



Евразийский Банк Развития

Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура

Доклады и рабочие документы 22/2



Алматы, Москва — 2022

Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура

КЛЮЧЕВЫЕ ВЫВОДЫ

«НОВАЯ ЛОГИСТИКА»

МТК «Север — Юг» — ключевой элемент транспортного каркаса Евразии:

▶ стыкуется с большинством широтных транспортных коридоров

▶ кратчайшие расстояния наземных и/или мультимодальных перевозок грузов между странами ЕАЭС и Южной Азией, Восточной Африкой и Ближним Востоком, в том числе на таких направлениях, как Россия — Турция и Китай — Иран

▶ логистический выбор одного из трех маршрутов: Западный, Транскаспийский, Восточный

ФИЗИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Инициация «банкуемых» проектов позволит привлечь средства частных инвесторов и МБР для развития 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%, Транскаспийского — 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 объема инвестиций требуется на развитие автомобильных дорог вдоль коридора (59 проектов из 102).

Ключевые меры в области мягкой инфраструктуры по обеспечению эффективного функционирования МТК «Север — Юг»

МЯГКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

▶ Более 40 барьеров сдерживают развитие коридора. Наибольшее влияние оказывают административные барьеры, связанные с процедурами перевозок и пересечения границ.

1 Гармонизация процедур пересечения границ, в том числе таможенных

2 Сквозные тарифы и координация тарифной политики

3 Совершенствование механизмов платежей, взаиморасчетов и страхования

4 Цифровизация транспортных документов и процедур

5 Координационный механизм управления коридором

6 Маркетинговая политика по привлечению новых грузопотоков



Винокуров, Е. (руководитель авторского коллектива), Ахунбаев, А., Забоев, А., Усманов, Н. (2022) *Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура*. Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы, Москва: Евразийский банк развития.

Авторы

Евгений Винокуров, Главный экономист ЕАБР, vinokurov_ey@eabr.org

Арман Ахунбаев, руководитель Центра отраслевого анализа
Дирекции по аналитической работе, ahunbaev_am@eabr.org

Александр Забоев, руководитель Центра интеграционных исследований
Дирекции по аналитической работе, zaboev_ai@eabr.org

Нурсултан Усманов, аналитик Центра отраслевого анализа
Дирекции по аналитической работе, usmanov_nb@eabr.org

Международный транспортный коридор «Север — Юг» является ключевым элементом транспортного каркаса Евразии. Он стыкуется с большинством широтных евразийских транспортных коридоров. Роль МТК «Север — Юг» существенно возрастает в условиях формирования «новой логистики». Развитию МТК «Север — Юг» препятствуют различные инфраструктурные и нефизические (тарифные и нетарифные) барьеры. Отдельные маршруты коридора требуют привлечения инвестиций для устранения недостающих звеньев (недостроенный участок Решт — Астара) и узких мест инфраструктуры. Доклад содержит базу данных инвестиционных проектов развития инфраструктуры трех маршрутов МТК «Север — Юг», которые осуществляются или запланированы в семи государствах региона. Анализ административных и иных нефизических барьеров дополнен рекомендациями по их устранению, включая координацию тарифной политики, гармонизацию процедур пересечения границ, переход к использованию цифровых процедур и транспортно-сопроводительных документов, созданию механизма управления коридором.

Ключевые слова: МТК «Север – Юг», международные транспортные коридоры, транспортная инфраструктура, Евразийский транспортный каркас, международная торговля, ЕАЭС, Каспийский регион, Центральная Азия.

JEL: F15, F17, L92, O19, R11, R41.

Перепечатка и другие формы копирования текста целиком или по частям, включая крупные фрагменты, а также размещение его на внешних электронных ресурсах разрешены при обязательной ссылке на оригинальный текст.

Электронная версия доклада доступна на сайте Евразийского банка развития:
<https://eabr.org/analytics/special-reports/>

© Евразийский банк развития, 2022

Резюме

Международный транспортный коридор (МТК) «Север — Юг» является ключевым элементом транспортного каркаса Евразии. Он стыкуется с большинством широтных транспортных коридоров, используемых для международных перевозок грузов в евроазиатском сообщении. Роль МТК «Север — Юг» существенно возрастает в условиях формирования «новой логистики» и восстановления международных транспортно-логистических цепочек после шоков, связанных с пандемией COVID-19. Обеспечивая кратчайшие расстояния перевозок грузов между странами ЕАЭС и Южной Азией, Восточной Африкой и Ближним Востоком, МТК «Север — Юг» дает возможность логистического выбора одного из трех маршрутов доставки, каждый из которых имеет резервы пропускной способности.

Интерес к развитию МТК «Север — Юг» как элементу «новой логистики» продолжает расти. Об этом, в частности, свидетельствует заявление министра иностранных дел Туркменистана Р. Мередова о стремлении присоединиться к Соглашению о коридоре «Север — Юг», сделанное на Министерской транспортной конференции развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (15–16 августа 2022 г., Туркменбаши, Туркменистан) ([Business Turkmenistan, 2022](#)). Руководители таможенных органов Азербайджана, Ирана и России 22 августа 2022 г. подписали меморандум об упрощении транзитных перевозок ([ФТС, 2022](#)). Российская Федерация рассматривает возможность финансирования проектов развития инфраструктуры МТК «Север — Юг» на территории Ирана ([Потаева, Ильюшенков, 2022](#)). В июле 2022 г. успешно запущен новый контейнерный сервис из России в Индию через Казахстан, Туркменистан и Иран по Восточному маршруту коридора ([PortNews, 2022a](#)). Иран выделил парк крупнотоннажных контейнеров для развития перевозок грузов по МТК «Север — Юг» ([PortNews, 2022b](#)).

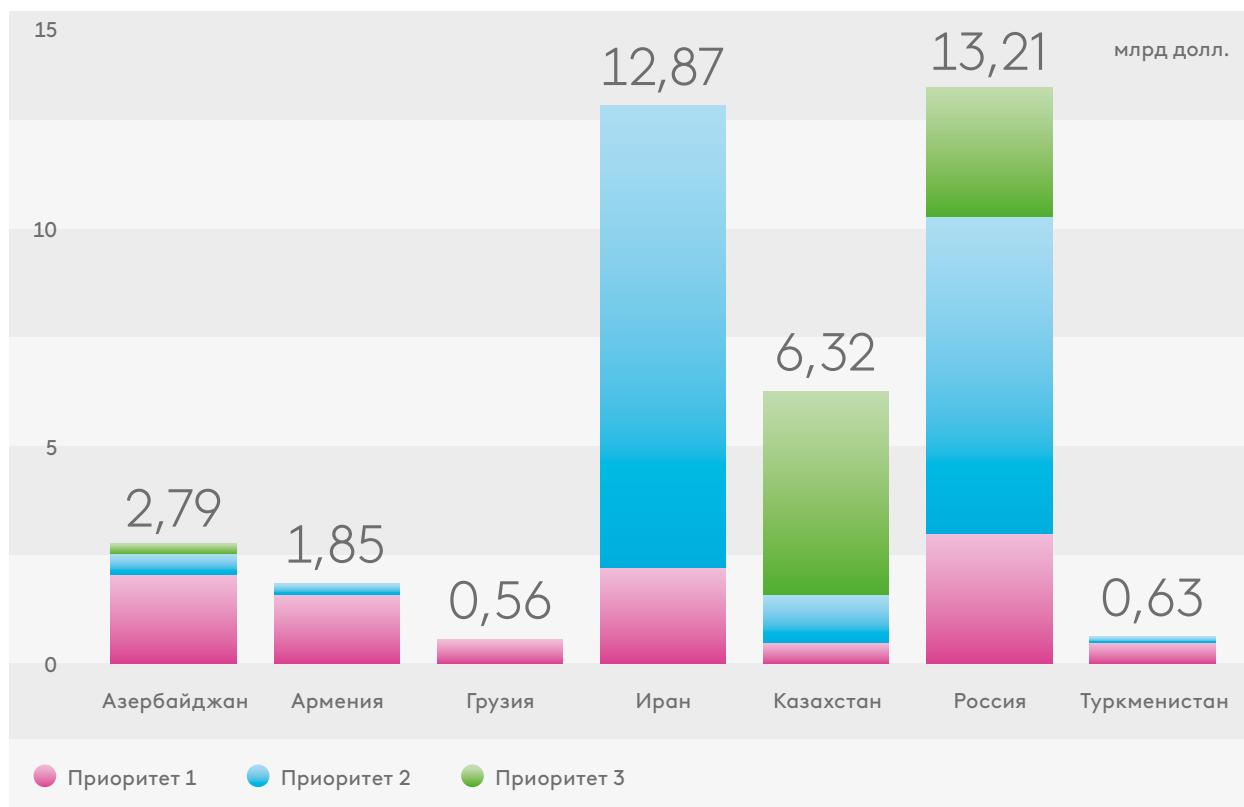
Вместе с тем, успешному развитию МТК «Север — Юг» **препятствуют различные барьеры в области как физической, так и мягкой инфраструктуры.** Всего идентифицировано более 40 различных барьеров, объединенных в группы инфраструктурных, тарифных, административных и финансовых. Однако наибольшее влияние на развитие коридора оказывают недостающие звенья и узкие места транспортной и логистической инфраструктуры, отсутствие скоординированного сквозного тарифа, бумажные процедуры пересечения границ, а также отсутствие эффективного координационного механизма по управлению коридором.

↓ Рисунок А. Классификация инвестиционных проектов развития МТК «Север — Юг» по степени их приоритетности



Источник: ЕАБР.

↓ Рисунок Б. Географическая структура инвестиционных проектов развития инфраструктуры МТК «Север — Юг» с распределением проектов по приоритетности их реализации



Источник: ЕАБР.

В целях ликвидации инфраструктурных барьеров на всех трех маршрутах коридора реализуются или запланированы к реализации проекты строительства, реконструкции и модернизации транспортной инфраструктуры международного значения. В рамках исследования была создана **база данных из более чем 100 инвестиционных проектов развития инфраструктуры МТК «Север — Юг»**. Проекты разделены на три группы по степени их приоритетности (см. рисунок А).

Общий объем инвестиций на реализацию всех осуществляемых или запланированных инфраструктурных проектов составляет 38,2 млрд долл., из которых четверть (10,7 млрд долл.) приходится на проекты, отнесенные к первой группе.

Наибольший объем инвестиций (35 и 34% соответственно) необходим для развития транспортной инфраструктуры МТК «Север — Юг» **в России и Иране**. На **Казахстан** приходится 16,5% от общей стоимости проектов по развитию МТК «Север — Юг» (см. рисунок Б).

Секторальная структура инвестиционных проектов выглядит следующим образом: база данных включает 59 проектов развития автодорог, 20 — железнодорожного транспорта, 8 — морских портов, 4 — внутренних водных путей, 7 — пунктов пересечения границ и соответствующей инфраструктуры, 4 — в области судостроения. Инвестиции должны прийти также в проекты по обновлению подвижного состава, перегрузочного и иного оборудования с целью повышения эффективности перевозок и качества транспортных и логистических услуг, сокращения негативного влияния на экологию и климат.

Большая часть инвестиций (69%) должна быть направлена на развитие **Западного маршрута МТК «Север — Юг»**, в то время как Восточному маршруту достанется 12%, а Транскаспийскому — 19%. Таким образом, полная реализация потенциала Восточного и Транскаспийского маршрутов в сумме потребует меньше капитальных затрат по сравнению с Западным маршрутом.

Реализация проектов первой группы имеет определяющее значение для развития Западного маршрута, где главным инфраструктурным барьером является недостроенный железнодорожный участок **Решт — Астара в Иране**. Двойная перегрузка с железной дороги на автомобиль на этом участке увеличивает стоимость и время доставки грузов до уровня потери экономической целесообразности. К числу приоритетных отнесены также проекты, направленные на устранение критических узких мест, в том числе строительство обходов городов Владикавказ, Астрахань, Махачкала, Дербент, Хасавюрт на автомагистралях Р-217 «Кавказ» и Р-215 Астрахань — Махачкала, модернизация железнодорожных линий Алят — Астара и Сумгаит — Ялама, а также строительство участка скоростной автомагистрали Баку — граница с Россией в Азербайджане, участков автодорожного коридора «Север — Юг» в Армении, участка Серджан — Бендер-Аббас скоростной автомагистрали Нетенз — Серджан — Бендер-Аббас в Иране, реконструкция железнодорожных и автомобильных пунктов пропуска, таких как Яраг-Казмаляр, Дербент, Верхний Ларс.

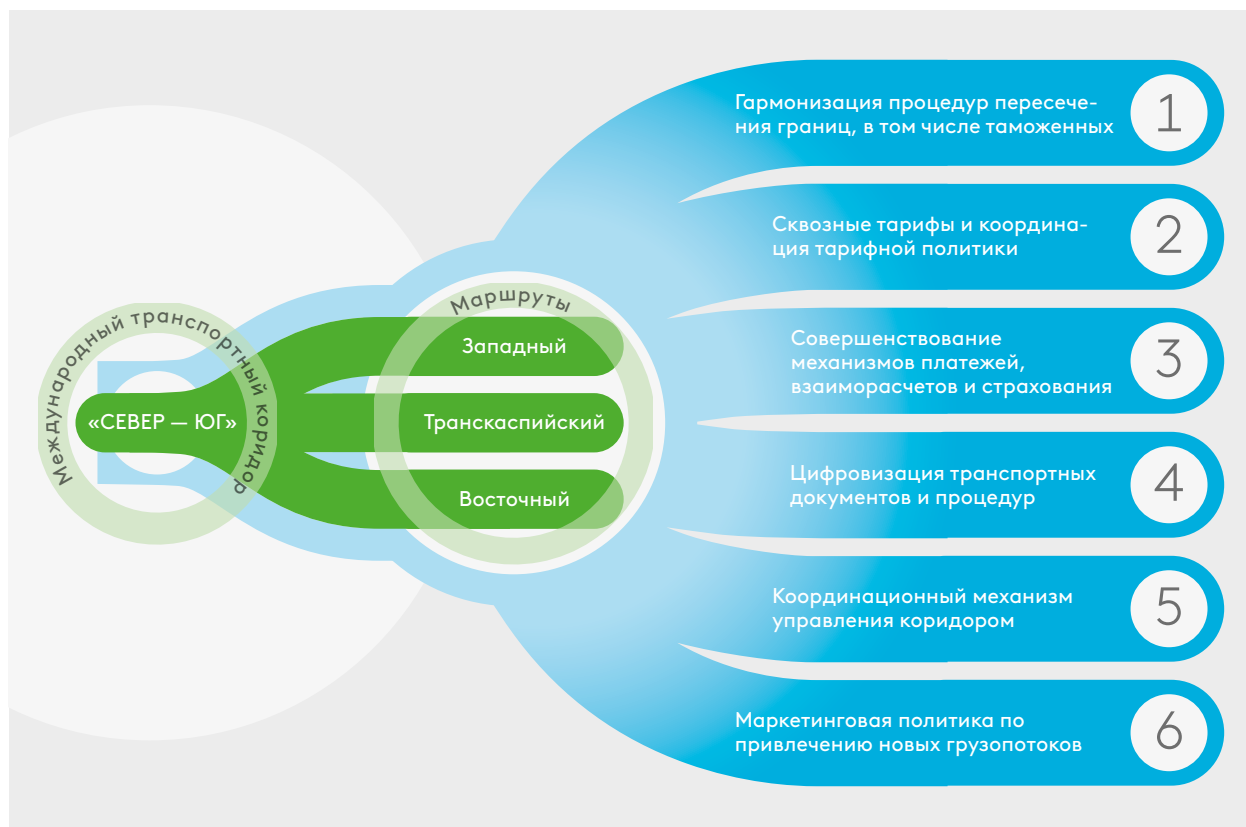
Первоочередными проектами развития **Восточного маршрута** МТК «Север — Юг» являются реконструкция автодорог граница России — Актобе — Атырау и Актау — Бейнеу в Казахстане, реконструкция МАПП Караозек на границе **России и Казахстана**, реконструкция железнодорожного участка Трубная — В. Баскунчак — Аксарайская и железнодорожных мостов через Волгу на участке Аксарайская — Астрахань, строительство автомобильной дороги Туркменбаши — Гарабогаз — граница с Казахстаном и нового моста через залив Кара-Богаз-Гол в Туркменистане, модернизация и развитие железнодорожного пункта пропуска Ак-Яйла/Инче Бурун на границе Туркменистана и Ирана, модернизация железнодорожной линии Гермсар — Инче Бурун в Иране.

В число первоочередных проектов по развитию Транскаспийского маршрута МТК «Север — Юг» входят приведение участков внутренних водных путей Единой глубоководной системы России, а также Волго-Каспийского канала в нормативное состояние, развитие и модернизация железнодорожных подходов к портам Астрахань и Оля на участке Аксарайская — Саратов, строительство многофункционального портово-логистического комплекса на территории портовой экономической зоны в Астраханской области (порт Оля), строительство универсальных сухогрузов-контейнеровозов смешанного плавания размерности «Волго-Дон макс».

Важным направлением усилий по привлечению инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры МТК «Север — Юг» является увеличение числа проектов, привлекательных для международных банков развития и частных инвесторов ([World Bank, Sum4All, 2019](#)), в том числе осуществляемых на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП). Две трети проектов, включенных в базу данных, финансируются исключительно за счет средств государственных бюджетов. Очень малое количество проектов предусматривает генерацию денежного потока от эксплуатации объектов — платных дорог, мостов и т.д. Лишь три из 59 включенных в базу данных автодорожных проектов предусматривают платность последующей эксплуатации: участок 149–208 км скоростной автодороги М-11 «Нева» Москва — Санкт-Петербург (обход Твери), КАД-2 в Санкт-Петербурге и транспортная развязка к аэропорту Пулково на автомагистрали М-11. В то же время к числу **«банкуемых»** могут быть отнесены проекты по развитию различного рода вспомогательной инфраструктуры — транспортно-логистических центров, «сухих портов», контейнерных терминалов и др. Рост грузопотоков по маршрутам коридора потребует увеличения числа и мощности объектов вспомогательной транспортной инфраструктуры, размещаемых традиционно вблизи портов и пунктов пересечения границ.

Под влиянием барьеров перевозки грузов по коридору осуществляются **с большими задержками, особенно в наземных пограничных пунктах и в морских портах**. По данным ЭСКАТО ООН, 50% транзитного времени тратится на пересечение границ. В результате длительность перевозки между Москвой и портом Бендер-Аббас, которая по Западному маршруту должна составлять 6 дней, из-за задержек на погранпереходах удваивается

↓ Рисунок В. Ключевые меры в области мягкой инфраструктуры по обеспечению эффективного функционирования МТК «Север — Юг»



Источник: ЕАБР.

и достигает 10–13 суток. Еще более существенно растет время на осуществление автомобильной перевозки по Восточному маршруту. Например, дорога от Челябинска до Тегерана вместо четырех суток занимает 10–12 дней и даже существенно больше в случае отсутствия у водителей виз и необходимых разрешений.

Эффекты от совершенствования мягкой инфраструктуры могут быть сопоставимы с отдачей от развития физической инфраструктуры. В частности, цифровизация процессов контроля транспортных средств и грузов на границах по эффекту сопоставима со строительством дополнительных контрольных полос и досмотровых площадок. Меры, необходимые для повышения привлекательности МТК «Север — Юг» и развития сквозных железнодорожных, автомобильных и мультимодальных перевозок по его трем маршрутам, в целом схожи с задачами, которые уже были решены при развитии контейнерных сервисов на Северном евразийском коридоре (Китай — Казахстан — Россия — Беларусь — Европа) и Транскаспийском международном транспортном маршруте (ТМТМ) (см. рисунок В).

Ожидаемыми результатами от реализации инвестиционных проектов и развития мягкой инфраструктуры на МТК «Север — Юг» должны стать рост грузопотоков и ускорение сроков доставки грузов, повышение эффективности использования транспортной инфраструктуры, входящей в Евразийский транспортный каркас, рост объемов рынка транспортных и экспедиторских услуг и повышение качества логистических и контейнерных сервисов, повышение безопасности перевозок и транспортной безопасности в Каспийском регионе, развитие конструктивного диалога между странами, участвующими в развитии коридора, по вопросам транспорта и выстраивания «новой логистики».