



Евразийский Банк Развития

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

Доклады и рабочие документы 21/5



КЛЮЧЕВЫЕ ВЫВОДЫ

ЕВРАЗИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КАРКАС

Евразийский транспортный каркас – сеть международных транспортных коридоров на евразийском пространстве, которая способствует возникновению дополнительных грузопотоков за счет синергии и обеспечивает выход к морю внутриконтинентальным странам.

Международный транспортный коридор «Север – Юг» – ключевой меридианный коридор евразийского транспортного каркаса с большими перспективами.

ЕАЭС получает синергетические эффекты транспортного перекрестка.

Евразийский транспортный каркас может стать ключевым драйвером Большой Евразии.

МТК «СЕВЕР – ЮГ»

Соглашение о МТК «Север – Юг» подписано 12 сентября 2000 г. Его участники – 10 стран, включая Россию и Казахстан.

Мультимодальный МТК «Север – Юг» связывает север Европы с государствами Персидского залива и Индийского океана через Россию, Кавказ и Центральную Азию.

Три ветви коридора: Западная – по западному берегу Каспия; Восточная – по восточному берегу Каспия; Транскаспийская – через Каспийское море.

Коридор внесет вклад в расширение сети соглашений ЕАЭС о свободной торговле.

Преимущества коридора

2x Сокращение сроков доставки грузов из Индии в Европу по сравнению с морским маршрутом через Суэцкий канал.

25% Меньше выбросов парниковых газов по сравнению с морским путем за счет сокращения пути.

77x Рост контейнерного транзита по оси Китай – ЕАЭС – Европа. Этот большой успех свидетельствует о принципиальной возможности успеха МТК «Север – Юг».

24,7

Оценка потенциала грузоперевозок к 2030 г.

325–662
тыс. ДФЭ

потенциал контейнерных перевозок в основном за счет продовольствия (21,2%) и металлов (16,6%).

8,7–12,8
млн тонн

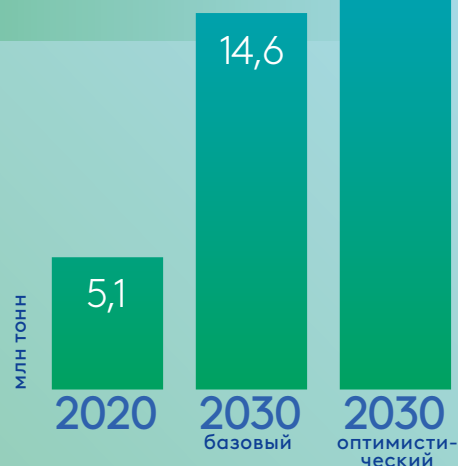
потенциал перевозки грузов, непригодных для контейнеризации: зерновые культуры остаются основной товарной категорией.

40%

совокупного потенциала контейнерных перевозок обеспечивает эффект сопряжения МТК «Север – Юг» с широтными транспортными коридорами.

75%

потенциального объема контейнерных перевозок приходится на государства – члены ЕАЭС.



Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Шашкенов, М., Забоев, А. (2021) Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Доклад 21/5. Алматы, Москва: Евразийский банк развития.

Авторы

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

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

Марат Шашкенов, старший аналитик Центра отраслевого анализа Дирекции по аналитической работе, shashkenov_mk@eabr.org

Александр Забоев, внешний консультант

Запуск МТК «Север – Юг» и его сопряжение с широтными транспортными коридорами позволит создать единый транспортный каркас на пространстве Евразии. Основным преимуществом МТК «Север – Юг» перед другими транспортными маршрутами является существенное сокращение сроков доставки товаров. В докладе дана оценка потенциала грузовых перевозок по МТК «Север – Юг», который составляет от 14,6 до 24,7 млн т в год. Результаты гравитационной модели также свидетельствуют о наличии огромного потенциала роста торговли при достижении «бесшовности» транспортных маршрутов путем улучшения качества транспортной инфраструктуры и цифровизации международного коридора. В условиях глобального перехода к декарбонизации в докладе оценен углеродный след МТК «Север – Юг», который сопоставим с морскими глубоководными перевозками. В перспективе транспортный коридор может стать коридором экономического развития для стран ЕАЭС путем развития производственной кооперации и выстраивания логистических цепочек со странами, тяготеющими к МТК «Север – Юг».

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, транспортная инфраструктура, международная торговля, ЕАЭС, Евразия.

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/>

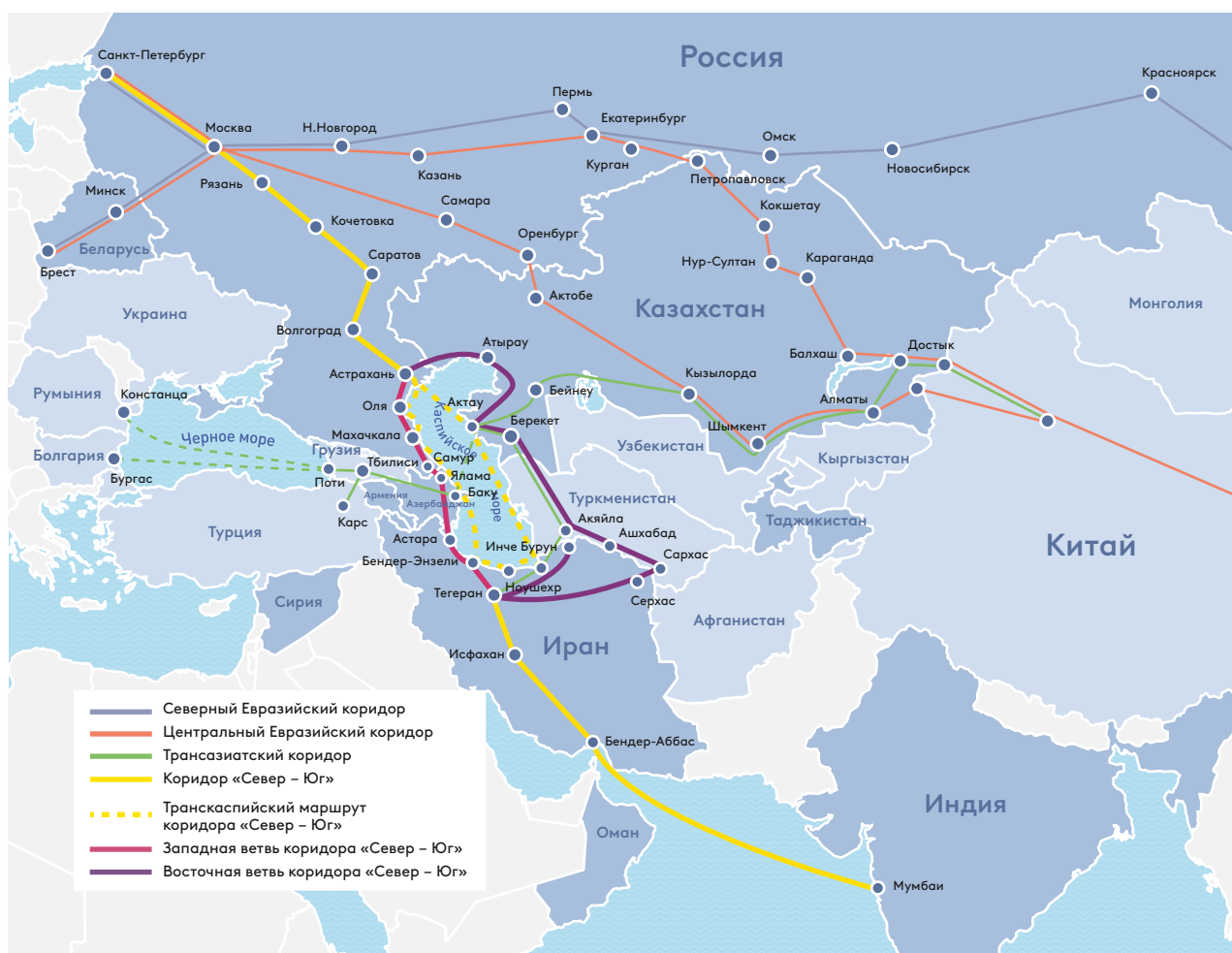
© Евразийский банк развития, 2021

Резюме

Мультимодальный международный транспортный коридор (МТК) «Север – Юг» связывает северо-западную часть Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и страны Скандинавии с государствами Центральной Азии (ЦА), Персидского залива и Индийского океана (см. рисунок А). Коридор включает инфраструктуру железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта, морские порты на Каспии (Астрахань, Оля, Махачкала, Баку/Алят, Актау/Курык, Туркменбаши, Энзели, Ноушехр, Амирабад), порты Персидского залива (Бендер-Аббас и Чабахар), автомобильные (АПП) и железнодорожные пункты пропуска, а также международные аэропорты. Юридической базой создания коридора «Север – Юг» явилось подписание 12 сентября 2000 г. в ходе Второй Международной евроазиатской конференции по транспорту (г. Санкт-Петербург, Российская Федерация) тремя странами – Республикой Индия, Исламской Республикой Иран и Российской Федерацией – межправительственного Соглашения о международном транспортном коридоре «Север – Юг».

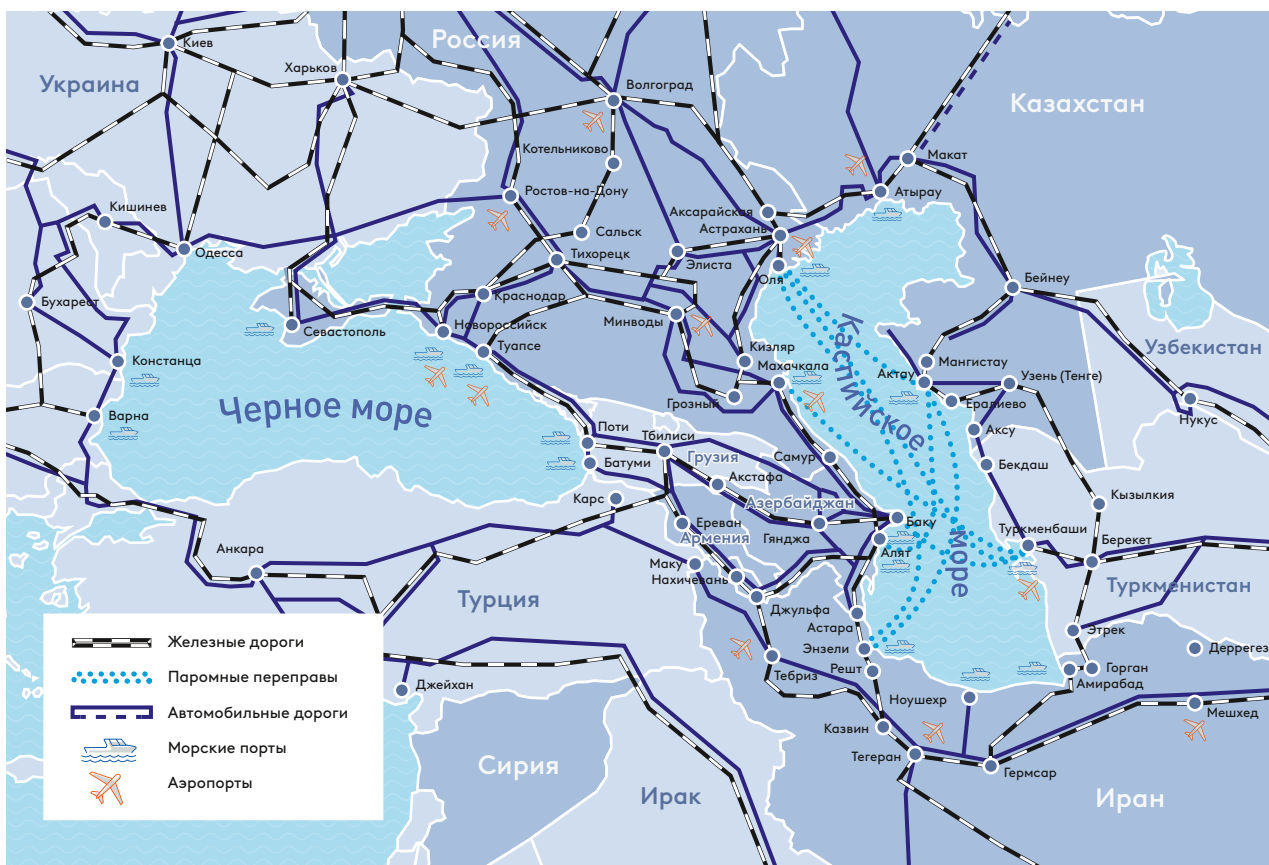
Основным импульсом для повышения значимости транспортных маршрутов по оси «Север – Юг» в последние годы являются активное взаимодействие ЕАЭС с Индией, Ираном и дру-

Рисунок А. МТК «Север – Юг» – меридианный коридор транспортного каркаса Евразии



Источник: ЕАБР.

Рисунок В. МТК «Север – Юг» – компонент взаимосвязанной сети торговых коридоров в Каспийском регионе

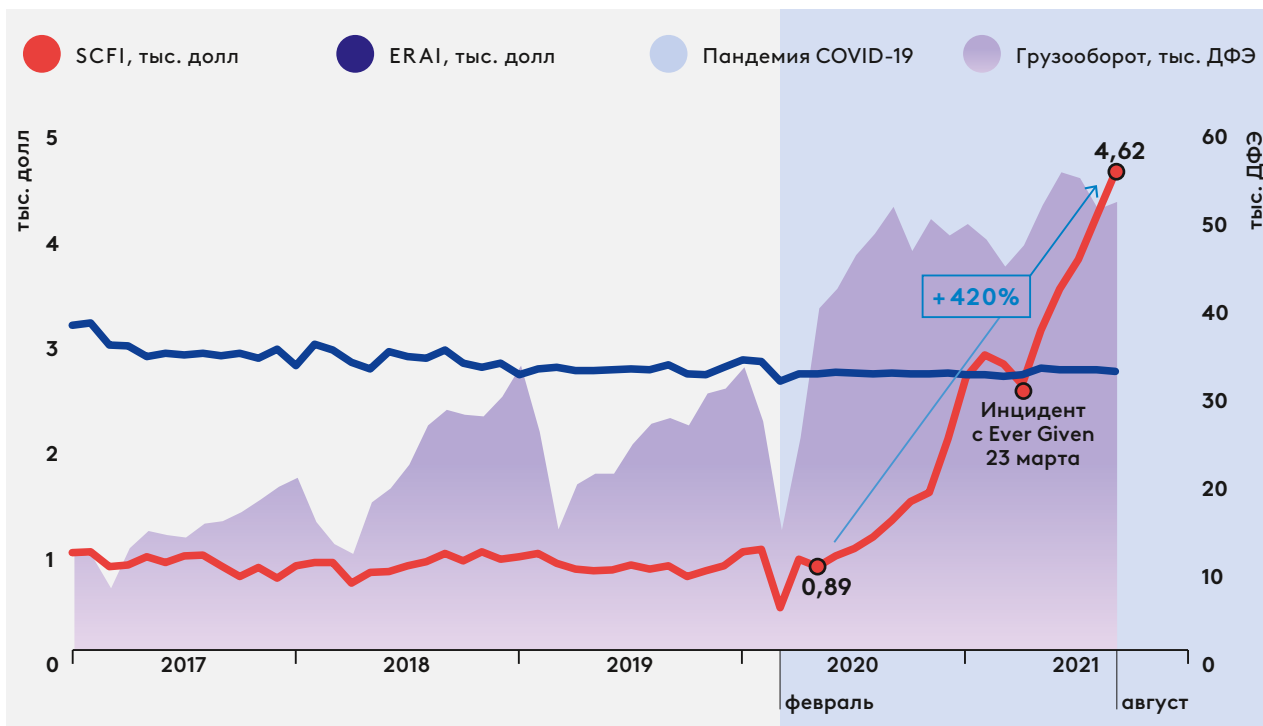


Источник: ЕАБР.

гими странами южной части коридора в рамках реализации концепции Большой Евразии, а также активизация Азербайджана, Казахстана, Туркменистана и других стран, тяготеющих к МТК «Север – Юг», в вопросах развития транзита и мультимодальных коридоров в Каспийском регионе. Так, в декабре 2014 г. была введена в эксплуатацию новая железнодорожная линия Жанаозен – Кызылкая – Берекет – Этрек – Горган протяженностью более 900 км, проходящая в направлении север – юг и соединяющая Казахстан, Туркменистан и Иран. В мае 2018 г. ЕАЭС подписал с Ираном временное соглашение об образовании зоны свободной торговли (ЗСТ). Проводятся переговоры по заключению договора о создании ЗСТ между ЕАЭС и Индией. Раскрытие торгового потенциала ЕАЭС, Центральной Азии и стран южной части МТК «Север – Юг» является важной предпосылкой для его развития.

Уникальное направление МТК «Север – Юг» создает возможности для стыковки с другими глобальными и региональными широтными транспортными коридорами, проходящими с востока на запад (см. рисунок В). МТК «Север – Юг» является важной составляющей сети широтных и меридианных торговых маршрутов, в том числе планируемых в рамках реализации китайской инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП), и его развитие напрямую содействует формированию макрорегиональной транспортно-логистической системы – **«евразийского транспортного каркаса»**, который, в свою очередь, выступает основой для развития торгового и инвестиционного партнерства внутри Евразии и может стать драйвером Большой Евразии. Сооружение этого каркаса позволяет учесть долгосрочные экономические интересы многих стран Евразийского континента, особенно не имеющих выхода к морю, способствует

Рисунок С. Котировки SCFI* и ERAI и объем железнодорожных контейнерных перевозок в сообщении Европа – Китай/Китай – Европа**



Примечание: *SCFI - Shanghai Containerised Freight Index; ** ERAI - Eurasian Rail Alliance Index.

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

снижению негативного влияния на экономику «больших расстояний» и высоких транспортных издержек, снятию «континентального проклятия» Центральной Евразии, превращая ее в перекресток транспортных коридоров, и, в конечном итоге, развитию континентальной кооперации и региональной интеграции.

МТК «Север – Юг» должен содействовать поиску оптимальных путей для доставки товаров из стран южной части коридора (и обратно) в Центральную, Западную и Северную Европу и переключению грузопотоков с морских маршрутов, проходящих через Суэцкий канал и Гибралтар, на наземные и мультимодальные коридоры. Актуальность создания мультимодального коридора «Север – Юг» была подтверждена в условиях пандемии COVID-19, когда цепочка поставок была серьезно нарушена, что привело к высокой волатильности ставок фрахта на морские перевозки (см. рисунок С). Новый виток увеличения их стоимости был зафиксирован на фоне стабильности сквозных железнодорожных тарифов после инцидента 23 марта 2021 г. в Суэцком канале, когда контейнеровоз Ever Given заблокировал движение между Красным и Средиземным морями, вызвав глобальный сбой в расписании доставки грузов, усугубив дефицит контейнеров, усилив неопределенность в функционировании логистических цепочек доставки товаров и, соответственно, увеличив спрос на железнодорожные перевозки на Евразийском континенте и обозначив тем самым необходимость формирования дополнительного канала перевозки грузов. На этом фоне развитие МТК «Север – Юг» может рассматриваться государствами как **альтернативный канал и необходимая страховка для бесперебойной торговли** между Азией и Европой.

Главным преимуществом МТК «Север – Юг» перед другими маршрутами, в том числе перед морским маршрутом через Суэцкий канал, является **значительное сокращение времен-**

ных затрат на осуществление перевозок. Так, срок доставки грузов из Мумбаи в Санкт-Петербург по традиционному маршруту, проходящему через Суэцкий канал, составляет **от 30 до 45 дней**. При том что срок отправки грузов из Мумбаи в Россию по сухопутному маршруту МТК «Север – Юг» может варьироваться **от 15 до 24 дней**. Доставка же грузов по Восточной ветви коридора, проходящей через Казахстан и Туркменистан, сокращает срок доставки **до 15–18 дней**. После ввода в эксплуатацию железнодорожного участка Астара – Решт на территории Ирана время доставки грузов по МТК «Север – Юг» дополнительно сократится. Сокращение срока доставки является критичным для целого ряда товаров, которые могут перевозиться по коридору: продовольствия, изделий из текстиля, бытовой техники, электроники и так далее. Для производителей дорогостоящих товаров важным фактором является повышение оборачиваемости капитала (снижение стоимости грузовой массы в пути).

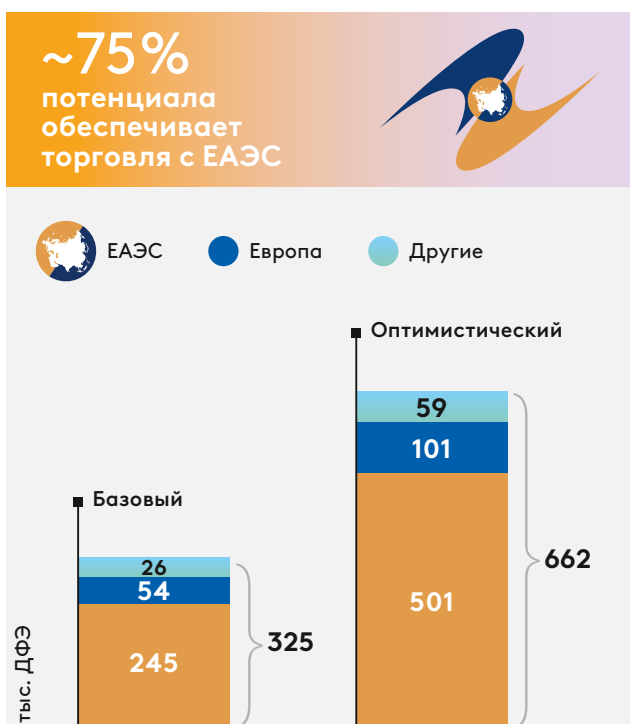
Если **использование транспортных маршрутов МТК «Север – Юг» позволяет сократить сроки доставки как минимум на 25%**, то стоимость перевозки грузов по данному коридору не является его однозначным конкурентным преимуществом. Тарифы на перевозку груза по маршруту МТК «Север – Юг» являются относительно высокими, несмотря на низкие временные затраты на транспортировку. Средняя плата за железнодорожную доставку на направлении Индия/Пакистан/Иран/Оман в Европу оценивается в 3500 долл. за 20-футовый контейнер. Для сравнения, до начала пандемии COVID-19 ставка фрахта морских судов за перевозку аналогичного объема груза через Суэцкий канал была приблизительно в два раза меньше и составляла от 1000 до 1200 долл. На настоящий момент в качестве ценового ориентира может быть принят тариф АО «РЖД Логистика» для перевозки 20-футового контейнера по маршруту МТК «Север – Юг» из индийского порта Нава-Шева в населенный пункт Ворсино¹ Калужской области в 2650 долл. при условии кругорейса. Вместе с тем, как показывает практика, более низкая стоимость не является основным условием для развития транспортных маршрутов. **Ключевое значение имеет комбинация стабильности сквозного тарифа и высокой скорости доставки**, которая и предопределяет экономическую состоятельность МТК «Север – Юг».

Совокупный потенциал контейнерных перевозок по МТК «Север – Юг», включающий в себя потенциал всех трех основных направлений маршрута и все виды транспорта, может составить от 325 до 662 тыс. ДФЭ (от 5,9 до 11,9 млн т) к 2030 г. в зависимости от сценария (см. рисунок D). При этом **эффект сопряжения** МТК «Север – Юг» с евразийскими широтными транспортными коридорами, связывающими восток и запад, обеспечивает от 127 до 246 тыс. ДФЭ (от 2,3 до 4,4 млн т), или порядка **40% совокупного потенциала** (см. рисунок E) контейнерных перевозок. В соответствии со сложившейся географией и товарной структурой потоков внешней торговли между странами, тяготеющими к коридору, увеличение грузопотоков произойдет в большей степени в направлении с севера на юг. Совокупный прогнозный грузопоток контейнерных поездов составляет от 9 до 18 пар контейнерных поездов в сутки к 2030 г. Это значение находится в пределах пропускной способности однопутных железнодорожных линий коридора (до 24 пар поездов в сутки).

Развитие контейнерных перевозок по МТК «Север – Юг» представляет значительный интерес для государств – членов ЕАЭС. Развитие перевозок между ними и странами Южной Азии и Персидского залива может обеспечить от 245 до 501 тыс. ДФЭ к 2030 г. (от 4,4 до 9 млн т), или порядка **75% потенциального объема** контейнерных перевозок (см. рисунок D). Основной вклад в потенциальный объем контейнерных перевозок вносят грузовые потоки ЕАЭС

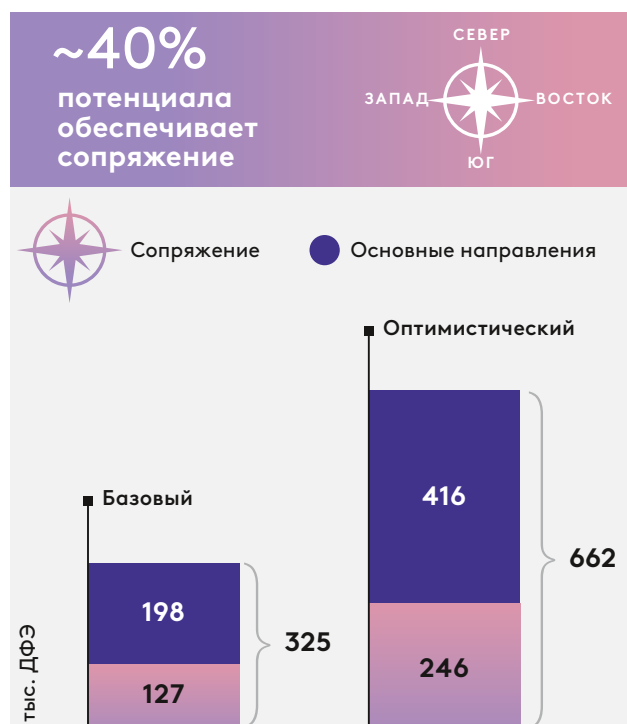
¹ Ворсино является в настоящее время единственным направлением МТК «Север – Юг», предоставляющим для транспортно-логистических операторов возможность реализации транспортных операций по фиксированному тарифу.

Рисунок D. Потенциал контейнерных перевозок по основным направлениям МТК «Север – Юг» в 2030 г. (тыс. ДФЭ)



Источник: расчеты авторов.

Рисунок E. Значение сопряжения в структуре контейнерных перевозок МТК «Север – Юг» в 2030 г. (тыс. ДФЭ)



Источник: расчеты авторов.

с Азербайджаном, Ираном, Индией и Пакистаном. Значительным для стран ЕАЭС является также благоприятный эффект сопряжения МТК «Север – Юг» с широтным железнодорожным маршрутом Баку – Тбилиси – Карс (БТК). В результате данной стыковки возможным становится развитие контейнерных перевозок между ЕАЭС, Грузией и Турцией.

Основными товарными категориями МТК «Север – Юг», пригодными для контейнеризации по всем корреспондирующим торговым парам с учетом нетрадиционных товарных категорий, на данный момент являются: продовольствие (за исключением зерна и масла наливом) с совокупным потенциалом от 69 до 164 тыс. ДФЭ в 2030 г.; металлы (черные и цветные, изделия из металлов) с совокупным потенциалом от 54 до 113 тыс. ДФЭ в 2030 г.; древесина, изделия из дерева, бумага с совокупным потенциалом от 31 до 68 тыс. ДФЭ в 2030 г.; машины и оборудование с совокупным потенциалом от 27 до 60 тыс. ДФЭ в 2030 г.; минеральные удобрения с совокупным потенциалом от 16 до 34 тыс. ДФЭ в 2030 г.; текстиль, текстильные изделия и обувь с совокупным потенциалом от 15 до 24 тыс. ДФЭ в 2030 г.

Отдельной товарной категорией является зерно, которое с точки зрения объемов перевозок является на данный момент основным товаром, доставляемым по МТК «Север – Юг». Согласно прогнозным оценкам, поток зерновых грузов по МТК «Север – Юг» может составить от 8,7 до 12,8 млн т к 2030 г. К 2030 г. объемы перевозок будут продолжать превосходить потенциал контейнерных перевозок по всем другим товарным категориям вместе взятым (от 5,9 до 11,9 млн т). В конечном итоге, с учетом потенциала двух видов товарных категорий – пригодных и непригодных для контейнеризации, **совокупный потенциал грузовых перевозок по МТК «Север – Юг» может составить от 14,6 до 24,7 млн т в перспективе 2030 г. (см. рисунок G).**

Рисунок F. Структура контейнерных потоков МТК «Север – Юг» по основным маршрутам в 2030 г. (тыс. ДФЭ)



Источник: расчеты авторов.

Все три маршрута следования МТК «Север – Юг» имеют значение для реализации транспортно-транзитного потенциала. Однако наибольший потенциал связан с развитием двух железнодорожных маршрутов – Западного и Восточного (см. рисунок F). Их удельный вес составляет, соответственно, порядка 60% и 24% потенциала грузопотоков. Высокое значение железнодорожного транспорта для развития МТК «Север – Юг» отражает наблюдаемый на сегодняшний день «мономодальный» характер коридора на ряде участков. Это связано, прежде всего, с тем, что **железнодорожное сообщение развито в большей мере в Каспийском регионе.**

Эффективность развития железнодорожного сообщения подтверждается оценками эффектов гравитационной модели, которые свидетельствуют о том, что улучшение качества железнодорожной инфраструктуры имеет наибольшее влияние на увеличение объемов торговли для стран, тяготеющих к международному коридору «Север – Юг», по сравнению с другими видами транспорта. При улучшении качества железнодорожной инфраструктуры на 0,1 балла ожидается, что внешняя торговля в среднем увеличится на 5,8% при прочих равных условиях. **Железнодорожный транспорт обеспечивает минимальный углеродный след**, что является его важным конкурентным фактором в осуществлении грузовых перевозок по МТК «Север – Юг». Перенаправление контейнерных перевозок с морского транспорта на железнодорожный в рамках МТК «Север – Юг» позволит снизить выбросы парниковых газов как минимум на 25%. Как и в случае транспортного коридора «Восток – Запад», развитие МТК «Север – Юг» свидетельствует о том, что основой расширения транзитного потенциала

Рисунок G. Итоговая оценка потенциала грузоперевозок по маршрутам МТК «Север – Юг» в 2030 г. (млн т)

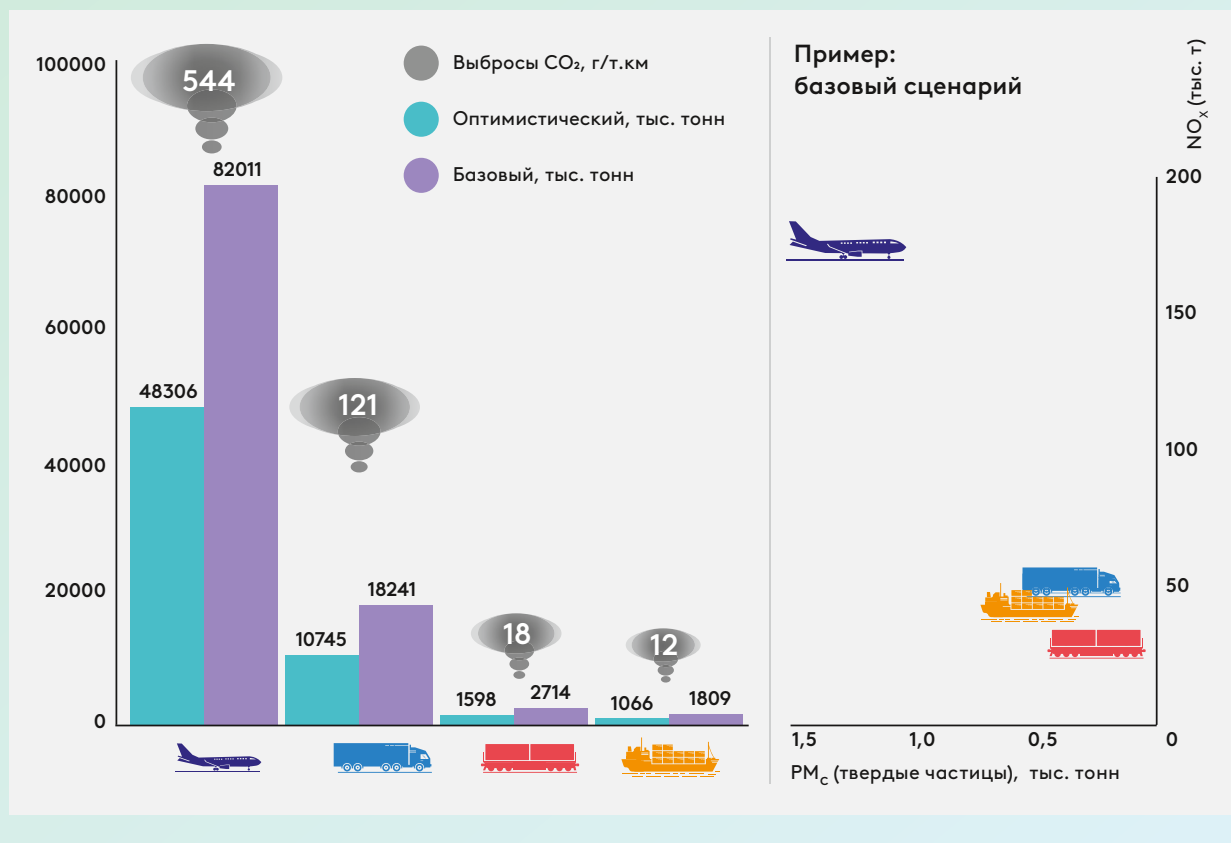
в Евразии по сухопутным транспортным маршрутам являются, прежде всего, железнодорожные в сочетании с автомобильными перевозками.

Потенциал развития мультимодального (Транскаспийского) направления маршрута на данный момент уступает сухопутным маршрутам. Инфраструктура водного транспорта характеризуется наличием «узких мест», таких как габариты Волго-Каспийского морского судоходного канала, а также его заносимость. Вместе с тем, одной из задач по дальнейшему развитию МТК «Север – Юг» является его трансформация в полноценный мультимодальный коридор, в котором мономодальные участки были бы интегрированы с морскими линиями, соединяющими иранские, индийские, пакистанские и другие порты. К числу задач относится также рост загрузки мультимодального (Транскаспийского) маршрута МТК «Север – Юг», что даст возможность привлекать международные грузопотоки, в том числе в контейнерах, на Волжский водно-транспортный путь.

Грузовой потенциал автомобильных перевозок и внутреннего водного транспорта МТК «Север – Юг» значительно уступает железнодорожным перевозкам и оценивается, соответственно, в 45–50 тыс. ДФЭ (или 0,8–0,9 млн т) и 10–20 тыс. ДФЭ (0,2–0,4 млн т) к 2030 г. в зависимости от сценария. Автомобильный транспорт играет незаменимую роль для малого и среднего бизнеса, заинтересованного в отправках грузов малыми объемами. Кроме того, автомобильный транспорт играет важную фидерную роль при подвозе грузов к каспийским морским портам. Ключевой страной МТК «Север – Юг» для развития международных автоперевозок является Исламская Республика Иран. Развитие внутреннего водного транспорта связано преимущественно с потенциалом Единой глубоководной системы России, соединяющей Каспийское море по реке Волге с Азово-Черноморским, Балтийским и Северным морскими бассейнами.

Врезка А. Экологическое преимущество железнодорожного транспорта

Объемы прямых и косвенных выбросов парниковых газов железнодорожного транспорта составляют в среднем 18 г/т.км, что незначительно выше уровня выбросов морского транспорта, используемого для дальних морских перевозок (12 г/т.км). В сравнении же с другими видами транспорта железнодорожный транспорт более экологичен: в два раза относительно речного, в семь раз – автодорожного и 30 – воздушного. Если же принимать во внимание выбросы не только парниковых газов, но и твердых частиц и оксидов азота, также представляющих опасность для окружающей среды и здоровья, то можно смело утверждать, что железнодорожный транспорт является наиболее экологичным.



Источник: расчеты авторов на основе коэффициентов Klein et al (2021).

Тарифные и нетарифные барьеры сдерживают потенциал привлечения грузопотоков по МТК «Север – Юг». Среди потенциальных вызовов, с которыми сталкивается развитие МТК «Север – Юг», можно выделить отсутствие сквозного тарифа, нескоординированную транспортную политику стран-участниц, международные санкции, отсутствие гармонизированных норм в области международных перевозок и процедур пересечения границ, наличие недостающих звеньев и «узких мест» коридора. Соответственно, значительный потенциал развития МТК «Север – Юг» связан с развитием не только транспортного «железного» каркаса (hard infrastructure), но и нематериальной инфраструктуры (soft infrastructure) коридора. Результаты гравитационной модели свидетельствуют о том, что:

- при снижении денежных затрат на получение, подготовку и сдачу документов для пограничного и таможенного контроля в странах – участницах Соглашения о МТК «Север – Юг» с текущих 376,12 долл. до 79,65 долл., среднего европейского показателя, объем внешней торговли в этих странах может увеличиться на 5,9% от уровня 2019 г. (или на 59,08 млрд долл.);

- при снижении времени таможенного оформления и прохождения пограничного и таможенного контроля в странах – участниках Соглашения о МТК «Север – Юг» с 51,33 часа до 7,48 часа, среднего европейского уровня, внешняя торговля в анализируемых странах может увеличиться на 52,6% от уровня 2019 г. (или на 526 млрд долл.);
- внедрение интеллектуальных транспортных систем и цифровизация международных мультимодальных перевозок и логистики с использованием электронных накладных CIM/CMGS и CMR, электронных книжек e-TIR и спутниковых навигационных систем оказывает благоприятное воздействие на объемы внешней торговли в странах – участниках Соглашения о МТК «Север – Юг» и может открыть новые возможности для упрощения процедур пересечения границ, сокращения сроков доставки грузов и повышения безопасности движения вдоль МТК «Север – Юг».

В случае создания благоприятных условий для развития перевозок по МТК «Север – Юг» (ликвидация «узких мест» инфраструктуры, упрощение процедур пересечения границ, согласованная тарифная политика, формирование механизма по управлению коридором и так далее) **перечень заинтересованных стран и стран – участниц соглашения** может расширяться. В их число могут войти некоторые страны Персидского залива, Индийского океана и Восточной Африки, Туркменистан, Кыргызская Республика и Республика Узбекистан в Центральной Азии, Китай (в части развития торговли с Ираном), а также некоторые государства Центральной и Восточной Европы.

Важен вклад МТК «Север – Юг» в реализацию международных инициатив и программ, таких как Венская программа действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на период до 2024 г., Региональная программа действий ЭСКАТО ООН по устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР), этап I (2017–2021 гг.) и планируемая к принятию на Четвертой конференции министров транспорта ЭСКАТО ООН (14–17 декабря 2021 г.) Региональная программа действий по устойчивому развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 гг.). Очевидно, что развитие МТК «Север – Юг» станет важным стимулом для реализации целей устойчивого развития (ЦУР), резолюций ГА ООН по устойчивому транспорту и транзитным транспортным коридорам, а также рекомендаций двух глобальных конференций ООН по устойчивому транспорту, прошедших в ноябре 2016 г. в Ашхабаде и в октябре 2021 г. в Пекине.

В перспективе МТК «Север – Юг» может стать коридором развития для ЕАЭС. Реализация крупных инфраструктурных проектов в транспортной сфере не только позволяет сократить время в пути и эксплуатационные расходы перевозчиков, но и через косвенные эффекты способствует устойчивому развитию. Так, помимо увеличения объемов торговли, развитие МТК содействует строительству индустриальных парков, специальных экономических зон вдоль транзитного пути, а также развитию кооперации в сфере производства товаров и услуг и выстраиванию новых производственно-логистических цепочек между государствами – членами ЕАЭС и крупными развивающимися странами Персидского залива и Индийского океана, включая Иран, Индию и Пакистан. Соответственно, создаются новые рабочие места, улучшаются перспективы экономического роста и растет благосостояние населения в регионе. Более того, с развитием МТК происходит переключение грузопотоков с морского транспорта на железнодорожный, который является экологически чистым видом транспорта для перевозки грузов при расчете объемов выбросов CO₂ в граммах на тонно-километр.