

Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии

Доклады и рабочие документы 21/5



ПРЕЗЕНТАЦИЯ ДОКЛАДА

Центр отраслевого анализа
Дирекция по аналитической работе

30 ноября 2021 г.

ТРАНСПОРТНЫЙ КАРКАС ЕВРАЗИИ – ОСНОВА «БОЛЬШОЙ ЕВРАЗИИ»

Юридической основой создания коридора является межправительственное Соглашение о МТК «Север-Юг» от 12 сентября 2000 г.

Участники МТК «Север-Юг»:





01

Усиление взаимодействия стран ЕАЭС с Индией, Ираном и др. странами коридора

02

Активизация Азербайджана, Ирана, Индии, Туркменистана и Казахстана по развитию Каспия

**ОКНО
ВОЗМОЖНОСТЕЙ
ДЛЯ РАЗВИТИЯ
МТК «СЕВЕР-ЮГ»**

03

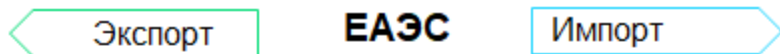
Суперуспешный опыт развития контейнерных перевозок по направлению «Восток-Запад»

04

Развитие цифровых технологий в обеспечении «бесшовности» маршрутов

РЕАЛИЗАЦИЯ ТОРГОВОГО ПОТЕНЦИАЛА СДЕРЖИВАЕТСЯ ВОЗМОЖНОСТЯМИ ЛОГИСТИКИ

13,2 млрд долл.



ЕАЭС

6,7 млрд долл.



Импорт

8.3



Индия



4.1

2.4



Азербайджан



1.1

0.6



Пакистан



0.3

1.7



Иран



1.2

0.2

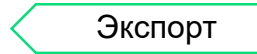


Оман



0.003

48,5 млрд долл.



Экспорт

ЕС

53,3 млрд долл.



Импорт

35



Индия



38,4

1,7



Азербайджан



7,3

4,3



Пакистан



6,4

4,1



Иран



0,8

3,4



Оман

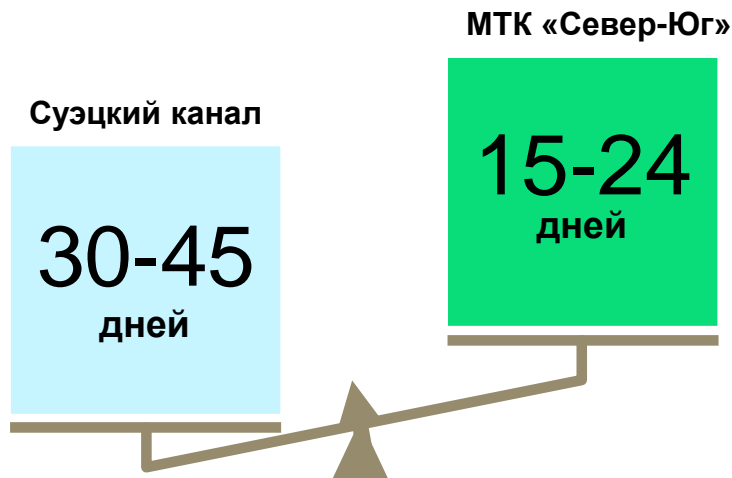


0,4

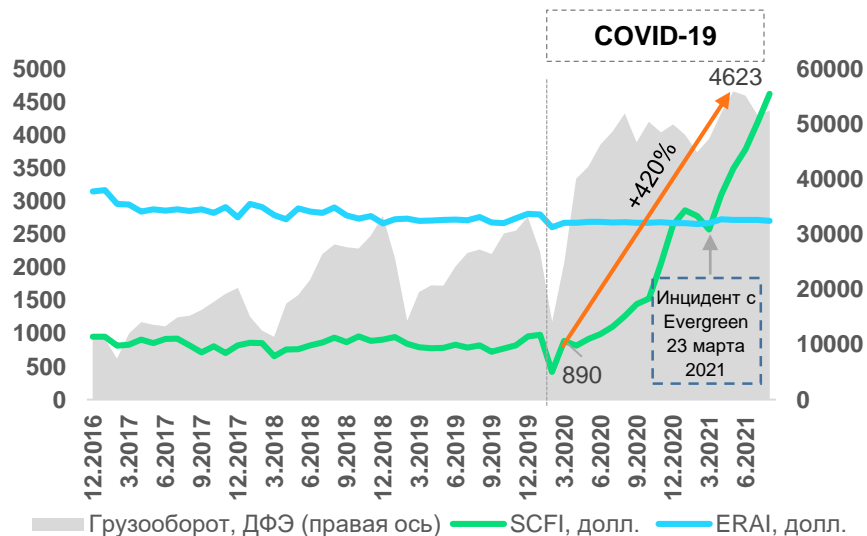
- **Индия** является одной из главных сторон, заинтересованных в развитии перевозок по МТК «Север-Юг» для реализации потенциала своей торговли с ЕС, ЕАЭС, а также Исламской Республикой Иран.
- Среди стран ЕАЭС крупнейшим участником является **Россия**.
- Основой торговли являются продовольственные товары, топливно-энергетические товары, продукция химической промышленности, металлы и др.

МТК «СЕВЕР-ЮГ» - ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КАНАЛ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ АЗИЕЙ И ЕВРОПОЙ

Сроки доставки товаров из Индии в Россию через Суэцкий канал и МТК «Север-Юг»



Котировки SCFI и ERAI и объем контейнерных жд перевозок в сообщении Европа-Китай/Китай-Европа*



Источник: Thomson Reuters (2021), ERAI (2021)

- В текущих условиях перевозка грузов сухопутным путем более привлекательна на фоне **высокой волатильности ставок морского фрахта** и стабильности железнодорожных тарифов.
- В долгосрочной перспективе МТК «Север-Юг» **конкурентоспособен** в отношении доставки товаров с высокой добавленной стоимостью и продовольствия благодаря **преимуществу по скорости доставки**.
- Международный коридор способствует **снижению углеродного следа**.

ОКНО ВОЗМОЖНОСТЕЙ СПОСОБСТВУЕТ ПРЕОДОЛЕНИЮ СДЕРЖИВАЮЩИХ ФАКТОРОВ

ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКИЕ

- Территориальные конфликты
- Национальная транспортная политика
- Международные санкции и ограничения

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ

- Торговые барьеры, несогласованные таможенные процедуры
- Негармонизированное транспортное право
- Разрешительные системы



ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ

- Износ оборудования и транспортных средств
- Ограниченное использование современных технологий

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ

- Кризисные явления в экономике и финансовой системе, в том числе вследствие COVID-19
- Конъюнктура международных товарных рынков
- Международные фрахтовые ставки

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ

- Конкурирующие логистические системы
- Различия в ширине колеи железных дорог
- Узкие места транспортной инфраструктуры



МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ПОТЕНЦИАЛА ГРУЗОПОТОКОВ

Оценка
потенциала
контейнеризации
существующих и
возможных
грузопотоков для
торговых пар
стран, тяготеющих
к МТК «Север-Юг»

1

Оценка потенциала
контейнерных
перевозок с учетом
сопряжения МТК
«Север-Юг» с
другими
транспортными
коридорами

2

Оценка потенциала
транспортировки
**неконтейнеризиро-
ванных грузов**, по
маршрутам МТК
«Север-Юг»

3



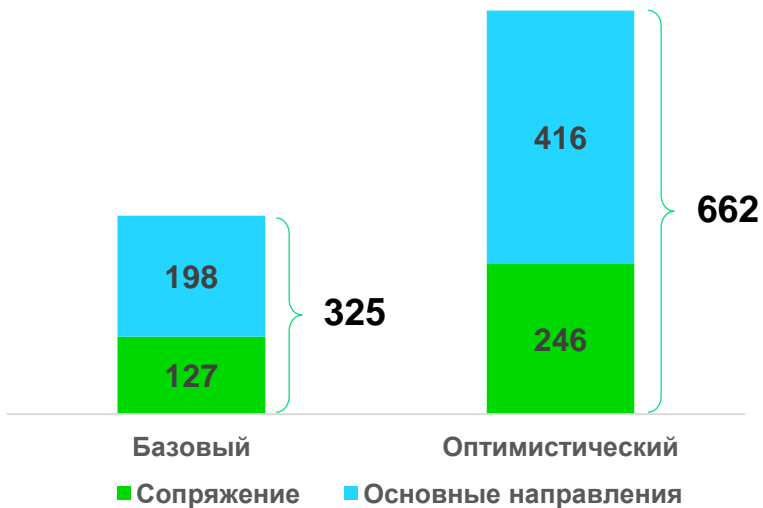
ПОТЕНЦИАЛ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

325-662 потенциал
тыс. ДФЭ* контейнерных
перевозок

≈ **42** доля
% продовольствия
и металлов

Потенциал контейнерных перевозок
к 2030 г., тыс. ДФЭ

Основные товарные группы, тыс. ДФЭ
(базовый сценарий)



Примечание: * 325-662 тыс. ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент) равен 5,9 – 11,9 млн тонн.



СИНЕРГИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ «СЕВЕР-ЮГ» И «ВОСТОК-ЗАПАД»

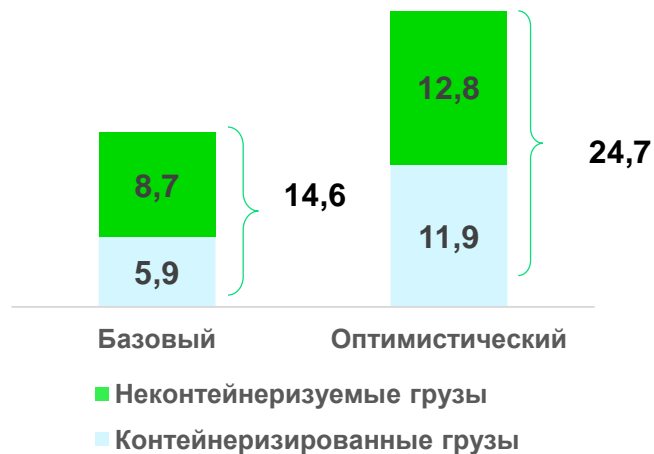
до
40% потенциала
обеспечивает
сопряжение





ОГРОМНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ ЭКСПОРТА ЗЕРНОВЫХ КУЛЬТУР

Оценка совокупного потенциала грузоперевозок к 2030 г., млн тонн



Товарная структура совокупного потенциала (базовый сценарий)



- Потенциал неконтейнеризуемых грузов составляет 52-60% от совокупного потенциала.
- Объем перевозки зерновых культур может составить от 8,7 до 12,8 млн т. к 2030 г., что превосходит потенциал контейнерных перевозок по всем товарным категориям в совокупности.



ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ДЛЯ СТРАН-ЧЛЕНОВ ЕАЭС

1) 75% потенциала контейнерных перевозок приходится на ЕАЭС

- Страны ЕАЭС могут обеспечить от 245 до 501 тыс. ДФЭ к 2030 г (от 4,4 до 9 млн тонн);
- Объем грузоперевозок по направлению с Севера на Юг (от 182 до 370 тыс. ДФЭ) выше, чем с Юга на Север (от 63 до 132 тыс. ДФЭ).

2) Выход к морю

- 4 из 5 государств-членов ЕАЭС не имеют выхода к морю;
- Дополнительный рост ВВП до 1,5 п.п. для стран без выхода к морю;
- Потенциал роста внешней торговли до 30% для стран без выхода к морю.

3) Увеличение объемов внешней торговли, в том числе за счет сопряжения

- Основной вклад в потенциальный объем перевозок вносят грузовые потоки ЕАЭС с Азербайджаном, Ираном, Индией и Пакистаном;
- Увеличение объемов грузопотока между ЕАЭС, Турцией и Грузией за счет сопряжения МТК Север-Юг» с маршрутом Баку-Тбилиси-Карс.

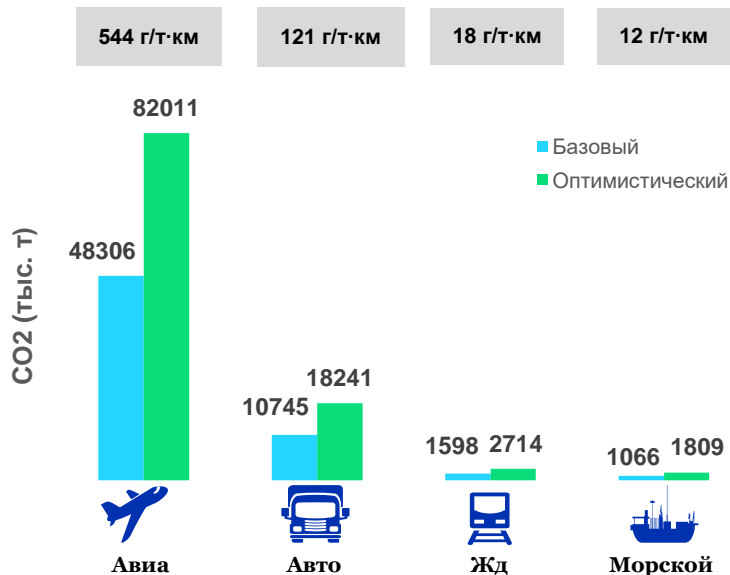
4) Трансформация из транспортного коридора в коридор развития для ЕАЭС

- Развитие МТК содействует строительству промышленных парков и СЭЗ вдоль пути;
- Создание производственных коопераций и выстраивание новых производственно-строительных цепочек со странами Персидского залива и Индийского океана.

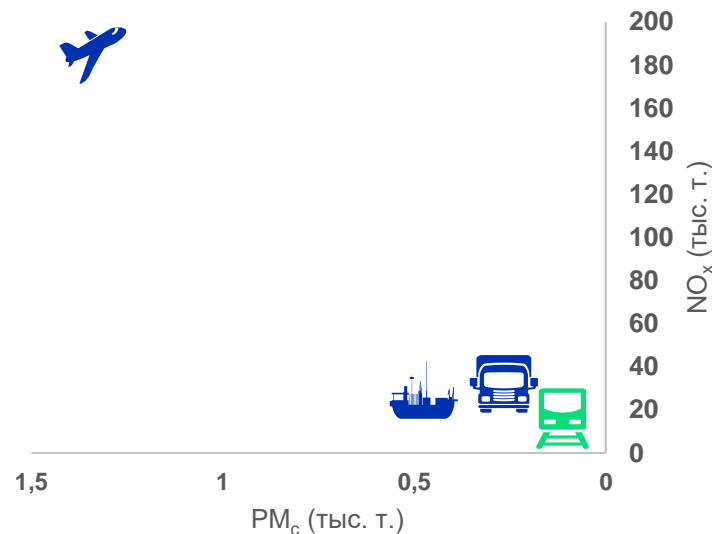


УГЛЕРОДНЫЙ СЛЕД ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

Возможные объемы выбросов парниковых газов по видам транспорта

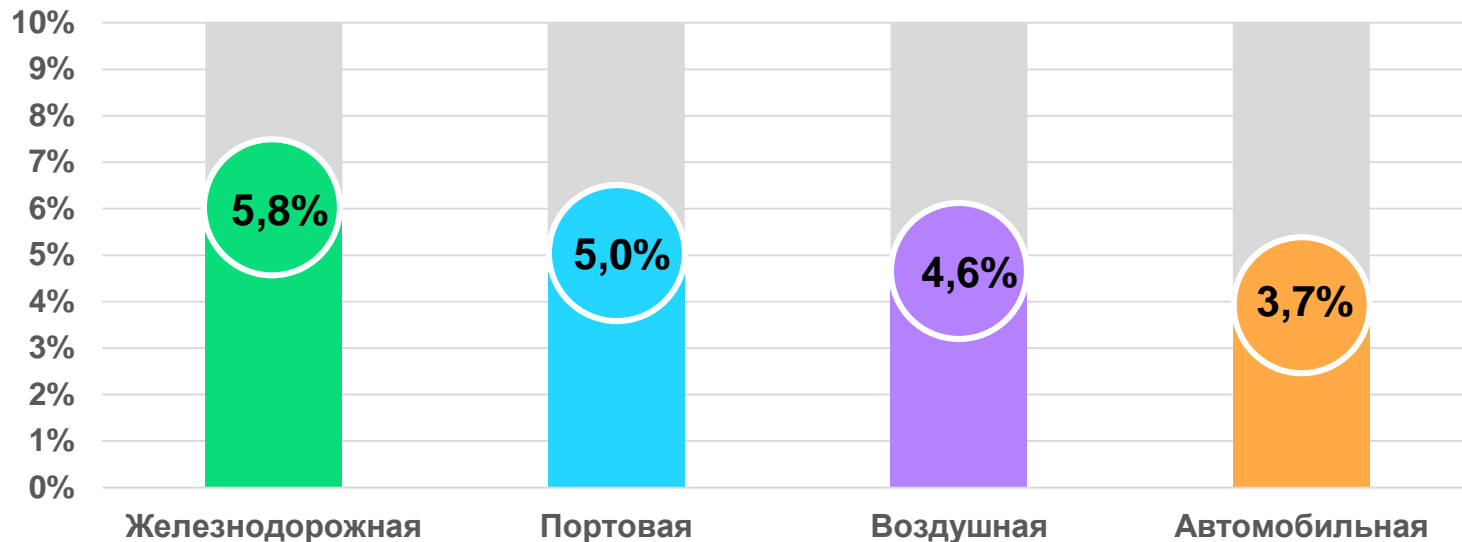


Возможные объемы выбросов твердых частиц и монооксидов азота по видам транспорта*



По выбросам парниковых газов **железнодорожный транспорт**, развитие которого тесно связано с автомобильным (важное связующее звено МТК), сопоставим с глубоководными морскими перевозками, а по твердым частицам и монооксидам азота он - **самый экологичный вид транспорта**.

Увеличение объемов торговли стран-экспортеров, тяготеющих к МТК «Север-Юг», при повышении качества транспортной инфраструктуры на 0,1 балл*



Наш эконометрический анализ показал, что **улучшение качества** всех видов транспортной **инфраструктуры** оказывает существенный положительный эффект на **увеличение торговли**.

ЦИФРОВИЗАЦИЯ - ОБЕСПЕЧЕНИЕ «БЕСШОВНОСТИ» КОРИДОРА



По результатам эконометрической модели **цифровизация** оказывает положительный и **статистически значимый эффект** на увеличение внешней торговли.



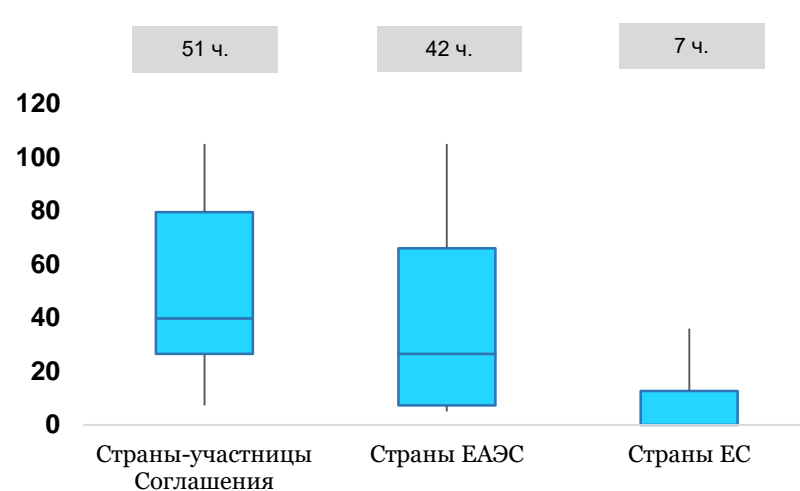
ВЛИЯНИЕ МЯГКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТОРГОВЛЮ

Денежные издержки при экспорте, в долл. в 2019 г.



5,9% увеличение торговли при снижении денежных затрат до среднего значения стран ЕС

Временные издержки при экспорте, в часах в 2019 г.



52,6% увеличение торговли при снижении временных затрат до среднего значения стран ЕС



Сроки отправки грузов из Индии в Россию по сухопутному маршруту МТК «Север-Юг» составляют **от 15 до 24 дней**, что значительно **быстрее** по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал (30-45 дней)



Потенциал контейнерных перевозок по МТК «Север-Юг» может составить от **325 до 662 тыс. ДФЭ** (от 6,0 до 11,7 млн тонн), в том числе от **127 до 246 тыс. ДФЭ** (от 2,3 до 4,4 млн тонн) **за счет сопряжения** МТК «Север-Юг» с широтными транспортными коридорами.



Наибольшим потенциалом для контейнерных перевозок обладают **Западный и Восточный** маршруты. Их удельный **вес** составляет **60% и 24%** потенциала грузопотоков соответственно.



МТК «Север-Юг» представляет значительный **интерес для государств-членов ЕАЭС**, на долю которых ожидается **75% потенциального объема контейнерных перевозок**. Основной грузовой поток ЕАЭС приходится на Азербайджан, Иран, Индию и Пакистан.



Зерно является **основным товаром**, доставляемым по МТК «Север-Юг» с потенциалом для перевозок **от 8,7 до 12,8 млн тонн** к 2030 г. Другие важные товарные группы: **продовольствие и металлы**.



С учетом двух товарных категорий – **пригодных и непригодных для контейнеризации** – совокупный потенциал грузоперевозок составит от **14,6 до 24,7 млн тонн** к 2030 г (5,1 млн тонн в 2020 г.)



Значительный потенциал развития МТК «Север-Юг» связан с **развитием нематериальной инфраструктуры** коридора и **снижением** отрицательного воздействия **нетарифных барьеров**.



По выбросам CO₂ **железнодорожный транспорт**, развитие которого тесно связано с автомобильным, сопоставим с глубоководными морскими перевозками, а по твердым частицам и монооксидам азота он **самый экологичный вид транспорта**.



Շնորհակալութիւնն ուշադրութեան համար.

Дзякуй за ўвагу!

Назар аударғандарыңызға рақмет!

Назар салғаныңыздарга рахмат!

Благодарю за внимание!

Раҳмати калон!