Астраханский международный форум
МТК Север-Юг – новая концепция

ПРОАКТИВНАЯ СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ МТК СЕВЕР-ЮГ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЛОГИСТИКИ

Октябрь 2023

N.Trans Lab

Никитина М.А., к.э.н.

N.Trans Lab

1 Прирост по всем транспортным коридорам до 2030 года



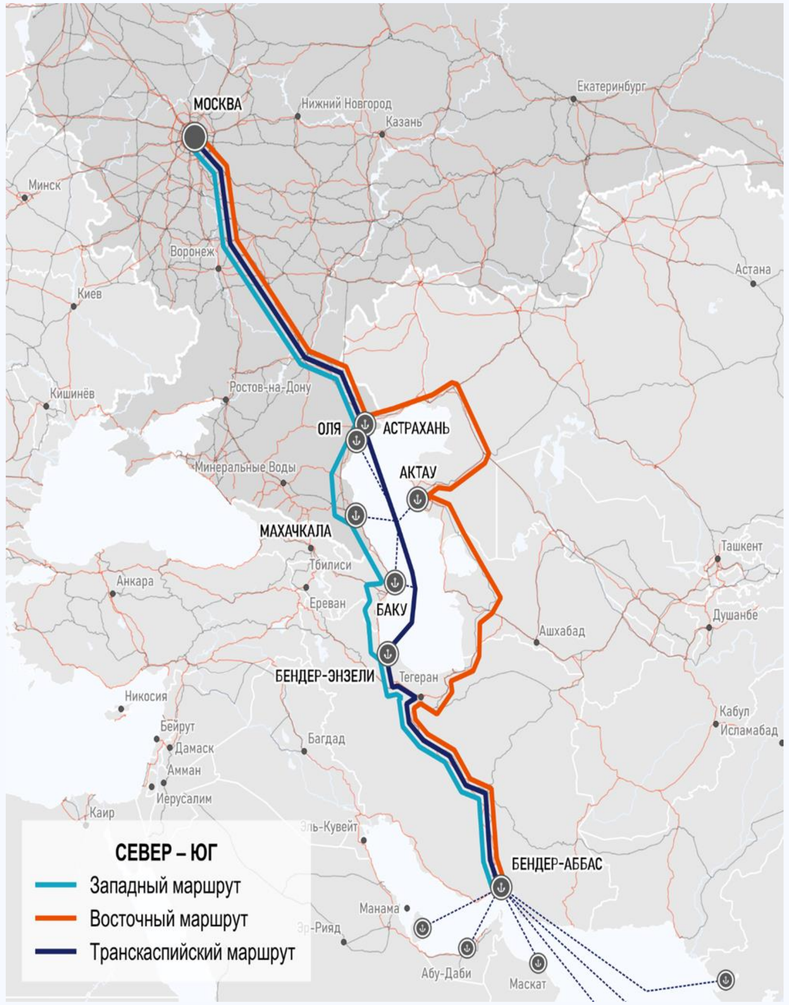
N.Trans Lab

2

МТК Север-Юг

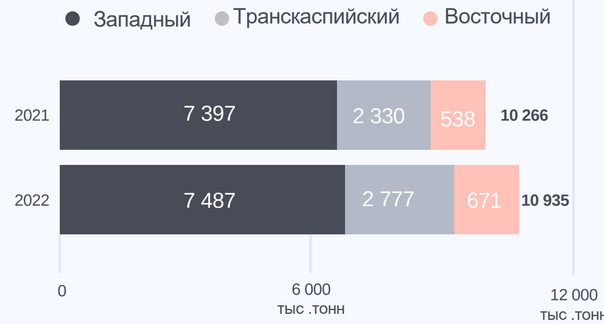
Логистика трех маршрутов

Маршрутная схема МТК «Север-Юг»

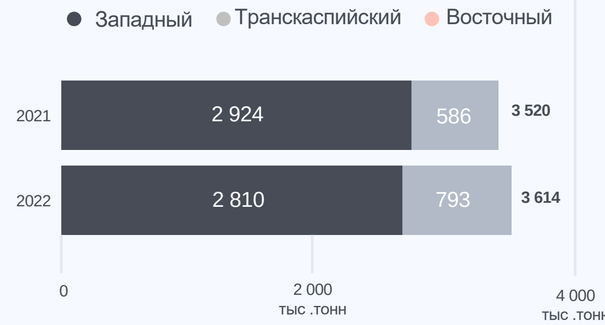


Объёмы перевозки МТК Север-Юг (млн. тонн)	
2021 г.	13,7
2022 г.	14,5
2023 г (1 кв)	2,3

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



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

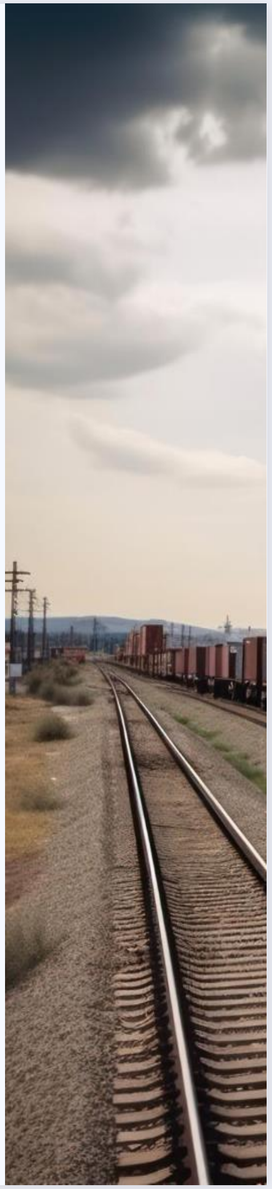


N.Trans Lab

3

Факторы роста грузопотока по МТК Север-Юг

- Санкции и геополитика, которые толкают Россию к логистической независимости и поиску новых рынков сбыта.
- Переориентация лидерства мирового экономического роста в направлении Юга: Индии, Таиланда, Малайзии. Логистика для которых через порты российского Дальнего Востока менее эффективна, чем для наших конкурентов Австралии и Индонезии.
- Потребность в расширении рынков сбыта неуглеводородного российского комодитис (зерна, удобрений, лесопродукции) и т.д.
- Обнуление значения западных комплайнс для большинства российских производителей.
- Высокий потенциал роста эффектности грузоперевозок и бизнеса, связанный с относительной незрелостью МТК Север-Юг.
- Рост транспортных затрат по базовым транспортным коридорам из-за перестройки цепей поставок: санкций и пандемии. По некоторым ключевым маршрутам: Д. Восток и порты АЧБ удорожание стоимости доставки составило в 5-7 раз. Кроме того, из-за резкой переориентации товарных потоков возрос дефицит пропускных способностей АЧБ и Восточного полигона.



N.Trans Lab

4

Факторы стагнации МТК Север-Юг

- Стабилизация фрахтового рынка и возврат цен в докризисный, а иногда и допандемийный уровень.

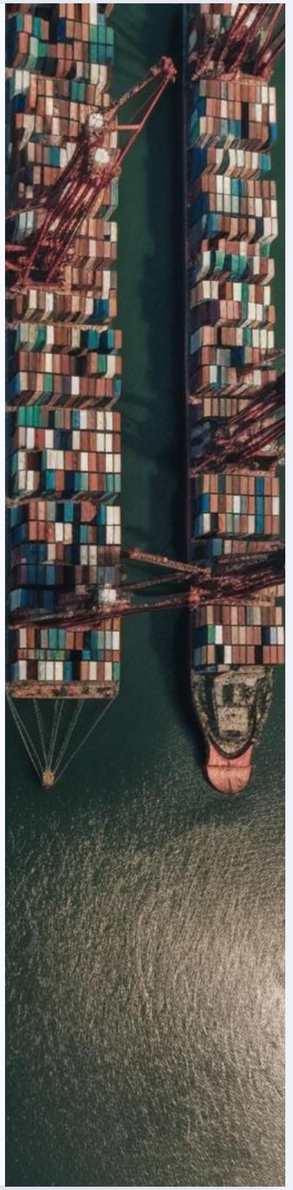
- Фрахт АЧБ - Нава-Шева/Мумбай – $1,5 тыс/TEU.
- Текущая ставка – $2 тыс/TEU.
- Кризисная ставка – $7 тыс/TEU.

- Как следствие падение фрахтовых ставок - снижение спроса, большая осторожность к инвестициям.

- Рост конкуренции между Ираном и Россией за рынки сбыта нефть и газа (в условиях расширения способов обхода санкций).

- Конкуренция проектов развития инфраструктуры за ограниченные финансовые ресурсы (в условиях отсутствия рынков кредитования).

- Фактор снижения объёмов перевозок как причина удорожания логистического сервиса.



N.Trans Lab

5

Прогноз роста объемов по МТК Север-Юг

- Согласно утвержденной правительством дорожной карте развития транспортных коридоров объёмы перевозок по МТК Север-Юг к 2030 г. должны составить **32 млн. тонн**.
- Официальные прогнозы до 2035 г. – **41 млн. тонн**.

Базовый сценарий Минэка роста объёмов перевозок по МТК Север-Юг к 2040 г.



N.Trans Lab

6

Узкие места МТК Север-Юг и инвестпроекты расшивки коридора

Вариант ЕАБР

- Всего 102 проекта
- Общая сумма $38,2 млрд
- $13,2 млрд запланировано или реализуется
- 69% средств запланировано на развитие западного маршрута
- 57% или 59 проектов направлены на развитие автомобильных дорого

Вариант Минэк

- Всего 36 проектов
- Общая сумма – $14,3 млрд, Иран – $5,2 млрд, Россия и страны СНГ – $9,1 млрд
- $5,9 млрд – Западный
  $1,4 млрд – Восточный
  $1,9 млрд – Каспийский
- В том числе:
  ж/д – $4,9 млрд
  авто – $5,7 млрд
  порты – $3,1 млрд

N.Trans Lab

7

Динамика ставок фрахтового рынка

Спотовые ставки на танкерный флот 2022-2023 гг.

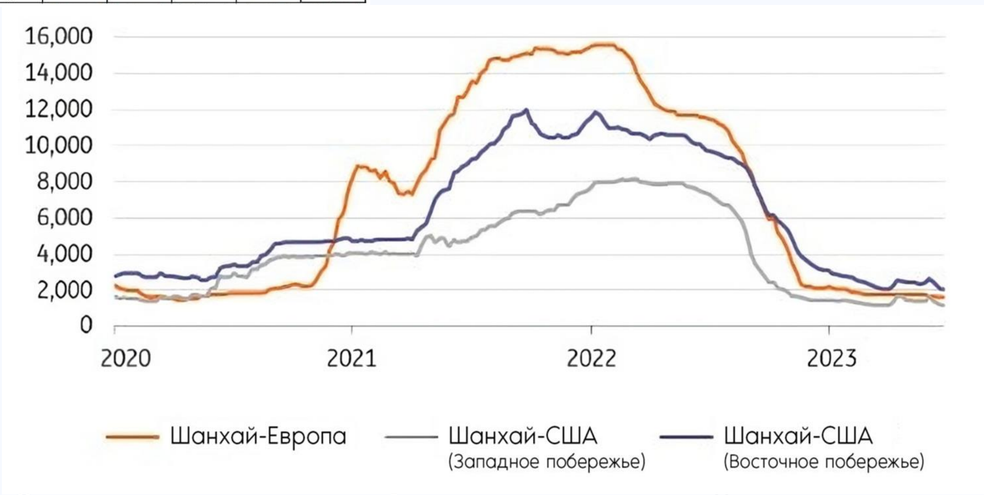


(US$ per day)

Monthly Average 月間平均		Jan. 1月	Feb. 2月	Mar. 3月	Apr. 4月	May. 5月	Jun. 6月	Jul. 7月	Aug. 8月	Sep. 9月	Oct. 10月	Nov. 11月	Dec. 12月	*Average* 平均
LR	2022	3,144	1,453	18,161	22,883	43,673	43,150	37,652	42,309	48,220	25,050	36,912	66,881	32,457
	2023	**34,581**	**30,381**	**37,412**	**39,103**	**31,402**	**23,889**	**18,858**	**22,824**					**29,806**
MR	2022	6,297	6,466	16,552	27,116	33,685	45,069	43,668	37,923	50,758	34,713	44,470	52,840	33,296
	2023	**26,581**	**34,261**	**27,244**	**33,167**	**27,694**	**19,824**	**20,620**	**24,493**					**26,735**

Балк Драй индекс 2015-2023 гг.





Спотовые ставки фрахта на контейнерные перевозки 2022-2023 гг.

N.Trans Lab

8

Мультипликативное снижение привлекательности МТК Север-Юг



N.Trans Lab

9

История развития МТК Север-Юг

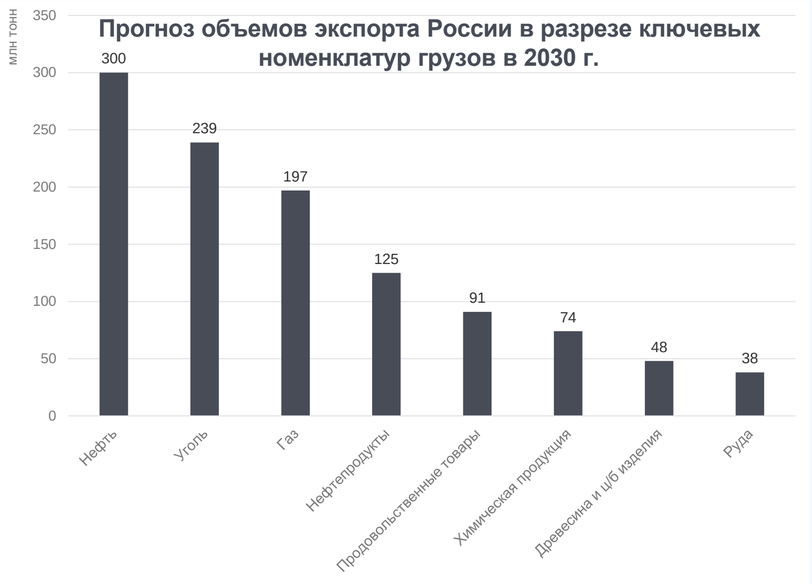
- В 2000 г. Россия, Иран и Индия подписали соглашение о развитии МТК Север-Юг.
- В 2002-2006 гг. соглашение было ратифицировано, а позднее к нему присоединились Казахстан, Оман, Таджикистан, Азербайджан, Армения, Беларусь, Сирия.
- Подписано соглашение о создании консорциума модернизации Астраханского узла, порта Оля и т.д.
- В 2007 г. подписано соглашение о восточном ж/д маршруте.
- В 2012 г. подписан трехсторонний меморандум по финансированию.
- Далее с 2012 по 2015 гг. обсуждались как элементы проекта, так и весь проект целиком.
- В 2016 г. активность была заморожена из-за нового витка антииранских санкций.

Вывод: За более чем 20 лет интереса к МТК Россия неоднократно брала на себя обязательства по кредитованию, финансированию, инвестированию и проведению железнодорожно-строительных работ, которые прерывались и отменялись по разным причинам.
Непоследовательность РФ приводит к осторожности и недоверию партнеров.

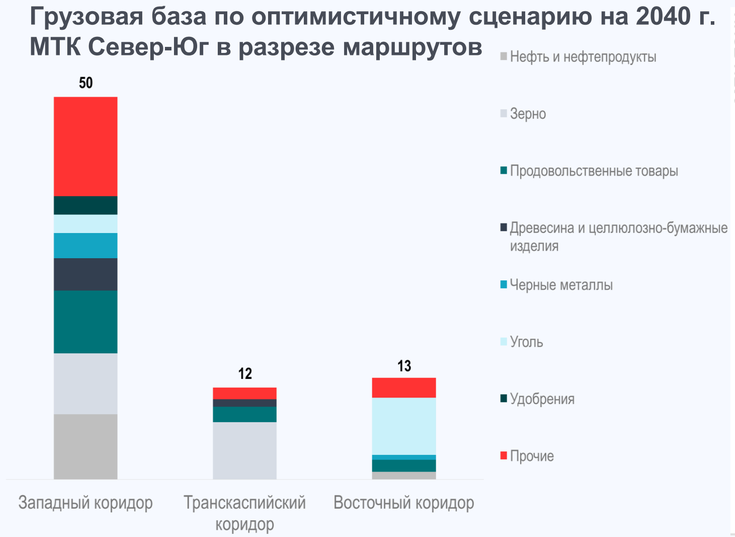
N.Trans Lab

10

Торгово-экономический спрос на МТК Север-Юг





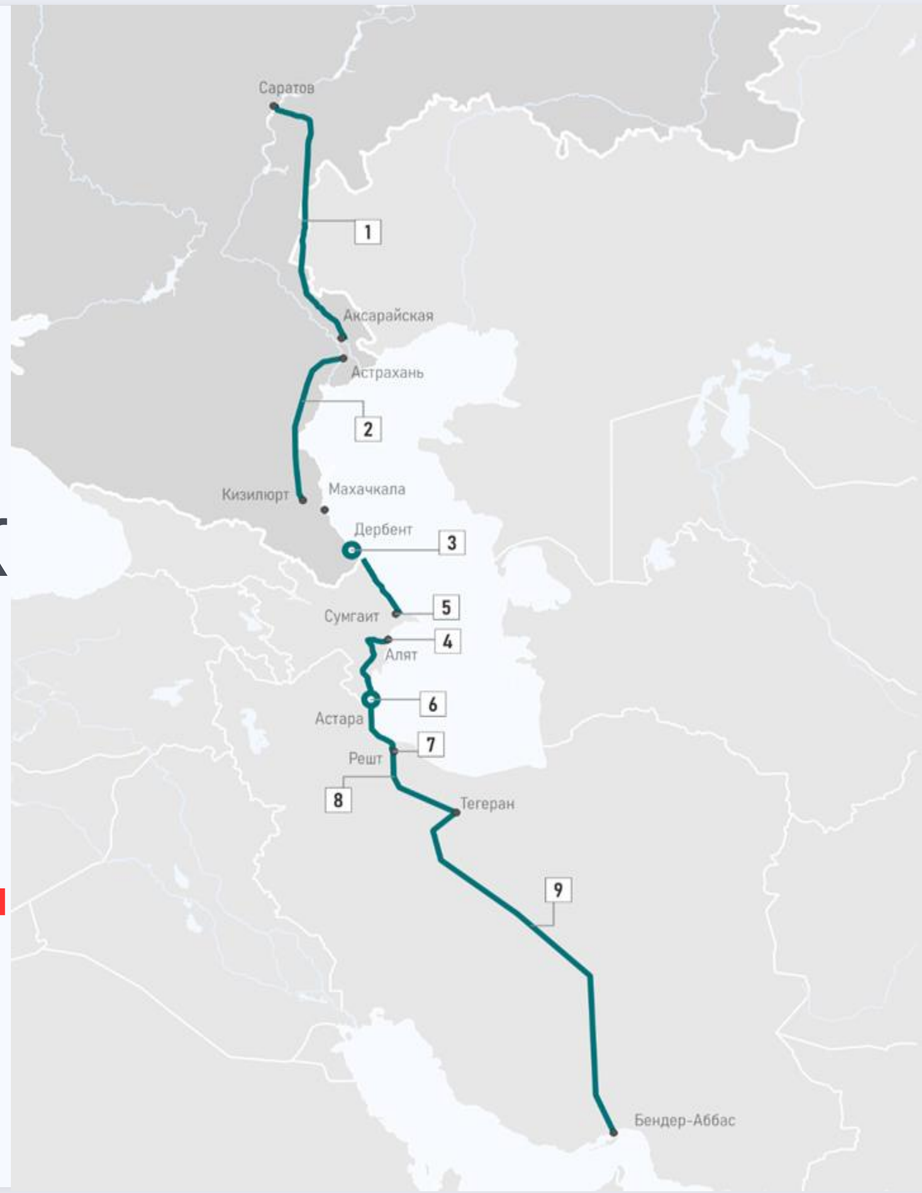




N.Trans Lab

11

Бесшовная логистика МТК Север-Юг колея 1520 до Бендер-Аббас



Проекты модернизации железнодорожной инфраструктуры:

1. Строительство 2-х 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. Укладка дополнительного главного пути и электрификация всего участка Алят — Астара.
5. Реконструкция участка Сумгаит — Ялама (мостов и водопроводов, ремонт пешеходных переходов).
6. Увеличение числа приемоотправочных путей, расширение площадок для перегрузки грузов, установка дополнительного перегрузочного оборудования на ЖДПП Астара
7. Строительство недостающего ж/д участка Решт – Астара (Иранская).
8. Строительство ж/д участка Решт – Тегеран.
9. Строительство ж/д линии от Тегерана до порта Бендер-Аббас.

Общий бюджет проекта около $15 млрд.

N.Trans Lab

12

Выводы: регрессивный и проактивный варианты развития МТК Север-Юг

- Прежнего выбора между медленно-поступательным вариантом реализации проекта и проактивным сейчас нет.
- Ситуация поменялась, и в первую очередь, геополитически, если раньше, в условиях санкций исключительно для Ирана, мы могли то ускоряться, то замедляться в значимости от рыночной конъюнктуры. То сейчас, нельзя сослаться на прежние комплайнс в качестве обоснований промедления.
- Во-первых, потому что это уже бесповоротно подорвёт доверие к нам, как к партнеру. Отсутствие доверия перенесется и в бизнес, где мы получим аналогичный климат – без гарантий.
- Во-вторых, потому, что рыночная конъюнктура не устойчивая, а транспортная инфраструктура проекта не развита - это будет притягивать в проект только мелких пользователей и сдержанные инвестиции.
- Единственный вариант – создание для проекта таких базовых условий старта, которые сделают его логистически приоритетным по сравнению с альтернативами. И здесь путь один – это инвестиции в бесшовную максимально технологичную логистику.
- Не много мелких инвестпроектов за $38,2 млрд, а один большой – с колеей 1520 на всем маршруте за $15 млрд.



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