



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

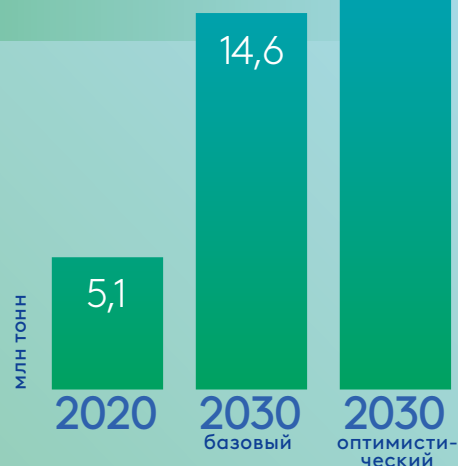
потенциал перевозки грузов, непригодных для контейнеризации: зерновые культуры остаются основной товарной категорией.

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

Содержание

Резюме

4



Введение

13

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

15



2. Раскрытие потенциала
МТК «Север – Юг» через
сопряжение

45

3. «Бесшовность» и экологическая
повестка МТК «Север – Юг»

76



Заключение

86

Приложения

91

Список литературы

119

Список сокращений

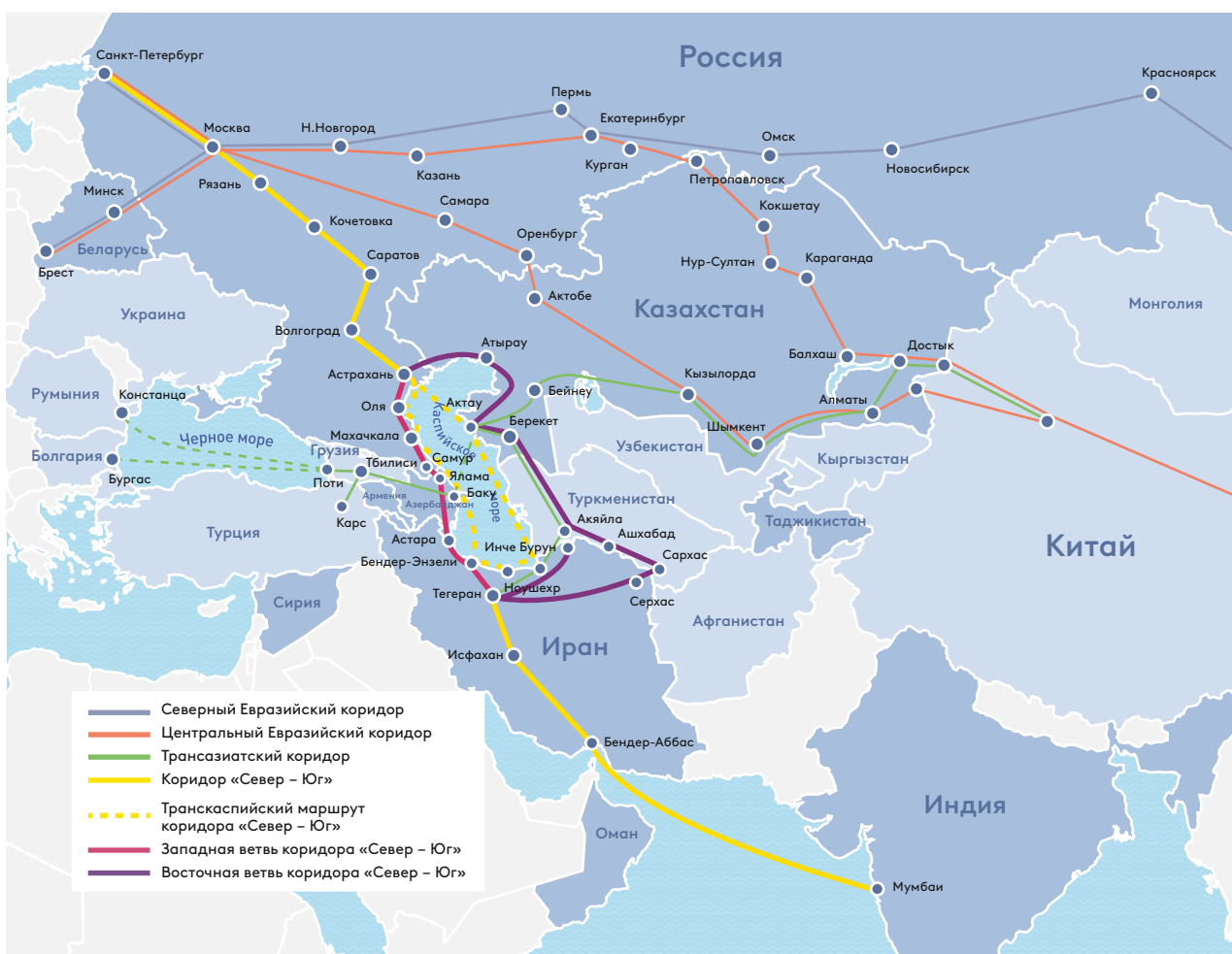
121

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».

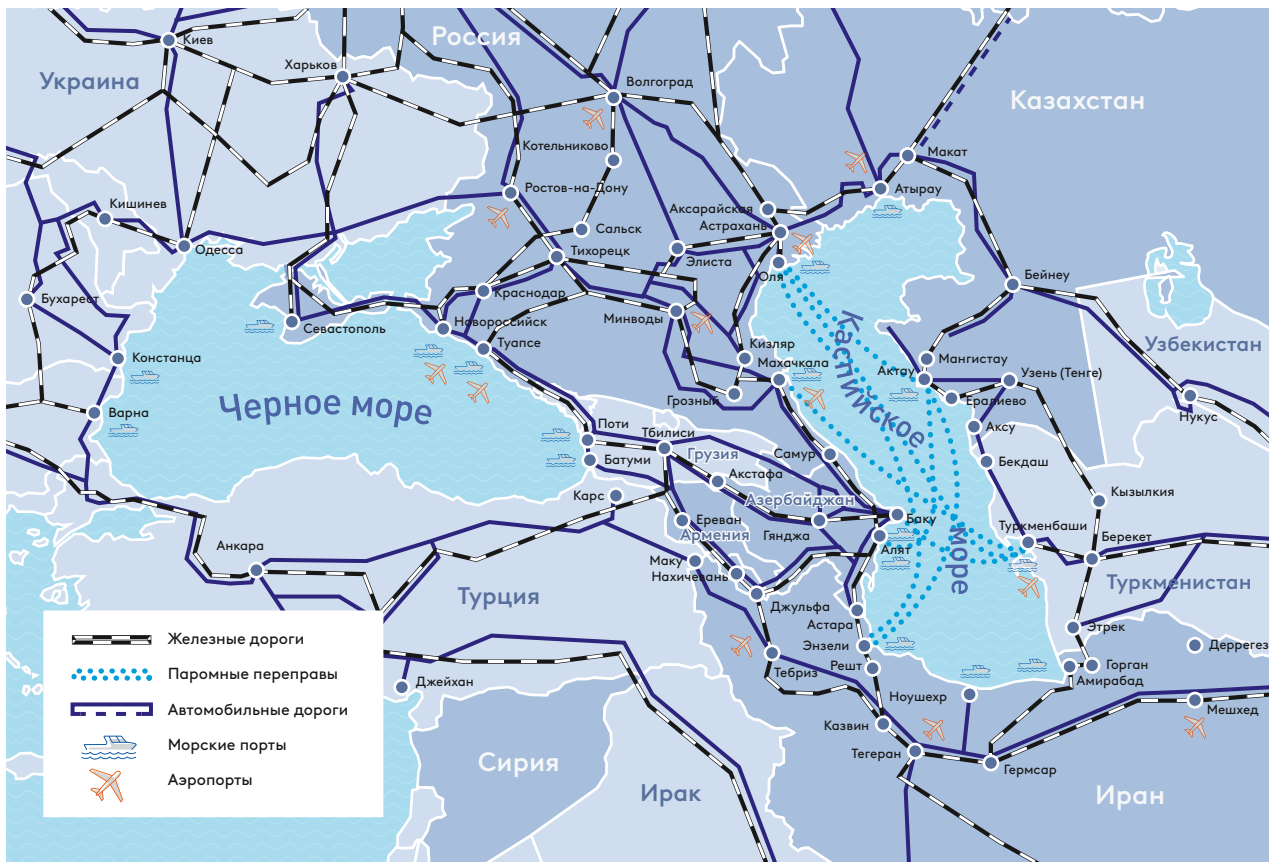
Основным импульсом для повышения значимости транспортных маршрутов по оси «Север – Юг» в последние годы являются активное взаимодействие ЕАЭС с Индией, Ираном и дру-

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

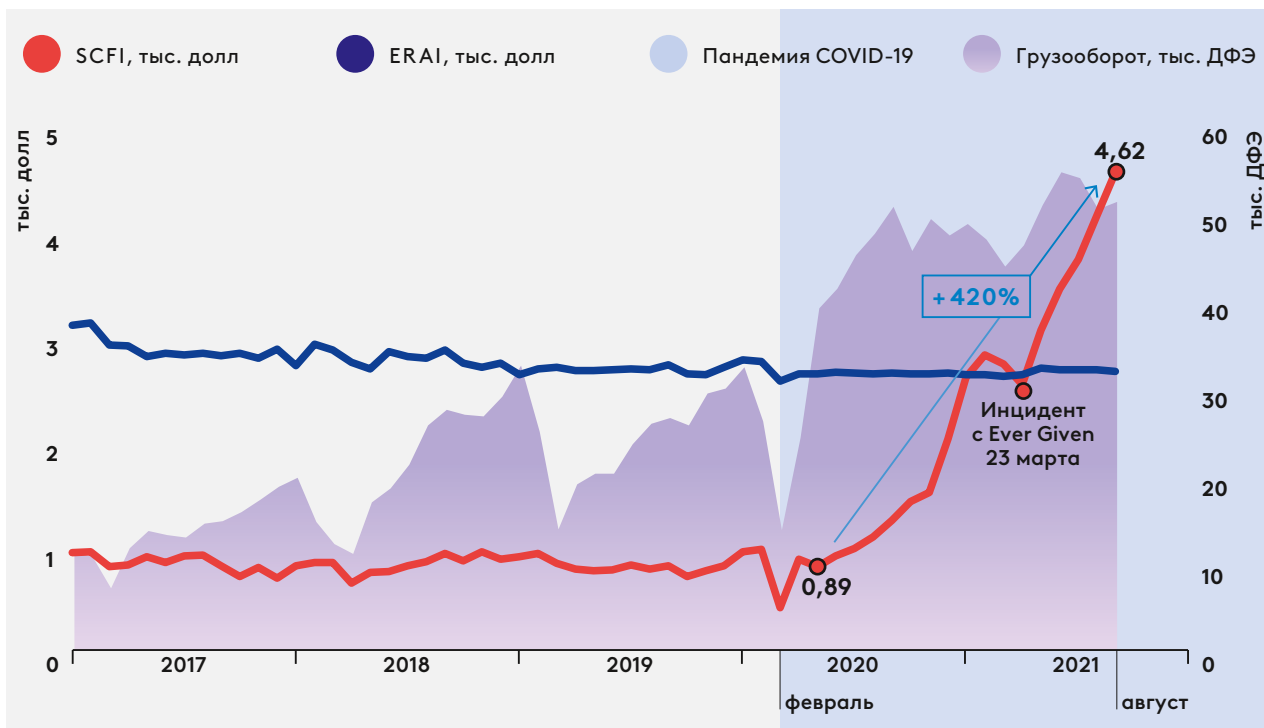


Источник: ЕАБР.

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).

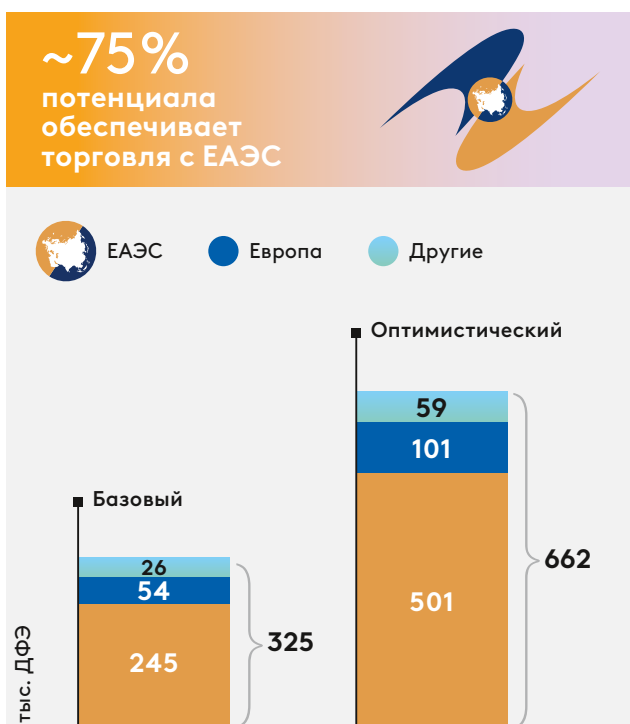
Если **использование транспортных маршрутов МТК «Север – Юг» позволяет сократить сроки доставки как минимум на 25%**, то стоимость перевозки грузов по данному коридору не является его однозначным конкурентным преимуществом. Тарифы на перевозку груза по маршруту МТК «Север – Юг» являются относительно 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

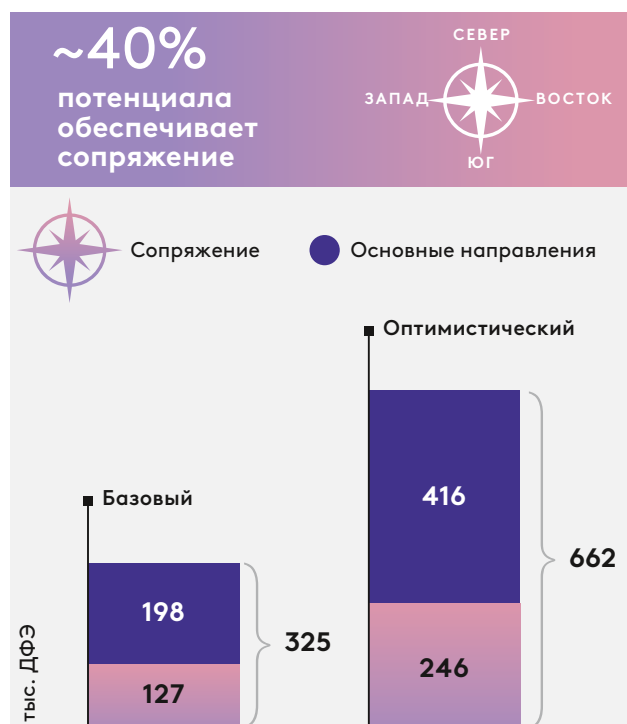
¹ Ворсино является в настоящее время единственным направлением МТК «Север – Юг», предоставляющим для транспортно-логистических операторов возможность реализации транспортных операций по фиксированному тарифу.

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



Источник: расчеты авторов.

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



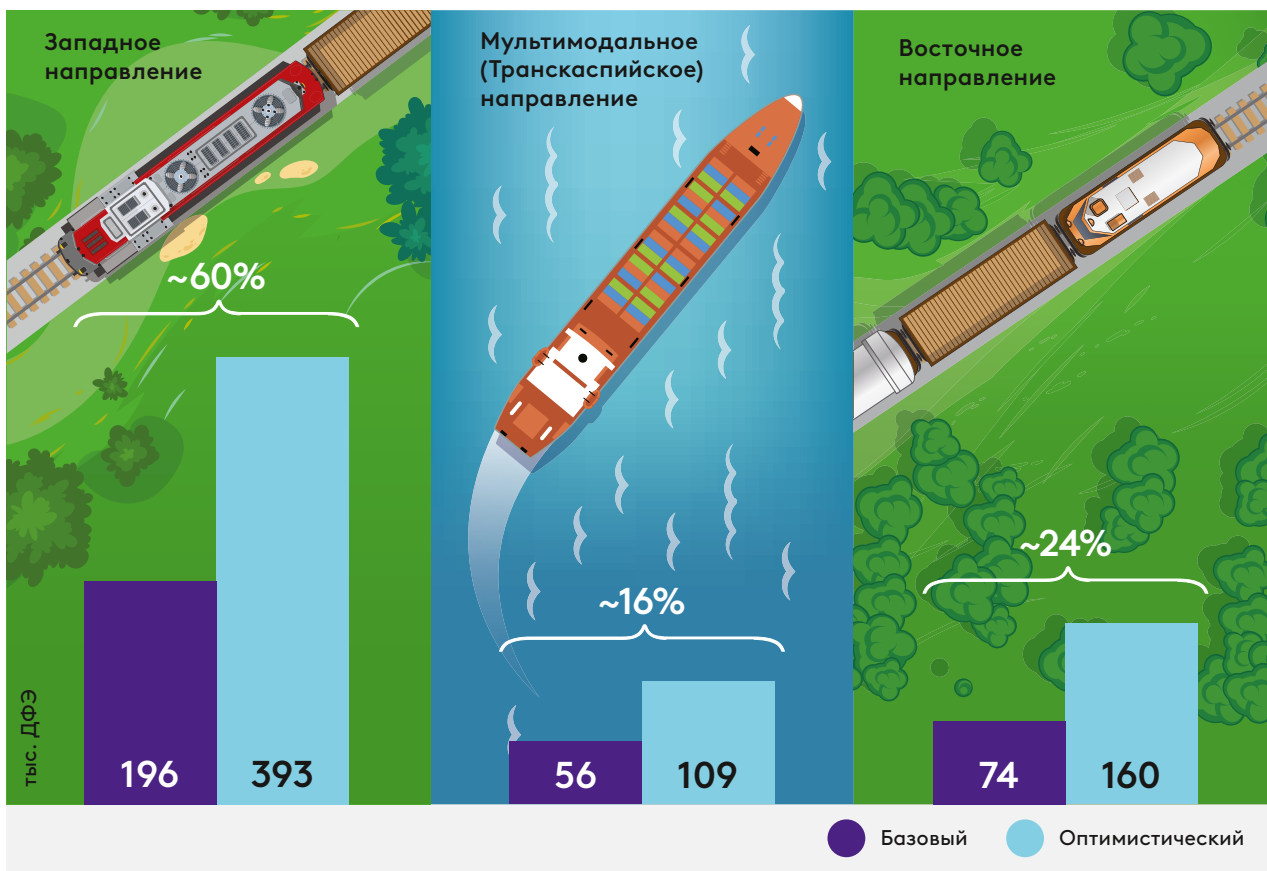
Источник: расчеты авторов.

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

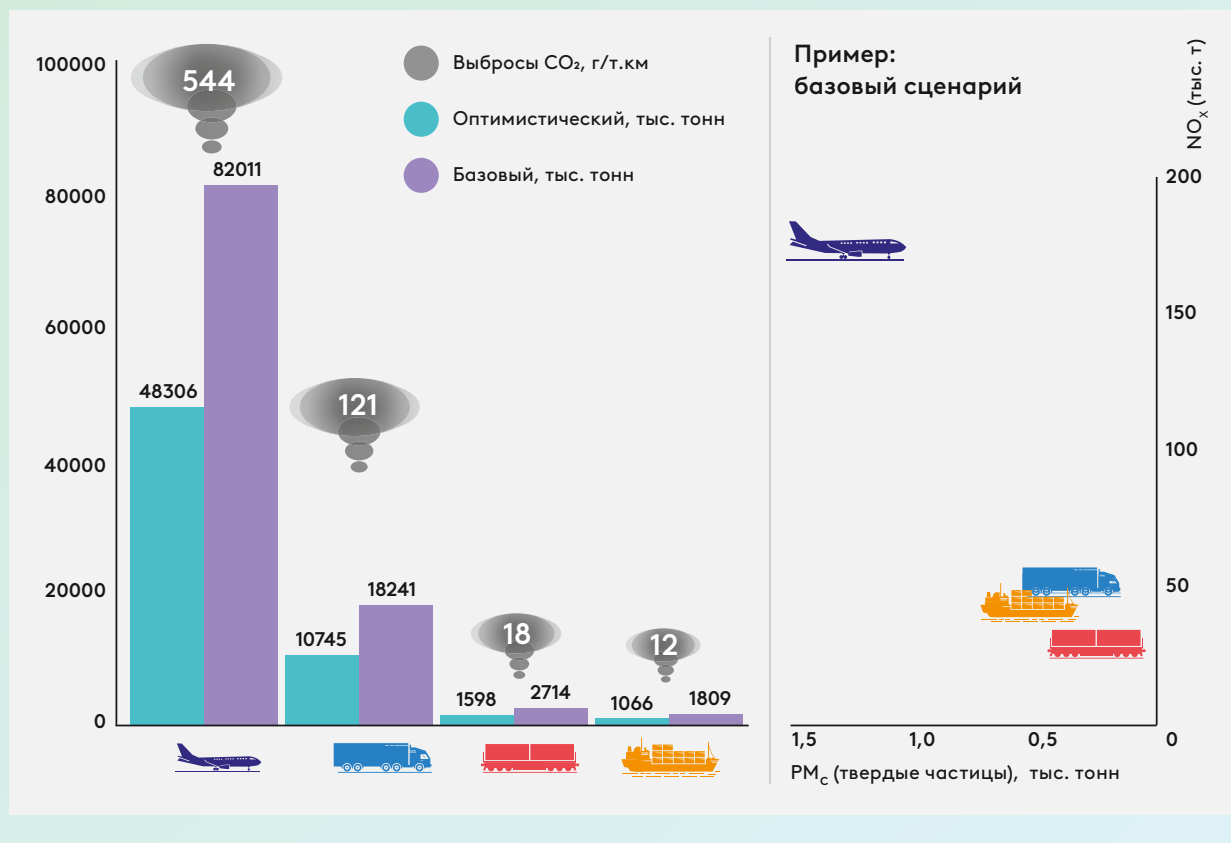
в Евразии по сухопутным транспортным маршрутам являются, прежде всего, железнодорожные в сочетании с автомобильными перевозками.

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.

Введение

Развитие международных транспортных коридоров является одним из ключевых инструментов по развитию торговли, экономического сотрудничества между странами, а также стимулом для укрепления региональной экономической интеграции. Как подчеркивается в ряде международных исследований, создание международных транспортных коридоров позволяет лучше управлять грузовыми потоками, совершенствовать законодательство, внедрять согласованные процедуры на границах, привлекать инвестиции в инфраструктуру и повышать эффективность взаимодействия государства и бизнеса (World Bank, 2011). Развитие транспортных коридоров позволяет рационально использовать транзитный потенциал стран, содействовать локализации промышленности вдоль их маршрутов, развивать экспорт и усиливать связанность внутриконтинентальных государств и регионов (Винокуров и др., 2018а).

Особую роль транспортные коридоры играют для стран, не имеющих выхода к морю. В резолюции 74/15, принятой Генеральной Ассамблеей ООН 5 декабря 2019 г. по итогам Международной конференции ООН высокого уровня по среднесрочному обзору реализации Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 гг. (ООН, 2019), содержится рекомендация развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита рассмотреть вопрос о поощрении подхода, основанного на использовании коридоров, в целях повышения эффективности торговли и транзитных перевозок. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и страны транзита должны прилагать дополнительные усилия для сокращения времени следования по этим коридорам и применять комплексный и рациональный подход к управлению МТК, с тем чтобы избежать дублирования усилий, способствовать региональному сообщению и максимально использовать соответствующие экономические возможности. Континентальность снижает темпы роста страны на 1,5 п.п. по сравнению со странами, имеющими выход к морю (Arvis et al., 2010). Как известно, из 44 стран мира, не имеющих выхода к морю, большинство расположены в Евразии, среди них четыре из пяти государств – членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Мультимодальный международный транспортный коридор «Север – Юг» связывает европейский северо-запад и страны Скандинавии с Центральной Азией и Персидским заливом (Винокуров, 2009). Идея создания транспортного соединения между Индией и Европой через территорию России, а также практические планы по ее реализации обсуждались еще в конце XIX века (Мигулин, 1903). В тот период Российская империя стремилась получить кратчайший выход к Индийскому океану, и ее планы развития железнодорожной сети были связаны со строительством железной дороги через Афганистан и Персию в Индию. В конце XX века идея вернулась в актуальную повестку в форме концепции МТК «Север – Юг» – ее развитию способствовала активная работа по формированию панъевропейских (критских) транспортных коридоров, а позже – три Международные евроазиатские конференции по транспорту, прошедшие в Санкт-Петербурге в 1998, 2000 и 2003 гг.

Предпосылками для создания коридора «Север – Юг» стало активное развитие экономики и торговли в Индии, странах Персидского залива и Ближнего Востока и, соответственно, поиск оптимальных путей для доставки товаров из этих стран в Центральную, Западную и Северную Европу. Как и в случае с другими евразийскими транспортными коридорами («Транс-сиб», «ТРАСЕКА», «Южный»), утвержденными на Второй Международной евроазиатской конференции по транспорту (12–13 сентября 2000 г., г. Санкт-Петербург, Российская Федерация),

МТК «Север – Юг» должен содействовать переключению грузопотоков с морских маршрутов, проходящих через Суэцкий канал и Гибралтар, на наземные и мультимодальные маршруты. Резкий рост международной торговли между Европой и Азией требует более широкого трансконтинентального подхода к созданию эффективных транспортных систем (Vinokurov and Libman, 2012).

Актуальность создания альтернативного мультимодального коридора «Север – Юг» была подтверждена в результате инцидента, произошедшего 23 марта 2021 г. на Суэцком канале, когда контейнеровоз под флагом Панамы сел на мель и заблокировал движение других судов между Красным и Средиземным морями, вызвав глобальный сбой в расписании доставки грузов, стремительное увеличение стоимости фрахта морских перевозок, а также рост неопределенности в функционировании логистических цепочек доставки товаров между Европой и Азией.

Вместе с тем, в отличие от евразийских коридоров «Транссиб» и «ТРАСЕКА», МТК «Север – Юг» пока **не функционирует успешно на всем протяжении** и не смог привлечь значительные контейнерные потоки. Среди объективных причин этого могут быть названы различия транспортных систем государств – участников МТК «Север – Юг» (разная ширина колеи железных дорог «пространства 1520», Ирана и Индии), наличие недостроенных участков железнодорожной сети в Исламской Республике Иран, отсутствие законодательной базы (соглашений о международном автомобильном сообщении у Беларуси, России, Казахстана и других государств-участников с Индией и Пакистаном), различные таможенные режимы, высокие портовые сборы на Каспийском море и отсутствие достаточного тоннажа современного флота, в первую очередь судов Ро-Ро и контейнеровозов, и др. Отсутствие единого мультимодального оператора не дает пока возможности связать участки МТК на территории разных стран в единый логистический механизм и в целом сдерживает развитие торгово-экономических отношений между развивающимися странами юга и развитыми странами Западной и Северной Европы.

Импульсом для повышения значимости транспортных маршрутов по оси «Север – Юг» в последние годы стали активное взаимодействие ЕАЭС с Индией и Ираном в рамках реализации концепции Большой Евразии, а также активизация Туркменистана и других стран региона по вопросам развития транзита и мультимодальных коридоров. 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, ведущее к образованию зоны свободной торговли. Проводятся переговоры по заключению договора о создании ЗСТ между ЕАЭС и Индией. ЕАЭС, понимая стратегическую необходимость интеграции в мировые рынки и международные производственные цепочки, активно использует инструмент ЗСТ (Vinokurov, 2018). Соответственно, транспортные коридоры, связывающие Европу и ЕАЭС со странами, расположенными в южной части Евразийского континента, все в большей степени включаются в сеть основных транспортных маршрутов на обширном евразийском пространстве (Vinokurov and Libman, 2012).

С учетом изложенного, **исследование перспектив развития МТК «Север – Юг» и его маршрутов приобретает особое значение** и требует дополнительной концептуальной и аналитической проработки с точки зрения оценки мер по операционализации отдельных маршрутов и коридора в целом, определения перспективных проектов по развитию евразийского

транспортного каркаса (или «материальной» инфраструктуры, *hard infrastructure*) и «мягкой» инфраструктуры (*soft infrastructure*), позволяющих снять существующие ограничения.

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

1.1. Предпосылки развития МТК «Север – Юг»

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».

После ратификации соглашения всеми тремя сторонами оно вступило в силу с 16 мая 2002 г. Для регулирования вопросов реализации соглашения и практического применения его положений образован Координационный совет международного транспортного коридора «Север – Юг». В 2002 г. разработан и принят Устав Координационного совета. За период 2002–2021 гг. проведено семь заседаний Координационного совета (последнее состоялось 5 марта 2019 г. в г. Тегеране, Исламская Республика Иран), а также серия заседаний экспертных групп МТК «Север – Юг».

Вставка 1. Участники МТК «Север – Юг»

Основатели:

- Республика Индия – дата ратификации соглашения: апрель 2001 г.;
- Исламская Республика Иран – октябрь 2001 г.;
- Российская Федерация – март 2002 г.

Новые участники:

- Республика Казахстан – сентябрь 2003 г.;
- Республика Беларусь – январь 2004 г.;
- Султанат Оман – декабрь 2004 г.;
- Республика Таджикистан – декабрь 2005 г.;
- Республика Азербайджан – январь 2006 г.;
- Республика Армения – январь 2006 г.;
- Сирийская Арабская Республика – февраль 2006 г.

Наблюдатель:

- Республика Болгария – апрель 2006 г.

В соответствии с соглашением **определено следующее понятие международного транспортного коридора** (статья 1, п. 1.8): «Международный транспортный коридор» – совокупность магистральных транспортных коммуникаций (как имеющих, так и вновь создаваемых), связывающих Стороны, с соответствующим обустройством, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и товаров в международном сообще-

нии, на направлении их наибольшей концентрации. Пункт 1.9 статьи 1 определяет, что МТК «Север – Юг» обеспечивает перевозки из Индии, Омана по морю, в и через Иран, Каспийский регион, Российскую Федерацию и далее, а также в обратном направлении.

Участниками соглашения являются четыре из пяти государств – членов ЕАЭС. В соглашении пока не участвует Туркменистан, несмотря на то, что через его территорию проходит открытая в 2014 г. новая линия Жанаозен – Кызылкая – Берекет – Этрек – Горган, являющаяся фактически одним из маршрутов МТК «Север – Юг», проходящим по восточной стороне Каспийского моря.

Необходимость развития и значимость МТК «Север – Юг» неоднократно подтверждались на высшем политическом уровне в ходе встреч президентов Российской Федерации, Азербайджанской Республики и Исламской Республики Иран – в Баку 8 августа 2016 г. и в Тегеране 1 ноября 2017 г.

Ключевой предпосылкой для развития МТК «Север – Юг» традиционно считается обслуживание динамично растущей индийской торговли со странами ЕС и государствами – участниками СНГ. Объем торговли между Индией и ЕС удвоился за последнее десятилетие и продолжает расти. На страны ЕС при этом приходится примерно пятая часть от общего объема индийского экспорта.

Заинтересованность Индии в развитии МТК «Север – Юг» проявляется в активной переговорной позиции на двусторонней (с Ираном, Россией и др.) и многосторонней основе (в рамках Координационного совета МТК «Север – Юг» и на площадках международных организаций), готовности инвестировать в развитие инфраструктуры коридора и использовать парк индийских контейнеров для перевозок грузов по коридору.

В частности, Индия инвестировала в развитие инфраструктуры МТК «Север – Юг» порядка **2,1 млрд долл., в том числе 0,5 млрд долл.** – на строительство порта Чабахар в Исламской Республике Иран и 1,6 млрд долл. – на реконструкцию и новое строительство железнодорожных линий, связывающих Чабахар с железнодорожным узлом Захедан (столица иранской провинции Систан и Белуджистан) и станцией Зарандж на территории Исламской Республики Афганистан. Еще 0,5 млрд долл. было выделено Иранским железным дорогам на приобретение локомотивов (Iran.ru, 2019).

Первая из пяти очередей иранского порта Чабахар² была торжественно открыта президентом Ирана Хасаном Роухани 3 декабря 2017 г. Это утроило его мощность до 8,5 млн т (что соответствует мощности всех северных портов Ирана) и позволило обрабатывать сверхбольшие контейнерные суда (до 120 тыс. т дедвейта).

Государственная индийская компания IRCON участвует в строительстве 500-километровой железнодорожной линии Чабахар – Захедан, завершение которой было запланировано на середину 2021 г.

Кроме этого, развитию МТК «Север – Юг» будет способствовать **заключенное 25 февраля 2020 г. в г. Нью-Дели соглашение между российской компанией «РЖД Логистика» и индийской корпорацией Container Corporation of India Ltd (CONCOR)** – крупнейшим опера-

² Чабахар является единственным океанским портом Исламской Республики Иран и состоит из двух отдельных портов: Шахид Калантари и Шахид Бехешти.

тором железнодорожных контейнерных перевозок в Индии. Соглашение предполагает, что индийская компания предоставит парк большегрузных универсальных контейнеров и другое оборудование для организации перевозок по МТК «Север – Юг».

Заинтересованность Исламской Республики Иран в развитии МТК «Север – Юг» связана с привлечением транзитных грузопотоков из Индии, стран Персидского залива, Афганистана, государств Центральной Азии на национальную железнодорожную и автодорожную сеть, а также увеличением валютных доходов от развития транзитных перевозок. **Иран стремится развивать экономическое сотрудничество и торговые связи с другими прикаспийскими странами**, по которым проходит МТК «Север – Юг», используя потенциал свободных экономических зон, в частности СЭЗ Энзели, расположенной в районе морского порта Энзели (Бендер-Энзели) – старейшего и крупнейшего порта Ирана на Каспии.

В последние годы **Иран активно привлекает зарубежные инвестиции** в развитие автодорожной и железнодорожной инфраструктуры, в частности, с участием индийского капитала строится железнодорожная линия Чабахар – Захедан, с участием азербайджанского капитала достраивается железнодорожная линия Решт – Астара.

Одной из сторон, заинтересованных в развитии МТК «Север – Юг», выступает Азербайджанская Республика. В настоящее время МТК «Север – Юг» обслуживает преимущественно российско-азербайджанские транспортно-экономические связи (более 90% от объемов международных перевозок грузов по коридору). В течение первых двух десятилетий XXI века Азербайджанская Республика реализовывала активную стратегию по развитию транспортной инфраструктуры страны, включая масштабную реконструкцию и новое строительство четырехполосных автомагистралей первой технической категории на направлениях от границы с Россией до границы с Ираном, строительство и ввод в эксплуатацию в 2018 г. новой железнодорожной линии Астара азербайджанская – Астара иранская, реконструкцию автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска на границе с Россией, строительство нового морского торгового порта Алят и одноименного логистического центра, крупнейшего в регионе.

Азербайджанская Республика финансово участвует в строительстве недостающей железнодорожной линии Казвин – Решт – Астара на территории Исламской Республики Иран, первая часть которой между Казвином и Рештом была сдана в эксплуатацию 6 марта 2019 г. ([AzRusTrans, 2019](#)). **Основными приоритетами Азербайджанской Республики** при развитии МТК «Север – Юг» выступают увеличение объемов транзитных перевозок, вклад в развитие внешней торговли страны, а также привлечение грузопотоков на железнодорожную линию Баку – Ахалкалаки – Карс, стыкующуюся с МТК «Север – Юг» и связывающую его с другим евразийским коридором – «ТРАСЕКА».

Заинтересованность ЕАЭС в развитии МТК «Север – Юг» связана с возможностью **установления тесных взаимовыгодных экономических связей ЕАЭС со странами континента.** При этом приоритеты в развитии МТК «Север – Юг» обозначены как на транснациональном, так и на национальном уровнях. Развитие маршрутов МТК «Север – Юг», которые дополняют коридоры по направлению «Восток – Запад», отвечает общим стратегическим интересам России (в частности, внутренних регионов Сибири и Урала), государств Центральной Азии и Южного Кавказа, в том числе Армении ([Vinokurov, 2019](#)). Улучшение континентальной транспортной связанности повышает общую эффективность национальных экономик и содействует эффективному раскрытию потенциала внутренних евразийских регионов и стран.

Так, приоритеты Российской Федерации в развитии МТК «Север – Юг» были отражены во многих стратегических документах развития транспорта, в частности:

- подпрограмме «Международные транспортные коридоры» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)» (2005 г.);
- Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. (2008 г.);
- Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 г. (2008 г.);
- Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 г. (2016 г.);
- Стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 г. (2017 г.);
- Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 г. (2019 г.).

Среди приоритетов развития МТК «Север – Юг» указываются:

- **создание конкурентоспособных контейнерных и контрейлерных маршрутов** на базе технически и технологически интегрированной транспортно-логистической инфраструктуры, а также систем координации бизнес-процессов в цепях поставок, привлечение для перевозок по наземным транспортным сетям (железные и автомобильные дороги) грузов между странами Азии и Европы, строительство скоростных автомагистралей по маршрутам МТК «Север – Юг» ([Правительство РФ, 2014](#));
- **создание прямого железнодорожного сообщения с Ираном** и развитие международных железнодорожных перевозок между Европой, странами Персидского залива и Индийского океана ([Правительство РФ, 2008](#));
- **развитие контейнерных и контрейлерных перевозок** контейнеропригодных грузов по международному коридору «Север – Юг» внутренним водным транспортом ([Правительство РФ, 2016](#)).

Стратегия пространственного развития Российской Федерации ([Правительство РФ, 2019](#))

указывает на наличие участков с ограниченной пропускной способностью на магистральных железных и автомобильных дорогах, образующих МТК «Север – Юг», в частности, на участках федеральных автомобильных трасс центральных, южных и северо-западных районов европейской части Российской Федерации, в Поволжье, на железнодорожных подъездах к крупным морским портам, крупным транспортным узлам и международным пунктам пропуска на государственной границе.

В соответствии со стратегией **развитие инфраструктуры МТК «Север – Юг» должно содействовать обеспечению эффективного выхода российских предприятий и организаций на зарубежные рынки**, увеличению объемов транзита грузов между Азией и Европой по территории Российской Федерации, росту экспорта транспортных услуг с вовлечением перспективных крупных центров экономического роста субъектов Российской Федерации.

Среди приоритетов стратегии – первоочередное развитие скоростных транспортных коммуникаций, в том числе железнодорожного и автодорожного маршрутов МТК «Север – Юг», обеспечивающих транспортную связь с Ираном и Индией, а также других стран Прикаспийского региона, Западной и Южной Азии со странами Европы через территорию Российской Федерации. Также предполагается расширять межгосударственное социально-экономическое сотрудничество со странами, входящими в МТК «Север – Юг», развивать соответствующую портовую инфраструктуру, железнодорожные и автомобильные подходы к морским портам.

14 февраля 2020 г. первым заместителем Председателя Правительства Российской Федерации А. Р. Белоусовым утвержден Комплекс мер по развитию транзитного потенциала МТК «Север – Юг». Документом предусмотрен ряд организационных мер по развитию коридора, в том числе учреждение Дирекции международных транспортных коридоров, призванной осуществлять экспертно-аналитическое сопровождение проекта по развитию МТК «Север – Юг», проводить комплексные исследования рынка транспортных услуг, в том числе мультимодальных, с оценкой существующих и потенциальных грузопотоков по МТК «Север – Юг», разработать финансовую модель организационной структуры Единого оператора МТК «Север – Юг» и, собственно, стать учредителем этого оператора, заключать соглашения между Единым оператором МТК «Север – Юг» и крупными иностранными и (или) российскими грузоперевозчиками и др.

Такой **Единый оператор – автономная некоммерческая организация «Дирекция международных транспортных коридоров» (АНО «Дирекция МТК»)** была создана 10 апреля 2020 г. Распоряжением Правительства Российской Федерации № 969-р. 6 апреля 2021 г. было принято Постановление Правительства Российской Федерации № 552 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета АНО «Дирекция МТК» на финансовое обеспечение деятельности, связанной с организацией экспертно-аналитической и информационной поддержки принятия скоординированных между собой управленческих решений федеральных органов исполнительной власти, институтов развития и бизнеса по развитию и эффективному использованию международных транспортных коридоров».

МТК «Север – Юг» для Республики Казахстан является одним из ключевых направлений для развития транспортно-экономических связей с Ираном и Индией. Участие Казахстана в развитии коридора направлено на привлечение дополнительных объемов транзитных грузов торговли Ирана и Китая, Ирана с регионами Урала, Сибири и Дальнего Востока России.

Успешный опыт развития Транскаспийского транспортного маршрута и перевозок из Китая в направлении стран Кавказа, Турции и стран ЕС может быть тиражирован на МТК «Север – Юг». В настоящее время Казахстан совместно с партнерами работает над увеличением скорости перевозки грузов и пассажиров с целью оптимизации транспортных затрат, повышения качества транспортного сервиса, а также прикладываются усилия для привлечения грузопотоков и организации контейнерных поездов.

Ведется работа по запуску регулярного автопаромного сообщения между портами Актау и иранским портом Каспиан – казахстанского мультимодального участка МТК «Север – Юг».

МТК «Север – Юг» для Республики Кыргызстан является возможностью выхода к морю. Кыргызстан заинтересован в запуске железнодорожного коридора Бендер-Аббас – Ош через территорию таких стран, как Иран, Туркменистан, Узбекистан и Кыргызстан. Иранская сторона полностью поддерживает целесообразность запуска данного сообщения и готова

обсудить вопрос о предоставлении максимально низких тарифов для КР иранскими железными дорогами. На 76-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН, проходившей 23 сентября 2021 г. в Нью-Йорке, главы МИД Ирана и Кыргызстана обсудили также возможность предоставления Ираном Кыргызстану земельного участка и соответствующей инфраструктуры в порту Бендер-Аббас для транзита и поставки товаров в/из Кыргызстана ([Посольство Кыргызстана, 2021](#)).

Одним из направлений развития коридора «Север – Юг» может стать **создание в среднесрочной перспективе трансафганского маршрута**, который должен соединить Центрально-Азиатский регион с иранским портом Чабахар через территорию Афганистана.

Большое значение коридор может иметь для повышения транспортной связанности Республики Армения с внешними рынками. Автодорожный коридор «Север – Юг», который в настоящее время находится в завершающей стадии строительства и должен связать Республику Армения с Исламской Республикой Иран, может быть дополнен новым 23-километровым участком Квешети – Коби, в том числе 10-километровым тоннелем на территории Грузии. В качестве дублера существующей дороги к российско-грузинскому автомобильному пункту пропуска Верхний Ларс тоннель откроет новые перспективы развития транспортно-коммуникационных возможностей для Республики Армения и доступа ее товаров на внешние рынки.

Армения может стать важным транзитным узлом благодаря подключению к МТК «Север – Юг». Индия и Иран активно поддерживают данную инициативу. В марте текущего года посол Индии в Иране сообщил, что подключение Армении к МТК «Север – Юг» может быть реализовано через иранский порт Чабахар ([Саркисян, 2021](#)). Запуск транспортного коридора через Армению имеет стратегическое значение для Ирана и Индии. Иран сможет диверсифицировать маршруты поставки грузов в Россию и Европу. На текущий момент основной товарооборот Ирана с Россией осуществляется через Азербайджан, в то время как иранские товары поставляются в Европу через территорию Турции.

Вместе с тем, **Индия может укрепить свои позиции в проекте МТК «Север – Юг», получив короткий путь к Грузии, портам Черноморского побережья и рынку ЕАЭС** ([Саркисян, 2021](#)). Однако присоединение Армении к международному транспортному коридору станет возможным лишь в случае строительства участка национальной автомобильной трассы «Север – Юг», что позволит сократить расстояние от грузинской до иранской границы ([ИА Красная Весна, 2021](#)). Следует отметить, что главы МИД Армении и Ирана обсудили вызовы транспортному транзиту из Ирана в Армению и пути их преодоления на 76-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН. В связи с этим глава МИД Армении проинформировал о процессе строительства нового участка автодороги Сисиан – Каджаран в рамках дорожного коридора «Север – Юг». Так, в конце сентября текущего года правительство Армении утвердило инвестиционную программу по строительству данного участка, связывающего южные области страны с центром Армении ([ИА АРКА, 2021](#)). Ведутся проектировочные работы на участке Каджаран – Агарак, который упростит выход к Ирану. Строительство участков автодорожного коридора «Север – Юг» будет осуществляться при сотрудничестве с международными партнерами, включая проведение тендеров и привлечение финансовых ресурсов.

Углубление регионализации на евразийском пространстве происходит за счет установления тесных взаимовыгодных экономических связей ЕАЭС с другими странами континента.

Таблица 1. География транспортно-экономических связей, обеспечиваемых различными маршрутами МТК «Север – Юг»

Маршрут МТК «Север – Юг»	Виды транспорта	Тяготеющие транспортно-экономические связи
Западный	железнодорожный, автомобильный	Западная Европа – Беларусь – центральные регионы России – российские регионы Поволжья и Северного Кавказа – Азербайджан – Иран Северная Европа – центральные регионы России – российские регионы Поволжья и Северного Кавказа – Азербайджан – Иран порты Балтии – центральные регионы России – российские регионы Поволжья и Северного Кавказа – Азербайджан – Иран Северная Европа – порты Балтии – центральные регионы России – Казахстан – страны Центральной Азии
Мультимодальный (Транскаспийский)	внутренний водный, морской, железнодорожный, автомобильный	центральные и северо-западные регионы России, регионы Поволжья, Северного Кавказа, Южного Урала – российские порты на Каспии – иранские порты на Каспии – Иран центральные и северо-западные регионы России, регионы Поволжья, Северного Кавказа, Южного Урала – российские порты на Каспии – порт Туркменбаши – Туркменистан – страны Центральной Азии Казахстан – порты Актау/Курык – иранские порты на Каспии – Иран
Восточный	железнодорожный, автомобильный	Казахстан – Туркменистан – Иран Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран Россия (Урал, Сибирь, Дальний Восток) – Казахстан – Туркменистан – Иран

Источник: UNECE (2012).

нента, в том числе южной его части. Одновременно с развитием евразийской интеграции усиливается значение ЕАЭС в сопряженности Европы и Азии и транспортной связанности Евразийского континента. В свою очередь, реализация транспортного потенциала Евразии оказывает благоприятное воздействие на развитие интеграционных связей вдоль МТК «Север – Юг», что способствует новому витку интеграции. Наиболее важно, что такое сотрудничество в конечном итоге не только помогает развитию евразийской интеграции на международном уровне, но потенциально может привести к гораздо лучшему взаимодействию между внутренними евразийскими регионами (Центральная Азия, Сибирь, Урал и Кавказ) (Vinokurov, 2019).

Рисунок 1. МТК «Север – Юг» – меридианный коридор транспортного каркаса Евразии



Источник: ЕАБР.

1.2. Конфигурация и особенности маршрутов МТК «Север – Юг»

Коридор МТК «Север – Юг» 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 и железнодорожные пункты пропуска, а также международные аэропорты.

Основное направление коридора, предусмотренное соглашением: граница с Финляндской Республикой – С.-Петербург – Москва – Астрахань – (Махачкала – граница с Азербайджанской Республикой) – Каспийское море – Иран – страны Персидского залива/Индия.

В 2014 г. после ввода в эксплуатацию линии Жанаозен – Кызылкая – Берекет – Этрек – Горган, дающей выход через Актау и Бейнеу на казахстанскую железнодорожную сеть, действует маршрут через Казахстан, Туркменистан и Иран по восточному берегу Каспийского моря, несмотря на то, что Туркменистан пока не является участником Соглашения по МТК «Север – Юг».

Таким образом, могут быть выделены **три основных маршрута (ветви) коридора:**

1. **Западный** (по западному берегу Каспия через Россию, Азербайджанскую Республику) – примерно 5,1 тыс. км от российско-финской границы до порта Бендер-Аббас, который является основным экспортным портом Ирана в Персидском заливе, наилучшим образом связанным с железнодорожной и автодорожной сетями;
2. **мультимодальный (Транскаспийский)** (с использованием паромных и контейнерных линий на Каспийском море) – примерно 4,9 тыс. км от российско-финской границы до иранского порта Бендер-Аббас;
3. **Восточный** (по восточному берегу Каспийского моря через Казахстан и Туркменистан), иногда также называемый коридором КТІ (Казахстан – Туркменистан – Иран), – примерно 6,1 тыс. км от российско-финской границы до иранского порта Бендер-Аббас.

Северное направление коридора, совпадающее с панъевропейским международным транспортным коридором № 9, обеспечивает экспортно-импортные перевозки между Россией и странами Балтии, Северной Европы. Основной объем экспортно-импортных грузов, перевозимых по северной части МТК «Север – Юг», перерабатывается в морских торговых портах на Балтийском море. Северное направление коридора обеспечивает транспортные связи Республики Казахстан, государств Центральной Азии, Азербайджанской Республики и Республики Армения с портами на Балтийском море.

Железнодорожные линии северного направления МТК «Север – Юг» характеризуются высокой технической оснащенностью – это, как правило, двухпутные электрифицированные линии. Автомобильные дороги северного направления, за исключением подходов к каспийским портам, относятся к федеральным трассам I либо II технических категорий.

В настоящее время **южная часть МТК «Север – Юг»** обеспечивает транспортно-экономические связи Азербайджанской Республики, Республики Беларусь, Республики Казахстан, России, Туркменистана и государств Центральной Азии с Исламской Республикой Иран и Индией через порт Бендер-Аббас (а в перспективе – новый порт Чабахар), однако сквозные грузопотоки на всей протяженности коридора от стран Европы до Индии в настоящее время практически отсутствуют. Железнодорожные линии южного направления, как правило, однопутные неэлектрифицированные, тем не менее они характеризуются относительно высокой пропускной способностью – до 24 пар контейнерных поездов в сутки.

Автомобильные дороги на территории Исламской Республики Иран позволяют обеспечивать связь между всеми портами на Каспийском море и на побережье Персидского залива. Автомобильный транспорт играет фидерную роль в Иране, в том числе на недостроенном железнодорожном участке Решт – Астара. Осуществляются также прямые автомобильные перевозки в небольших объемах по направлениям Россия – Иран, Беларусь – Иран, Казахстан – Иран.

Железные, автомобильные дороги и внутренние водные пути, входящие в состав Западного, Восточного и мультимодального (Транскаспийского) маршрутов, на большей части своей протяженности входят в транспортные сети и маршруты международного значения.

Отдельные железнодорожные и автодорожные участки МТК «Север – Юг» совпадают с другими важнейшими евразийскими железнодорожными маршрутами и сетями

Рисунок 2. МТК «Север – Юг» – компонент взаимосвязанной сети торговых коридоров в Каспийском регионе



Источник: ЕАБР.

(для деталей см. приложения 1 и 2). МТК «Север – Юг» является по сути коридором № 11 ОСЖД³, а также железнодорожным маршрутом № 5, автодорожным маршрутом № 6, внутренним водным маршрутом № 11 в рамках Проекта ЕЭК ООН по развитию евроазиатских транспортных связей (ЕАТС). Железнодорожные, автодорожные и водные участки МТК «Север – Юг» входят в европейские сети международных автомобильных дорог, железнодорожных и комбинированных линий, а также внутренних водных путей категории «Е». Кроме того, железнодорожные и автодорожные участки коридора входят в состав развиваемых ЭСКАТО ООН сетей Транс-азиатской железной дороги (ТАЖД) и Азиатской автомобильной дороги.

Вопросы развития МТК «Север – Юг» в разные годы рассматривались следующими международными организациями: ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ОСЖД, ОЭС, ЕврАзЭС и впоследствии – Евразийской экономической комиссией (ЕЭК), Международным союзом железных дорог (МСЖД), Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ).

Евразийский банк развития (ЕАБР) поднимал вопросы функционирования МТК «Север – Юг» на конференциях и в аналитических обзорах, в частности в обзоре «Перспективы развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в транспортные маршруты ЕврАзЭС» в 2011 г. (ЕАБР, 2011).

³ Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) – международная организация, созданная на совещании министров 28 июня 1956 г. в г. София (Болгария) министрами, ведающими железнодорожным транспортом. Основой существования и работы ОСЖД является Положение об ОСЖД, которое имеет характер международного договора. Членами ОСЖД являются транспортные министерства и центральные государственные органы, ведающие железнодорожным транспортом 29 стран.

1.3. Мультимодальная транспортная инфраструктура коридора

Инфраструктура МТК «Север – Юг» представлена всеми видами магистрального транспорта (см. рисунок 2).

Железнодорожный транспорт

Все страны МТК «Север – Юг» активно развивают железнодорожные перевозки грузов, как внутренние (подвоз грузов к морским торговым портам на Каспии), так и международные, в том числе с использованием паромного сообщения на Каспии. В настоящее время железнодорожная сеть вдоль Каспийского моря (см. рисунок 3) соединяет друг с другом все прикаспийские страны, кроме Азербайджана и Северного Ирана. После ожидаемого завершения в 2025 г. строительства сквозной линии Решт – Астара, реализуемого с финансовым участием Азербайджана, будет создан сквозной Западный маршрут МТК «Север – Юг», соединяющий порты Балтийского моря и Персидского залива. Однако существенным инфраструктурным барьером для развития сквозных железнодорожных перевозок останется разница в ширине колеи иранских железных дорог (1435 мм) и железных дорог других прикаспийских государств (1520 мм).

На территории **Азербайджанской Республики** участки МТК «Север – Юг» от Баку по берегу Каспийского моря до Махачкалы (Россия), а также Баку – Алят являются двухпутными и электрифицированными. В настоящее время реализуется проект по модернизации железнодорожной линии Алят – Астара (срок реализации проекта – 2019–2023 гг.). На линии протяженностью 244,4 км будет уложен второй главный путь и проведена электрификация всего участка. Указанные линии спроектированы под скорость 80 км/ч для грузовых перевозок и 100 км/ч для пассажирских перевозок, оборудованы полной автоматической системой блокировки, обеспечивающей высокую пропускную способность.

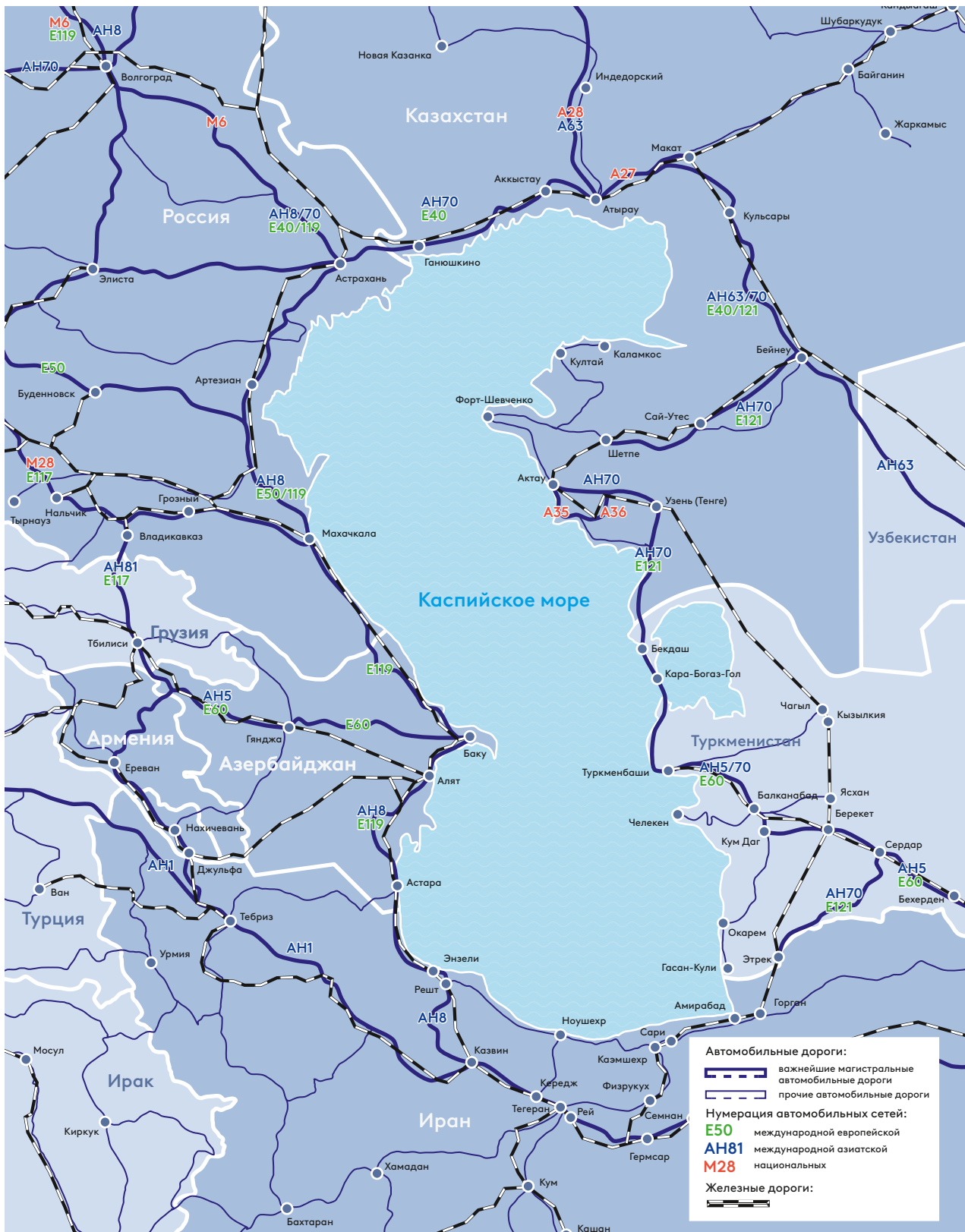
Эксплуатационная длина железных дорог **Исламской Республики Иран** по состоянию на 2019 г. составляла 9146 км стандартной европейской колеи 1435 мм, из которых 2040 км (22,3%) являются двухпутными (включая входящий в МТК «Север – Юг» участок от Бафка до порта Бендер-Аббас). Лишь незначительная часть линий в районе Тегерана была электрифицирована. Однако в настоящий момент проводится электрификация ряда участков, включая участок Тегеран – Казвин.

В 2009 г. был принят **перспективный план развития** железнодорожного транспорта Исламской Республики Иран до 2025 г. В соответствии с ним к 2025 г. протяженность линий должна возрасти до 25 тыс. км, в том числе двухпутных участков – до 6 тыс. км и электрифицированных линий – до 6 тыс. км. Объем грузовых перевозок должен возрасти до 202 млн т.

В части, касающейся МТК «Север – Юг», за последнее время сеть иранских железных дорог расширилась. Была построена линия к порту Бендер-Аббас, сделавшая доступ к Персидскому заливу более удобным, в 2014 г. введен в эксплуатацию новый выход из Туркменистана (линия Этрек – Горган), открывающий доступ из Ирана, Турции и стран Персидского залива к транспортной сети Казахстана и стран Центральной Азии.

В ноябре 2019 г. была завершена укладка вторых главных путей на 105-километровом участке Мейбод – Рахш линии Тегеран – Бафк – Бендер-Аббас, а 6 марта 2019 г. запущено движение на линии Казвин – Решт протяженностью 165 км. Строится новая линия от порта Чабахар до

Рисунок 3. Объекты железнодорожной и автомобильной инфраструктуры в зоне тяготения к МТК «Север – Юг» в Каспийском регионе



Источник: ЕАБР.

станции Захедан, которая свяжет его с Бафком и Тегераном, а также с Афганистаном. Будут построены спрямляющая линия от порта Бендер-Аббас до станции Мервдешт с возможным выходом на Исфахан и Тегеран, а также высокоскоростная линия Тегеран – Исфахан, которая должна высвободить существующие железнодорожные линии под грузовое движение. До 2025 г. будут сданы в эксплуатацию участки от станции Решт до порта Энзели (40 км), от Решта до Астары (164 км).

В перспективе до 2030 г. будут построены новые спрямляющие линии от порта Чабахар до станции Фарадж (691 км), а также Казвин – Кум (182 км), в результате чего расстояние перевозки грузов от азербайджанской границы (Астара) до порта Чабахар сократится примерно на 400 км.

Восточный маршрут МТК «Север – Юг» со сменой тележек на пограничной станции Гудуролум связывает Иран с Туркменистаном и Казахстаном. Проблема смены ширины колеи между Ираном и Туркменистаном ограничивает потенциал железнодорожных перевозок, приводя к скоплению грузовых вагонов на пограничных станциях и увеличению времени ожидания на перегрузку или смену вагонных тележек.

Железнодорожная система Республики Казахстан включает множество протяженных однопутных участков, в то же время двухпутные участки составляют более одной трети сети (около 4800 км).

К участкам МТК «Север – Юг» относятся следующие линии:

- граница с Российской Федерацией – Макат – Бейнеу – граница с Республикой Узбекистан;
- Бейнеу – Актау;
- Актау – Ералиево – Курык – Болашак (граница с Туркменистаном).

Основной железнодорожный маршрут МТК «Север – Юг» на территории Российской Федерации (Правительство РФ, 2001):

NSR: Бусловская (граница с Финляндией) – С.-Петербург – Москва – Рязань – Мичуринск – Ртищево – Саратов – Волгоград/Урбах – Верхний Баскунчак – Астрахань.

Ответвления:

- NSR1: С.-Петербург – Волховстрой – Петрозаводск – Мурманск⁴;
- NSR2: Шестеровка (Беларусь)/Понятовка (Россия) – Брянск – Орел – Елец – Мичуринск;
- NSR3: Москва – Ярославль – Вологда – Коноша – Архангельск⁵;
- NSR4: Мичуринск – Лиски – Лихая – Ростов – Краснодар – Новороссийск/Туапсе – Сочи – Веселое (Россия) / Гантиади (Грузия);

⁴ Включение данного участка предусмотрено в перспективе.

⁵ Ibid.

- NSR5: Рязань – Рузаевка – Сызрань – Самара – Оренбург – Канисай (Россия)/Илецк I (Казахстан);
- NSR6: Успенская (граница России с Украиной) – Марцево/Таганрог – Ростов-на-Дону – Тихорецкая – Кавказская;
- NSR7: Урбах – Озинки (Россия)/Семиглавый Мар (Казахстан);
- NSR8: Краснодар – Кавказская – Армавир – Минеральные Воды – Прохладная – Беслан/Червленая – Махачкала;
- NSR9: Астрахань – Аксарайская (граница с Казахстаном);
- NSR10: Астрахань – Махачкала – Самур (граница с Азербайджаном).

Основными инвестиционными проектами по развитию участков МТК «Север – Юг» являются:

- комплексная реконструкция участка Трубная – В. Баскунчак – Аксарайская (строительство второго главного пути), включая электрификацию участка;
- реконструкция мостов через р. Волгу на участке Аксарайская – Астрахань.

Общая протяженность железнодорожной сети Туркменистана составляет 3551 км, из которых более 1300 км построено за годы независимости Туркменистана. Железные дороги полностью обслуживаются тепловозной тягой.

Одним из крупнейших проектов, завершенных в 2014 г., является новая железнодорожная линия Жанаозен – Кызылкая – Берекет – Этрек – Горган протяженностью более 900 км, проходящая в направлении север – юг и соединяющая Казахстан, Туркменистан и Иран. Строительство в Туркменистане было начато в конце 2007 г. на средства национального бюджета, кредитов Ирана и Азиатского банка развития (АБР) (удельный вес средств АБР в финансировании составил 75% от стоимости проекта). Ожидается, что грузооборот на этой линии достигнет 10 млн т.

Морской транспорт

Бакинский международный морской торговый порт (БММТП) является крупнейшим в Каспийском регионе (см. приложение 3). После полного перевода операций по переработке грузов из старого порта Баку в Алят Бакинский порт будет использоваться для пассажирского судоходства, а также прогулочных маршрутов.

Развитие порта Алят осуществляется в три этапа, первый из которых завершен в 2014 г., что позволило перенести операции с территории старого порта Баку, не нарушая их хода в значительной степени. Основной объем работ был связан с прокладкой подходного канала протяженностью 7,5 км, шириной 160 м и глубиной 7,6 м.

На первом этапе были построены железнодорожные и автодорожные подъездные пути для обеспечения сообщения с национальной транспортной сетью, включая новую автодорогу между Баку и Сумгаитом.

На втором этапе возведены два паромных моста, три грузовых причала для приема контейнеровозов, ролкеров и универсальных судов/балкеров, контейнерный терминал, склады и административные здания. В настоящее время порт Алят способен обрабатывать 17 млн т сухих грузов и 150 тыс. контейнеров ДФЭ.

Третий этап проекта предусматривает строительство двух дополнительных грузовых причалов. С окончанием третьего этапа порт в Аляте сможет обрабатывать 25 млн т грузов и 1 млн ДФЭ. Порт рассчитан на прием судов дедвейтом 13500 т, что является оптимальным для Каспийского моря.

Порт Астрахань является одним из крупнейших в Каспийском регионе. Портовые воды и территория порта включают в себя часть реки Волги, Волго-Каспийский канал, Астраханский рейд, протоку Серебряная Воложка, причалы организаций. Всего в порту Астрахань имеется 26 причалов.

В порту осуществляется перевалка грузов черных металлов, металлопроката, пиломатериалов, бумаги, асбеста, оборудования, контейнеров, автотехники, продовольственных и других грузов.

В номенклатуре грузов лидирующие позиции занимает зерно. В последние годы в работе порта наметилась новая номенклатура грузов – кокс, руда, чугун. Кроме того, существуют встречные грузопотоки иранской руды и рудных концентратов, туркменского нефтекокса. Перерабатывают эти грузы на специализированном навалочном терминале с расчетной мощностью 750 тыс. т в год.

Территория морского порта Астрахань состоит из 28 удаленных друг от друга земельных участков, морского порта Оля – из девяти земельных участков.

В настоящее время портовое хозяйство Астраханского воднотранспортного узла объединяет 17 портовых комплексов, входящих в порт Астрахань, суммарной мощностью около 10 млн т, протяженностью причального фронта порядка 3,8 тыс. пог. м.

Из порта Астрахань в Каспийское море ведет подходной Волго-Каспийский морской судоходный канал длиной 188 км, глубиной 4,5 м, шириной 100 м. По каналу разрешается двухстороннее движение судов длиной до 126 м, шириной 16 м и осадкой до 4,5 м.

Морской торговый порт Оля в Астраханской области является важным объектом инфраструктуры международного транспортного коридора «Север – Юг».

На базе порта круглогодично осуществляется перевалка грузов на пяти причалах с пропускной способностью 1750 тыс. т сухих грузов в год.

Несмотря на незначительный объем переработки грузов, **порт Оля является одним из наиболее перспективных каспийских портов.** Он расположен в устьевой части реки Волги, в рукаве Бахтемир, в 65,3 км по Волго-Каспийскому морскому судоходному каналу до входа в канал с моря. В порту Оля в зимних условиях осуществляется ледокольная проводка судов.

Порт имеет сухогрузный причал длиной 200 м и автопаромный комплекс, оснащенный для приема судов типа Ро-Ро, работающих на направлениях Туркменбаши (Туркменистан) и Энзели (Иран). В перспективе будет развиваться паромное сообщение с Азербайджаном и Казах-

станом. Автопаромный комплекс имеет инфраструктуру для приема и осмотра транспорта, построены крытые склады. На терминале возможно применение всех существующих технологий обслуживания штучных, пакетированных и контейнерных грузов.

В соответствии с программой возрождения торгового флота России построены контейнерный терминал мощностью около 400 тыс. т, зерновой терминал мощностью 500 тыс. т в год, терминал по перегрузке растительного масла.

В планах – строительство нефтяного терминала мощностью до 2 млн т нефти в год, который станет частью нефтедобывающей инфраструктуры на Каспии. Терминал будет как отправлять грузы на экспорт (светлые и темные нефтепродукты), так и получать их (сырая нефть).

Также в планах создание перегрузочного комплекса навалочных грузов мощностью 1 млн т в год. Комплекс будет оснащен крановой механизацией и сможет принимать до 80 железнодорожных вагонов одновременно.

Для переработки скоропортящихся грузов из стран Каспийского региона в контейнерном терминале оборудована площадка под рефрижераторные контейнеры и подготовлены отапливаемые склады на зимний период.

Все проекты по модернизации порта Оля осуществляются на принципах ГЧП. Государство строит акваторию, проходные каналы и причальную стенку, а технологическую зону создают и развивают частные инвесторы. Основная цель развития порта – привлечение новых грузопотоков, создание новых технологических комплексов для обработки грузов, идущих в настоящее время по другим маршрутам.

Реализации потенциала портов Оля и Астрахань и Транскаспийского маршрута МТК «Север – Юг» должна содействовать созданная в Астраханской области в 2014 г. особая экономическая зона «Лотос». Ее цель – обеспечение благоприятных условий для реализации инвестиционных проектов в области промышленного производства, формирования локальных цепочек создания судостроительной и машиностроительной продукции, в том числе электротехники, машиностроения, приборостроения, автоматизации, производства современных материалов, судового текстиля и мебели. Экспортные возможности ОЭЗ «Лотос» создают дополнительный потенциал для генерации грузопотоков по МТК «Север – Юг».

Махачкалинский международный морской торговый порт является одним из старейших каспийских российских портов и крупнейшим российским портом Каспийского бассейна. В 2020 г. Махачкалинский порт переработал около 4,7 млн т грузов, что на 3% больше, чем в 2019 г. Более 90% перевалки приходится на наливные грузы.

Акватория порта свободна ото льда круглый год. Нефтебаза порта располагает емкостями на 500 тыс. куб. м, что позволяет одновременно обрабатывать до 100 железнодорожных цистерн, и соединена с магистральным нефтепроводом Баку – Новороссийск. Проведены дноуглубительные работы, полная реконструкция пяти пирсов и волноломов. В порту Махачкала завершено строительство 12 новых причалов, в результате чего перерабатывающая способность порта возросла до 12 млн т.

После реконструкции железнодорожного паромного комплекса в порту Махачкала стало возможным железнодорожное паромное сообщение по маршруту Актау – Махачкала – Актау.

Сухогрузная гавань порта представляет собой универсальный перегрузочный комплекс по перевалке навалочных и генеральных грузов, в том числе кокса, цемента, зерна, металла, грузов в контейнерах, железнодорожных паромных и прочих накатных, а также различных тарно-штучных грузов.

Нефтяная гавань – это специализированный комплекс по перевалке темных и светлых нефтепродуктов, в том числе сырой нефти, керосина, дизтоплива и бензина. Здесь находятся специализированные причалы для перевалки нефти и нефтепродуктов и вспомогательные причалы. Мощность перегрузочных комплексов нефтяной гавани составляет 7,95 млн т.

Порт принимает суда длиной до 150 м и с осадкой в сухогрузной гавани до 4,5 м, в нефтяной гавани – до 6,5 м.

В порту осуществляются обязательная лоцманская проводка и буксирное обеспечение судов. Кроме того, здесь оказывают услуги по снабжению судов продовольствием, бункерным топливом, пресной водой, ведется прием с судов сточных и нефтесодержащих вод, сухого мусора и пищевых отходов. В порту имеется возможность для проведения ремонта обслуживания и водолазного осмотра судна.

Открытие паромного сообщения позволит снизить стоимость железнодорожных перевозок нефтеналивных грузов и время в пути грузопассажирского потока на маршруте.

Порт Актау расположен на восточном побережье Каспийского моря и обслуживает обработку различных сухих грузов, сырой нефти и нефтепродуктов. Создание новых промышленных центров и развитие экономики на западе Казахстана, а также рост объемов добычи нефти на шельфе содействуют увеличению объема грузоперевозок и требуют дальнейшего развития инфраструктуры грузовых терминалов.

Порт Актау располагает 79,7 тыс. кв. м открытых площадок и крытыми транзитными складами площадью 2 тыс. кв. м, четырьмя специализированными нефтеналивными причалами, проектная мощность которых составляет 10,4 млн т при фактической пропускной способности до 12 млн т, тремя универсальными сухогрузными причалами для обработки генеральных грузов, контейнеров, а также для перегрузки негабаритных грузов и обработки судов типа Ро-Ро, железнодорожным паромным комплексом (при проектной мощности 1 млн т фактическая пропускная способность составляет 2 млн т), зерновым терминалом мощностью 0,6 млн т в год со специализированным причалом.

Порт Актау способен круглосуточно принимать суда длиной не более 150 м и шириной до 20 м, осадка которых не должна превышать для:

- сухогрузных причалов – 4,6 м;
- нефтяных причалов №№ 4, 5, 10 – 6,8 м, для причала № 9 – 5,1 м;
- паромного причала – 5,1 м.

Одновременно на девяти причалах могут обрабатываться девять судов.

Новый казахстанский порт Курык расположен в 90 км от областного центра Актау:

- количество причалов – 4;
- протяженность причальной линии – 466 м;
- максимальные параметры принимаемых судов: длина – до 170 м, ширина – до 17,5 м, осадка – 4,5 м;
- глубина акватории порта – до 7 м.

В 2020 г. **объем перевозок через морские порты Актау и Курык составил порядка 4,8 млн т**, что на 9% ниже показателя 2019 г. (5,3 млн т). При этом более чем в два раза выросли объемы перевалки контейнеров и грузовых автотранспортных средств.

В 2020 г. была открыта регулярная контейнерная линия между портом Актау и иранским портом Амирабад, а также автопаромное сообщение Курык – Энзели (Иран). Прорабатывается открытие контейнерного сообщения между портами Актау и Туркменбаши и паромных перевозок между Курыком и Махачкалой.

Иранский порт Энзели позволяет осуществлять перевалку до 17 млн т грузов в год. Проложенная осадка на акватории порта ограничена 5,5 м. Порт способен обработать суда с максимальной длиной 170,7 м, дедвейтом около 4,5 тыс. т. В порту имеется 12 причалов, обеспечивающих одновременную швартовку 12 судов водоизмещением до 6 тыс. т.

С 2011 г. в порту действуют 20 грузоподъемных кранов мощностью 10–20 т. Причалы длиной 1430 м способны принять одновременно 10 торговых судов.

Порт Энзели имеет семь хорошо укомплектованных складов площадью 2452 кв. м, которые делятся на склады для экспортного и импортного груза, а также контейнеров.

С 2012 г. функционирует автопаромное сообщение по маршруту Актау – Энзели, а с 2020 г. паромы стали курсировать по маршруту Курык – Энзели.

Порт Ноушехр имеет восемь полностью укомплектованных складов площадью 27 412 кв. м, семь из которых – для временного хранения груза, один для экспортного груза. Остальные используются как многоцелевые хранилища для различных грузов.

Порт Нека располагает двумя причалами с максимальной допустимой осадкой 4 м для обработки танкеров грузоподъемностью 4,5 тыс. т. Порт Нека является пунктом поставки казахстанской нефти и нефтепродуктов на условиях SWAP-операций.

Порт Амирабад (Хазар), имеющий мощность 6 млн т, с разветвленной инфраструктурной сетью и подъездными путями, из-за малой глубины подходного канала использует только незначительную часть своих мощностей.

Автодорожная сеть

Ключевыми автодорожными участками МТК «Север – Юг», относящимися к магистралям международного значения, в Каспийском регионе являются (см. рисунок 3):

- Волгоград – Астрахань – Атырау (E40/АН70);
- Астрахань – Махачкала (E119/АН8);
- Махачкала – Баку – Энзели – Тегеран (АН8/E119);
- Атырау – Бейнеу – Актау – Туркменбаши – Берекет – Сердар – Этрек (E121/АН70).

За последние десять лет были приложены значительные усилия для улучшения качества магистральных автодорог во всех без исключения государствах – участниках Соглашения о МТК «Север – Юг», а также в Туркменистане.

В 2012 г. в Казахстане и Азербайджане АБР были проведены обследования состояния дорог, являющихся частью коридоров ЦАРЭС, проходящих по территории этих стран. По результатам обследований, **доля дорог коридоров ЦАРЭС в хорошем состоянии составляет 20% в Казахстане и 100% в Азербайджане**, где в последние несколько лет правительство выделяло значительные средства на улучшение дорожной инфраструктуры.

В связи с растущей интенсивностью движения Правительство Республики Казахстан **планирует повысить качество дорог вдоль вышеупомянутых международных транспортных коридоров**. В настоящее время планируется модернизация автодорог международного значения в соответствии с требованиями для III категории (нагрузка до 10 т на ось). В будущем ожидается, что международные дороги будут модернизированы в соответствии с требованиями для II (минимум 13 т на ось) и I технических категорий.

Основной автомобильный маршрут МТК «Север – Юг» на территории Российской Федерации⁶:

NSA: Торфяновка (граница с Финляндией) – С.-Петербург – Великий Новгород – Тверь – Москва – Кашира – Тамбов – Борисоглебск – Волгоград – Астрахань.

Ответвления:

- NSA1: С.-Петербург – Петрозаводск – Беломорск – Мурманск⁷;
- NSA2: Кашира – Воронеж – Каменск-Шахтинский – Ростов-на-Дону – Павловская – Краснодар – Новороссийск/Сочи – Веселое (Россия)/Леселидзе (Грузия);
- NSA3: Москва – Ярославль – Вологда – Березник – Архангельск⁸;

⁶ Подпрограмма «Международные транспортные коридоры» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)».

⁷ Включение данного участка предусмотрено в перспективе.

⁸ Ibid.

- NSA4: Кричев (Республика Беларусь)/Рославль (Россия) – Брянск – Орел – Елец – Воронеж – Борисоглебск – Саратов – Озинки (граница с Казахстаном);
- NSA5: Москва – Рязань – Пенза – Сызрань – Самара – Маштаков (Россия)/Погодаево (Казахстан);
- NSA6: Каменск-Шахтинский – Донецк (Россия)/Изварино (Украина);
- NSA7: Астрахань – Караузек (граница с Казахстаном);
- NSA8: Ростов-на-Дону – Таганрог;
- NSA10: Ростов-на-Дону – Ставрополь – Буденновск – Кочубей;
- NSA12: Павловская – Минеральные Воды – Нальчик – Беслан – Хасавюрт – Махачкала;
- NSA14: Астрахань – Кочубей – Махачкала – Яраг-Казмаляр (граница с Азербайджаном);
- NSA16: Беслан – Владикавказ – Верхний Ларс (граница с Грузией).

Среди **масштабных проектов развития автомобильных дорог в Казахстане**, реализуемых в 2021 г., – реконструкция автодороги Актау – Бейнеу (446 км). Стоимость проекта составляет 1,2 млрд долл. Срок сдачи в эксплуатацию – 2022 г.

В сфере автодорожного комплекса предусмотрены следующие **инвестиционные проекты** по развитию автодорожных участков МТК «Север – Юг»:

- строительство и реконструкция автомобильной дороги М-6 «Каспий» – из Москвы (от Каширы) через Тамбов, Волгоград до Астрахани;
- строительство и реконструкция автомобильной дороги М-29 «Кавказ» – из Краснодара (от Павловской) через Грозный, Махачкалу до границы с Азербайджанской Республикой (на Баку);
- реконструкция участков автомобильной дороги Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала;
- реконструкция автомобильной дороги Тамбов – Волгоград – Астрахань.

Основным Восточным автодорожным маршрутом МТК «Север – Юг» в Туркменистане является автомагистраль E121, проходящая от границы Казахстана в Карабогазе через Туркменбаши до границы Ирана (Гудуролум).

Максимально допустимые размеры и вес автотранспортных средств: 4 м в высоту, 18 м в длину для трейлеров, 20 м для грузовиков с прицепом и 24 м для автопоездов, 2,5 м в ширину, нагрузка на ось 6,9 т и 38 т общей массы. Максимально допустимая скорость для грузовых автомобилей на основных автомагистралях (категория I) составляет 90 км.

Ключевым автодорожным Западным маршрутом МТК «Север – Юг» на территории Азербайджанской Республики является автомагистраль E119 протяженностью 521 км от российской границы (Губа) через Баку до Астары (граница с Ираном).

Весовые и габаритные параметры транспортных средств установлены в соответствии с положениями международного соглашения «О массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников СНГ». Габариты транспортного средства не должны превышать 4 м в высоту, 2,55 м в ширину, 20 м в длину, а его масса не должна превышать 44 т. Допустимая нагрузка на ось варьируется от 10 т для одноосных транспортных средств до 22 т для транспортных средств с тремя осями.

Благодаря развитой автодорожной инфраструктуре созданы предпосылки для развития международных автомобильных перевозок на отдельных участках МТК «Север – Юг», в частности, между Азербайджанской Республикой и Российской Федерацией, между Исламской Республикой Иран, с одной стороны, Азербайджанской Республикой, Республикой Беларусь, Республикой Казахстан и Российской Федерацией с другой и т.д.

Кроме того, **автомобильный транспорт играет важную фидерную роль при подвозе грузов к каспийским морским портам** на мультимодальном Транскаспийском маршруте коридора. До настоящего времени автомобильный транспорт доставлял грузы, следующие по железной дороге, на недостроенном железнодорожном участке МТК «Север – Юг» между Рештом и Астарой в Исламской Республике Иран.

Незаменима роль автомобильного транспорта и в мультимодальных железнодорожно-автомобильных перевозках. В частности, зерновые грузы, следующие по коридору в направлении Исламской Республики Иран, перегружаются на границе Ирана в автомобили, которые доставляют грузы дальше в пункты назначения этой страны или порты, расположенные на берегу Персидского залива.

1.4. Сопряжение МТК «Север – Юг» с региональными и евразийскими коридорами

МТК «Север – Юг» является лишь одним из нескольких транспортных коридоров, соединяющих Европу и Азию. Его уникальное направление создает возможности для стыковки с другими глобальными и региональными транспортными коридорами, проходящими с востока на запад:

- **евразийским коридором «Транссиб»** и его составляющими – железнодорожными коридорами № 1 и № 2 ОСЖД, а также международным транспортным маршрутом Европа – Западный Китай (ЕЗК);
- **коридорами № 5 и № 8 ОСЖД⁹**, соединяющими Китай и регион Центральной Азии с Украиной и странами Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ);

⁹ Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) – международная организация, созданная на совещании министров 28 июня 1956 г. в г. София (Болгария) министрами, ведающими железнодорожным транспортом. Основой для работы ОСЖД является Положение об ОСЖД, которое имеет характер международного договора. Членами ОСЖД являются транспортные министерства и центральные государственные органы, ведающие железнодорожным транспортом 29 стран.

- **международным транспортным коридором «ТРАСЕКА»** и проходящими по его оси международным **«Лазуритовым транспортным коридором»** (Lapis Lazuli), международным маршрутом Черное море – Каспийское море (BSCS); транспортным коридором № 2 ЦАРЭС;
- **евразийским транспортным коридором «Южный»**, соединяющим страны Юго-Восточной Азии с Индией, Пакистаном, Ираном и Турцией (в настоящее время функционирует только на участках между Ираном и Турцией, гораздо менее интенсивно – между Пакистаном и Ираном).

Кроме того, МТК «Север – Юг» стыкуется:

- с так называемым Южным железнодорожным ходом, соединяющим Центральную Россию с морскими портами на Черном море;
- с Черноморским автодорожным кольцом (BSRH);
- с транспортным коридором Баку – Тбилиси – Карс (БТК);
- Восточная ветвь МТК «Север – Юг» состыкована с коридорами № 3, № 6 ЦАРЭС, в том числе с выходом на территорию Исламской Республики Афганистан.

Развитие некоторых стыковочных направлений при этом представляется весьма перспективным.

Стыковка с евразийским коридором «Транссиб»

Наземные участки МТК «Север – Юг» стыкуются с евразийским коридором «Транссиб» (совпадает с железнодорожными коридорами № 1 и № 2 ОСЖД) в районе Московского транспортного узла, а также в транспортном узле Волгограда (для ответвлений МТК «Транссиб» Курган – Самара – Волгоград – Ростов-на-Дону/Новороссийск), а внутренние водные участки – в районе узлов Волгоград, Самара, Казань и Нижний Новгород.

Необходимо отметить, что вхождение Республики Беларусь в число участников МТК «Север – Юг» автоматически состыковало МТК с коридором «Транссиб» на участке от Москвы до Минска с возможностью последующего выхода на транспортные коммуникации Польши, Германии и стран Балтии.

Стыковка с коридором «Транссиб» дает возможность выхода на МТК «Север – Юг» для российских регионов Центра, Поволжья и Урала, а также Северного Кавказа, Ростовской области и Краснодарского края применительно к ответвлениям МТК «Транссиб» Курган – Самара – Волгоград – Ростов-на-Дону/Новороссийск. Грузовой базой сопряжения МТК «Север – Юг» и евразийского коридора «Транссиб» могли бы стать промышленная и сельскохозяйственная продукция (в том числе зерно). Потенциал стыковки МТК «Север – Юг» и евразийского коридора «Транссиб» в условиях действующей тарифной политики в целом реализован.

Стыковка с международным транспортным маршрутом Европа – Западный Китай

МТК «Север – Юг» и международный транспортный маршрут Европа – Западный Китай тесно взаимосвязаны. Географическая структура торговых и транспортных потоков и направления транзитных перевозок указывают на наличие стратегических взаимных интересов Китая и корреспондирующих блоков стран практически во всех крупных транспортно-логистических узлах МТК «Север – Юг», пересекающихся с маршрутами МТМ ЕЗК.

Маршруты двух коридоров совпадают на участке от Москвы до Санкт-Петербурга. Стыковка этих коридоров позволяет обеспечить привлечение на МТК «Север – Юг» грузопотоков из Республики Казахстан, в первую очередь в направлении портов Балтийского бассейна. В горизонте после 2026 г. МТМ ЕЗК обеспечит загрузку северной части МТК «Север – Юг», обслуживаемой через порт Санкт-Петербург и другие порты Балтийского бассейна, грузами внешней торговли Республики Казахстан, государств Центральной Азии и Западного Китая.

В Каспийском регионе Восточный маршрут МТК «Север – Юг» формирует практически интегрированную сеть с участком транспортного коридора Китай – Казахстан – Иран (ККИ). Западный маршрут включает в себя транспортно-логистическую инфраструктуру Азербайджана, которая, в силу географического фактора, ориентирована на обслуживание как широтных, так и меридианных грузопотоков.

Стыковка МТК «Север – Юг» с коридорами № 5 и № 8 ОСЖД

МТК «Север – Юг» и коридор № 5 ОСЖД¹⁰ стыкуются в железнодорожном узле Ртищево Приволжской железной дороги. Эта стыковка позволяет обеспечить привлечение на МТК «Север – Юг» части грузопотоков из Республики Казахстан и Кыргызской Республики, в первую очередь следующих в направлении портов Балтийского бассейна, Центральной России и Республики Беларусь.

МТК «Север – Юг» и коридор № 8 ОСЖД¹¹ совпадают на казахстанских и российских участках Бейнеу – Макат – Аксарайская – Астрахань – Волгоград. Это дает возможность привлечь на северное направление МТК «Север – Юг» грузопотоки из Республики Узбекистан и, потенциально, из Республики Таджикистан и Исламской Республики Афганистан (линия Термез – Хайратон). Кроме того, грузопотоки, следующие по южной части коридора из Азербайджанской Республики и Исламской Республики Иран, в будущем могут получить выход в направлении Украины (сейчас участок российско-украинской границы, через который проходит коридор № 8 ОСЖД, закрыт).

¹⁰ Коридор № 5 ОСЖД проходит по территории десяти стран: Венгрии, Словакии, Украины, России, Казахстана, Молдовы, Грузии, Азербайджана, Китая, Кыргызстана. Основное направление: Баяншенъе/Шопрон/Хедьешалом – Будапешт – Захонь – Чоп – Стрый – Львов – Красне – Жмеринка – Фастов – Дарница – Гребенка – Полтава – Харьков – Тополи – Валуйки – Пенза – Кинель – Курган – Утяк – Пресногорьковская – Кокчетав – Актогай – Достык – Алашаньюку – Урумчи – Ланьчжоу – Ляньюньган. Общая протяженность основного направления составляет 11 520,7 км.

¹¹ Основное направление коридора № 8 ОСЖД: Фастов – Знаменка – Нижнеднепровск-Узел – Красная Могила – Гуково – Лихая – Волгоград – Верхний Баскунчак – Аксарайская – Макат – Бейнеу – Найманкуль – Нукус – Учкудук – Навои. Общая протяженность основного направления составляет 3747,98 км. На направлении коридора функционируют терминалы для обработки крупнотоннажных контейнеров: на территории Украины – три, Казахстана – один, Узбекистана – два. Коридор ОСЖД № 8 является естественным продолжением панъевропейских (критских) международных транспортных коридоров № III и № V от узла Фастов (Украина) в юго-восточном направлении. Коридор является связующим звеном между Европой и Азией. Вместе с тем, с 2014 г. железнодорожные пункты пропуска на границе России и Украины не функционируют, что пока не позволяет осуществлять перевозки грузов на российско-украинских участках данного коридора.

Кроме того, ответвление № 8(а) коридора № 8 ОСЖД обеспечивает кратчайший наземный маршрут для грузов из Северо-Западного Казахстана и российских грузов из регионов Южного Урала в направлении Азербайджанской Республики и российских регионов Северного Кавказа. Ответвление № 8(в) коридора № 8 ОСЖД является участком Восточной ветви МТК «Север – Юг» на территории Республики Казахстан и Туркменистана.

Стыковка с международным транспортным коридором «ТРАСЕКА»

Западная ветвь МТК «Север – Юг» стыкуется с коридором «ТРАСЕКА»¹² в районе транспортного узла Баку и логистического центра и морского торгового порта Алят в Азербайджанской Республике. Восточная ветвь МТК «Север – Юг» стыкуется с указанным коридором в Туркменистане в узле Берекет. Важнейший потенциал стыковок МТК «Север – Юг» и «ТРАСЕКА» заключается в возможности привлечения грузопотоков из стран Южного Кавказа и Турции на Западную ветвь коридора, грузопотоков из Республики Узбекистан, Республики Таджикистан и Исламской Республики Афганистан – на Восточную ветвь коридора.

Существенный вклад в развитие данного сопряжения двух МТК может внести реализация **проекта создания железнодорожной линии Баку – Тбилиси – Ахалкалаки – Карс (коридор БТК)**, которая обеспечивает сухопутный выход из стран Южного Кавказа на железнодорожную сеть Турции. БТК уже сейчас открывает новые возможности для развития торговли между всеми государствами Центральной Азии и Турцией. Для Республики Беларусь и Российской Федерации такие возможности появятся при условии стыковки МТК «Север – Юг» с БТК.

Сопряжение с международным «Лазуритовым транспортным коридором» (Lapis Lazuli)

Создание международного «Лазуритового транспортного коридора» (Lapis Lazuli) является одной из инициатив, реализуемых в рамках транспортной дипломатии Туркменистана совместно с иностранными партнерами с целью реализации соглашения, подписанного в Ашхабаде 15 ноября 2017 г. во время Седьмой Конференции регионального экономического сотрудничества по Афганистану (RECCA-VII).

Соглашение предусматривает развитие региональной экономической интеграции и торговых связей между Исламской Республикой Афганистан, Туркменистаном, Азербайджанской Республикой, Грузией и Турцией, в том числе путем создания интегрированной транзитной и транспортной системы.

На большей части своей протяженности «Лазуритовый коридор» совпадает с МТК «ТРАСЕКА». Стыковка с ним МТК «Север – Юг» позволяет развивать перевозки в Афганистан (северо-западные провинции и город Герат) и из Афганистана по Восточной ветви МТК «Север – Юг» (в направлении Казахстана, России и стран Европы).

¹² Коридор и сеть его ответвлений связывают страны Центральной и Восточной Европы (Болгария, Молдова, Румыния, Украина), а также Турцию, где происходит стыковка с Трансевропейской транспортной сетью (TEN-T), со странами Южного Кавказа, Исламской Республикой Иран и странами Центральной Азии вплоть до их границ с Китаем и Афганистаном.

Стыковка МТК «Север – Юг» с транспортными коридорами ЦАРЭС

Потенциал привлечения грузопотоков из государств Центральной Азии на Восточную ветвь МТК «Север – Юг» может быть реализован путем его стыковки с коридорами ЦАРЭС¹³. Из шести транспортных коридоров стыкуются коридоры № 2, № 3 и № 6 ЦАРЭС.

Коридор № 2 ЦАРЭС (Средиземноморье – Восточная Азия), известный также как Транскаспийский, связывает Стамбул через Азербайджан, Туркменистан, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан и Кыргызскую Республику с Китаем и включает 9,9 тыс. км автодорог и 9,7 тыс. км железных дорог. Инвестиции в рамках программы ЦАРЭС направлены на реконструкцию и модернизацию около 1,6 тыс. км автодорог, 890 км железнодорожных линий, четырех аэропортов и трех морских портов. Этот коридор ЦАРЭС во многом совпадает с Транскаспийским международным транспортным маршрутом и обладает значительным потенциалом контейнеризации (Kenderdine and Bucsky, 2021).

Коридор № 3 ЦАРЭС (граница Российской Федерации – Ближний Восток и Южная Азия) включает 6,9 тыс. км автодорог и 4,8 тыс. км железных дорог, связывая юг Западной Сибири через Казахстан, Кыргызскую Республику, Узбекистан, Таджикистан и Афганистан со странами Ближнего Востока и Южной Азии. Инвестиции в рамках программы ЦАРЭС направлены на реконструкцию и модернизацию 1555 км автодорог, 1022 км железных дорог и трех аэропортов. Стыковка коридора № 3 ЦАРЭС с «Лазуритовым коридором» позволит в будущем привлечь грузопотоки с создаваемой трансафганской транспортной сети на МТК «Север – Юг».

В состав коридора № 6 ЦАРЭС (Европа – Ближний Восток и Южная Азия) входит 10,6 тыс. км автодорог и 7,2 тыс. км железных дорог. Он соединяет Российскую Федерацию через Казахстан, Узбекистан, Таджикистан и Афганистан с Ближним Востоком и Южной Азией. Программа ЦАРЭС предусматривает инвестиции для реконструкции и развития 2,5 тыс. км автодорог, 1,2 тыс. км железных дорог, а также двух аэропортов. Стыковка с коридором № 6 ЦАРЭС в северной части прикаспийского региона обеспечивает доступ на МТК «Север – Юг» грузопотоков из/в Центральной Азии.

Обширная **мозаика комбинаций сопряжения МТК «Север – Юг»** с другими евразийскими транспортными коридорами создает широкие возможности для доставки грузов между различными странами на евразийском пространстве.

Здесь существует достаточное количество примеров того, что **коридоры могут использоваться наиболее эффективно не на всей своей протяженности, а лишь на отдельных участках или в комбинации с другими маршрутами.** Так, в частности, функционируют грузовые коридоры на территории США. Евразийский коридор «Транссиб» 90% своего контейнеропотока между Китаем и Европой получает с ответвлений, уходящих через станции Илецк и Пресногорьковская на Республику Казахстан и далее на Китай (через погранпереходы Алтынколь и Достык).

В 2020 г. по этим двум ответвлениям от «Транссиба» в сервисах ОТЛК ЕРА проследовало 5649 контейнерных поездов, объем перевозок составил 546,9 тыс. ДФЭ – 68,3% от общего объема транзитных контейнерных перевозок по сети «Российских железных дорог».

¹³ Программа Центральноазиатского экономического сотрудничества, ЦАРЭС (Central Asian Regional Economic Cooperation, CAREC) была инициирована в середине 1990-х гг. АБР. В программе ЦАРЭС участвуют Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

Таким образом, **максимальной концентрации транзитный контейнеропоток на коридоре «Транссиб» достигает на участках западнее Екатеринбурга.**

МТК «Север – Юг» и маршруты, создаваемые в рамках Инициативы ОПОП

Китайский фактор может сыграть важную роль в развитии МТК «Север – Юг» за счет расширения торгово-экономических связей между КНР, государствами Центральной Азии и Ираном. Особое значение могут иметь динамично растущие объемы китайско-иранской торговли, которые могут обслуживаться по маршрутам, проходящим через Центральную Азию.

В рамках Инициативы ОПОП реализуются проекты, направленные на создание новых железнодорожных маршрутов, таких как Китай – Кыргызская Республика – Республика Узбекистан – Туркменистан – Иран и Китай – Кыргызская Республика – Республика Таджикистан – Афганистан – Иран. Оба потенциальных коридора предполагают привлечение международных инвестиций на строительство новых участков (в том числе Трансафганской магистрали от Нижнего Пянджа к Герату через Мазари-Шариф).

Развитие новых транспортных маршрутов может привести к конкуренции коридоров и оттоку потенциальных грузопотоков на новые линии. Ярким примером служит экономический коридор Китай – Пакистан (СРЕС), связывающий СУАР с новым пакистанским портом Гвадар. Данный коридор направлен на обслуживание грузопотоков между Китаем и странами Индийского океана, Персидского залива и Восточной Африки и потенциально будет конкурировать с МТК «Север – Юг».

В этой связи **МТК «Север – Юг» является важной составляющей сети широтных и меридианных торговых маршрутов**, 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**¹⁴. Сооружение этого каркаса позволяет учесть долгосрочные экономические интересы многих стран Евразийского континента, особенно не имеющих выхода к морю, способствует снижению негативного влияния на экономику «больших расстояний» и высоких транспортных издержек, снятию «континентального проклятия» Центральной Евразии, превращая ее в перекресток транспортных коридоров (Оторбаев и др., 2021), и, в конечном итоге, развитию континентальной кооперации и региональной интеграции.

Многообразие сопряжений между евразийскими МТК в силу общности интересов **облегчает взаимодействие ЕАЭС**, который позиционирует себя как один из центров, формирующих интеграционный контур Большого Евразийского партнерства с такими региональными экономическими объединениями, как ШОС, Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), СНГ, а также помогает выстроить системный диалог с ЕС.

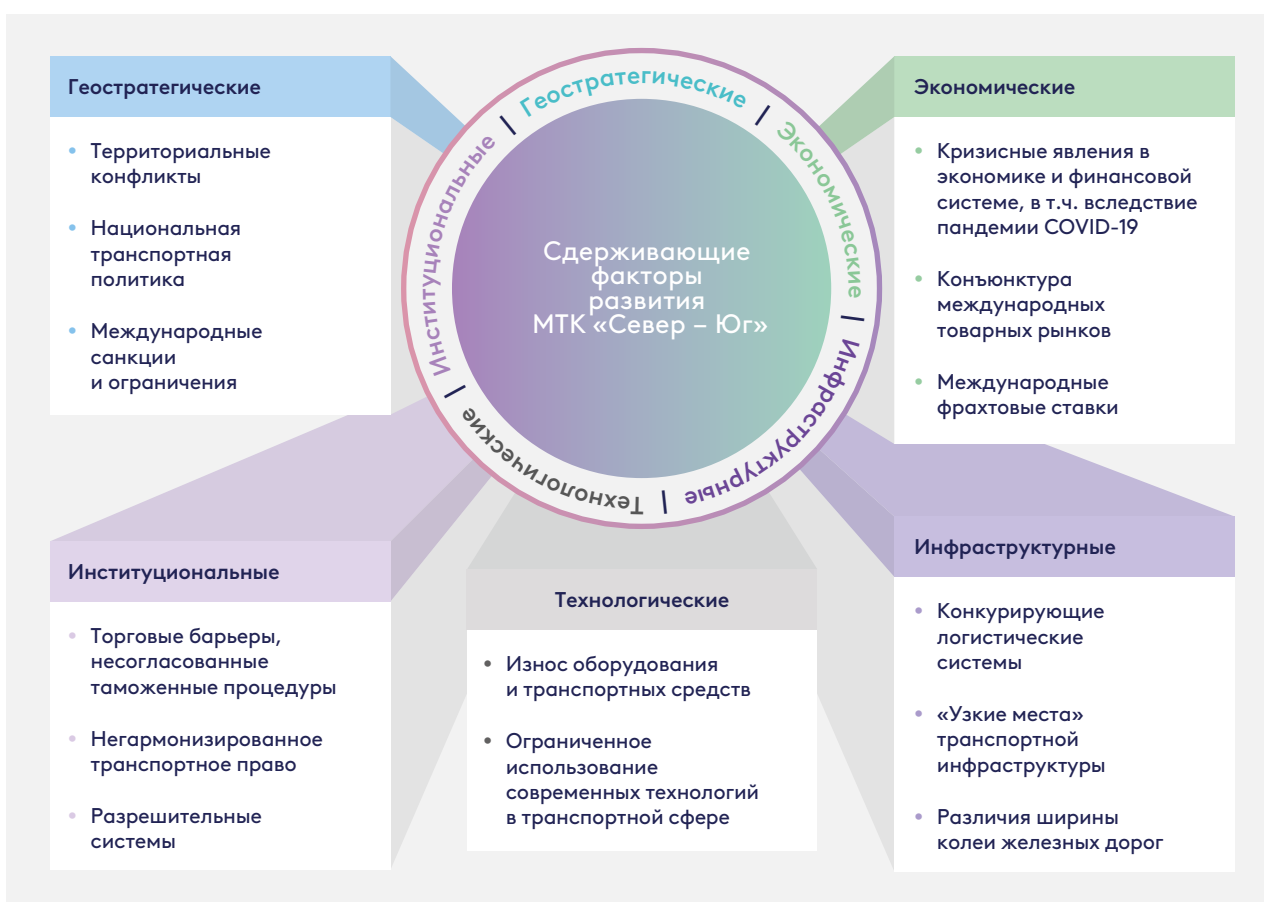
¹⁴ Идея проекта «Большая Евразия» обозначена в Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 г., утвержденных решением Высшего Евразийского экономического совета № 12 от 11 декабря 2020 г., и направлена на расширение и интенсификацию экономического сотрудничества всех стран Европы и Азии.

1.5. Вызовы и риски

Среди потенциальных вызовов, с которыми сталкивается развитие МТК «Север – Юг», – нескоординированная транспортная политика стран-участниц, международные санкции, кризисные экономические явления, негармонизированные нормы в области международных перевозок и процедур пересечения границ, высокая конкуренция между видами транспорта и наличие недостающих звеньев и «узких мест» коридора (см. рисунок 4).

Среди наиболее существенных сдерживающих факторов можно назвать санкционную политику в отношении Исламской Республики Иран, компаний, реализующих проекты в этой стране, а также вторичные санкции, распространяющиеся на бизнес третьих стран, участвующих в совместных проектах с иранскими компаниями. Влияние санкций на функционирование МТК «Север – Юг» было ощутимо, в частности, имеются сложности с достройкой объектов транспортной инфраструктуры, заходом международных судоходных компаний в иранские порты (исключение составляет развиваемый на индийские деньги порт Чабахар), серьезные проблемы возникают при осуществлении взаиморасчетов между всеми участниками международной перевозки грузов по коридору. Кроме того, перевозка грузов по МТК «Север – Юг» связана с дополнительными страховыми издержками. Все это пока не позволяет обеспечить ценовую конкурентоспособность маршрутов МТК «Север – Юг» для развития контейнерного транзита между Индией и другими странами Южной Азии и Персидского залива и Европой.

Рисунок 4. Факторы, сдерживающие развитие МТК «Север – Юг»



Источник: составлено авторами.

Конфликт в Нагорном Карабахе до 2020 г. лишил Республику Армения доступа на международные рынки с использованием инфраструктуры МТК «Север – Юг», хотя страна является участницей Соглашения о создании МТК.

Транспортная политика, проводимая государствами – участниками Соглашения по МТК «Север – Юг», недостаточно координируется: заседания Координационного совета проходят достаточно редко (в период с 2007 по 2017 г. не проводились вообще, последнее заседание состоялось в марте 2019 г.), заседания групп экспертов по таможенным, портовым и иным вопросам, созданных в соответствии с Уставом Координационного совета, не осуществляются.

Национальная политика отдельных стран также может сдерживать потенциал развития коридора. В частности, ограничения, наложенные ФТС России на использование книжек МДП в Российской Федерации, в совокупности с продовольственным пакетом санкций России привели к переориентации внешнеторговых и транзитных грузопотоков с МТК «Север – Юг». В качестве альтернативы для доставки грузов, в том числе скоропортящихся, стали задействовать морские маршруты, а также южный маршрут МТК «ТРАСЕКА», проходящий через Туркменистан, Иран, страны Южного Кавказа и Турцию. В частности, иранская статистика зафиксировала прирост транзитного грузопотока на направлении запад – восток при одновременном спаде перевозок на направлении север – юг.

Разрешительные системы являются одним из ключевых механизмов доступа к рынку международных автомобильных перевозок грузов. В странах – участницах коридора они носят преимущественно двусторонний характер и предполагают индивидуальные (для каждой пары стран) условия доступа перевозчиков на рынок, осуществления транзита и др. В настоящее время отсутствуют двусторонние соглашения с Индией и Пакистаном у большинства стран Евразии, что не позволяет осуществить прямую автомобильную перевозку груза, значительно увеличивает стоимость доставки, приводит к проблемам в области страхования ответственности грузов и транспортных средств.

Ограничены возможности развития прямых железнодорожных перевозок между странами Евразии, входящими в «пространство 1520», и Исламской Республикой Иран. Это связано с необходимостью смены ширины колеи путем либо замены тележек грузовых вагонов, либо внедрения более технически сложной и дорогой тележки с автоматической сменой ширины колеи (что не оправдано экономически для грузового движения). Решить данную проблему возможно, используя опыт перегрузки контейнеров с железнодорожной платформы на платформу при организации контейнерных поездов из Китая в Европу. Вместе с тем, разная ширина колеи представляет значительное препятствие для других видов перевозок, в частности наливных, для которых по соображениям безопасности смена колесных пар или перегрузка груза из вагона в вагон не всегда представляется возможной.

Отставание в развитии железнодорожной сети Ирана не позволяет доставлять контейнеры с высокими маршрутными скоростями. Железнодорожная сеть страны, за исключением нескольких участков в районе Тегерана, работает на тепловозной тяге, порядка 77% линий являются однопутными.

Инфраструктурные проблемы существуют и у Российской Федерации при использовании мультимодального водного маршрута. Волго-Каспийский канал, позволяющий морским судам заходить в порты Оля и Астрахань, характеризуется заносимостью, поэтому требуется постоянно проводить дноуглубительные работы.

До настоящего времени относительно **низкой была эффективность паромных перевозок вагонов с контейнерами или большегрузных автотранспортных средств** по сравнению с перевозкой контейнеров в каспийских портах. Данный фактор стал следствием высокой себестоимости перевозок на устаревших железнодорожных паромах, построенных в советское время для Азербайджанского Каспийского морского пароходства (АКМП), затрат времени, связанных с неопределенной продолжительностью ожидания вагонов или автомобилей с контейнерами в портах с целью погрузки на паром, более низкой себестоимостью перевозки контейнеров через Каспийское море на судах для генеральных грузов. Опыт перевозки контейнеров на курсирующих по расписанию фидерных судах между портами Актау/Курык и Баку/Алят в рамках Транскаспийского транспортного маршрута может быть использован для развития контейнерных и автомобильных перевозок по мультимодальному маршруту МТК «Север – Юг».

К сдерживающим факторам развития МТК «Север – Юг» относятся организационные вопросы: отсутствие сквозного логистического оператора, конкуренция Западной и Восточной ветвей коридора и мультимодального маршрута друг с другом, отсутствие маркетинговой политики, сквозных расписаний курсирования паромов (за исключением линии Актау/Курык – Баку/Алят на МТК «ТРАСЕКА»).

Важным сдерживающим фактором является несогласованная тарифная политика в области железнодорожных перевозок, а также обслуживания судов и грузов в морских портах. В отличие от Транскаспийского транспортного маршрута, на МТК «Север – Юг» пока нет сквозного тарифа, до недавнего времени стоимость обслуживания судов в портах зависела от флага судна. Высокая и непрозрачная стоимость захода судов в каспийские порты автоматически увеличивает тариф на паромные перевозки.

Несогласованные таможенные правила усложняют процедуры пересечения грузами и транспортными средствами государственных границ. На отдельных пунктах пересечения границ отсутствует механизм «единого окна», не внедрены рекомендации, изложенные в Транзитном руководстве Всемирной таможенной организации. Все это приводит к длительным срокам прохождения таможенных и иных процедур в морских портах и в автомобильных пунктах пересечения границ, что также связано с их недостаточно развитой инфраструктурой.

Среди других факторов могут быть названы **проблемы с выдачей виз** водителям-международникам.

1.6. Текущий статус переговорного процесса

Несмотря на активизацию переговорного процесса путем возобновления заседаний Координационного совета МТК «Север – Юг», **коридор находится пока в «спящем» режиме и функционирует лишь в своей северной части, а также на отдельных участках мультимодального и Восточного маршрутов.**

Однако, несмотря на существующие риски и ряд недостающих звеньев транспортной инфраструктуры, **имеются все предпосылки для операционализации МТК «Север – Юг» на всей его протяженности.** Важную роль в этом играют международные межправительственные и неправительственные организации, а также международные финансовые институты и банки развития, в сторону которых в последние годы в значительной степени сместился акцент переговорного процесса по развитию коридора.

Ключевую роль в переговорном процессе играет Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН), с начала XXI века прилагающая немало усилий по развитию евроазиатских транспортных связей. Развитие транспортных маршрутов, входящих в МТК «Север – Юг», стало предметом рассмотрения в рамках проекта по развитию ЕАТС. В рамках третьей фазы проекта, завершившегося в 2017 г., была предложена дорожная карта по операционализации и повышению эффективности функционирования евразийских маршрутов (United Nations, 2020), которая в полной мере применима и к МТК «Север – Юг». В настоящее время ЕЭК ООН выступает за создание под эгидой Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) экспериментальной группы по управлению транспортными коридорами, которая сосредоточила бы свои усилия на улучшении координации между отдельными странами ЕАТС, заинтересованными в развитии конкретных коридоров или их участков (ЕЭК ООН, 2021). Из стран – участниц Соглашения о МТК «Север – Юг» с готовностью участвовать в этой работе выступила Азербайджанская Республика.

Вклад в развитие евразийских транспортных связей вносит и Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН), которая провела ряд исследований (UNESCAP, 2019) и организовала серию многосторонних встреч (UNESCAP, 2020), в том числе по вопросам развития МТК «Север – Юг». В частности, ЭСКАТО ООН подготовила в 2019–2020 гг. план по дальнейшему развитию и коммерциализации железнодорожного маршрута Казахстан – Туркменистан – Иран (КТИ), являющегося Восточной ветвью МТК «Север – Юг».

ОСЖД осуществляет работу по подготовке комплексных планов развития железнодорожных коридоров Европа – Азия (коридоров ОСЖД). Коридор № 11 ОСЖД в целом совпадает с основным направлением МТК «Север – Юг». ОСЖД проводит ежегодный анализ технических и эксплуатационных показателей и технического состояния коридора, а также вопросов пересечения границ, что позволяет вырабатывать комплексные меры по развитию инфраструктуры и совершенствованию международного железнодорожного грузового сообщения.

Евразийская экономическая комиссия является регулирующим органом ЕАЭС, в состав которого входят четыре страны – участницы Соглашения по МТК «Север – Юг» (Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан и Российская Федерация). МТК «Север – Юг» включен в перечень евразийских транспортных коридоров (ЕЭК, 2019) и в приоритеты ЕАЭС по созданию единого транспортного пространства (Винокуров, 2017), общего рынка транспортных услуг и наращиванию транзитного потенциала Союза. На площадке ЕЭК идет работа по созданию ЗСТ с Исламской Республикой Иран и Индией, что в будущем должно стать стимулом для наполнения МТК «Север – Юг» внешнеторговыми грузопотоками участвующих сторон.

Международный союз железных дорог на протяжении многих лет содействует развитию межконтинентальных железнодорожных грузовых перевозок. Группа экспертов МСЖД по международным транспортным коридорам (GTE) в 2015 г. подготовила Концепцию (UIC, 2015) по управлению транспортными коридорами, которая может использоваться как пошаговая инструкция для операционализации отдельных маршрутов и полностью применима для целей последующего развития МТК «Север – Юг».

Международный союз автомобильного транспорта (IRU) содействует развитию международных автомобильных перевозок грузов по МТК «Север – Юг» благодаря участию всех стран в конвенции МДП. Использование книжек МДП открывает возможности для осуществления беспрепятственного таможенного транзита, что значительно упрощает процедуры

пересечения границ. Индия вступила в конвенцию МДП в 2017 г., получив возможность использовать книжки МДП по всем маршрутам МТК «Север – Юг» при осуществлении международных автомобильных перевозок грузов (IRU, 2018). Кроме того, ряд стран вдоль коридора участвуют в пилотных проектах по использованию книжки МДП в цифровом виде (e-TIR). Первая перевозка с использованием e-TIR по участку МТК «Север – Юг» между Ираном и Азербайджанской Республикой состоялась в июне 2019 г. (IRU, 2019).

Уставной целью Координационного совета по трансъевразийским перевозкам (КСТП) является привлечение транзитных и внешнеторговых грузов на трансъевразийские маршруты, включая МТК «Восток – Запад» и «Север – Юг». КСТП координирует деятельность участников перевозок грузов по сухопутным и морским участкам трансъевразийских маршрутов в международном сообщении для обеспечения высококачественной доставки грузов и развития экономических отношений между странами АТР, Центральной Азии, СНГ, Балтии и Европы. На протяжении многих лет КСТП выступал фактически как координационный орган для евразийского коридора «Транссиб». После переименования и расширения полномочий потенциал КСТП может быть использован и для налаживания эффективных перевозок вдоль МТК «Север – Юг».

Следует отметить, что на встрече с послом Ирана в России Каземом Джалали в сентябре 2021 г. российской стороной было озвучено намерение создать единого оператора между Ираном, Россией и Индией, чтобы сконцентрироваться на вопросах МТК «Север – Юг», в связи с чем российская сторона также планирует визит сначала в Иран, а затем в Индию (Гусев, 2021).

2. Раскрытие потенциала МТК «Север – Юг» через сопряжение

2.1. Внешнеэкономические и транспортные связи стран, тяготеющих к маршрутам МТК «Север – Юг»

Страны – участницы МТК «Север – Юг»

В условиях текущей конъюнктуры рынка, тарифов, правового регулирования международных перевозок и др. государствами, внешняя торговля которых тяготеет к использованию маршрутов МТК «Север – Юг», являются:

На юге:

- Страны, непосредственно заинтересованные в использовании коридора и являющиеся **сторонами Соглашения** о МТК «Север – Юг»: Азербайджанская Республика, Республика Казахстан, Индия, Исламская Республика Иран и Султанат Оман.
- Страны, непосредственно заинтересованные в использовании коридора, но **не являющиеся сторонами Соглашения** о МТК «Север – Юг»: Пакистан, Туркменистан и Исламская Республика Афганистан.
- Страны, которые являются сторонами Соглашения о МТК «Север – Юг», но **не могли до настоящего времени** в силу политических и экономических причин **использовать инфраструктуру коридора**: Республика Армения, Сирийская Арабская Республика, Республика Таджикистан.

На севере:

- Страны, непосредственно заинтересованные в использовании коридора и являющиеся **сторонами Соглашения** о МТК «Север – Юг»: Республика Беларусь, Российская Федерация.
- Страны ЕС, внешняя торговля которых со странами СНГ, Персидского залива и Индийского океана может осуществляться **с использованием инфраструктуры коридора**: Германия, Латвия, Литва, Польша, Финляндия, Швеция, Эстония.

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 может расшириться**. 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.

Ключевой особенностью большинства стран в рассматриваемых группах является то, что их **внешнеэкономические связи могут обслуживаться с использованием как транспортных коридоров, проходящих по оси «Восток – Запад», так и МТК «Север – Юг»**. В частности, торговля Азербайджана, Казахстана, Туркменистана со странами ЕС может развиваться с использованием инфраструктуры МТК «ТРАСЕКА» и его ответвлений. Поэтому применительно к данным странам возможны:

- переключения грузопотоков в/из стран ЕС между коридорами в зависимости от конъюнктуры рынка, тарифов, условий осуществления перевозок и процедур пересечения границ;
- взаимодействие коридоров «Север – Юг» и «Восток – Запад», когда грузы и транспортные средства могут идти последовательно по обоим коридорам (например, иранские грузы могут двигаться до Азербайджана по МТК «Север – Юг», а из Азербайджана в страны ЕС – по коридору «ТРАСЕКА»; туркменские грузы могут перевозиться через Казахстан в направлении России по МТК «Север – Юг» с последующим переходом на маршруты евразийского коридора «Транссиб»).

Индия

Индия – Европейский союз

Основной объем трансконтинентальной (евроазиатской) торговли, который мог бы потенциально обслуживаться МТК «Север – Юг», относится к внешнеэкономическим связям Индии и Европейского союза (см. приложение 4). В 2020 г. на Индию приходилось более 72% от общего объема внешней торговли стран, входящих в пятерку крупнейших торговых партнеров ЕС, расположенных в южной части МТК «Север – Юг». Сегодня 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.

В настоящее время Евросоюз и Индия развивают стратегическое партнерство. ЕС занимает первое место среди торговых партнеров Индии, в то время как Индия – девятый по значимости торговый партнер ЕС. Внешнеторговый оборот между ЕС и Индией устойчиво рос все последние годы, лишь в 2020 г. объемы взаимной торговли снизились вследствие начавшейся пандемии COVID-19. В соответствии с данными Евростата, внешнеторговый оборот Евросоюза и Индии в 2020 г. составил 66,3 млрд евро (в 2019 г. – 91,5 млрд евро).

В 2020 г. **между семью странами ЕС, тяготеющими к МТК «Север – Юг»** (Германия, Латвия, Литва, Польша, Финляндия, Швеция, Эстония), **и Индией было перевезено почти 6,4 млн т грузов**, в том числе 2,22 млн т из Индии в указанную группу стран ЕС, обратно – 4,15 млн т. При этом ключевыми странами назначения грузов из Индии являются Германия и Польша – в 2020 г., по данным Евростата, в Германию из Индии было перевезено 1,3 млн т грузов, в Польшу – 0,7 млн т. В целом за период с 2015 по 2020 г. объем перевозок грузов из Индии в рассматриваемые семь стран ЕС возрос на 16%, лишь в период пандемии имело место незначительное снижение грузопотоков – на 8,3% в 2020 г. по сравнению с 2019 г.

В отличие от Китая, для которого характерен дисбаланс по направлениям перевозок грузов в сообщении со странами ЕС в пользу западного направления, **грузопотоки из стран ЕС в Индию почти вдвое больше, чем объем перевозок из Индии в страны ЕС.** В 2020 г. из рассматриваемой группы из семи стран ЕС в направлении Индии было перевезено 4,1 млн т грузов, при этом основными грузообразующими странами также являются Германия (2 млн т) и Польша (1,2 млн т). За период с 2015 по 2020 г. объем перевозок вырос на 13%, главным образом за счет грузов, перевозимых из Германии и Польши.

Индия – ЕАЭС

Среди стран ЕАЭС крупнейшим торговым партнером Индии является Российская Федерация. По данным Федеральной таможенной службы России, внешнеторговый оборот Российской Федерации с Индией в 2020 г. составил 9,3 млрд долл., в том числе российский экспорт – 5,8 млрд долл., импорт – 3,5 млрд долл. Доля Индии в товарообороте России в 2020 г. составила 1,6% (против 1,4% в 2015 г.). По объему товарооборота в 2020 г. Индия заняла 16-е место среди крупнейших торговых партнеров Российской Федерации (в 2015 г. – 17-е место). Сальдо торгового баланса России с Индией в 2020 г. традиционно осталось положительным и составило 2,4 млрд долл. По сравнению с 2015 г. положительное сальдо сократилось на 29,4% (3,3 млрд долл.).

Перевозки грузов между Россией и Индией осуществляются морским транспортом преимущественно через российские морские порты Азово-Черноморского и Дальневосточного бассейнов, а также через порты сопредельных государств с последующей доставкой железнодорожным и автомобильным транспортом до конечных потребителей. В 2020 г. через российские морские порты отправлено на экспорт в Индию 13,2 млн т, что в 2,2 раза больше, чем в 2015 г. Почти 57% всех грузов, отправляемых на экспорт в Индию, в 2020 г. приходилось на каменный уголь и кокс, 10,5% – на нефть наливную, 12,3% – на химические грузы и минеральные удобрения.

За период 2015–2020 гг. **наибольший рост погрузки в морских портах имел место по нефти наливной, пищевым продуктам наливом (растительное масло),** прочим сухогрузам. Объем перевалки грузов, следующих в Россию по импорту из Индии, в российских морских портах в 2020 г. составил 26,7 тыс. т, что на 63,6% меньше, чем в 2015 г.

В 2015–2020 гг. в российских морских портах импорт прочих сухогрузов сократился на 63,6%. **В силу товарной структуры российско-индийской торговли объем перевозок грузов в контейнерах между двумя странами не столь значителен** и составил в 2020 г. 146 тыс. т, то есть менее 7 тыс. ДФЭ. С 2015 по 2020 г. объем контейнерных перевозок грузов между двумя странами снизился на 60%. При этом перевалка контейнеров с экспортными российскими грузами в Индию в российских морских портах в 2020 г. сократилась по сравнению с 2015 г. на 67,4% и составила 98,6 тыс. т. Контейнеропоток грузов из Индии в Россию за период 2015–2020 гг. уменьшился на 10,6% и составил 47,4 тыс. т. Контейнерные перевозки между Россией и Индией осуществляются преимущественно через порты Азово-Черноморского и Дальневосточного бассейнов.

Транспортно-экономические связи других государств – членов ЕАЭС с Индией в настоящее время развиваются с использованием инфраструктуры морских портов Азово-Черноморского и, в меньшей степени, Дальневосточного бассейнов. Из **Республики Казахстан** в Индию поставляются нефть (с использованием инфраструктуры Каспийского трубопроводного консорциума) и нефтепродукты (суммарно около 5 млн т в 2020 г.). Основной объем экспортных перевозок грузов из **Республики Беларусь** в Индию приходится на удобрения (около 1 млн т в 2020 г.). Перевозки экспортных грузов из **Республики Армения и Кыргызской Республики** в Индию в 2019–2020 гг. были незначительны. Большая часть объема импортных грузов, перевозимых из Индии в государства – члены ЕАЭС, пришлась на продовольствие (7 тыс. т в Армению, 20,2 тыс. т в Республику Беларусь, 16,2 тыс. т в Республику Казахстан и 1,1 тыс. т в Кыргызскую Республику в 2020 г.). Также перевозились химические грузы, строительные материалы и, в меньшей степени, металлы и изделия из них.

Исламская Республика Иран

Иран – Европейский союз

Исламская Республика Иран является главной транзитной страной МТК «Север – Юг». Помимо транзита, перевозятся также грузы иранской внешней торговли, на динамику которых в значительной степени влияли международные санкции, наложенные на нефтегазовый сектор страны. Без учета нефти и нефтепродуктов объем международных перевозок грузов всеми видами транспорта между Ираном и Евросоюзом в 2020 г. составил 2,6 млн т, что на 43,5% меньше, чем в 2015 г. (см. приложение 5).

При этом между **семью странами ЕС**, тяготеющими к МТК «Север – Юг», и **Ираном в 2020 г. было перевезено 1,5 млн т грузов** (более 50% от общего объема перевозок между Ираном и ЕС), в том числе 56,7 тыс. т из Ирана в указанную группу стран ЕС, обратно – 1,47 млн т. Без учета нефти и нефтепродуктов транспортно-экономические связи между Ираном и странами Евросоюза, тяготеющими к МТК «Север – Юг», характеризуются существенным дисбалансом. На направление из Ирана в ЕС приходится 3,7% от общего объема перевозок, выполненных всеми видами транспорта, на направление из ЕС в Иран – 96,3%, причем свыше 95% всего объема перевозок приходится на немецкие товары, поставляемые в Иран.

Транспортно-экономические связи Ирана с большинством стран ЕС имели тенденцию к снижению. Экспортные иранские перевозки в семь государств ЕС, тяготеющих к МТК «Север – Юг», за период 2015–2020 гг. снизились на 46,5%, импортные перевозки из ЕС в Иран – на 22,6%.

Иран – ЕАЭС

Значительно более широкие внешнеэкономические и транспортные связи сложились у Ирана с государствами – членами ЕАЭС, в первую очередь с Российской Федерацией. По данным Федеральной таможенной службы России, внешнеторговый оборот Российской Федерации с Исламской Республикой Иран по итогам 2020 г. составил 2,2 млрд долл., в том числе российский экспорт – 1,4 млрд долл., импорт – 0,8 млрд долл. Сальдо торгового баланса России с Ираном сложилось положительное в размере 620,4 млн долл. По сравнению с 2015 г. положительное сальдо сократилось на 17,8% (754,2 млн долл.).

Перевозки грузов между Россией и Ираном осуществляются преимущественно морским транспортом через российские морские порты Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов, а также через порты сопредельных государств (главным образом стран Балтии) с последующей доставкой железнодорожным и автомобильным транспортом до конечных потребителей.

В 2020 г. на экспорт через морские российские порты было отправлено в Иран 4,1 млн т российских грузов, что на 43,8% больше, чем в 2015 г. За этот период **увеличилась перевалка зерна (на 60,4%), химических грузов (в 6,2 раза) и пищевых продуктов (в 23,8 раза)**. Наибольший удельный вес в перевалке экспортных грузов из России в Иран через российские порты занимали зерно (63,1%), лесные грузы (10,6%) и пищевые продукты (24%). Перевалка импортных грузов из Ирана в Россию через российские порты за 2015–2020 гг. выросла на 79,8% и составила 559,6 тыс. т. За этот период выросла перевалка строительных грузов (на 94,7%) и прочих сухогрузов (на 55,7%).

Перевалка контейнеров с экспортными российскими грузами в Иран в российских морских портах в 2020 г. сократилась по сравнению с 2015 г. на 63,6% и составила 6,6 тыс. т. Объем контейнерных перевозок из Ирана в Россию через российские морские порты в 2020 г. составил 16,2 тыс. т, что на 29,3% меньше, чем в 2015 г.

Транспортно-экономические связи Исламской Республики Иран с другими государствами – членами ЕАЭС в настоящее время развиваются с использованием инфраструктуры морских портов на Каспии, а также по Западному маршруту МТК «Север – Юг» (с Республикой Беларусь) и Восточному маршруту МТК «Север – Юг» (Республика Казахстан и Кыргызская Республика). Перевозки между Республикой Армения и Исламской Республикой Иран осуществляются через автомобильные пункты пропуска на армяно-иранской границе.

Из Республики Казахстан в Исламскую Республику Иран доставляются в основном продовольственные грузы – 1,7 млн т в 2018 г. и 1,4 млн т в 2019 г. При этом более 95% от общего объема продовольственных товаров приходится на зерно (ячмень). Наиболее значительный объем перевозок импортных иранских грузов осуществляется в Республику Армения (более 1 млн т в 2018 г. и почти 1,3 млн т в 2019 г.). В структуре перевозок преобладают строительные материалы и нефтепродукты. Строительные материалы в значимых объемах перевозятся из Исламской Республики Иран в Республику Казахстан (180 тыс. т в 2018 г. и 294 тыс. т в 2019 г.). Объем перевозок грузов из Ирана в Республику Беларусь и в Кыргызскую Республику в 2018–2019 гг. был незначителен.

Азербайджанская Республика

Азербайджан – Европейский союз

Специфика внешнеэкономических связей Азербайджанской Республики заключается в значительной сырьевой направленности экспорта (см. приложение 6). Значительная часть добываемой нефти доставляется на международные рынки с использованием системы трубопроводов. При этом нефть и нефтепродукты занимают существенную долю во внешне-торговом обороте и объеме перевозок грузов с ключевыми партнерами страны, в первую очередь с Европейским союзом. В соответствии с данными Евростата, в 2020 г. 98,8% (или 20,2 млн т) всего объема перевозок грузов из Азербайджана в страны ЕС пришлось на нефть и нефтепродукты. Объем перевозок остальных грузов составил 246,4 тыс. т.

При этом **между семью странами ЕС, тяготеющими к МТК «Север – Юг», и Азербайджанской Республикой в 2020 г. было перевезено 2346,6 тыс. т грузов**, из которых 2214,4 тыс. т пришлось на нефть и нефтепродукты и лишь 47,6 тыс. т на остальные грузы из Азербайджанской Республики в указанную группу стран ЕС, обратно – 95,6 тыс. т.

Объем перевозок грузов из стран ЕС в Азербайджанскую Республику снижался за рассматриваемый период, перевозки экспортных азербайджанских грузов в ЕС, наоборот, росли.

Азербайджан – Российская Федерация

Значительно более **широкие внешнеэкономические и транспортные связи** сложились у Азербайджанской Республики с отдельными государствами – членами ЕАЭС, в первую очередь с Российской Федерацией. По данным Федеральной таможенной службы России, внешнеторговый оборот Российской Федерации с Азербайджанской Республикой по итогам 2020 г. составил 2,9 млрд долл., в том числе российский экспорт – 2,1 млрд долл., импорт – 0,8 млрд долл.

Доля Азербайджана в товарообороте России в 2020 г. составила 0,8% (против 0,5% в 2015 г.). По доле в российском товарообороте в 2020 г. Азербайджан занял 36-е место (в 2015 г. – 39-е место). **Сальдо торгового баланса России с Азербайджаном в 2020 г. сложилось положительное в размере 1261,7 млн долл.** По сравнению с 2015 г. положительное сальдо сократилось на 29% (1769,5 млн долл.). Экспорт в Азербайджан за период 2015–2020 гг. сократился на 9,3%.

Перевозки грузов всеми видами транспорта между Россией и Азербайджаном за период 2015–2020 гг. выросли на 22,9% и составили в 2020 г. 4,9 млн т. Доля экспортных перевозок российских грузов в 2020 г. составила 79,7% против 85,1% в 2015 г.

Перевозки грузов между Россией и Азербайджаном морским транспортом осуществляются через морские порты Каспийского бассейна – Астрахань и Оля. В 2020 г. через российские морские порты отправлено на экспорт в Азербайджан 12,4 тыс. т груза, что на 41,6% меньше, чем в 2015 г. Снижение произошло за счет прочих сухогрузов, объем перевозок которых сократился за этот период на 32,5%. Объем перевалки грузов, следующих в Россию по импорту из Азербайджана, в российских морских портах в 2020 г. составил 4,6 тыс. т, что на 24,3% больше, чем в 2019 г. За этот период увеличился импорт химических грузов на 16,7% и прочих сухогрузов – в четыре раза.

Основной объем российского груза в направлении Азербайджана идет через порт Астрахань. Перевозки внешнеторговых грузов между Россией и Азербайджаном железнодорожным транспортом осуществляются через пограничный переход Самур – Ялама.

Исламская Республика Пакистан

Крупным потенциальным участником использования инфраструктуры МТК «Север – Юг» при обеспечении внешнеэкономических связей со странами ЕС и ЕАЭС может стать Исламская Республика Пакистан. По данным Евростата, в 2020 г. между Пакистаном и ЕС было перевезено 4,8 млн т грузов, в том числе 1,5 млн т – из Пакистана в ЕС, 3,3 млн т – в обратном направлении (см. приложение 7). В настоящее время торговля Пакистана и ЕС обеспечивается практически полностью морским транспортом.

При этом между семью странами ЕС, тяготеющими к МТК «Север – Юг», и Исламской Республикой Пакистан в 2020 г. было перевезено 1,6 млн т грузов, из которых 0,3 млн т пришлось на направление Пакистан – страны ЕС, 1,3 млн т – на обратное направление. Объем перевозок грузов между рассматриваемой группой стран ЕС и Пакистаном за период 2015–2020 гг. имел тенденцию к росту. Объемы перевозок грузов концентрируются на направлениях между Пакистаном с одной стороны и Германией, Польшей и Швецией – с другой.

Значимый объем международных перевозок существует между Пакистаном и отдельными государствами – членами ЕАЭС, в частности Российской Федерацией. По данным Евразийской экономической комиссии, объем экспортных перевозок грузов из России в Пакистан составил в 2020 г. 2,6 млн т, из которых 58,6% пришлось на продовольственные грузы (в основном зерно), 36,3% на топливно-энергетические грузы. В импортных перевозках из Пакистана в государства – члены ЕАЭС преобладают различные продовольственные грузы и текстильные изделия.

В настоящее время почти весь объем перевозок грузов между Пакистаном и государствами – членами ЕАЭС осуществляется морским транспортом (преимущественно через порты Азово-Черноморского бассейна).

Султанат Оман

Потенциальным участником использования инфраструктуры МТК «Север – Юг» при обеспечении внешнеэкономических связей со странами ЕС и ЕАЭС может стать Султанат Оман, являющийся участником Соглашения об МТК «Север – Юг». По данным Евростата, в 2020 г. между Оманом и ЕС было перевезено 1,5 млн т грузов, в том числе 0,95 млн т – из Омана в ЕС, 0,5 млн т – в обратном направлении (см. приложение 8). В настоящее время торговля Омана и ЕС практически полностью обеспечивается морским транспортом.

По данным Евразийской экономической комиссии, среди государств – членов ЕАЭС значимые объемы внешней торговли с Оманом и международных перевозок имела только Российская Федерация.

Объем экспортных перевозок грузов из России в Оман составил в 2020 г. 745,1 тыс. т, из которых 65,2% пришлось на продовольственные грузы (в основном зерно), 32,2% на топливно-энергетические грузы. Значимые объемы импортных перевозок из Омана в Россию и другие государства – члены ЕАЭС в 2019–2020 гг. отсутствовали.

В настоящее время почти весь объем перевозок грузов между Оманом и Российской Федерацией осуществляется морским транспортом (преимущественно через порты Азово-Черноморского бассейна).

2.2. Факторы и возможности развития МТК «Север – Юг»

На развитие МТК «Север – Юг» в обозримой перспективе будут оказывать влияние следующие факторы:

- геополитические;
- транспортно-политические;
- торгово-экономические;
- инфраструктурные;
- многосторонняя политика по борьбе с изменением климата;
- осуществляемая странами региона транспортная дипломатия, направленная на реализацию преимуществ национальных транспортных систем и перевозчиков на региональном и мировом рынке транспортных услуг.

Одним из глубинных и долгосрочных трендов может стать **развитие торгово-экономического сотрудничества между странами Евразии и крупными развивающимися странами Персидского залива и Индийского океана, в первую очередь Ираном, Индией и Пакистаном**. Вхождение Индии и Пакистана в Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС), создание зон свободной торговли между ЕАЭС и Индией, а также ЕАЭС и Ираном будет драйвером для развития кооперации в сфере производства товаров и услуг, появления новых производств и выстраивания новых производственно-логистических цепочек. Это, в свою очередь, может стать стимулом для развития внешнеторговых перевозок по маршрутам МТК «Север – Юг», имеющих иную экономическую природу по сравнению с контейнерным транзитом, традиционно воспринимаемым как основа для наполнения коридора грузопотоками.

Развитие МТК «Север – Юг» может рассматриваться государствами-участниками как **страховка для бесперебойной торговли между Азией и Европой** в контексте проблем функционирования Суэцкого канала – подобный инцидент, например, произошел в марте 2021 г., когда на мель сел контейнеровоз Ever Given. Именно на позиционирование МТК «Север – Юг» как альтернативы маршруту глубоководных морских перевозок через Суэцкий канал направлена транспортная дипломатия ряда стран региона, в первую очередь Исламской Республики Иран и Туркменистана. Смягчение санкционной политики в отношении Исламской Республики Иран будет содействовать реализации данной модели.

Важным фактором развития коридора должно стать **увеличение объема торговли между Исламской Республикой Иран и КНР**. В этом случае особое значение станет играть Восточный маршрут коридора, проходящий через Туркменистан и Казахстан, который китайской стороной будет позиционироваться как одно из направлений «Экономического пояса Шелкового пути» в рамках инициативы ОПОП (OBOR, One Belt One Road).

Востребованность Восточного маршрута будет расти благодаря созданию трансафганского коридора, который должен обеспечить связь между государствами Центральной Азии, Афганистаном, Ираном, Пакистаном и Индией. Данный проект – реализация международных усилий по восстановлению мира в Афганистане (RECCA).

Значимым фактором является и **развитие пятистороннего сотрудничества стран Каспийского региона**, через который проходит МТК «Север – Юг». Одна из приоритетных задач, зафиксированных в итоговых документах каспийских саммитов, – углубление многосторонней и двусторонней кооперации между прибрежными странами в конкретных областях, в том числе в области транспорта. В частности, развитию и повышению эффективности международных перевозок грузов по МТК «Север – Юг» должны содействовать такие предпринимаемые меры, как совершенствование международно-правовых аспектов функционирования морского транспорта на Каспии (подготовка пятисторонних документов, определяющих стандарты и практические вопросы регулирования мореплавания), развития регулярных маршрутов судоходства, в частности паромного сообщения; координация усилий сторон по расширению дорожной инфраструктуры и реализации мер по увеличению автомобильных перевозок в регионе; сотрудничество по вопросам развития железнодорожного транспорта, в том числе создания железнодорожного сообщения вокруг Каспийского моря; повышение инновационности в транспортном комплексе путем внедрения инновационных технологий, материалов, технических решений при реализации проектов на транспорте и решении задач по повышению уровня транспортной безопасности и снижению вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Региональная экономическая и транспортная интеграция – долгосрочный фактор, определяющий развитие взаимоотношений сторон, одновременно являющихся членами ЕАЭС и участниками Соглашения по МТК «Север – Юг». Государства – члены ЕАЭС участвуют в создании Единого транспортного пространства и Общего рынка транспортных услуг (Винокуров, 2017). Также приоритетами в соответствии с подписанным в мае 2014 г. Договором о формировании ЕАЭС являются гармонизация нормативной правовой базы и реализация транзитного потенциала государств-членов. Участие в ЕАЭС открывает для стран возможность выступать с согласованными позициями по вопросам развития МТК «Север – Юг» на площадках других международных организаций. При этом переговорная позиция в рамках ЕАЭС для стран-участниц с третьими странами – значительно эффективнее двустороннего подхода (Vinokurov, 2018).

Инновации в области техники и технологий наземного транспорта. Помимо повышения энергоэффективности локомотивов, внедрения железнодорожного подвижного состава повышенной грузоподъемности, в среднесрочной перспективе ожидается переход на использование передовых цифровых технологий, в частности системы железнодорожной связи, основанной на стандарте 5G (Future Railway Mobile Communication System, FRMCS), которая позволит снизить временные интервалы между грузовыми поездами (а следовательно, увеличить пропускную способность линий) и повысить безопасность движения, что в совокупности приведет к снижению себестоимости железнодорожных перевозок.

Международная климатическая повестка и движение к безуглеродному транспорту являются важными факторами повышения роли железных дорог в грузовых перевозках. Перевозки грузов на электрифицированных линиях с использованием «зеленого» электричества, полученного из ВИЭ, являются полностью углеродно-нейтральными. Ожидается, что в мировом транспортном секторе в силу стоящих задач по обеспечению углеродной нейтральности

(к 2050 г. – в ЕС и Японии, к 2060 г. – в Китае и США) будут внедряться механизмы платы за выбросы парниковых газов (торговля квотами на выбросы). В настоящее время одна из таких систем, CORSIA, уже разработана Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) для авиакомпаний. Введение аналогичных механизмов на других видах транспорта приведет к повышению конкурентоспособности железнодорожных перевозок и перераспределению грузопотоков на железные дороги с альтернативных путей сообщения.

Развитие транспортной инфраструктуры, включая **ликвидацию недостающих звеньев и «узких мест»**, позволит привлечь дополнительные объемы грузов, в том числе в контейнерах. Основным недостающим звеном МТК «Север – Юг» является недостроенный участок между Рештом и Астарой в Исламской Республике Иран – это не позволяет организовать регулярные контейнерные сервисы по Западной ветви МТК «Север – Юг». В настоящее время перевозка грузов между Рештом и Астарой осуществляется автомобильным транспортом.

Развитие инфраструктуры **железнодорожных и автомобильных пунктов пропуска** позволяет повысить их пропускную способность и сократить «узкие места» коридора на государственных границах. В настоящее время осуществляются работы по модернизации российско-азербайджанских автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска.

2.3. Срок и стоимость транспортировки грузов по маршруту МТК «Север – Юг»

Ценовой фактор, наряду с факторами скорости и точности доставки, является важнейшим условием, определяющим выбор маршрута грузовладельцами, экспедиторами и логистическими компаниями и, соответственно, потенциал и направления развития любого международного транспортного коридора.

Срок доставки грузов из Мумбаи в Санкт-Петербург по традиционному маршруту, проходящему через Суэцкий канал, составляет от 30 до 45 дней, включая временные затраты на таможенные процедуры (ERAI, 2020b). При этом по данному пути требуется перевалка грузов в портах Германии или Нидерландов. Запуск МТК «Север – Юг» может существенно сократить эти сроки в сравнении с существующим морским маршрутом при условии правильной организации и координации между национальными ведомствами.

До настоящего времени были осуществлены три контейнерные перевозки в тестовом режиме, чтобы определить стоимость и сроки доставки товаров по маршруту МТК «Север – Юг» в сравнении с традиционным морским путем через Суэцкий канал. Данные инициативы позволили также выявить «узкие места» транспортной инфраструктуры и сдерживающие факторы на пути развития МТК «Север – Юг».

В 2014 г. Федерацией ассоциации экспедиторов Индии (FFFAI) были направлены первые два контейнера по двум маршрутам МТК «Север – Юг»:

- **Маршрут 1.** Нава-Шева (Индия) – Бендер-Аббас (Иран) морским путем (1265 морских миль), Бендер-Аббас – Баку (Азербайджан) автомобильным путем (1250 км).
- **Маршрут 2.** Нава-Шева (Индия) – Бендер-Аббас (Иран) морским путем (1265 морских миль), Бендер-Аббас – Амирабад (Иран) автомобильным путем (1500 км), Амирабад – Астрахань (Россия) через Каспийское море (1000 морских миль).

По результатам исследования [FFFAI \(2014\)](#), срок отправки грузов из Мумбаи в Россию может варьироваться от 15 до 24 дней в зависимости от выбранного маршрута. Так, транзит груза по первому маршруту может длиться от 17 до 20 дней, в то время как по второму – от 18 до 24 дней. При этом доставка грузов по железнодорожным путям, пролегающим через Казахстан, сокращает срок доставки до 15–18 дней.

В 2016 г. тестовая отправка двух 20-футовых контейнеров с промышленными радиаторами по маршруту МТК «Север – Юг» подтвердила сроки доставки. Груз отправили из морского порта Нава-Шева (Индия) до Ворсино (Россия), и его доставка заняла в общей сложности 23 дня ([Dayal, 2019](#)).

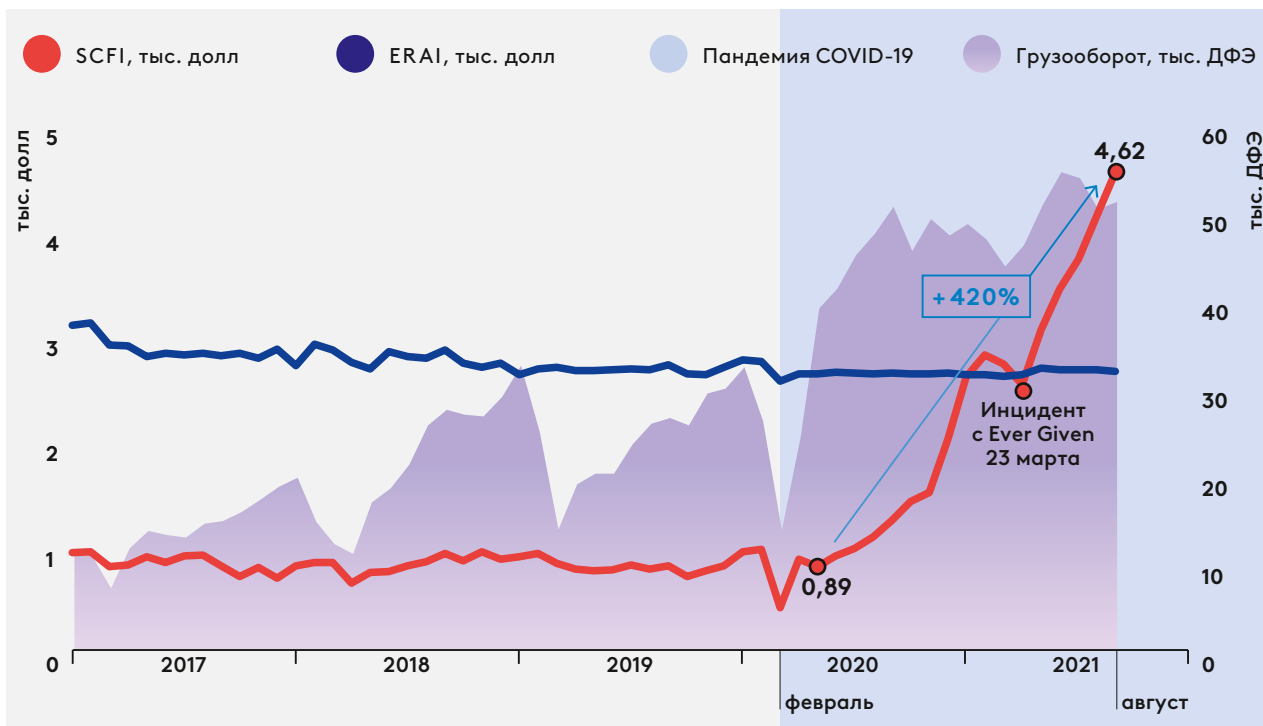
В июне 2021 г. пробная партия бумаги в 32 сорокафутовых контейнерах была отправлена из Финляндии в Индию по МТК «Север – Юг» ([Цоц, 2021](#)). Поезд с контейнерами начал свой путь со станции Вуосаари в Финляндии, и за шесть дней груз был доставлен до станции Астара (Азербайджан) на границе с Ираном. В Иране поезд разгрузили, контейнерные грузы доставили автотранспортом в порт Бендер-Аббас, далее контейнеры отправили морским путем до конечного пункта назначения – порта Нава-Шева (Индия). **Время в пути составило 30 дней.** При этом груз мог быть доставлен за 18 дней, так как 12 дней было потрачено на ожидание судна в порту. Для сравнения, доставка груза из Финляндии в Индию по существующему морскому маршруту может достигать от 38 до 46 дней ([Shipa Freight, 2021](#)).

Таким образом, исходя из полученных данных по трем тестовым перевозкам, можно прийти к выводу, что **срок доставки груза по маршруту МТК «Север – Юг» может быть сокращен в два раза в сравнении с традиционным морским маршрутом через Суэцкий канал.** Более того, после ввода в эксплуатацию железнодорожного участка Астара – Решт на территории Ирана ожидается дальнейшее сокращение времени доставки грузов по МТК «Север – Юг».

Если использование транспортных маршрутов МТК «Север – Юг» позволяет сократить сроки доставки как минимум на 25%, то **стоимость перевозки грузов по данному коридору не является однозначным фактором конкурентного преимущества альтернативного пути**, так как относительно высока, несмотря на низкие временные затраты по транспортировке. Согласно установленным тарифам «РЖД Логистика», стоимость перевозки 20-футового контейнера по маршруту МТК «Север – Юг» из индийского порта Нава-Шева в населенный пункт Ворсино Калужской области составляет 2650 долл. при условии кругорейса ([РЖД Логистика, 2021](#)). 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.

Однако в условиях пандемии COVID-19 цепочка поставок была серьезно нарушена, что привело к высокой волатильности ставок фрахта в отличие от тарифов на сухопутный транспорт. Так, на [рисунке 5](#) представлена динамика Шанхайского индекса контейнерных перевозок (Shanghai Containerised Freight Index, SCFI) и индекса Евразийского железнодорожного альянса (Eurasian Rail Alliance Index, ERAI). SCFI является композитным индексом, указывающим изменение ставки фрахта на перевозку 20-футового контейнера из Китая по 13 ключевым направлениям. В то время как индекс ERAI является показателем стоимости транзитных железнодорожных контейнерных перевозок в евразийском коридоре по направлениям Китай – Европа и Европа – Китай. В период пандемии индекс SCFI вырос с 890 долл. в марте

Рисунок 5. 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).

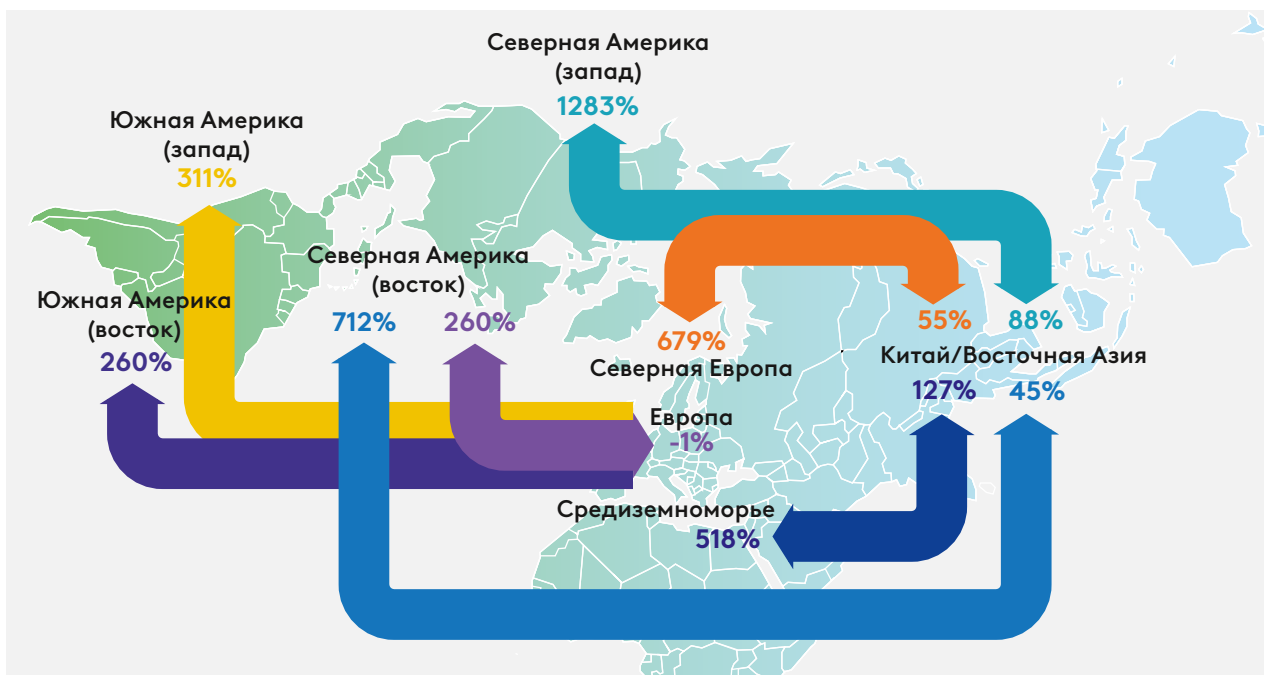
2020 г. до 4623 долл. в августе 2021 г. В то время как за аналогичный период индекс ERAI снизился с 2799 до 2703 долл. (ERAI, 2021). Таким образом, ситуация с пандемией COVID-19 обозначала необходимость дополнительного канала перевозки грузов.

Привлекательность железнодорожных тарифов на фоне существенного роста ставки фрахта в период пандемии резко увеличила объемы грузопотока на железнодорожном транспорте в сообщении Китай – Европа/Европа – Китай. Об этом свидетельствует показатель объема грузооборота, который рассчитан исходя из данных АО «ОТЛК ЕРА», на долю которой приходится 85% общего объема железнодорожных транзитных контейнерных перевозок по маршруту Европа – Китай/Китай – Европа. Грузооборот по данным сообщениям увеличился с 26 830 ДФЭ в январе 2020 г. до 52 440 ДФЭ в августе 2021 г.

Следует отметить, что наибольший прирост ставок морского фрахта приходится на маршруты из Юго-Восточной Азии, прежде всего из Китая, в Европу и Северную Америку ввиду сложившегося дефицита контейнеров (см. рисунок 6). Это было обусловлено в том числе и изменением модели поведения покупателей на потребительском рынке, и ростом электронной коммерции, вызванных пандемией.

В перспективе – реализация странами – участницами МТК «Север – Юг» инвестиционных планов, направленных на улучшение транспортной инфраструктуры и транспортного обеспечения, а также мероприятий институционального характера на национальном и межгосударственном уровнях. Это могут быть, например, мероприятия по созданию единого оператора, введению единого сквозного тарифа, повышению эффективности таможенных и пограничных процедур и другие, которые позволят объединить несвязанный набор логи-

Рисунок 6. Изменение ставок морского фрахта в период пандемии COVID-19 в мире



Примечание: по данным Freightos Baltic Index.

Источник: составлено авторами по данным Thomson Reuters (2021).

стических маршрутов в единую систему и будут содействовать достижению «бесшовности» транспортных маршрутов вдоль всего МТК «Север – Юг» и, соответственно, дополнительному снижению сроков и стоимости, а также повышению точности доставки. **Комбинация стабильности сквозного тарифа и высокой скорости доставки предопределяет экономическую состоятельность МТК «Север – Юг».**

2.4. Потенциал контейнерных перевозок на МТК «Север – Юг»

Для оценки совокупного потенциала грузовых перевозок на МТК «Север – Юг», включающего в себя контейнеризированные грузы, а также грузы, непригодные для контейнеризации, был использован комплексный экспертный метод, состоящий из трех этапов.

В первую очередь была выполнена оценка потенциала контейнеризации существующих и возможных грузопотоков товаров для всех корреспондирующих торговых пар стран, тяготеющих к использованию трех маршрутов МТК «Север – Юг»¹⁵. Сценарное прогнозирование контейнерных перевозок было реализовано на основе матриц внешней торговли и грузопотоков, составленных для каждой пары корреспондирующих стран, являющихся основными странами – участницами соглашения, и стран, тяготеющих к использованию маршрутов МТК «Север – Юг». В данном подходе после формирования общих матриц с разбивкой по видам грузов была выполнена «очистка» матриц до уровня грузов с высокой степенью переработки (контейнеропригодных грузов), которые в настоящее время практически полностью пере-

¹⁵ В число стран северной зоны тяготения к МТК «Север – Юг» отнесены страны ЕС (Финляндия, Германия, Польша, Латвия, Литва, Эстония) и страны ЕАЭС (Беларусь, Казахстан, Россия). К странам южной зоны – Азербайджан, Туркменистан, Иран, Индия, Пакистан, Оман.

возятся в контейнерах, путем вычета из общего грузопотока грузов, требующих иной формы транспортировки.

На втором этапе провели оценку потенциала контейнерных перевозок, возникающих в рамках торговли между основными для данного коридора странами, которые могут быть привлечены в результате сопряжения МТК «Север – Юг» с другими транспортными коридорами. Сценарные прогнозы потенциала сопряжения основаны на понимании текущей конфигурации транспортной инфраструктуры МТК «Север – Юг» с позиции наличия возможных действующих стыковок и узлов с евразийскими широтными транспортными коридорами, пролегающими с востока на запад. Планируемые или находящиеся на стадии реализации инвестиционные проекты, содействующие формированию новых стыковок и коридоров, при расчетах не учитывались. Основной фокус был сделан на сопряжении с МТК «ТРАСЕКА» (БТК, коридоры ОСЖД Китай – Казахстан, «Лазуритовый коридор») и МТК «Транссиб», в частности с коридором № 1 ОСЖД, обеспечивающим основной выход на Европу через Беларусь на Литву, Польшу, Германию.

На последнем этапе на основе предположений о возможной динамике международной торговли и состояния соответствующих отраслей были проработаны прогнозы для других сырьевых грузов, требующих иной формы перевозок: зерно и другие продовольственные грузы, металлы, минеральные удобрения, древесина (в том числе бумага), машины и оборудование, нефть и нефтепродукты. И только по результатам комплексной трехэтапной оценки формируется общее видение потенциала грузовых перевозок по МТК «Север – Юг» в перспективе до 2030 г.

При построении прогнозной оценки перевозок контейнеропригодных грузов принимались во внимание: перспективы роста экономики и внешней торговли корреспондирующих стран; перспективы конъюнктуры мировых товарных и транспортных (фрахтовых) рынков, в частности экспертные оценки тарифов на железнодорожные и морские перевозки; **геополитическая ситуация в мире, которая имеет ключевое значение для Исламской Республики Иран и, соответственно, перспектив развития МТК «Север – Юг»**; реализация ключевых для транспортного коридора инфраструктурных проектов, предусмотренных в стратегических документах (к примеру, завершение строительства до 2025 г. участков от станции Решт до порта Энзели в 40 км и от Решта до Астары в 164 км в Иране) и др.

В базовом сценарии развития МТК «Север – Юг» предполагается умеренный рост грузопотоков на направлениях с севера на юг и обратно. Такой рост обусловлен в первую очередь сдержанными ожиданиями относительно темпов восстановления мировой экономики после пандемии COVID-19 и последующей динамики развития экономик и торговли стран, формирующих ядро коридора, а также стран, тяготеющих к нему. В геополитическом плане предполагается сохранение или незначительное смягчение санкционного режима в отношении Исламской Республики Иран. Важным допущением данного сценария является снижение ставок фрахта на морские контейнерные перевозки после 2022 г. до «допандемийного» уровня – это 1000–1200 долл. за ДФЭ для маршрута в Европу из таких стран юга транспортного коридора, как Индия, Пакистан, Иран, Оман, и 900–1000 долл. за ДФЭ в обратном направлении. Средний уровень ставки фрахта на сухопутные железнодорожные перевозки по тем же направлениям зафиксирован в двух сценариях на уровне 3500 долл. за ДФЭ (см. таблицу 2). Предполагается также, что уровень контейнеризации грузопотока (удельный вес контейнеропригодных грузов) не будет меняться в течение прогнозируемого периода.

Таблица 2. Средние ставки фрахта доставки контейнера

Направление	Морской транспорт		Железнодорожный транспорт
	До пандемии	Период пандемии	
Из Индии/Пакистана/Ирана/Омана в Европу, долл. за ДФЭ	1000–1200	4000–5000	500* + 3000** = 3500
Из Европы в Индию/Пакистан/Иран/Оман, долл. за ДФЭ	900–1000	3500–4500	3000** + 500* = 3500

Примечание:

* плата за доставку контейнера по водному участку между иранскими и индийскими/пакистанскими портами;

** средняя плата за железнодорожную доставку на направлении Иран – страны Балтии/Северной Европы (экспертная оценка с учетом того, что прямые железнодорожные перевозки из стран ЕАЭС к иранским портам сейчас не осуществляются).

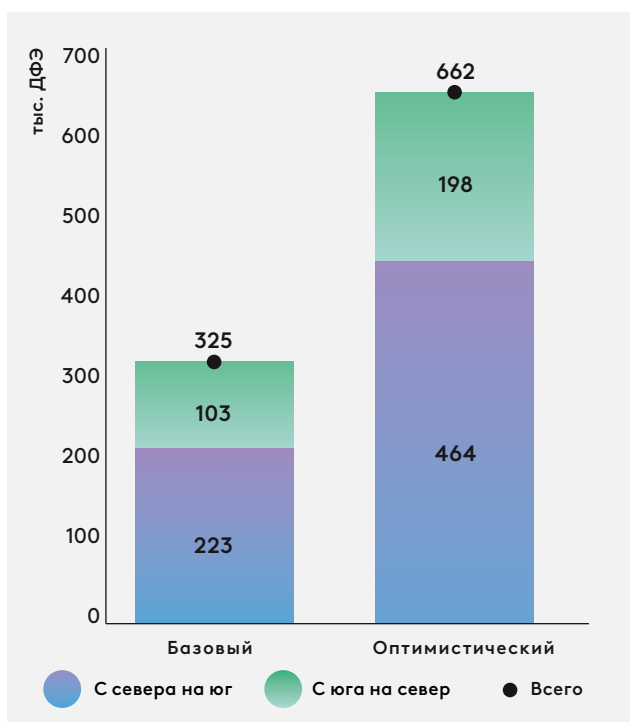
Источник: ЕАБР.

Оптимистический сценарий отличается более высокими темпами увеличения грузопотоков между странами севера и юга МТК «Север – Юг» и дает возможность оценить верхние пределы потенциала контейнерных перевозок. Повышенная динамика в данном сценарии связана с благоприятными ожиданиями относительно скорости восстановления экономик и потоков внешней торговли в странах вдоль коридора после текущего кризиса, вызванного пандемией COVID-19. В сценарии предполагается также значительное смягчение санкций в отношении Исламской Республики Иран, что позволит не только увеличить объемы торговли Ирана со странами Европы, но и расширить участие иранских транспортных и экспедиторских компаний в привлечении грузопотоков на МТК. Положительное влияние на развитие коридора может оказать и полноценное вступление Ирана в ШОС в сентябре 2021 г. – это приведет к частичному выходу государства из международной изоляции и улучшению торговых взаимоотношений с ключевыми игроками МТК «Север – Юг»: Российской Федерацией и Индией, а также Китаем. Принятие Ирана может дать стимул для реализации крупных инфраструктурных проектов, в том числе транспортных коридоров по линии север – юг в зоне ШОС, и способствовать появлению новых источников роста в регионе.

В оптимистическом сценарии ставки фрахта на морские контейнерные перевозки в среднесрочной перспективе также снизятся после нормализации эпидемиологической ситуации в мире. Однако с учетом ожидаемых более интенсивных потоков внешней торговли они будут выше, чем до пандемии, и превысят ставки, ожидаемые в базовом сценарии. С учетом фиксированного тарифа на ставки фрахта для железнодорожного транспорта такая ситуация способствует некоторому улучшению ценовой конкурентоспособности МТК «Север – Юг». Уровень контейнеризации грузопотока (удельный вес контейнеропригодных грузов) в течение прогнозируемого периода будет увеличиваться. Структура, баланс и направления контейнерных перевозок не сильно изменятся по сравнению с базовым сценарием.

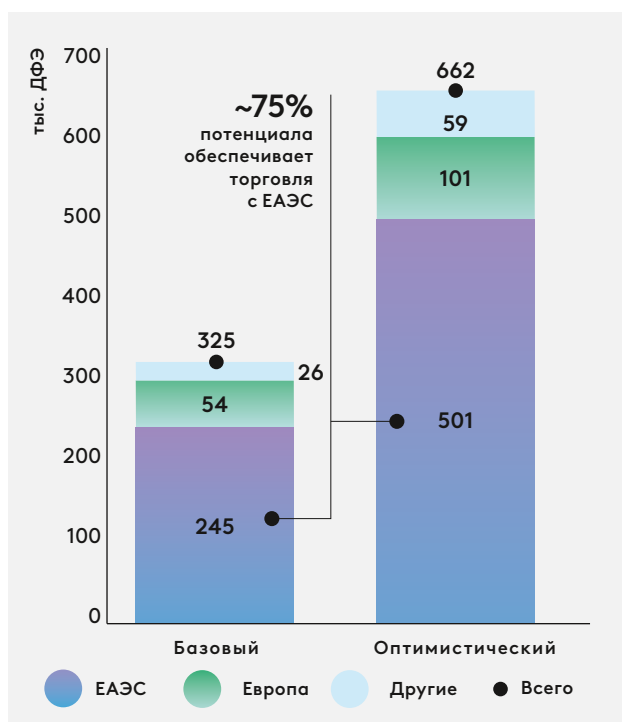
Совокупный потенциал контейнерных перевозок по МТК «Север – Юг», включающий все три основные направления маршрута, с учетом представленных сценарных допущений может составить от 325 до 662 тыс. ДФЭ (от 5,9 до 11,9 млн т) к 2030 г. в зависимости от сценария (см. рисунок 7 и таблицу 3). В соответствии со сложившейся географией и товарной структурой потоков внешней торговли между странами севера и юга транспортного коридора увеличение грузопотоков произойдет в большей степени за счет потоков с севера на юг. Потенциально эти потоки могут составить от 223 до 464 тыс. ДФЭ (порядка 70% совокупного объема) к 2030 г. Грузопоток в обратном направлении, с юга на север, может составить от

Рисунок 7. Потенциал контейнерных перевозок по основным направлениям МТК «Север – Юг» в 2030 г. (тыс. ДФЭ)



Источник: расчеты авторов.

Рисунок 8. Потенциал контейнерных перевозок ЕАЭС и Европы с южными партнерами МТК «Север – Юг» в 2030 г. (тыс. ДФЭ)



Источник: расчеты авторов.

103 до 198 тыс. ДФЭ (порядка 30%). Прогнозный грузопоток контейнерных поездов в сутки составляет, соответственно, от 9 до 18 пар контейнерных поездов к 2030 г.¹⁶

Развитие контейнерных перевозок по МТК «Север – Юг» представляет значительный интерес для государств – участников ЕАЭС (см. рисунок 8). Страны ЕАЭС могут обеспечить от 245 до 501 тыс. ДФЭ к 2030 г. (от 4,4 до 9 млн т, или 7–13 контейнерных пар поездов в сутки), или порядка 75% потенциального объема контейнерных перевозок. Сложившаяся структура торговых отношений ЕАЭС со странами юга транспортного коридора обуславливает значительное превышение потенциального объема грузоперевозок по направлению с севера на юг (от 182 до 370 тыс. ДФЭ) над обратным потоком с юга на север (от 63 до 132 тыс. ДФЭ).

Основной вклад в потенциальный объем контейнерных перевозок вносят грузовые потоки ЕАЭС с Азербайджаном, Ираном, Индией и Пакистаном (см. рисунок 9). Значительным для стран ЕАЭС является также благоприятный эффект сопряжения МТК «Север – Юг» с широтным коридором БТК. В результате данной стыковки возможным становится развитие контейнерных перевозок между ЕАЭС, Турцией и Грузией. Потенциал грузопотоков между ЕАЭС и Афганистаном и Туркменистаном оценивается на данный момент на незначительном уровне.

Потенциал развития стыковки МТК «Север – Юг» с МТК «ТРАСЕКА» через железнодорожную линию БТК и создания регулярных контейнерных сервисов на данном маршруте

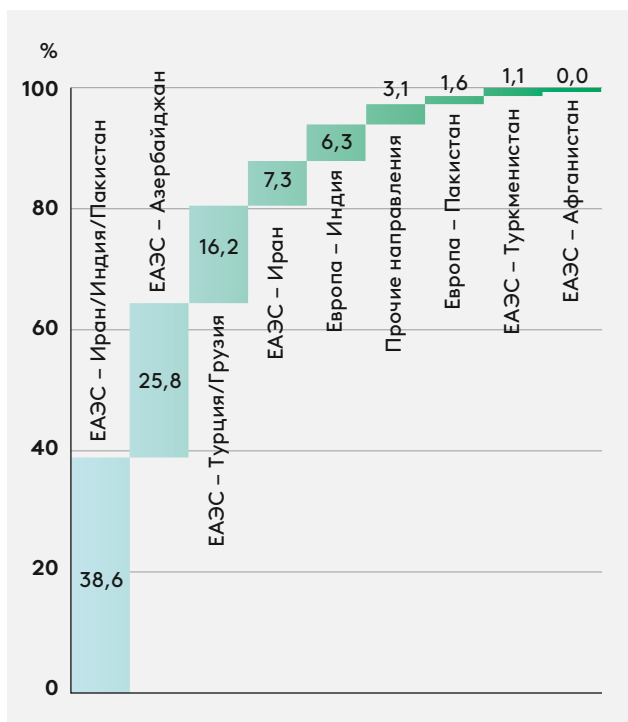
¹⁶ «Очищенный» грузопоток может быть экспертно переведен из метрических тонн в количество контейнеров в 20-футовом эквиваленте с использованием коэффициентов перевода (через соотношение объема и массы груза) либо экспертным образом. В прогнозных расчетах принимается средний вес груза в 1 ДФЭ в 18 метрических тонн, количество контейнеров в условном контейнерном поезде – 102 ДФЭ (при количестве условных вагонов в составе контейнерного поезда 51 ед.).

Таблица 3. Прогноз объемов перевозок грузов в контейнерах по МТК «Север – Юг» на период до 2025 и 2030 гг., тыс. ДФЭ

Корреспонденции	2020 г.	Базовый сценарий		Оптимистический сценарий	
		2025 г., прогноз	2030 г., прогноз	2025 г., прогноз	2030 г., прогноз
Восточное направление МТК «Север – Юг»					
Казахстан – Иран	0,4	3,1	3,7	7,8	9,7
Россия – Иран	-	6,9	8,3	12,3	15,4
Казахстан/Россия – Туркменистан	0,0	2,1	2,5	4,1	5,1
Казахстан/Россия – Афганистан	0,0	0,1	0,1	0,2	0,3
Казахстан – Индия	0,1	2,9	3,5	4,4	5,6
Россия – Индия	-	7,1	8,5	14,5	18,1
Казахстан/Россия – Пакистан	0,0	4,2	5,1	9,8	12,3
Иран/Индия/Пакистан – Россия	0,4	6,6	7,9	15,5	19,4
Иран/Индия/Пакистан – Казахстан	0,4	7,2	8,6	17,1	21,3
Туркменистан – Казахстан	0,0	1,6	1,9	2,9	3,6
Туркменистан – Россия	0,0	3,6	4,3	5,9	7,8
Иран – Китай	-	2,3	2,8	5,2	6,9
Китай – Иран	0,0	12,3	16,3	28,1	34,6
Прочие направления	0,0	0,1	0,1	0,2	0,2
Всего по восточному направлению	1,4	60,1	73,6	128,1	160,3
в том числе с севера на юг	0,5	38,8	48,0	81,2	101,0
с юга на север	0,9	21,3	25,6	46,9	59,3
Мультимодальное (Транскаспийское) направление МТК «Север – Юг»					
Казахстан – Иран	0,4	2,2	2,7	5,4	6,8
Казахстан – Индия	0,0	1,1	1,3	2,8	3,5
Казахстан – Пакистан	0,0	0,2	0,3	6,9	8,7
Россия – Иран	0,4	19,2	23,0	32,1	40,2
Россия – Индия	0,0	7,6	9,2	14,5	18,1
Россия – Пакистан	0,9	5,9	7,0	8,1	10,1
Иран/Индия/Пакистан – Россия	0,9	6,4	7,7	9,0	11,3
Иран/Индия/Пакистан – Казахстан	0,2	3,2	3,8	7,3	9,1
Прочие направления	0,0	0,8	0,9	0,9	1,1
Всего по центральному направлению	2,8	46,6	55,9	87,0	108,7
в том числе с севера на юг	1,7	36,2	43,5	69,8	87,3
с юга на север	1,1	10,4	12,4	17,2	21,4
Западное направление МТК «Север – Юг»					
Россия/Беларусь – Иран	0,7	2,7	3,3	21,6	26,9
Иран/Индия/Пакистан – Россия/Беларусь	0,7	8,6	10,3	18,2	22,7
Россия/Беларусь – Азербайджан	10,9	47,8	57,4	75,1	93,9
Россия/Беларусь – Индия	0,0	7,5	9,0	20,0	25,0
Россия/Беларусь – Пакистан	0,0	0,8	1,0	1,9	2,3
страны ЕС – Индия	0,0	9,5	14,0	24,6	34,2
страны ЕС – Пакистан	0,0	2,4	3,6	5,3	7,5
Пакистан – страны ЕС	0,0	10,7	13,4	16,2	20,2
Индия – страны ЕС	0,0	18,0	23,0	31,1	39,4
Россия/Беларусь – Турция/Грузия	1,2	25,1	36,1	54,5	68,1
Турция/Грузия – Россия/Беларусь	2,7	14,9	17,8	28,7	35,1
Прочие направления	0,6	6,3	6,8	14,7	17,5
Всего по западному направлению	16,7	154,5	195,8	311,7	392,9
в том числе с севера на юг	13,4	102,2	131,2	217,5	275,4
с юга на север	3,3	52,3	64,6	94,2	117,5
ИТОГО по МТК «Север – Юг»	20,9	261,2	325,4	526,7	661,9

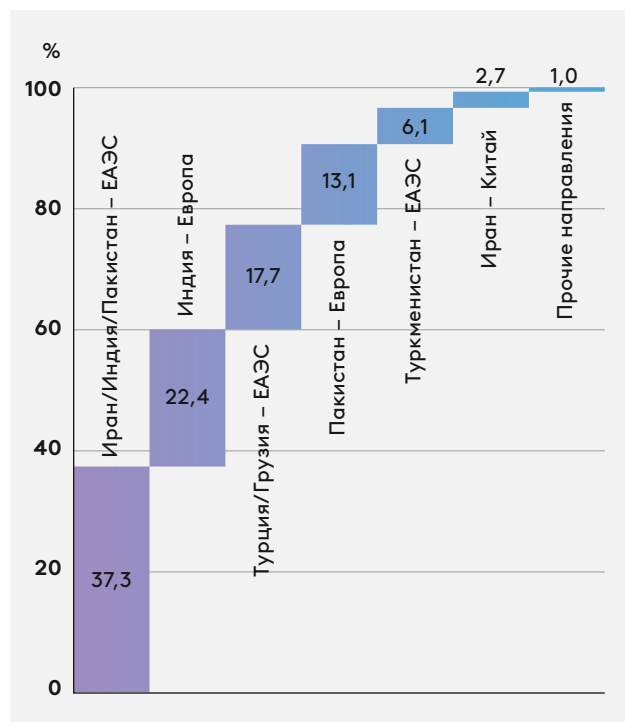
Источник: расчеты авторов.

Рисунок 9. Структура контейнерных перевозок с севера на юг в базовом сценарии в 2030 г. (%)



Источник: расчеты авторов.

Рисунок 10. Структура контейнерных перевозок с юга на север в базовом сценарии в 2030 г. (%)



Источник: расчеты авторов.

обусловлен тем, что до настоящего времени прямое железнодорожное сообщение между Россией и Турцией отсутствовало. Международные автомобильные перевозчики испытывали значительные трудности в связи с прекращением транзитного проезда через Украину. Данный маршрут потенциально имеет важное значение и для Республики Беларусь.

Пробный контейнерный поезд в сообщении Турция – Российская Федерация прошел по маршруту по БТК и МТК «Север – Юг» 9 февраля 2021 г. Состав поезда из 15 контейнеров перевез бытовую технику, а именно газовые плиты и посудомоечные машины. Поезд отправился с турецкой станции Маршандиз до пограничной станции Ахалкалаки (Грузия). Там контейнеры были перегружены с платформ колеи 1435 мм на платформы колеи 1520 мм и далее проследовали через Грузию и Азербайджан до станции назначения в России – Ворсино. Отправку контейнерного поезда из Турции в Россию организовали АО «РЖД Логистика» (дочерняя компания ОАО «РЖД») и турецкий логистический оператор Pasifik Eurasia Logistics.

Торговля между Российской Федерацией и Турцией обладает значительным потенциалом, который подтверждается высокой динамикой развития взаимной российско-турецкой торговли. По данным Федеральной таможенной службы России, внешнеторговый оборот Российской Федерации с Турецкой Республикой по итогам 2020 г. составил 21 млрд долл., в том числе российский экспорт – 15,9 млрд долл., импорт – 5,1 млрд долл. Объемы взаимного товарооборота между этими странами превосходили аналогичный показатель российско-индийской торговли в 2,25 раза, российско-иранской торговли – почти в 10 раз. Структура торговли характеризуется более высоким уровнем контейнеризации.

Высокий потенциал грузопотока контейнерных перевозок в рамках МТК «Север – Юг» для стран ЕАЭС обусловлен двумя причинами. Во-первых, тем, что этот блок стран поддерживает тесные торговые взаимоотношения со всеми южными странами коридора и реализует активную политику, направленную на их развитие. Проведенный анализ свидетельствует о том, что **развитие МТК «Север – Юг» несет значительно больше экономических выгод именно с позиции полноценного раскрытия потенциала региональной торговли** для стран-участниц, в том числе благодаря подключению к континентальным маршрутам внутренних евразийских регионов. Во-вторых, ЕАЭС способен обеспечить все необходимые условия для транзитных перевозок между европейскими странами и южными странами коридора. Реализация транзитного потенциала в результате повышения транспортной связанности на Евразийском континенте между Европой и Индией через различные каналы (в частности, через увеличение доходов от экспорта транспортных услуг), безусловно, окажет благоприятное влияние на экономики стран-участниц.

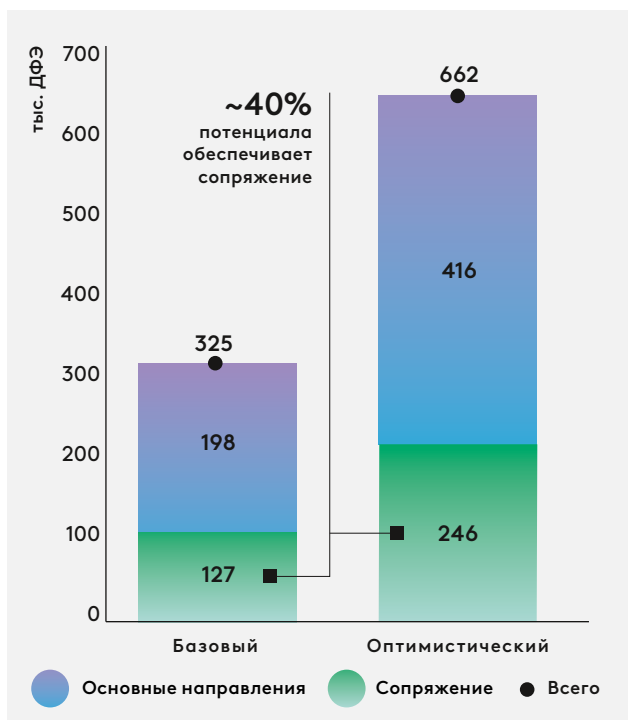
С развитием МТК «Север – Юг» можно ожидать перенаправления грузопотоков с традиционного морского маршрута на сухопутные контейнерные перевозки в рамках торговых взаимоотношений между семью странами Европейского союза, тяготеющими к МТК «Север – Юг», с одной стороны и с Индией и Пакистаном – с другой. Этот грузопоток потенциально может составить от 54 до 101 тыс. ДФЭ в год (1–3 контейнерные пары поездов в сутки), или порядка 8% совокупного объема перевозок по направлению с севера на юг и более 35% обратного потока с юга на север. В общей сложности совокупный грузопоток между этими торговыми блоками потенциально сможет обеспечить 17% контейнерных перевозок МТК к 2030 г.

Важно отметить, что этот потенциал реализуется в первую очередь за счет сопряжения МТК «Север – Юг» в северной части с широтным МТК «Транссиб» через железнодорожный коридор № 1 ОСЖД, обеспечивающим основной выход на Европу через Беларусь на Литву, Польшу, Германию. Существующий прямой выход МТК «Север – Юг» на Финляндию и Эстонию не может рассматриваться как основной выход коридора на европейские страны. Порядка 90% торговых потоков европейских стран, тяготеющих к торговле со странами юга МТК «Север – Юг», формируется в Германии и Польше.

Значительный вклад (порядка 88% дополнительного грузопотока) в увеличение объемов грузов потенциально могут обеспечить потоки по направлению с севера на юг, связывающие страны – участницы ЕАЭС, в частности Российскую Федерацию с Турцией, **за счет стыковки МТК «Север – Юг» с МТК «ТРАСЕКА» через железнодорожную линию БТК (Баку – Тбилиси – Ахалкалаки – Карс).** БТК является главным элементом, связывающим Европейский союз с Турцией, Азербайджаном, Грузией и Центральной Азией. Для Российской Федерации и Республики Беларусь данный коридор открывает возможности развития торговли при условии стыковки с МТК «Север – Юг».

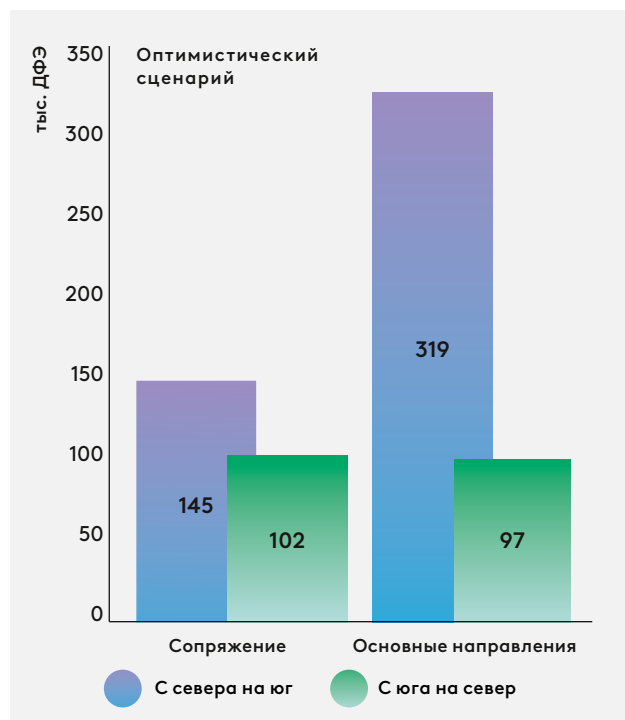
С позиции контейнерных перевозок **эффект сопряжения МТК «Север – Юг» с широтными маршрутами МТК «ТРАСЕКА» – «Лазуритовым коридором» и коридором ОСЖД Китай – Казахстан может также содействовать перенаправлению и формированию новых грузопотоков** с задействованием торговли с южными странами других коридоров. К примеру, потенциал контейнерных перевозок между Китаем и Ираном с задействованием инфраструктуры коридора может потенциально составить 19–42 тыс. ДФЭ в перспективе 2030 г. (преимущественно по направлению из Китая в Иран).

Рисунок 11. Значение сопряжения в структуре контейнерных перевозок МТК «Север – Юг» в 2030 г. (тыс. ДФЭ)



Источник: расчеты авторов.

Рисунок 12. Направление потоков в структуре контейнерных перевозок МТК «Север – Юг» в 2030 г. (тыс. ДФЭ)



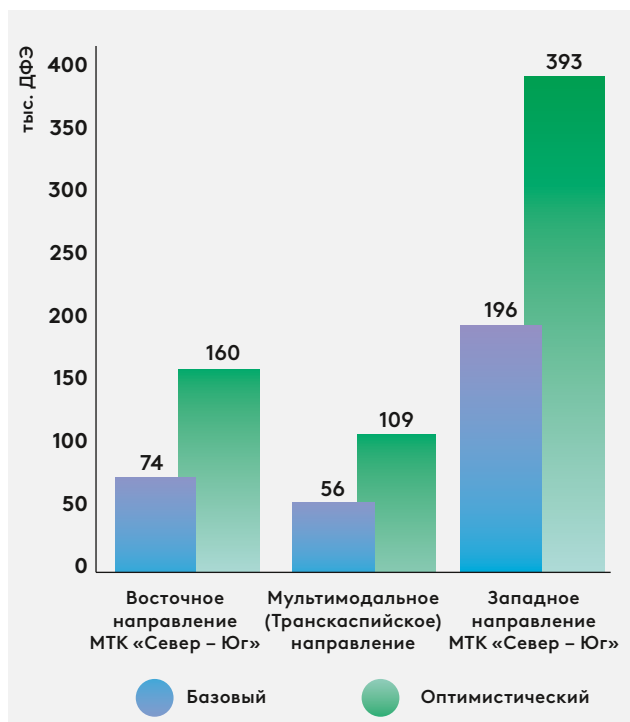
Источник: расчеты авторов.

В общей сложности сопряжение МТК «Север – Юг» с евразийскими широтными транспортными коридорами, связывающими восток и запад, может дать в общей сложности дополнительно от 127 до 246 тыс. ДФЭ (от 2,3 до 4,4 млн т), или порядка 40% совокупного потенциала контейнерных перевозок, в перспективе 2030 г. (см. рисунок 11).

В перспективе изолированное развитие транспортного коридора МТК «Север – Юг» маловероятно. С развитием связывающей транспортной инфраструктуры, снижением сдерживающего влияния различных барьеров и достижением «бесшовности» вдоль маршрутов экономическая рациональность со стороны непосредственных участников внешней торговли (в том числе логистических и экспедиторских компаний) будет способствовать интеграции новых маршрутов в сеть существующих и задействует все основные транспортные узлы коридора, усиливая тем самым эффекты сопряжения. В частности, если на данный момент эти эффекты выглядят относительно скромно для стран Центральной Азии (кроме Казахстана), то с учетом множества различных комбинаций стыковки МТК «Север – Юг» с широтными коридорами с востока на запад (см. секцию 1.4) в перспективе потенциал торговли государств Центральной Азии с Индией и странами Персидского залива дополнительно раскроется. Определенный потенциал также связан с созданием прямых маршрутов из России и Казахстана в Афганистан (район Герата).

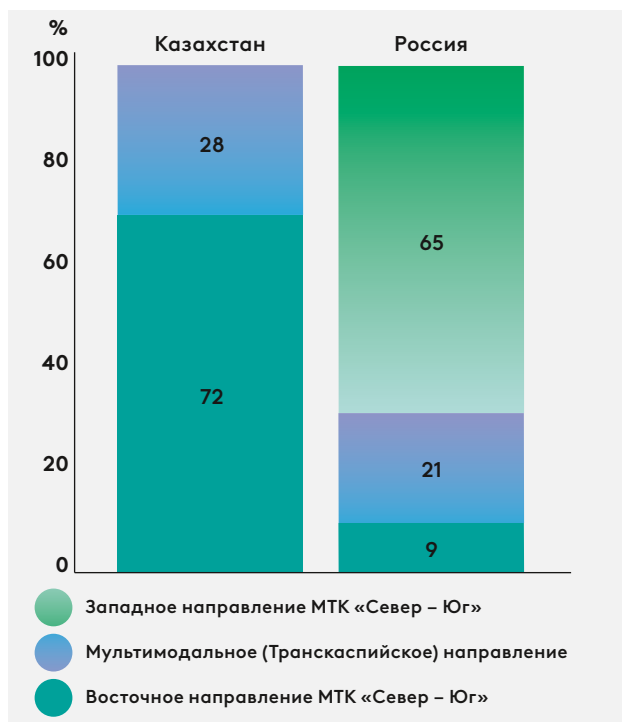
Все три маршрута следования МТК «Север – Юг» имеют важное значение для расширения его потенциала (см. рисунок 13). Наиболее значительный потенциал связан с развитием двух железнодорожных маршрутов – Западного и Восточного. Удельный вес этих веток составляет соответственно порядка 60% и 24% потенциала грузопотоков. Сохранение высокого значения железнодорожного транспорта для развития МТК «Север – Юг» отражает наблюдаемый на

Рисунок 13. Структура контейнерных потоков МТК «Север – Юг» по основным маршрутам в 2030 г. (тыс. ДФЭ)



Источник: расчеты авторов.

Рисунок 14. Направление грузовых потоков в структуре контейнерных перевозок РК и РФ (%)



Источник: расчеты авторов.

сегодняшний день «мономодальный» характер коридора на ряде участков. В частности, на участке от Финляндии до Азербайджана динамично развиваются внутренние и международные перевозки грузов как железнодорожным, так и связанным автомобильным транспортом. После ввода в эксплуатацию в декабре 2014 г. новой железнодорожной линии Жанаозен – Кызылкая – Берекет – Этрек – Горган протяженностью 900 км осуществляются перевозки грузов по Восточному маршруту между Казахстаном, Туркменистаном и Ираном с перспективой привлечения российских грузов в направлении Туркменистана, Афганистана и Ирана. Как и в случае транспортного коридора «Восток – Запад», развитие МТК «Север – Юг» свидетельствует, что основой развития транзитного потенциала в Евразии по сухопутным транспортным маршрутам являются железнодорожные перевозки (Vinokurov, 2020).

Потенциал Западного маршрута в большей степени обусловлен его географической спецификой. Данный маршрут длиной в 5,1 тыс. км пролегает по западному берегу Каспийского моря от российско-финской границы до иранского порта Бендер-Аббас и стыкуется с ключевыми широтными транспортными коридорами «Восток – Запад»: БТК и ОСЖД № 1. Эта конфигурация позволяет делать экономически более эффективную доставку в рамках таких значимых корреспондирующих торговых блоков, как Россия – Азербайджан, Россия/Беларусь – Турция, Европа – Индия/Пакистан. Именно эти корреспонденции определяют отличие от двух других маршрутов и дают ему значительное преимущество в объемах. Западный маршрут может также использоваться в рамках торговли России и Беларуси с Индией, Ираном и Пакистаном. Однако, по всей видимости, другие два маршрута более привлекательны для этих направлений. В конечном итоге, Западный маршрут является основным для Российской Федерации (см. рисунок 14) как с позиции развития региональной

торговли, так и с позиции транзитного потенциала. В совокупности он может обеспечить порядка 65% потенциала российских контейнерных перевозок в перспективе 2030 г.

Восточный маршрут длиной 6,1 тыс. км пролегает также от российско-финской границы до иранского порта Бендер-Аббас, но по восточному берегу Каспийского моря через Казахстан и Туркменистан. **Его принципиальным отличием является его значение для развития торговли и контейнерных перевозок стран – участниц ЕАЭС со странами юга МТК «Север – Юг»: Индией, Ираном и Пакистаном.** По объемам потенциал этих потоков по данному маршруту в некоторых сценариях превосходит в два раза возможные объемы между этими блоками, транспортируемые по Западному маршруту. Это направление, безусловно, представляет значительный интерес для Казахстана (см. рисунок 14), а также для центральных регионов России. **Важным отличием является стыковка этой ветки с широтными маршрутами МТК «ТРАСЕКА» – «Лазуритовым коридором» и коридором ОСЖД Китай – Казахстан,** которые обеспечивают возможность развития транзитного потенциала грузоперевозок в рамках корреспондирующей пары Китай – Иран через территории стран – участниц МТК, в частности через территорию Казахстана. Так, Восточный маршрут обеспечивает 72% потенциала грузопотоков Казахстана, ожидаемого в результате развития МТК «Север – Юг». В перспективе эта ветка через сопряжение с коридорами ЦАРЭС может стать важным звеном для развития транспортной связанности и торгового потенциала всей Центральной Азии.

Мультимодальное (Транскаспийское) направление МТК «Север – Юг» предполагает использование паромных и контейнерных линий на Каспийском море и пролегает примерно на 4,9 тыс. км от российско-финской границы до иранского порта Бендер-Аббас. На данный момент перспективы его развития затруднены высокой стоимостью и техническими сложностями мультимодальных перевозок по Каспийскому морю.

Потенциал этого направления связан преимущественно с торговыми потоками, связывающими ЕАЭС со странами юга МТК «Север – Юг» – Индией, Ираном и Пакистаном, и со временем он может приобрести особое значение. **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 дает возможность привлечения международных грузопотоков, в том числе в контейнерах, на Волжский воднотранспортный путь. Так, в феврале 2020 г. Правительством РФ был утвержден комплекс мер по развитию транзитного потенциала МТК «Север – Юг», включающий различные направления. Особо выделены инфраструктурные мероприятия по развитию Каспийского региона, и в первую очередь строительство и модернизация транспортной инфраструктуры регионов Каспийского бассейна с учетом фактического и планируемого грузопотоков в рамках МТК.

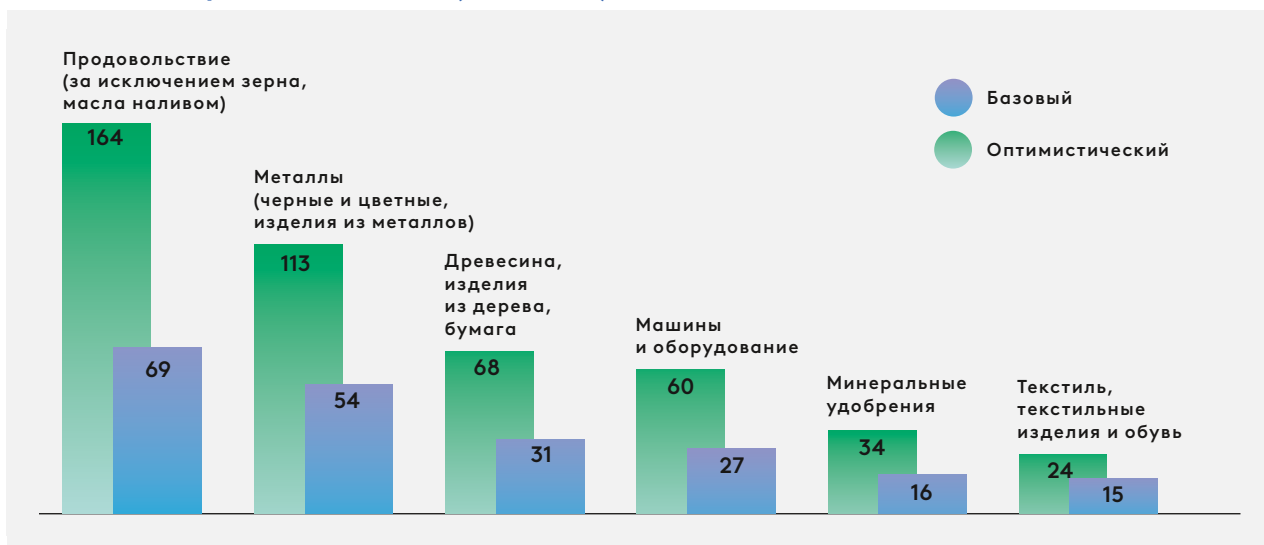
2.5. Товарная структура прогнозных грузопотоков на МТК «Север – Юг»

Товарная структура контейнерных перевозок

В рамках проведенной работы были определены виды товаров, которые могут быть потенциально отправлены контейнерами по маршрутам МТК «Север – Юг». Одной из особенностей МТК «Север – Юг» является потенциальная возможность для развития международных перевозок и транзита не только контейнерных грузов, но и грузов, перевозимых в традиционных видах подвижного состава, в частности металлов, удобрений, древесины. Основными товарными категориями (см. рисунок 15 и таблицу 4), пригодными для контейнеризации по всем корреспондирующим торговым парам транспортного коридора 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. и уровнем возможной контейнеризации до 55%;
- **металлы (черные и цветные, изделия из металлов)** с совокупным потенциалом от 54 до 113 тыс. ДФЭ в 2030 г. и уровнем возможной контейнеризации до 40%;
- **древесина, изделия из дерева, бумага** с совокупным потенциалом от 31 до 68 тыс. ДФЭ в 2030 г. и уровнем возможной контейнеризации до 30%;
- **машины и оборудование** с совокупным потенциалом от 27 до 60 тыс. ДФЭ в 2030 г. и уровнем возможной контейнеризации до 55%;
- **минеральные удобрения** с совокупным потенциалом от 16 до 34 тыс. ДФЭ в 2030 г. и уровнем возможной контейнеризации до 40%;
- **текстиль, текстильные изделия и обувь** с совокупным потенциалом от 15 до 24 тыс. ДФЭ в 2030 г. и уровнем возможной контейнеризации до 100%.

Рисунок 15. Товарная структура прогнозных контейнерных перевозок по МТК «Север – Юг» в 2030 г. (тыс. ДФЭ)



Источник: расчеты авторов.

Продовольственные грузы станут одним из наиболее распространенных видов грузов, которые в перспективе будут перевозиться как в южном, так и в северном направлениях МТК «Север – Юг» (см. приложение 9). Особенностью перевозок данной группы грузов является необходимость использования специализированного подвижного состава – изотермических вагонов и рефрижераторных контейнеров, поскольку значительная часть продовольственных грузов относится к скоропортящимся. **По базовому сценарию, на МТК «Север – Юг» к 2025 г. может быть привлечено до 20% всего грузопотока, при этом уровень контейнеризации составит от 20 до 50%. К 2030 г. объем привлекаемых грузов может вырасти до 25%, а уровень контейнеризации – до 25–55%.** Несмотря на то, что все три ветки МТК «Север – Юг» будут задействованы для транспортировки данной продукции и практически во всех корреспондирующих парах есть потенциал развития контейнерных грузоперевозок, наиболее четко этот потенциал прослеживается по западному направлению, в частности во взаимной торговле стран ЕАЭС с Азербайджаном и Турцией.

В рамках прогнозной оценки **объемов перевозок металлов** по МТК «Север – Юг» привлеклись во внимание процессы контейнеризации значительной части номенклатуры этих грузов (см. приложение 10). К числу стран, экспортирующих металлы и металлопродукцию с использованием инфраструктуры МТК «Север – Юг», отнесены Республика Казахстан и Россия. К странам-импортерам в южной зоне коридора отнесены Азербайджан, Туркменистан, Иран, Индия, Пакистан. При сопряжении МТК «Север – Юг» с коридором «ТРАСЕКА» существует возможность привлечения части грузопотока металлопродукции (главным образом в контейнерах) из Китая в Иран, а также из России в Турцию. **По базовому сценарию предполагается, что к 2025 г. может быть привлечено 20% грузопотока металлов, перевозимых в контейнерах между странами, тяготеющими к МТК «Север – Юг», к 2030 г. – до 40%.** Предполагается, что для реализации потенциала данной товарной категории все три ветки МТК «Север – Юг» будут задействованы приблизительно в равной степени.

К числу стран, экспортирующих **древесину** с использованием инфраструктуры МТК «Север – Юг», отнесены Россия, а также страны ЕС (Германия, Латвия, Литва, Польша, Финляндия) (см. приложение 11). К странам-импортерам в южной зоне коридора отнесены Азербайджан, Иран, Индия, Пакистан. Индия при этом будет оставаться основным импортером древесины и бумаги, производимых в государствах – членах ЕАЭС и Евросоюзе. При сопряжении МТК «Север – Юг» с коридором «ТРАСЕКА» существует возможность привлечения части грузопотока древесины и бумаги (главным образом в контейнерах) России в Турцию (по западному направлению коридора). **По базовому сценарию предполагается, что к 2025 г. может быть привлечено 20% грузопотока древесины, в том числе бумаги, перевозимой в контейнерах между странами, тяготеющими к МТК «Север – Юг», к 2030 г. – до 30%.** Транспортировка данной товарной категории будет сфокусирована преимущественно на Западном маршруте для поставок из России в Азербайджан и Индию. Центральный маршрут может быть также задействован для перевозки грузов из России в Иран и Индию. Восточный маршрут для данной продукции не будет иметь принципиального значения.

В отличие от других грузов, **машины и оборудование**, с учетом сложившихся и перспективных транспортно-экономических связей, могут перевозиться как в южном, так и в северном направлениях (см. приложение 12). Среди стран ЕАЭС основные производители и экспортеры машин и оборудования расположены в Республике Беларусь и Российской Федерации, среди стран ЕС – в Польше и Германии. В южной части МТК «Север – Юг» производителями и экспортерами машин и оборудования выступают Индия и Пакистан. При определенных обстоятельствах возможно привлечение на МТК «Север – Юг» части грузопотока машин

Таблица 4. Диапазон контейнерных перевозок по МТК «Север – Юг» в базовом и оптимистическом сценарии по основным товарным категориям в 2030 г. (тыс. ДФЭ)

	Восточное направление МТК «Север – Юг»	Мультимодальное (Транскаспийское) направление МТК «Север – Юг»	Западное направление МТК «Север – Юг»
Продовольствие (за исключением зерна, масла наливом)	11–28	14–26	44–110
Металлы (черные и цветные, изделия из металлов)	22–48	13–31	19–33
Древесина, изделия из дерева, бумага	1–2	9–18	21–48
Машины и оборудование	1–3	1–2	25–56
Минеральные удобрения	5–9	5–8	7–17
Текстиль, текстильные изделия и обувь	9–15	2–3	4–7

Источник: расчеты авторов.

и оборудования из Китая в Иран. По базовому сценарию на МТК «Север – Юг» к 2025 г. может быть привлечено до 25% всего грузопотока, при этом уровень контейнеризации составит до 50%. К 2030 г. объем привлекаемых грузов может вырасти до 35%, а уровень контейнеризации – до 55%. Весь потенциал контейнерных перевозок для данной категории товаров сконцентрирован преимущественно на Западном маршруте и на трех корреспондирующих парах: Россия – Иран, Россия – Азербайджан и Европа – Индия.

В число стран, экспортирующих минеральные удобрения с использованием инфраструктуры МТК «Север – Юг», входят Республика Беларусь, Россия, а также страны ЕС (Германия, Польша) (см. приложение 13). К странам-импортерам в южной зоне коридора отнесены Азербайджан, Иран, Индия, Пакистан. Индия при этом будет оставаться основным импортером удобрений, производимых в государствах – членах ЕАЭС и Евросоюзе. Ограниченные возможности экспорта минеральных удобрений в Иран и Пакистан связаны с наличием собственного производства в указанных странах. При сопряжении МТК «Север – Юг» с коридором «ТРАСЕКА» существует возможность привлечения части грузопотока минеральных удобрений (главным образом в контейнерах) из Китая в Иран (по Восточному маршруту коридора), а также из Беларуси и России в Турцию (по западному направлению коридора). Все три ветки МТК «Север – Юг» будут задействованы для транспортировки данной продукции.

Потенциал перевозки текстиля, текстильных изделий и обуви в контейнерах с использованием инфраструктуры МТК «Север – Юг» в большей степени сконцентрирован на Восточном маршруте и связан с корреспондирующими парами ЕАЭС – Туркменистан и Китай – Иран.

С учетом того, что главным преимуществом МТК «Север – Юг» перед другими маршрутами, в том числе перед морским маршрутом через Суэцкий канал, является значительное сокращение временных затрат на осуществление перевозок, данный маршрут представляет также интерес для транспортировки товаров с неэластичным спросом и дорогостоящих товаров. К этой группе товаров относятся, в частности, электронная техника (компьютеры, 3D-принтеры), продукция технологического машиностроения (индустриальные роботы), а также некоторые потребительские товары и товары повседневного спроса. Кроме того,

развитие глобального рынка электронной коммерции может придать дополнительный импульс для увеличения грузопотоков, так как данная отрасль ориентирована на осуществление быстрых доставок товаров покупателям.

Непригодные для контейнеризации товарные категории

Некоторые значимые товарные категории на данный момент не были включены в оценку потенциала контейнерных перевозок по МТК «Север – Юг». К этим категориям относятся следующие сырьевые продукты: **нефть и нефтепродукты, уголь, кокс, зерно.** Для перевозки некоторых из них существует ряд ограничений, которые не позволяют использовать МТК «Север – Юг».

В частности, **транспортировка нефти и нефтепродуктов (за исключением танк-контейнеров) невозможна ввиду необходимости смены ширины колеи** на туркмено-иранской и азербайджано-иранской границе и невозможности перестановки тележек под цистернами в силу требований по обеспечению безопасности перевозок (Safety). В отличие от зерна, не может быть использован метод «свопа» из-за разных сортов нефти, а также санкций, действующих в отношении Ирана.

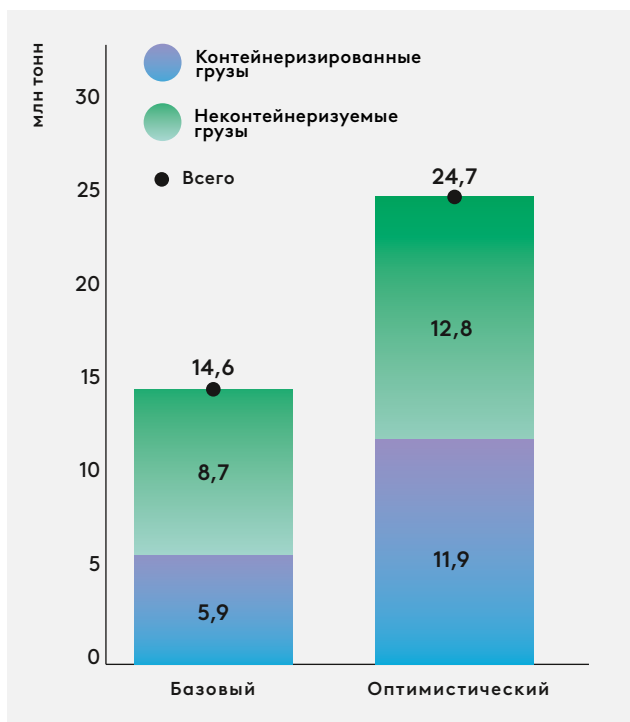
Перевозка угля и кокса, а также других «дешевых» грузов экономически невыгодна из-за многочисленных перегрузок (с одного вида транспорта на другой, а также в стыковых пунктах железных дорог, где сходятся участки с разной шириной колеи).

В этом списке отдельной товарной категорией является зерно. С позиции объемов перевозки, оцененных в миллионах тонн, зерно на данный момент считается основным перевозимым по МТК «Север – Юг» товаром. В перспективе развитие МТК может также благоприятно сказаться на перевозимых объемах зерна. Например, использование коридора откроет новые окна возможностей для экспорта казахстанского и российского зерна в страны Ближнего Востока, Западной Африки и Индийского океана (в том числе методом «свопа», когда казахстанское и российское зерно поставляется в Иран, а Иран реэкспортирует его дальше на юг (по факту, продает свое зерно и вывозит его через свои морские порты, расположенные в Персидском заливе).

Согласно оценке, поток зерновых грузов по МТК «Север – Юг» к 2025 г. может составить от 6,6 до 9,9 млн т и от 8,7 до 12,8 млн т к 2030 г. К 2030 г. объемы перевозки зерна в базовом и оптимистическом сценарии будут превосходить потенциал контейнерных железнодорожных перевозок, который был оценен в диапазоне от 5,9 до 11,9 млн т. В общей же сложности с учетом потенциала двух видов товарных категорий потенциал грузовых перевозок по МТК «Север – Юг», который включает в себя все маршруты, все виды транспортировки (железнодорожный, автомобильный и морской), составляет от 14,6 до 24,7 млн т в перспективе 2030 г. (см. рисунки 16, 17, 18).

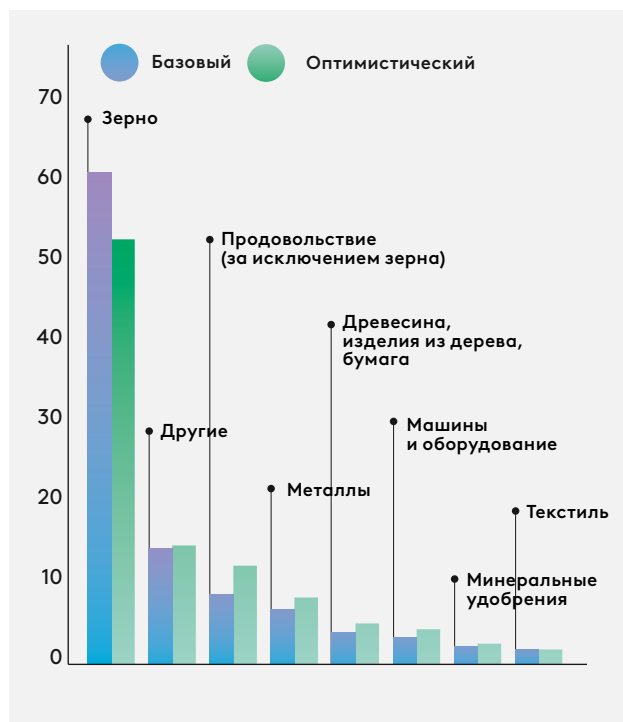
Прогноз возможных объемов транспортировки зерна по МТК «Север – Юг» базируется на данных фактических объемов сбора и экспорта зерновых (пшеница, ячмень, кукуруза), осуществляемых между странами, тяготеющими к коридору. Прогноз учитывает только перевозки насыпных грузов (на судах и в вагонах-хопперах), зерно и мука, перевозимые в контейнерах, учитываются по статье «продовольственные грузы» в соответствующем прогнозе контейнерных перевозок по МТК «Север – Юг».

Рисунок 16. Итоговая оценка потенциала грузоперевозок по маршрутам МТК «Север – Юг» (млн т)



Источник: расчеты авторов.

Рисунок 17. Товарная структура итогового потенциала грузоперевозок по маршрутам МТК «Север – Юг» (%)



Источник: расчеты авторов.

В число стран, экспортирующих зерно с использованием инфраструктуры МТК «Север – Юг», входят Республика Казахстан и Россия. К странам, импортирующим зерно в южной зоне коридора, отнесены Азербайджан, Туркменистан, Иран, Индия, Пакистан.

Основные возможности развития перевозок зерна складываются в прогнозном периоде в направлении с севера на юг (см. таблицу 5):

- по восточному направлению МТК — из Казахстана и, частично, России в Иран и Туркменистан;
- по западному направлению МТК — из России в Азербайджан и Иран;
- по мультимодальному (Транскаспийскому) маршруту – из Казахстана и России в Иран, Индию, Пакистан, Оман и другие страны.

В качестве дополнительных возможностей по привлечению зерновых грузопотоков на МТК «Север – Юг» рассмотрены возможности сопряжения с маршрутами коридора «ТРАСЕКА»:

- Казахстан/Россия – Афганистан («Лазуритовый коридор»);
- Россия – Турция (маршрут БТК: Баку – Тбилиси – Карс).

Основным фактором выбора Ирана и Турции в качестве основных получателей зерна по МТК «Север – Юг» является сложившаяся практика «свопа», когда поступающее из Рос-

Таблица 5. Прогноз грузопотоков зерна по МТК «Север – Юг» на период до 2025 и 2030 гг., млн т

Корреспонденции	2020 г.	Базовый сценарий		Оптимистический сценарий	
		2025 г.	2030 г.	2025 г.	2030 г.
Восточное направление МТК «Север – Юг»					
Казахстан – Иран	0,9	1,0	1,2	1,3	1,5
Казахстан – Туркменистан	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5
Казахстан – Афганистан	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3
Россия – Иран	0,0	0,2	0,4	0,5	0,7
Россия – Туркменистан	0,0	0,1	0,1	0,2	0,3
Россия – Афганистан	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2
Всего по восточному направлению	1,3	1,7	2,3	2,7	3,5
Мультимодальное (Транскаспийское) направление МТК «Север – Юг»					
Казахстан – Иран	0,6	0,8	1,0	1,0	1,2
Казахстан – Индия	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2
Казахстан – Пакистан	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3
Россия – Иран	1,4	1,5	1,7	1,8	2,0
Россия – Индия	0,0	0,1	0,2	0,2	0,3
Россия – Пакистан	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5
Прочие направления	0,5	0,6	0,7	0,8	1,0
Всего по центральному направлению	2,7	3,3	4,2	4,5	5,5
Западное направление МТК «Север – Юг»					
Россия – Иран	0,1	0,2	0,4	0,5	0,7
Россия – Азербайджан	0,6	0,8	1,0	1,0	1,3
Россия – Турция	0,0	0,5	0,7	1,0	1,5
Прочие направления	0,0	0,1	0,1	0,2	0,3
Всего по западному направлению	0,7	1,6	2,2	2,7	3,8
ИТОГО по МТК «Север – Юг»	4,7	6,6	8,7	9,9	12,8

Источник: расчеты авторов.

сии и Казахстана зерно впоследствии реэкспортируется Ираном и Турцией в третьи страны (то есть российское и казахстанское зерно потребляется на территории Ирана и Турции и/или перерабатывается в муку, а иранское и турецкое зерно из южных районов экспортируется из южных портов этих государств в третьи страны).

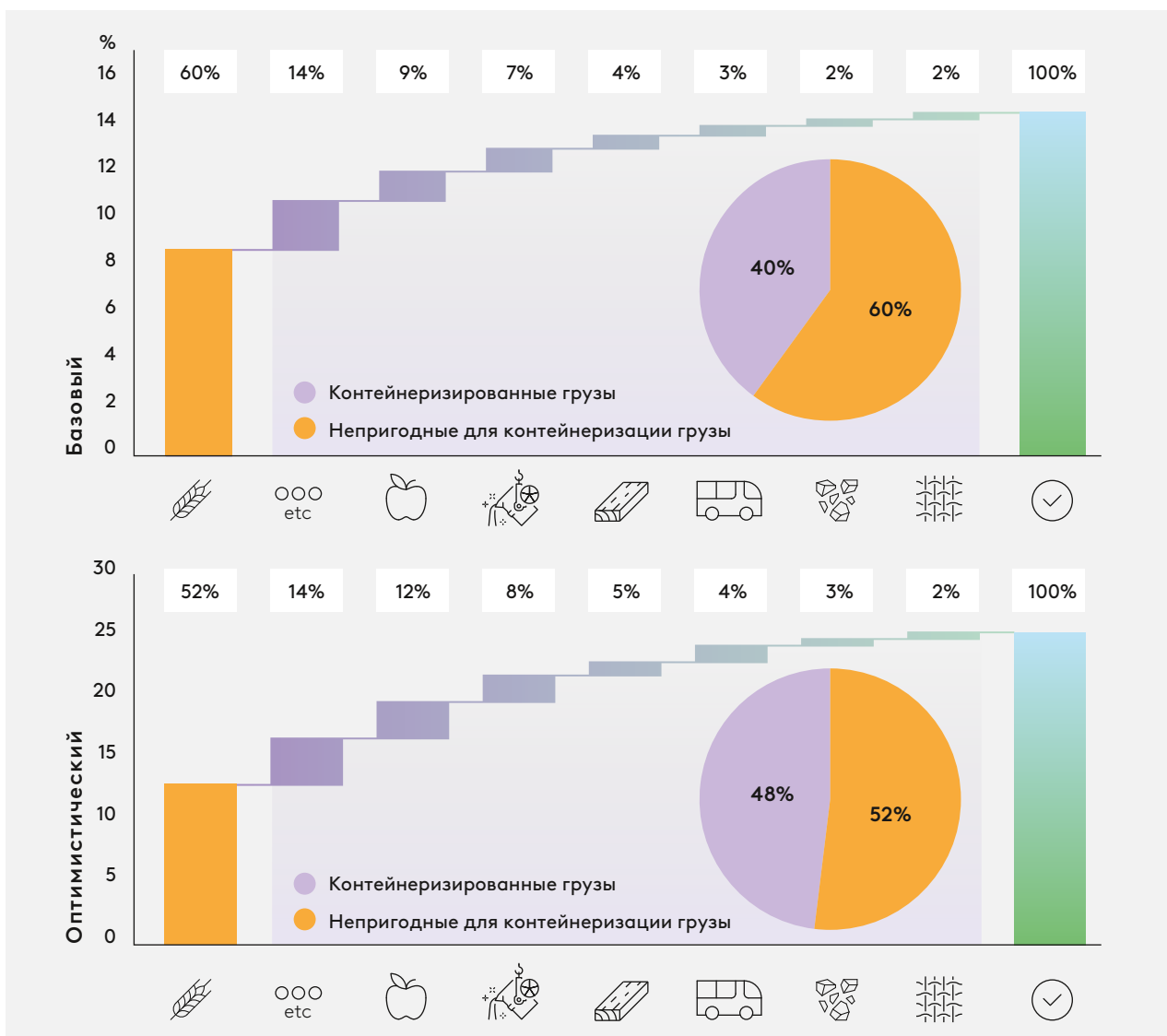
При прогнозировании потенциальных грузопотоков использовался сценарный подход (два сценария: базовый и оптимистический), горизонт прогноза – 2025 и 2030 гг. **По базовому сценарию предполагается умеренный рост производства зерна в связи с циклическими и иными колебаниями урожайности** в соответствии с национальными сельскохозяйственными прогнозами. Базовый сценарий предполагает также интенсивную смену технологий перевозок зерна с насыпной на контейнерную (в этом случае дополнительный контейнерный поток зерна учитывается в оптимистическом сценарии прогноза контейнерных перевозок по МТК «Север – Юг»). По оптимистическому сценарию **предполагается рост грузопотоков зерна на направлении с севера на юг с учетом стратегии наращивания экспорта зерновых в Республике Казахстан и Российской Федерации.**

Сценарий привлечения зернового грузопотока из России в Турцию предусматривает переключение части поставок (5–10% по базовому сценарию, 15–20% по оптимистическому сценарию) с традиционных маршрутов через порты Азово-Черноморского бассейна на МТК «Север – Юг» при условии благоприятной тарифной политики на железных дорогах и с учетом особенностей логистики доставки зерна в северо-восточные районы Турции.

Основным направлением перевозок зерна останется мультимодальный маршрут МТК «Север – Юг» с перевалкой в портах Каспийского бассейна. Основной Западный маршрут МТК «Север – Юг» будет специализироваться на контейнерных перевозках, однако в случае его сопряжения с железнодорожным маршрутом БТК (коридор «ТРАСЕКА») может быть существенно увеличен объем перевозок зерновых из России в Турцию.

Особенностью перевозок зерновых грузов является недозагрузка обратного направления, суда-зерновозы, а также вагоны-хопперы возвращаются обратно (с юга на север) порожними.

Рисунок 18. Товарная структура итогового потенциала грузоперевозок по маршрутам МТК «Север – Юг» в базовом и оптимистическом сценариях (%)



Источник: расчеты авторов.

2.6. Потенциал развития других видов международных транспортных перевозок на МТК «Север – Юг»

Автомобильные перевозки

Автомобильные перевозки грузов по МТК «Север – Юг» осуществляются на пространстве от Европы до Ирана. Их правовую основу составляют двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении, заключенные попарно странами – участницами коридора (см. врезку 2). Соглашения определяют все условия осуществления перевозок, требования к транспортным средствам, разрешительной системе и так далее.

Врезка 2. Двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении, заключенные между странами – участницами МТК «Север – Юг» (в скобках указана дата вступления в силу)

- ▶ Азербайджан – Беларусь (14.11.1994);
- ▶ Азербайджан – Россия (30.03.2001);
- ▶ Азербайджан – Латвия (01.02.2002);
- ▶ Азербайджан – Иран (02.07.2002);
- ▶ Беларусь – Иран (27.02.2000);
- ▶ Беларусь – Туркменистан (19.05.2010);
- ▶ Казахстан – Иран (12.10.2015);
- ▶ Казахстан – Пакистан (28.11.1995);
- ▶ Казахстан – Туркменистан (29.01.1999);
- ▶ Россия – Иран (07.08.1992);
- ▶ Россия – Туркменистан (19.01.1999);
- ▶ Туркменистан – Иран (24.10.1993);
- ▶ Туркменистан – Афганистан (05.07.2007);
- ▶ Туркменистан – Пакистан (14.05.1996).

Ключевой страной МТК «Север – Юг» для развития международных автоперевозок является Исламская Республика Иран. Из нее могут перевозиться грузы не только двусторонней торговли (в частности, ирано-казахстанской, ирано-российской, ирано-туркменской), но и грузы, прибывающие из третьих стран через иранские морские торговые порты Персидского залива. Две страны – Казахстан и Туркменистан – имеют действующие двусторонние соглашения также с Исламской Республикой Пакистан.

Однако до настоящего времени перевозки грузов из третьих стран через Иран в государства – члены ЕАЭС были незначительны, а в страны ЕС – полностью отсутствовали.

Автомобильные перевозки между Беларусью, Россией, Казахстаном, Туркменистаном с одной стороны и Ираном – с другой крайне неравномерны по направлениям. В частности, перевозки грузов на направлении север – юг (в Иран) на порядок превышают объемы перевозок на направлении юг – север (из Ирана).

Из России в Иран по МТК «Север – Юг» автомобилями ввозится порядка 120 тыс. т грузов (что в пересчете составляет примерно 7 тыс. ДФЭ). В обратном направлении – 10 тыс. т (0,6 тыс. ДФЭ).

На долю российских перевозчиков приходится примерно 70% рынка, иранских – 10%, перевозчиков третьих стран (в основном азербайджанских) – 20%.

В структуре грузов, перевозимых из России в Иран, преобладают машины и оборудование (порядка 70% от общего объема), металлы (порядка 15%), продукция химической промышленности (около 8%). В обратном направлении перевозятся преимущественно продовольственные товары, в меньшей степени текстиль и изделия из него.

Автомобильный транспорт играет важнейшую роль для малого и среднего бизнеса, заинтересованного в отправке грузов малыми объемами. Кроме того, автомобильный транспорт играет важную фидерную роль при подвозе грузов к каспийским морским портам на мультимодальном Транскаспийском маршруте коридора. Незаменима роль автомобильного транспорта и в мультимодальных железнодорожно-автомобильных перевозках.

Потенциал развития международных автомобильных перевозок по МТК «Север – Юг» зависит от пропускной способности пограничных переходов, стоимости и продолжительности контрольных процедур на границах, стоимости автомобильного топлива, требований, предъявляемых к транспортным средствам (их экологическому классу), и других факторов.

В целом автомобильный транспорт способен принять на себя **до 600–700 тыс. т грузов к 2025 г. и 800–900 тыс. т к 2030 г. по всем направлениям МТК «Север – Юг»** (в соотношении 3:1 в пользу Западного маршрута), что в пересчете эквивалентно 30–40 тыс. ДФЭ и 45–50 тыс. ДФЭ соответственно.

Существенным ограничением, которое может сдерживать международные автомобильные перевозки, могут стать требования по выбросам парниковых газов и экологическим классам транспортных средств.

Внутренний водный транспорт

Потенциал развития международных перевозок грузов по МТК «Север – Юг» имеет внутренний водный транспорт, в частности Единая глубоководная система России, соединяющая Каспийское море по реке Волге с Азово-Черноморским, Балтийским и Северным морскими бассейнами.

Традиционными грузами, перевозимыми по Волге в международном сообщении, являются стройматериалы, зерно, лесные грузы, однако в перспективе необходимо рассматривать привлечение внутреннего водного транспорта для перевозки контейнерных грузов, следующих из Европейской части России и портов Балтийского бассейна в направлении портов Ирана, Казахстана, Туркменистана и Азербайджана на Каспийском море. При этом бесперегрузочное водное сообщение возможно с использованием судов смешанного плавания («река-море»).

Ключевым преимуществом водного транспорта является **низкая себестоимость перевозки и относительно небольшой углеродный след** (по этому показателю внутренний водный транспорт уступает только железным дорогам).

В то же время использование внутреннего водного транспорта сдерживается:

- наличием навигационного периода (более длинного вверх по течению Волги);
- заносимостью Волго-Каспийского судоходного канала, что требует постоянного проведения дноуглубительных работ и снижает пропускную способность канала;
- наличием узких мест на гидроузлах;
- недостаточным дедевейтом современного флота, который мог бы использоваться для контейнерных перевозок.

Возможности внутреннего водного транспорта для перевозок грузов из иранских и/или российских портов на Каспии оцениваются в 5–10 тыс. ДФЭ к 2025 г. и 10–20 тыс. ДФЭ к 2030 г.

3. «Бесшовность» и экологическая повестка МТК «Север – Юг»

3.1. Торговые эффекты развития транспортной инфраструктуры

Качество транспортной инфраструктуры является одним из ключевых факторов развития торговли. В данном разделе приведены результаты оценки влияния качества различных видов транспортной инфраструктуры на торговые потоки стран, тяготеющих к маршрутам МТК «Север – Юг», с использованием гравитационной модели. Подробная информация о модели представлена в [приложении 14](#).

Между качеством транспортной инфраструктуры и торговлей существует положительная взаимосвязь, о чем свидетельствует восходящий тренд на [рисунке 19](#). При этом Азербайджан и Султанат Оман занимают лидирующие позиции как по качеству транспортной инфраструктуры, так и по объемам торговли в % от ВВП (валового внутреннего продукта) среди стран – участниц Соглашения МТК «Север – Юг».

В эконометрической модели были использованы четыре контрольных переменных (см. [приложение 15](#)): ВВП экспортеров, ВВП импортеров, расстояние между столицами государств и наличие общего языка. Коэффициенты переменных, ВВП экспортеров и импортеров, указывающих на размер рынка, являются положительными и статистически значимыми. Это подразумевает, что торговые потоки между странами с большими объемами рынка являются более интенсивными. При этом большое расстояние между странами оказывает негативное влияние на взаимную торговлю из-за увеличения транзакционных издержек, что также подтверждает обзор экономической литературы. Между тем наличие общего языка имеет положительный и статистически значимый эффект на взаимную торговлю, так как существенно снижает информационные издержки.

Качественные показатели по всем видам транспортной инфраструктуры – железнодорожной, автомобильной, воздушной и водной – были взяты из Отчетов о глобальном индексе конкурентоспособности Всемирного экономического форума (ВЭФ) (WEF, 2018). Данная организация ежегодно опрашивает предпринимателей из более 140 стран мира, которые в том числе оценивают качество транспортной инфраструктуры по шкале от 1 до 7, где 1 балл указывает,

что состояние транспортной инфраструктуры в стране является одним из худших в мире, в то время как 7 баллов присваивают странам с наиболее развитой инфраструктурой.

Показатели описательной статистики качества транспортной инфраструктуры указывают, что в 2017 г. предприниматели стран – участниц Соглашения МТК «Север – Юг»¹⁷ были наиболее удовлетворены качеством воздушной инфраструктуры. Среднее значение данного показателя составляет 4,56 из 7 баллов. По сравнению с автомобильной (4,31)¹⁸ и железнодорожной (4,01) инфраструктурой респонденты менее довольны качеством портовой инфраструктуры (3,72). При этом степень удовлетворенности предпринимателей из стран Европейского союза выше по всем видам транспортной инфраструктуры. **Существенное отставание наблюдается по портовой инфраструктуре (на 1,12 балла), воздушной инфраструктуре (на 0,58 балла) и автомобильной инфраструктуре (на 0,46 балла).** В то же время по железнодорожной инфраструктуре показатель ниже лишь на 0,27 балла.

Вместе с тем **степень удовлетворенности транспортной инфраструктурой в государствах – членах ЕАЭС значительно ниже.** Если качество железнодорожной и автомобильной инфраструктуры было оценено на уровне 3,49 и 3,44 балла соответственно, то средний показатель качества портовой инфраструктуры составляет лишь 2,8 балла. Эти данные показывают, что нужно объединить усилия для повышения эффективности транспортной инфраструктуры в регионе.

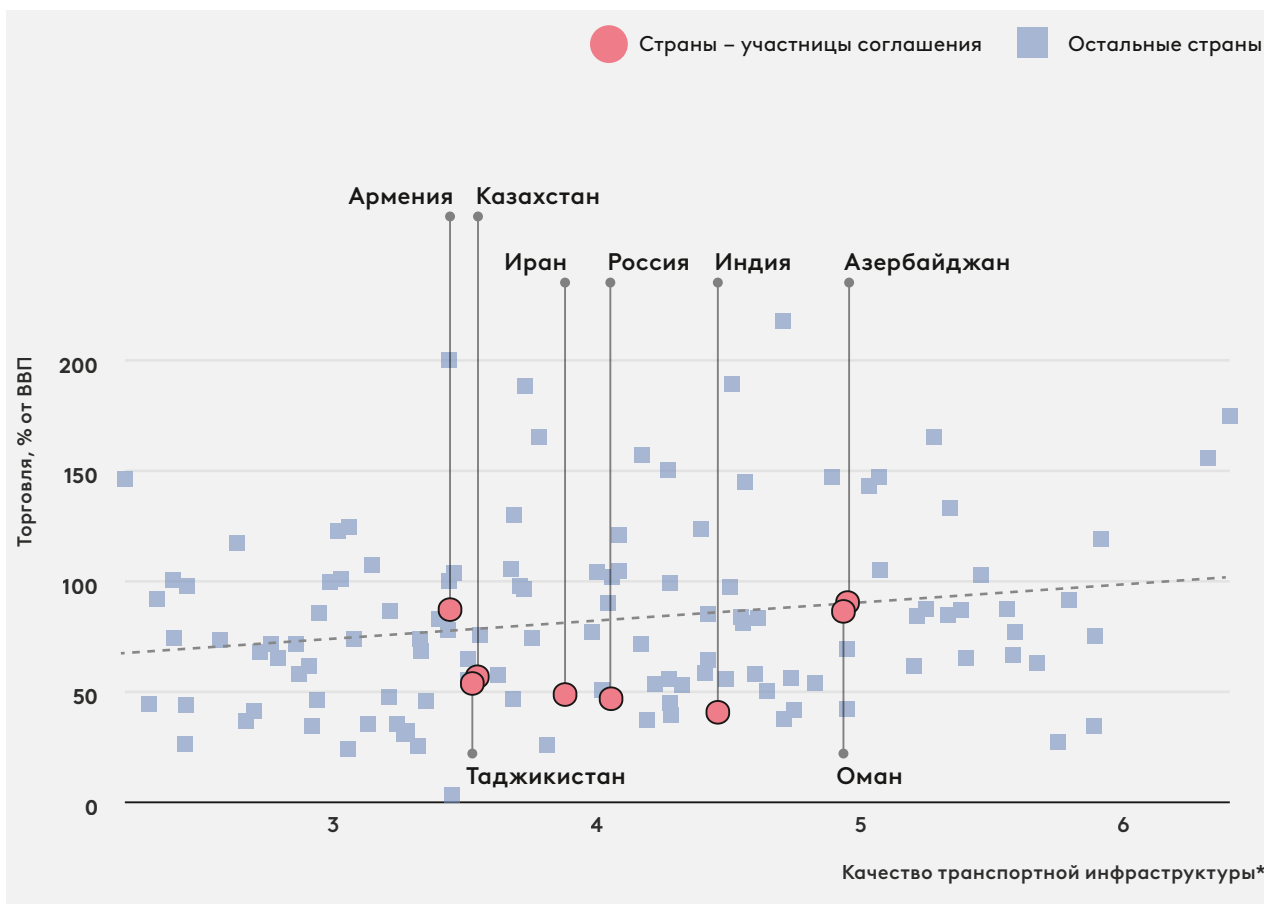
Результаты гравитационной модели продемонстрировали положительную и статистически значимую взаимосвязь между качественными показателями транспортной инфраструктуры и торговлей. Так, например, при повышении качества портовой инфраструктуры на 0,1 балла при условии, что все остальные факторы остались неизменными, ожидается, что объем торговли для стран-экспортеров в среднем увеличится на 5%. При этом **улучшение качества железнодорожной инфраструктуры имеет наибольший эффект на увеличение объемов торговли** для стран, тяготеющих к международному коридору «Север – Юг», по сравнению с другими видами транспорта (см. рисунок 20). При улучшении качества железнодорожной инфраструктуры на 0,1 балла ожидается, что внешняя торговля в среднем увеличится на 5,8%¹⁹ при прочих равных условиях.

Основными направлениями улучшения качества транспортной инфраструктуры являются строительство и модернизация инфраструктурных объектов, а также приобретение современных подвижных транспортных средств. Износ основных производственных фондов наблюдается по всем видам транспортной инфраструктуры в странах – участницах Соглашения МТК «Север – Юг». Например, в 2019 г. степень износа основных фондов по грузовым перевозкам железнодорожного транспорта в Российской Федерации составила 38,7%, по автомобильному грузовому транспорту – 48,5% и морскому грузовому транспорту – 36,6% (Росстат, 2020). При этом эксплуатация многих технических транспортных средств превышает их нормативный срок службы. Плохое техническое состояние транспортной инфраструктуры и ее несоответствие техническим стандартам приводит к снижению качества и пропускной способности транспортной системы, повышению эксплуатационных расходов, росту аварийности на транспортных маршрутах.

¹⁷ За исключением Республики Беларусь и Сирийской Арабской Республики, которые не участвуют в рейтинге ГИК ВЭФ.

¹⁸ Данные по автомобильной инфраструктуре представлены за 2019 г.

¹⁹ $((e^{0.456}-1) \cdot 100\%) / 10 = 5,8\%$

Рисунок 19. Взаимосвязь между объемом торговли и качеством транспортной инфраструктуры

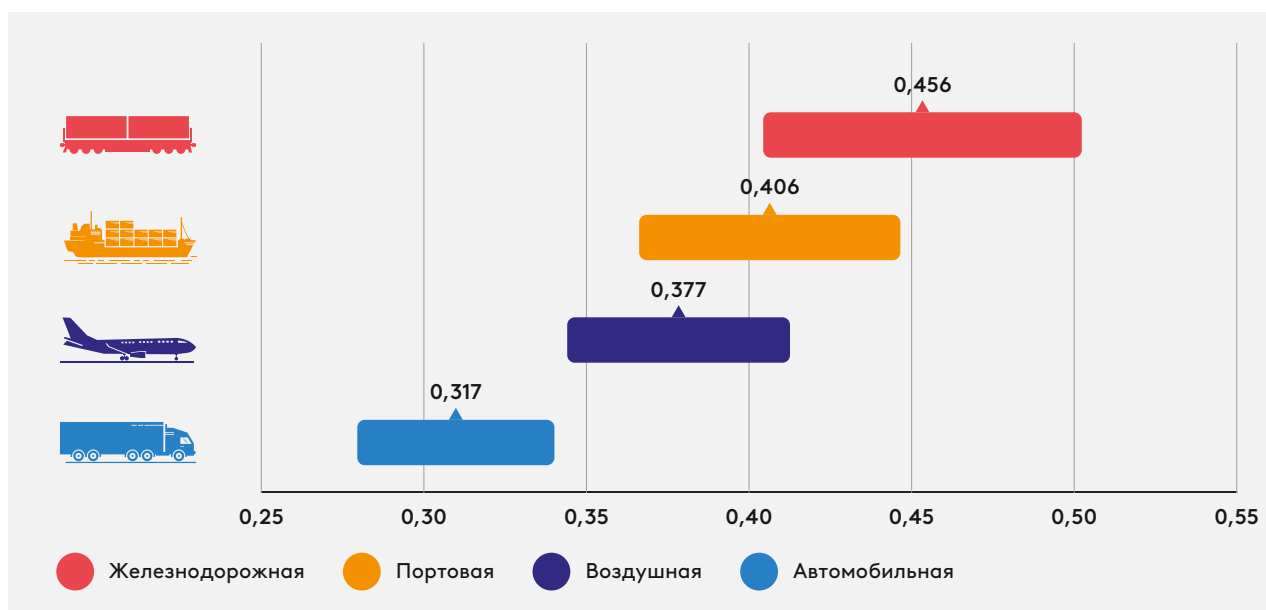
Примечание: * среднее значение по всем видам транспорта.

Источник: Всемирный банк, Всемирный экономический форум, расчеты авторов.

В рамках МТК «Север – Юг» **развитие Западного и Восточного маршрутов, преимущественно использующих железнодорожный вид транспорта, должно стать приоритетным направлением**, поскольку повышение качества железнодорожной инфраструктуры имеет наибольший эффект на развитие торговли. В исследовании ЭСКАТО (ESCAP, 2019) были сделаны аналогичные выводы, что железнодорожный транспорт обладает наибольшим шансом на успех для перевозки грузов между Ираном и Российской Федерацией, а также за их пределами. В то время как мультимодальный коридор, проходящий через Каспийское море, оценен как менее жизнеспособный ввиду таких факторов, как низкий объем грузопотоков, перебои в предоставлении портовых услуг, необходимость дополнительной перевалки грузов, увеличение времени транзита и затрат. Тем не менее, согласно [рисунку 20](#), для вышеуказанных стран морской транспорт имеет значительный потенциал для развития внешней торговли и идет сразу после железнодорожного транспорта.

Помимо качественных показателей, в работе также используются количественные показатели транспортной инфраструктуры – временные и денежные затраты на соблюдение требований при прохождении пограничного и таможенного контроля. На [рисунках 21–22](#) представлена медиана этих показателей по странам, являющимся сторонами Соглашения МТК «Север – Юг», а также по странам – участницам ЕАЭС и Европейского союза.

Рисунок 20. Коэффициенты гравитационной модели по видам транспортной инфраструктуры



Источник: расчеты авторов.

Так, в странах, являющихся сторонами Соглашения МТК «Север – Юг», **медиана денежных затрат на получение, подготовку и сдачу документов в ходе прохождения пограничного и таможенного контроля составляет порядка 296,15 долл. при среднем значении 376,12 долл.** Данный показатель по странам – участницам ЕАЭС значительно ниже ввиду упрощения ряда процедур прохождения пограничного и таможенного контроля. Вместе с тем, для предпринимателей из Европейского союза предусмотрено меньше финансовых затрат при экспорте товаров и услуг. Следует отметить, что, по данным Doing Business, в 19 европейских странах аналогичные затраты отсутствуют.

Временные затраты, связанные с прохождением пограничного и таможенного контроля, выше в странах – участницах Соглашения МТК «Север – Юг». Медиана данного показателя составляет 39,8 часа при среднем значении 51,33 часа. В то время как для стран ЕС значение медианы составляет 0 часов, так как в 14 странах ЕС полностью отсутствуют какие-либо временные ограничения для экспорта товаров.

Результаты гравитационной модели также свидетельствуют о негативном и статистически значимом влиянии временных и денежных затрат на международную торговлю. Так, увеличение затрат на экспорт на 100 долл. приводит к снижению торговых потоков в странах, тяготеющих к маршрутам МТК «Север – Юг», в среднем на 2% при прочих равных условиях. Таким образом, при снижении денежных затрат в странах – участницах Соглашения МТК «Север – Юг» до среднего показателя по ЕС (79,65 долл.) внешняя торговля в этих странах может быть увеличена на 5,9% от уровня 2019 г., или на 59,08 млрд долл.²⁰.

Увеличение времени таможенного оформления и прохождения пограничного и таможенного контроля на один час уменьшает объем внешней торговли в среднем на 1,2% при прочих равных условиях. При достижении среднего показателя по ЕС (7,48 часа) объемы

²⁰ Не учтены данные по Сирии и Таджикистану ввиду их отсутствия в базе UN COMTRADE.

Рисунок 21. Издержки экспорта в рамках пограничного и таможенного контроля по группам стран, в долл., 2019 г.

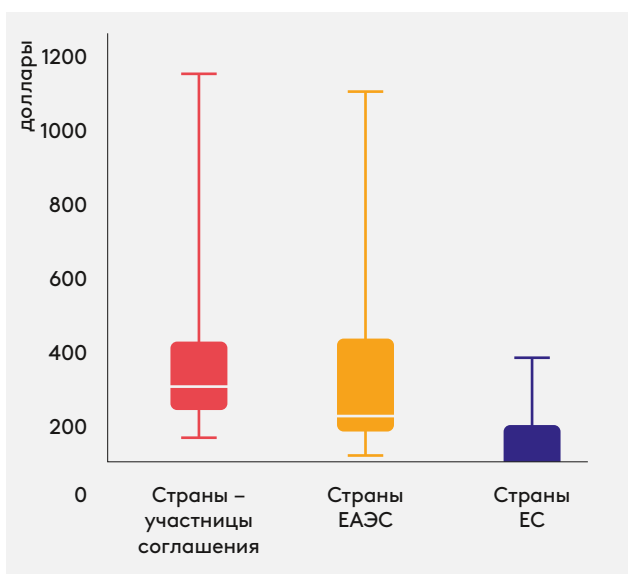
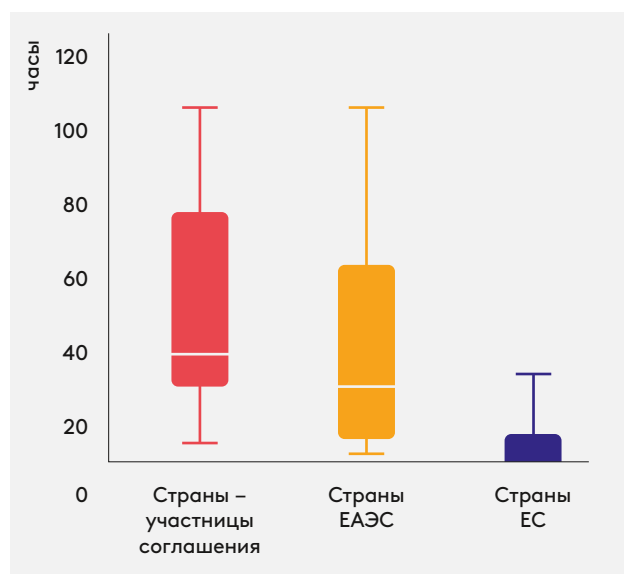


Рисунок 22. Издержки экспорта в рамках пограничного и таможенного контроля по группам стран, в часах, 2019 г.



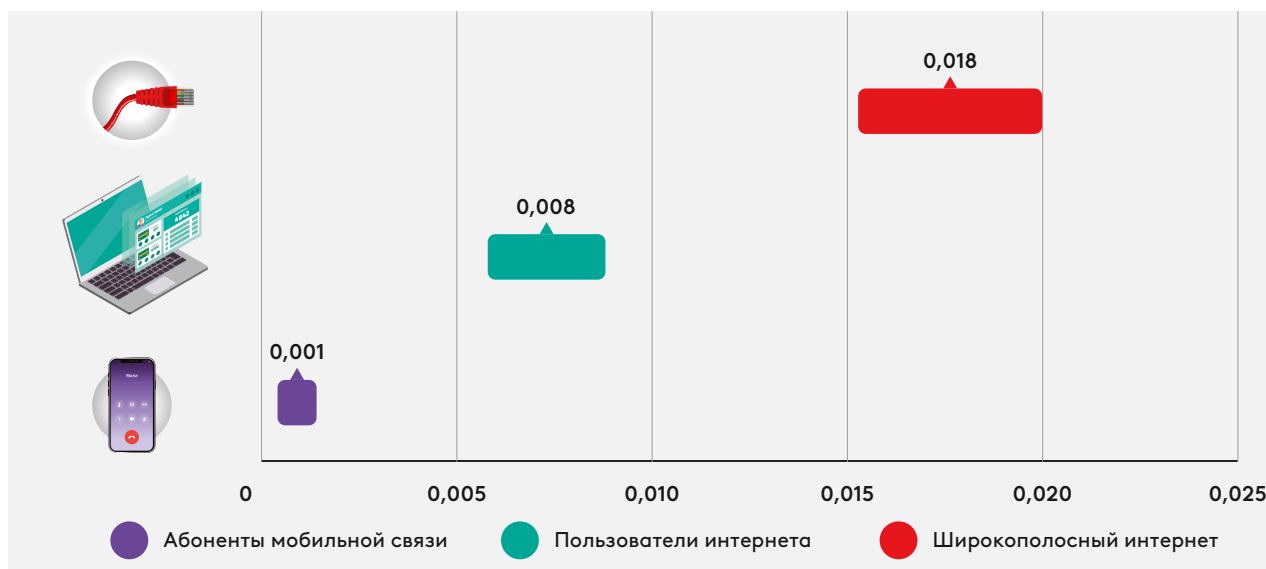
Источник: Всемирный банк по отчетам Doing Business.

внешней торговли в анализируемых странах могут увеличиться на 52,6% от уровня 2019 г., или на 526 млрд долл. Важно отметить, что полученные данные соответствуют результатам исследования АБР по странам Азии, где при снижении временных затрат на 10% ожидается увеличение торговли на 5% (Ismail and Mahyideen, 2015). Таким образом, страны – участницы Соглашения МТК «Север – Юг» обладают огромным потенциалом для увеличения объемов внешней торговли при условии гармонизации норм в области международных перевозок и процедур пересечения границ.

3.2. Цифровизация МТК «Север – Юг»

Одним из способов сокращения временных и денежных затрат при использовании маршрутов МТК «Север – Юг» является цифровизация транспортного коридора. В этой связи влияние цифровой инфраструктуры на внешнюю торговлю было также оценено с помощью гравитационной модели (см. приложение 16). В качестве прокси цифровой инфраструктуры были использованы три основных индикатора: количество подписчиков на фиксированную широкополосную связь в расчете на 100 жителей, число абонентов мобильной сотовой связи в расчете на 100 жителей и доля населения, использующего интернет, в процентном соотношении.

Согласно результатам эконометрической модели, проиллюстрированным в приложении, все переменные ИКТ инфраструктуры статистически значимы и имеют положительный эффект на увеличение двухсторонних торговых потоков. Так, например, при росте количества подписчиков широкополосного интернета на одного человека в расчете на 100 жителей ожидается, что объем торговли увеличится в среднем на 1,8% при прочих равных условиях (см. рисунок 23). Данные результаты сопоставимы с выводами Fink et al. (2005) и Ismail and Mahyideen (2015), которые указывают на положительное влияние ИКТ инфраструктуры на международную торговлю.

Рисунок 23. Коэффициенты показателей цифровизации в рамках гравитационной модели

Источник: расчеты авторов.

Цифровизация транспортных и логистических процессов на маршрутах МТК «Север – Юг» подразумевает реализацию проектов с использованием следующих цифровых технологий:

цифровые двойники и цифровое моделирование, искусственный интеллект, «большие данные», распределенные реестры (блокчейн), облачные технологии, цифровые платформы, автоматическая идентификация и отслеживание грузов и др. В среднесрочной перспективе ожидается переход на использование передовых цифровых технологий, в частности системы железнодорожной связи, основанной на стандарте 5G (Future Railway Mobile Communication System, FRMCS), которая позволит снизить временные интервалы между грузовыми поездами (а следовательно, увеличить пропускную способность линий) и повысить безопасность движения, что в совокупности приведет к снижению себестоимости железнодорожных перевозок. Вместе с тем планируется внедрение систем автономного вождения и беспилотного транспорта.

Следует отметить, что **страны – участницы МТК «Север – Юг» заявляют о своих приоритетах по расширению использования цифровых технологий в первую очередь на маршрутах важнейших транспортных коридоров.** В настоящее время перевозки грузов по МТК «Север – Юг» документально сопровождаются полностью в бумажном виде во всех странах-участницах. В то же время созданы предпосылки для внедрения цифровых технологий на железнодорожном и автомобильном транспорте. Например, азербайджанские и иранские таможенные пункты начали работу над внедрением проекта электронной системы Международной дорожной перевозки (МДП), так называемой e-TIR.

Наличие электронной книжки МДП (e-TIR) является гарантией, что перевозка груза осуществляется с соблюдением всех требований к таможенному транзиту автомобильным транспортом. Пилотную перевозку из Исламской Республики Иран в Азербайджан с использованием e-TIR выполнили 18 июня 2019 г. Однако распространение опыта пилотного проекта на последующие перевозки между двумя странами стало затруднительным, так как в случае двухсторонних перевозок процедуры транзита в Иране более сложные ([Европейская экономическая комиссия, 2020](#)). При этом Государственный таможенный комитет Азербайджанской

Республика рассматривает различные маршруты для пилотного применения процедуры e-TIR и по другим международным транспортным коридорам, проходящим через Азербайджан.

Международная электронная система e-TIR, правовая база которой вступила в силу в мае 2021 г., обладает рядом существенных преимуществ. Во-первых, сама система МДП позволяет снизить временные и денежные затраты при пересечении границ за счет упрощения таможенных процедур. Во-вторых, поскольку система МДП подразумевает, что в стране отправления будут реализованы все таможенные меры, являющиеся легитимными в странах транзита и в стране назначения, то проведение дополнительных физических проверок на границах не требуется за исключением визуальной проверки целостности пломб (IRU, 2021). Это способствует снижению цены товара для конечных потребителей и увеличению скорости доставки. В-третьих, цифровизация системы МДП позволит снизить до минимума число документов, используемых при транзитных грузоперевозках, и ускорить оценку и анализ рисков за счет электронного обмена информацией между национальными таможенными органами. Таким образом, применение системы e-TIR способствует сокращению сроков перевозки и транспортных расходов на 80% и 38% соответственно (IRU, 2021).

В этой связи **применение интеллектуальных транспортных систем и цифровизация международных мультимодальных перевозок и логистики открывают новые возможности для упрощения процедур** пересечения границ и сокращения сроков доставки грузов вдоль МТК «Север – Юг». Среди перспективных направлений использования цифровых инструментов – **внедрение электронной железнодорожной накладной e-CIM/CMGS и электронного обмена данными при осуществлении международных железнодорожных перевозок грузов**, а также электронной накладной e-CMR для международных автомобильных перевозок грузов. При этом создание облачной экосистемы совместной логистики с помощью интегрирования электронных накладных позволит повысить точность данных, уменьшить объемы административной работы ввиду меньшей необходимости ввода и сопоставления информации. Так, например, в Евросоюзе реализуется проект AEOLIX, который позволит странам обмениваться логистической информацией и управлять информационными потоками в режиме реального времени (ЕЭК, 2020). Цифровой формат транспортных накладных может использоваться наряду с другими услугами, такими как таможенное декларирование, управление автопарком.

Кроме того, для снижения временных и денежных издержек при экспорте товаров особый интерес вызывает опыт Японии по использованию **автоматизированной системы NACCS** (ЕЭК, 2020). Данная цифровая платформа объединяет таможенные пункты, таможенных брокеров, экспортеров и другие заинтересованные органы, что значительно увеличивает скорость обмена данными при оформлении грузов и тем самым сокращает денежные затраты.

Вместе с тем **для успешного функционирования маршрутов МТК «Север – Юг» необходимо обеспечить максимальную прозрачность процесса перевозки путем внедрения системы управления и мониторинга.** Поэтому большое значение приобретает внедрение информационных систем позиционирования контейнеров с применением электронных навигационных пломб и использованием глобальных спутниковых навигационных систем (ГЛОНАСС, GPS и Beidou). Помимо отслеживания передвижения контейнеров и транспортных средств, данные системы могут обеспечить высокий уровень надежности и непрерывности цепочек поставок. В то же время собранные данные, в том числе по проходимости маршрутов, с помощью этих систем могут быть использованы при анализе и планировании оптимального пути следования транспорта и расходов топлива.

3.3. Экологическая повестка МТК «Север – Юг»

Международная климатическая повестка и движение к безуглеродному транспорту являются важными факторами, оказывающими влияние на сложившийся конкурентный ландшафт в сфере международных грузовых перевозок в пользу железнодорожного транспорта.

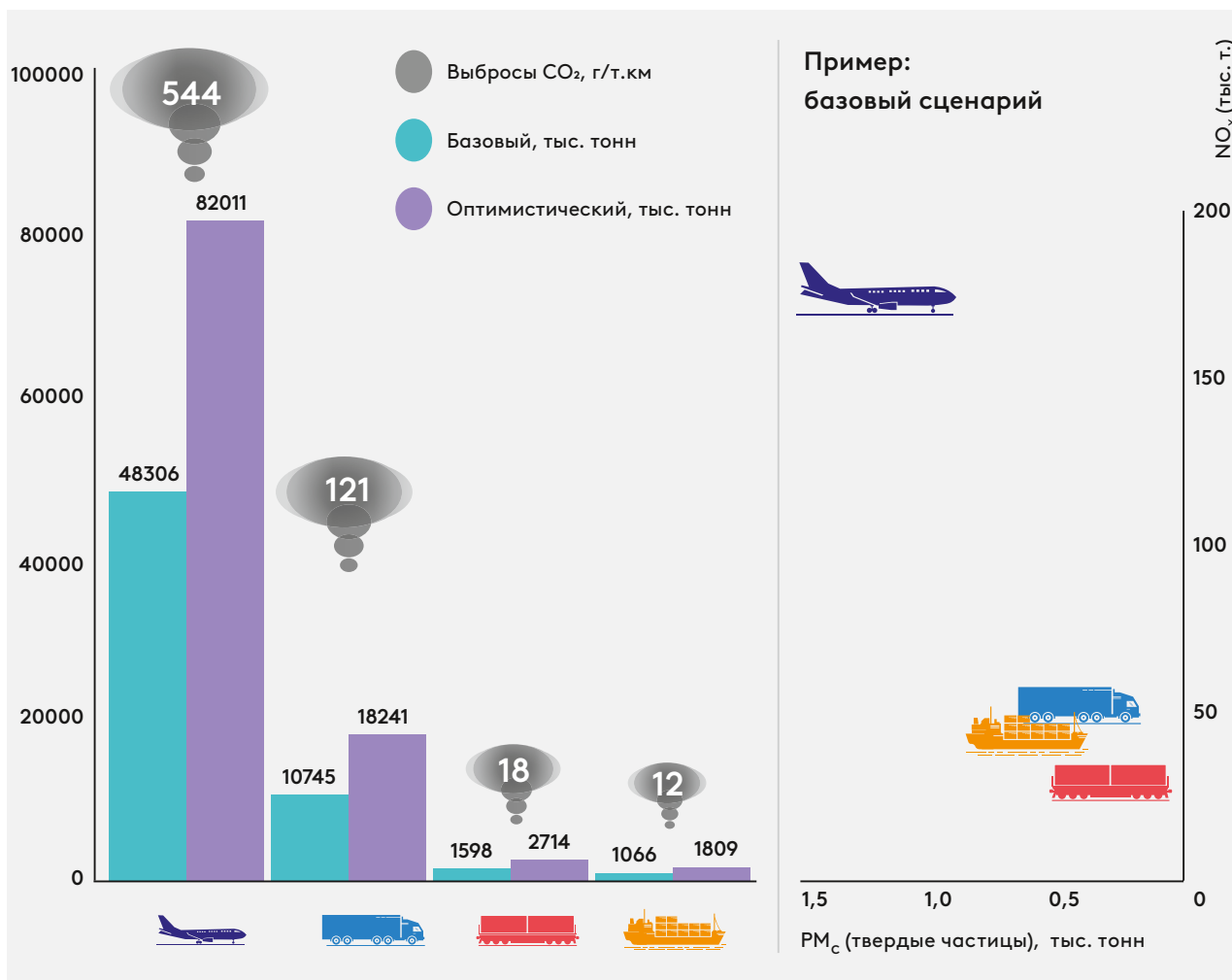
Преимущество железнодорожного транспорта заключается в том, что он наиболее экологически чистый (см. таблицу 6). Так, объемы прямых и косвенных выбросов парниковых газов железнодорожным транспортом составляют в среднем 18 г/т.км, что незначительно выше уровня выбросов морского транспорта, используемого для дальних морских перевозок (12 г/т.км). Железнодорожный транспорт в два раза экологичнее речного, в семь раз – автодорожного и в 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 несомненным лидером по экологичности.

Возможные объемы выбросов парниковых газов, твердых частиц и оксидов азота железнодорожным транспортом при перевозке потенциального объема грузов, выявленного для МТК «Север – Юг» (от 14,6 млн т в базовом до 24,7 млн т в оптимистическом сценарии), могут составить от 1598 тыс. т до 2714 тыс. т CO₂ в зависимости от сценария. Если рассчитать аналогичные объемы возможных выбросов при перевозке того же объема грузов на то же самое расстояние для других видов транспорта то железнодорожный транспорт имеет значительное экологическое преимущество относительно воздушного и автодорожного транспорта и вполне сравним с морскими глубоководными перевозками (см. рисунок 24).

При проведении условных расчетов за основу взят выявленный потенциальный совокупный объем грузов МТК «Север – Юг» в двух сценариях, выбрана максимальная протяженность маршрута в 6100 км (Восточный маршрут), использовались репрезентативные коэффициенты выбросов для каждого вида транспорта. Средневзвешенный коэффициент выбросов железнодорожного транспорта на 73% состоит из показателя, отражающего выбросы железнодорожного транспорта, использующего электричество, и на 27% – применяющего дизельную тягу. Такое соотношение в целом может соответствовать состоянию энергобаланса на железных дорогах МТК «Север – Юг», которые в большей степени пролегают по территории России и, соответственно, электрифицированы.

По оценкам Международного энергетического агентства и Международного союза железных дорог, Россия занимает первое место по энергоэффективности грузовых железнодорожных перевозок, а в секторе пассажирских перевозок входит в пятерку лидеров. Согласно экологической стратегии ОАО «РЖД» до 2030 г., разработанной с учетом целей устойчивого развития ООН, в долгосрочной перспективе холдинг планирует достичь нулевого углеродного баланса. ОАО «РЖД» планирует повышать энергоэффективность деятельности за счет поездов на водородных двигателях и магистральных локомотивов с силовой установкой на базе электрохимических водородных топливных элементов совместно с литий-ионными аккумуляторными батареями. До 2024 г. планируется электрификация участков общей протяженностью свыше 1400 км.

Рисунок 24. Возможные выбросы парниковых газов, твердых частиц и монооксидов азота по видам транспорта на примере МТК «Север – Юг» (тыс. т)



Источник: расчеты авторов.

В южной же части МТК «Север – Юг», в частности в Иране, на данный момент реализуются проекты по электрификации, причем на первоочередных пассажирских и грузовых коридорах. Относительно железнодорожного транспорта, работающего на дизельной тяге, важно отметить, что в любом случае его выбросы CO₂ в десять раз меньше по сравнению с автомобильным транспортом.

Учитывая реализацию многосторонней, региональной и национальной транспортной политики, направленной на борьбу с изменениями климата, в том числе путем внедрения компенсационных механизмов, таких как торговля квотами на эмиссию и дополнительные экологические сборы, а также возможный переход на трансграничное углеродное регулирование в сфере транспортных услуг, в средне- и долгосрочной перспективе данные тенденции способствуют переориентации грузопотоков на железнодорожный транспорт и обслуживаемые им участки МТК. **Перевозки грузов на электрифицированных линиях с использованием «зеленого» электричества, полученного из ВИЭ, являются полностью углеродно-нейтральными.** Ожидается, что в мировом транспортном секторе, в силу стоящих задач по обеспечению углеродной нейтральности (к 2050 г. – в ЕС и Японии, к 2060 г. – в Китае и США), будут внедряться механизмы

Таблица 6. Репрезентативные коэффициенты выбросов парниковых газов для каждого вида транспорта (контейнерные перевозки)

Вид транспорта	Транспортное средство	CO ₂ (г/т.км) (WTW*)	PM ₁₀ *** (г/т.км) (TTW**)	NO _x **** (г/т.км) (TTW**)
Автодорожный	тягач-полуприцеп в 2 ДФЭ	121	0,003	0,3
Железнодорожный	средневзвешенное значение (электричество – 73%; дизель – 27%)	18	0,0018	0,08
Речной	среднее значение	42	0,016	0,445
	судно в 96 ДФЭ	52	0,019	0,55
	судно в 208 ДФЭ	32	0,013	0,34
Морской	среднее значение	22	0,009	0,4
	судно в 1000–1999 ДФЭ (Short Sea)	32	0,013	0,57
	судно в 8000–11 999 ДФЭ (Deep Sea)	12	0,005	0,23
Воздушный	грузовое судно для дальних дистанций	544	0,015	1,98

Примечание: * WTW (Well to Wheel) – прямые и косвенные выбросы от сжигания ископаемого топлива и сопутствующей деятельности, связанной с транспортировкой грузов. Расчеты включают в себя все виды парниковых газов: CO₂ (углекислый газ), CH₄ (метан) и N₂O (оксид азота) выражены в эквиваленте CO₂.

** TTW (Tank to Wheel) – прямые выбросы от сжигания ископаемого топлива транспортным средством.

*** PM₁₀ – выбросы PM₁₀ (твердые частицы диаметром <10 микрон, представляющие опасность для здоровья при вдыхании) при сгорании топлива.

**** NO_x – общий термин для оксидов азота (NO, NO₂ и NO₃), выбросы которых приводят к образованию смога, подкислению окружающей среды и повреждению органов дыхания.

Источник: Klein et al., 2021.

платы за выбросы парниковых газов (торговля квотами на выбросы). В настоящее время одна из таких систем (CORSIA) уже разработана ИКАО для авиакомпаний²¹.

Проникновение экологической повестки, прежде всего в части углеродного регулирования, и введение аналогичных CORSIA механизмов на других видах транспорта меняет сложившийся конкурентный ландшафт в сфере международных грузовых перевозок в пользу железнодорожного транспорта (ERA, 2020a) и приведет к перераспределению грузопотоков на железные дороги с альтернативных путей сообщения. Минимальный углеродный след при железнодорожных перевозках является одним из долгосрочных факторов конкурентоспособности Восточного и Западного маршрутов МТК «Север – Юг», не уступающих по экологичности морским глубоководным перевозкам и значительно выигрывающих относительно всех других маршрутов, в частности мультимодальных автомобильно-морских маршрутов, доставки грузов между Южной Азией, Ближним Востоком и Европой.

²¹ Воздушный транспорт уже включен в 2016 г. в Европейскую систему торговли квотами на выбросы. Однако из-за внедрения Международной организацией гражданской авиации Системы компенсации и сокращения выбросов углерода (CORSIA) в систему были включены только перелеты внутри Европейской экономической зоны и не включены международные рейсы. Данное исключение прекратит свое действие в 2023 г., после чего компании будут вынуждены покупать право на дополнительные выбросы на аукционах (ERA, 2020b).

Заключение

Центральной темой доклада является оценка грузового потенциала МТК «Север – Юг» в условиях активизации взаимодействия ЕАЭС с Индией, Ираном и другими странами Южной Азии и Персидского залива, значительного потенциала сопряжения транспортного коридора с широтными глобальными и региональными транспортными маршрутами, расширения процессов цифровизации и резкого усиления климатической повестки в сфере транспортных перевозок.

В этой связи в рамках доклада был проведен комплексный анализ текущих торговых взаимоотношений между всеми странами, тяготеющими к использованию МТК «Север – Юг», который позволил выявить две основные товарные группы – обладающие потенциалом и непригодные для контейнеризации, а также географию грузоперевозок. На основе доступных исследований, экспертных оценок, информации относительно пилотных перевозок и предложений операторов определены сроки и стоимость транспортировки грузов через МТК «Север – Юг» в сравнении с традиционным маршрутом через Суэцкий канал.

В конечном итоге, с учетом перспектив развития международной конъюнктуры и экономик основных стран, формирующих основу для грузоперевозок вдоль маршрута, возможного развития геополитической ситуации, касающейся, в частности, Исламской Республики Иран, а также эффекта сопряжения с широтными евразийскими коридорами подготовлены сценарные оценки потенциала грузопотока для всех видов транспорта и для всех маршрутов транспортного коридора: Западного, мультимодального (Транскаспийского) и Восточного.

Наши главные выводы следующие.

- **Основным импульсом для повышения значимости транспортных маршрутов по оси «Север – Юг» в последние годы является активное взаимодействие ЕАЭС с Индией, Ираном и другими странами южной части коридора в рамках реализации концепции Большой Евразии, а также активизация Азербайджана, Казахстана, Туркменистана и других стран, тяготеющих к МТК «Север – Юг», по вопросам развития транзита и мультимодальных коридоров в Каспийском регионе.**
- **Срок отправки грузов из Мумбаи в Россию по сухопутному маршруту МТК «Север – Юг» может варьироваться от 15 до 24 дней.** Транспортировка же грузов по Восточной ветви коридора, проходящей через Казахстан и Туркменистан, сокращает срок доставки до 15–18 дней. При этом срок доставки грузов из Мумбаи в Санкт-Петербург по традиционному маршруту, проходящему через Суэцкий канал, составляет от 30 до 45 дней.
- **Стоимость перевозки груза по маршруту МТК «Север – Юг» является относительно высокой, несмотря на низкие временные затраты по транспортировке.** Средняя плата за железнодорожную доставку на направлении Индия – Пакистан – Иран – Оман в Европу оценивается в 3500 долл. 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.
- **Совокупный потенциал контейнерных перевозок по МТК «Север – Юг», включающий в себя потенциал всех трех основных направлений маршрута, может составить от 325**

до 662 тыс. ДФЭ (от 5,9 до 11,9 млн т) к 2030 г. в зависимости от сценария. 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.

- Совокупный прогнозный грузопоток контейнерных поездов по маршрутам МТК «Север – Юг» 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 таких 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. Основной вклад в потенциальный объем контейнерных перевозок вносят грузовые потоки ЕАЭС с Азербайджаном, Ираном, Индией и Пакистаном.
- Отдельной товарной категорией является зерно, которое с точки зрения объемов перевозок является на данный момент основным товаром, доставляемым по МТК «Север – Юг», особенно по его Восточному маршруту. 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 перевозки будут продолжать превосходить потенциал контейнерных перевозок по всем другим товарным категориям вместе взятым (от 5,9 до 11,9 млн т).
- С учетом потенциала двух видов товарных категорий – пригодных и непригодных для контейнеризации, потенциал контейнерных перевозок по МТК «Север – Юг» составляет от 14,6 до 24,7 млн т в перспективе 2030 г.
- Все три маршрута следования контейнерных перевозок МТК «Север – Юг» имеют значение для реализации транспортно-транзитного потенциала. Однако наибольший потенциал связан с развитием двух железнодорожных маршрутов – Западного и Восточного. Их удельный вес составляет, соответственно, порядка 60% и 24% потенциала грузопотоков.
- 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.
- Высокое значение железнодорожного транспорта для развития МТК «Север – Юг» отражает наблюдаемый на сегодняшний день «мономодальный» характер коридора на ряде участков. Его эффективность подтверждается оценками эффектов гравитационной модели, которые свидетельствуют о том, что улучшение качества железнодорожной инфраструктуры имеет наибольший эффект на увеличение объемов торговли для стран, тяготеющих к международному коридору «Север – Юг», по сравнению с другими видами транспорта.
- МТК «Север – Юг» является лишь одним из нескольких транспортных коридоров, соединяющих Европу и Азию. Его уникальное направление создает возможности для сты-

ковки с другими глобальными и региональными транспортными коридорами, проходящими с востока на запад, и, соответственно, для формирования единого «евразийского транспортного каркаса».

Значительный потенциал развития МТК «Север – Юг» связан не только с расширением транспортного «железного» каркаса (нематериальной инфраструктуры), но и с **развитием мягкой инфраструктуры коридора**. В докладе приведены результаты оценки влияния качества различных видов транспортной инфраструктуры и цифровизации на торговые потоки стран, тяготеющих к маршрутам МТК «Север – Юг», с использованием гравитационной модели.

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 «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 – участницах Соглашения «МТК «Север – Юг» с текущих 51,33 часа до 7,48 часа, среднего европейского уровня, **объемы внешней торговли в анализируемых странах могут 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 – участницах Соглашения 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».

Дополнительно в контексте климатической повестки в докладе дана **оценка объемов прямых и косвенных выбросов парниковых газов** железнодорожным транспортом в сопоставлении с другими видами транспорта.

- **Возможные объемы выбросов парниковых газов, твердых частиц и оксидов азота** железнодорожным транспортом при перевозке потенциального объема грузов, выявленного для МТК «Север – Юг», **могут составить от 1598 тыс. т до 2714 тыс. т CO₂** в зависимости от сценария.
- **Железнодорожный транспорт имеет значительное экологическое преимущество** перед воздушным и автодорожным транспортом и вполне сравним с морскими глубоководными перевозками. 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 в два раза экологичнее речного, в семь раз – автодорожного и в 30 – воздушного.

Рисунок 25. Стадии эволюции коридора экономического развития



Источник: Hope and Cox (2015).

- Если принимать во внимание выбросы не только парниковых газов, но и твердых частиц и оксидов азота, представляющих опасность для окружающей среды и здоровья, то можно смело утверждать, что **железнодорожный транспорт является несомненным лидером по экологичности.**

В заключение хотелось бы привлечь внимание читателей к **двум** принципиальным моментам, которые, на наш взгляд, будут определять **будущее развитие МТК «Север – Юг»** и которые являются важными направлениями дальнейших исследований.

Во-первых, результаты гравитационной модели указывают на значительный потенциал **торгового взаимодействия между странами, тяготеющими к МТК «Север – Юг»,** связанный с развитием «мягкой» инфраструктуры и снижением отрицательного воздействия **нетарифных барьеров.** В перспективе важное значение имеет реализация инвестиционных планов, направленных на улучшение транспортной инфраструктуры и транспортного обеспечения, включая ликвидацию недостающих звеньев и «узких мест» и развитие инфраструктуры железнодорожных, автомобильных пунктов пропуска и морских портов (см. пример анализа барьеров и рекомендации по направлению инвестиций в **Винокуров и др., 2018b**). Однако реализация мероприятий институционального характера на национальном и межгосударственном уровнях потенциально может оказать более существенное значение для использования

существующего и дальнейшего развития потенциала грузопотоков вдоль МТК «Север – Юг». Это могут быть, например, мероприятия по созданию единого оператора, введению единого сквозного тарифа, повышению эффективности таможенных и пограничных процедур и другие, которые позволят объединить несвязанный набор логистических маршрутов в единую систему и будут содействовать достижению «бесшовности» транспортных маршрутов вдоль всего МТК «Север – Юг» и, соответственно, дополнительному снижению сроков и стоимости и повышению точности доставки.

Во-вторых, в перспективе МТК «Север – Юг» может трансформироваться из транспортного коридора в коридор экономического развития для ЕАЭС (см. рисунок 25). Реализация крупных транспортных инфраструктурных проектов и достижение «бесшовности» не только формирует «евразийский транспортный каркас», сокращает время в пути и снижает эксплуатационные расходы транспортных средств, но и через косвенные эффекты способствует устойчивому развитию всего Евразийского региона. Помимо увеличения объемов торговли, развитие МТК содействует, в частности, строительству промышленных 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 благосостояние населения в регионе. Эффективное функционирование транспортного коридора стимулирует развитие экономической деятельности, которая ведет к стимулированию инвестиций, и в конечном итоге транспортный коридор трансформируется в коридор экономического развития (Hope and Cox, 2015).

Приложения

1. Соответствие отдельных железнодорожных участков МТК «Север – Юг» другим важнейшим евразийским железнодорожным маршрутам и сетям, панъевропейским транспортным коридорам и коридорам ОСЖД

Участок МТК «Север – Юг»	Международные коридоры и маршруты	Международные сети	Страны, по которым проходит участок
Тегеран – Кум – Мейбод – Язд – Бафк – Керман – Захедан – Мирджавех – Кохи-Тафтан (граница с Пакистаном)	Маршрут 4с EATC	ТАЖД	Иран
Лужайка (граница России и Финляндии) – Бусловская – Санкт-Петербург (порт) – Волгоград – Астрахань (порт) – Оля (порт) – Энзели (порт) – Казвин – Тегеран – Кум – Мейбод – Бафк – Бендер-Аббас (порт)	Маршрут 5 EATC ПЕТК 9 ОСЖД 11	E10 СЕ10, С10/2, E99 E50 СЕ23 СЕ40 СЕ32 СЕ30 ТАЖД	Россия, Иран
Астрахань (порт) – Оля (порт) – Амирабад (порт) – Гармсар – Тегеран	Маршрут 5а EATC	ТАЖД	Россия, Иран
Астрахань (порт) – Самур – Ялама – Баку – Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Решт	Маршрут 5b EATC ОСЖД 11	E60, E694 ТАЖД	Россия, Азербайджан, Иран
Астрахань (порт) – Аскарайская – Ганюшкино – Макат – Бейнеу	Маршрут 5с EATC ТРАСЕКА	E50, E597 ТАЖД	Россия, Казахстан
Оля (порт) – Актау (порт) – Бейнеу	Маршрут 5d EATC	E597, ТАЖД	Россия, Казахстан
Тегеран – Ком – Арак – Ахваз – Бендер Имам Хомейни (порт)	Маршрут 5е EATC	ТАЖД	Иран
Бафк – Керман – Фарадж – Чабахар (порт) (участок Фарадж – Чабахар в стадии строительства)	Маршрут 5g EATC	ТАЖД	Иран

Источник: UNECE (2012).

2. Соответствие автодорожных участков МТК «Север – Юг» важнейшим евразийским автодорожным маршрутам и сетям, а также панъевропейским транспортным коридорам

Участок МТК «Север – Юг»	Международные коридоры и маршруты	Международные сети	Страны, по которым проходит участок
Ростов-на-Дону – Армавир – Минеральные Воды – Владикавказ – Махачкала (порт) – Актау (порт) – Бейнеу	Маршрут 3d EATC	E50, E121, АН70, АН8, АН63, АН5	Россия, Казахстан
Тегеран – (Саве – Салафчеган) – Ком – Язд – Анар – Керман – Захедан – Мирджавех – граница Пакистана	Маршрут 5a EATC	NA	Иран, Пакистан
Мешхед – Серахс – Теджен	Маршрут 5d EATC	АН75	Иран, Туркменистан
граница России и Финляндии – Бусловская – Торфяновка – Санкт-Петербург – Москва – Волгоград – Астрахань/Оля (порт) – Энзели (порт) – Казвин – Тегеран – Бендер-Аббас (порт)	Маршрут 6 EATC	E105, E119, E40, АН8, АН1, АН2, АН70	Финляндия, Россия, Азербайджан, Иран
Астрахань (порт) – Оля (порт) – Самур – Ялама – Баку (порт) – Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Казвин – Тегеран	Маршрут 6a EATC	E119	Россия, Азербайджан, Иран
Астрахань (порт) – Амирабад (порт) – Сари	Маршрут 6b EATC	NA	Россия, Иран
Астрахань (порт) – Оля (порт) – Актау (порт) – Бейнеу	Маршрут 6c EATC	E121	Россия, Казахстан
Казвин – Саве – Ахваз – Бендер Имам Хомейни (порт)	Маршрут 6d EATC	NA	Иран
Эсердар – Гудуролум – Инче Борун – Горган – Сари – Семнан – Дамган – Язд – Анар – Бендер-Аббас (порт)	Маршрут 6f EATC	E121	Туркменистан, Иран
Астрахань – Атырау (порт) – Макат – Бейнеу – Актау (порт) – Туркменбаши (порт) – Ашгабат – Теджен – Сарас – Серахс – Мешхед – Бирдженд – Небандан – Дастак – Захедан – Чабахар (порт)	Маршрут 6g EATC	E40, E121, E60	Россия, Казахстан, Туркменистан, Иран

Источник: UNECE (2012).

3. Сравнительная характеристика основных морских торговых портов, входящих в состав МТК «Север – Юг» на Каспии

Порт	Страна	Специализация	Перерабатывающая способность, млн т в год	Проекты развития на перспективу
Актау	Казахстан	Нефтеналивные грузы, сухогрузы (зерно, металлы и др.), паромные грузы	Максимальная: нефтеналивные причалы – 18,5 млн т, сухогрузные причалы – 2 млн т, зерновой терминал – 0,6 млн т, паромный причал – 2 млн т	
Алят, новый Бакинский международный морской торговый порт (БММТП)	Азербайджан	Все виды наливных, насыпных и генеральных грузов, паромные грузы (паромный комплекс Ро-Ро открыт в 2018 г.)	17 млн т грузов и 150 тыс. контейнеров, действует 14 терминалов	Перспективный: 25 млн т грузов и 1 млн контейнеров (третья очередь строительства)
Амирабад	Иран	Все виды наливных, насыпных и генеральных грузов, паромные грузы, контейнеры	Максимальная: до 10 млн т, 10 причалов, из них 8 – многоцелевых, 1 – зерновой, 1 – паромный терминал. Строительство трех новых причалов завершено в 2014 г.	
Энзели	Иран	Все виды наливных, насыпных и генеральных грузов, паромные грузы, контейнеры	14 причалов, 17 млн т (2020)	
Астрахань Оля	Россия	Все виды наливных, насыпных и генеральных грузов, паромные грузы, контейнеры	Максимальная: 11 млн т, 26 причалов	
Курык	Казахстан	Наливные грузы	4,1 млн т в год, паромный комплекс, судоремонтный завод	
Махачкала	Россия	Все виды наливных, насыпных и генеральных грузов	Максимальная: 8,3 млн т	
Ноушехр	Иран	Все виды насыпных и генеральных грузов, контейнеры	Максимальная: 5 млн т Развитие восточной территории порта завершено в 2014 г.	
Туркменбаши	Туркменистан	Все виды насыпных и генеральных грузов, контейнеры	Общая протяженность причалов, у которых могут одновременно пришвартоваться 17 судов, превышает 1800 м 300 тыс. пассажиров, 75 тыс. грузовых машин, 400 тыс. контейнеров в год. Общая пропускная способность порта составляет 17 млн т грузов (без учета нефтепродуктов)	Новый морской торговый порт Туркменбаши был открыт 3 мая 2018 г.

Источник: ЕАБР.

4. Статистика внешней торговли Индии с основными партнерами в рамках МТК «Север – Юг»

Таблица 1. Динамика внешнеэкономических связей Индии, Исламской Республики Иран, Азербайджанской Республики, Пакистана и Омана в 2015–2020 гг., млрд долл.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Индия – ЕС	43,7	43,3	49,5	54,1	53,8	38,4	87,9
ЕС – Индия	41,4	41,0	46,1	52,7	47,5	35,0	84,5
Пакистан – ЕС	6,7	7	7,5	8,1	8,4	6,4	95,5
ЕС – Пакистан	4,8	5,8	6,8	6,6	6,2	4,3	89,6
Азербайджан – ЕС	11,9	8,4	10,6	13,6	12	7,3	61,3
ЕС – Азербайджан	3,8	2,1	1,9	3,2	4,5	1,7	44,7
Оман – ЕС	1,7	0,4	0,4	0,9	0,7	0,4	23,5
ЕС – Оман	5	4,5	6,3	5,3	4,3	3,4	68,0
Иран – ЕС	1,4	6,1	11,4	11,2	0,8	0,8	57,1
ЕС – Иран	7,1	9,1	12,1	10,3	4,9	4,1	57,7
Всего в направлении север – юг	62,1	62,5	73,2	78,1	67,4	48,5	78,1
Всего в направлении юг – север	65,4	65,2	79,4	87,9	75,7	53,3	81,5
ИТОГО	127,5	127,7	152,6	166,0	143,1	101,8	79,8

Источник: база данных Comtrade.

Таблица 2. Динамика международных перевозок грузов из Индии в отдельные страны ЕС, тяготеющие к МТК «Север – Юг», в 2015–2020 гг., тыс. т

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Германия	1232,8	1276,6	1553,7	1539,8	1507,5	1293,1	104,9
Латвия	13,5	25,7	58,7	57,6	34,2	35,0	258,2
Литва	46,4	32,6	25,3	21,1	27,6	25,5	54,9
Польша	393,0	490,1	585,0	629,4	644,9	652,1	165,9
Швеция	131,2	134,2	148,1	134,3	138,3	135,9	103,6
Финляндия	82,7	96,5	62,9	66,7	58,5	68,9	83,3
Эстония	12,4	13,0	11,5	14,1	12,1	10,4	83,5
Всего	1911,9	2068,7	2445,2	2462,9	2422,9	2220,7	116,1

Источник: Евростат.

Таблица 3. Динамика международных перевозок грузов в Индию из отдельных стран ЕС, тяготеющих к МТК «Север – Юг», в 2015–2020 гг., тыс. т

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Германия	2231,2	2180,0	2203,3	2256,9	2226,8	2026,4	90,8
Латвия	42,4	60,2	30,6	51,3	57,9	26,0	61,4
Литва	114,1	243,2	146,2	119,1	37,4	75,3	66,0
Польша	517,5	925,6	997,6	1029,0	908,6	1215,2	234,8
Швеция	417,1	480,2	431,8	444,1	526,0	420,0	100,7
Финляндия	258,5	291,2	347,5	283,3	266,4	297,6	115,1
Эстония	86,2	107,6	56,6	137,9	75,8	84,5	98,1
Всего	3666,9	4288,1	4213,7	4321,7	4099,0	4145,0	113,0

Источник: Евростат.

Таблица 4. Динамика и товарная структура экспорта Российской Федерации в Республику Индия в 2015–2020 гг., млн долл.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Продовольственные товары	64,2	77,1	226,1	66,6	232,6	397,6	619,1
Минеральное сырье	0,0	0,0	10,6	0,0	0,6	0,2	0,0
Топливо-энергетические товары	311,3	406,9	1516,2	1855,3	2197,8	1059,4	340,3
Продукция химической промышленности, каучук	469,3	434,5	423,2	596,1	545,1	484,4	103,2
Удобрения	636,6	344,4	302,3	310,0	344,5	521,7	81,9
Древесина, целлюлозно-бумажная продукция	265,3	282,3	384,2	396,7	446,0	243,8	91,9
Текстиль, текстильные изделия и обувь	8,2	9,8	11,2	22,4	15,4	5,4	65,5
Строительные материалы	75,7	74,8	74,5	74,2	93,5	75,0	99,1
Металлы и изделия из них	363,0	384,9	286,2	315,7	302,6	352,9	97,2
Машины, оборудование, транспортные средства	976,0	1048,3	1778,7	1842,7	1253,1	861,3	88,2
Прочие товары	2401,4	2250,1	1442,4	2272,6	1876,7	1797,1	74,8
Всего	5571,0	5313,0	6455,5	7752,3	7308,1	5798,6	104,1

Источник: внешнеторговая статистика ФТС России.

Таблица 5. Динамика и товарная структура импорта Российской Федерации из Республики Индия в 2015–2020 гг., млн долл.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Продовольственные товары	460,7	502,8	585,3	614,2	644,3	576,7	125,2
Минеральное сырье	2,6	6,8	0,3	0,2	13,3	4,6	173,8
Топливо-энергетические товары	6,5	6,7	6,7	7,7	6,6	5,3	82,4
Продукция химической промышленности, каучук	755,0	781,7	991,5	988,2	1197,8	1151,4	152,5
Удобрения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Древесина, целлюлозно-бумажная продукция	5,5	4,3	4,2	5,7	13,7	12,6	228,1
Текстиль, текстильные изделия и обувь	313,1	327,5	377,6	360,8	331,7	278,8	89,0
Строительные материалы	30,3	45,5	46,0	40,1	37,3	62,6	206,7
Металлы и изделия из них	124,7	126,4	180,0	189,9	226,3	240,7	193,1
Машины, оборудование, транспортные средства	344,5	384,9	512,5	778,8	1191,8	892,3	259,0
Прочие товары	215,1	210,4	198,3	239,0	259,0	233,2	108,4
Всего	2258,0	2397,0	2902,4	3224,6	3921,8	3458,1	153,1

Источник: внешнеторговая статистика ФТС России.

Таблица 6. Объем перевозок экспортных грузов из Российской Федерации в Республику Индия в 2015–2020 гг. всеми видами транспорта, тыс. т

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Продовольственные товары	153,5	210,6	665,0	236,6	460,6	582,6	379,5
Минеральное сырье	0,0	0,0	667,0	0,0	0,5	0,0	-
Топливо-энергетические товары	3944,7	5020,1	7133,7	7496,8	11764,5	9693,5	245,7
Продукция химической промышленности, каучук	282,4	346,1	426,6	711,3	606,6	715,6	253,4
Удобрения	2216,6	1657,7	1492,9	1302,9	1310,3	2453,7	110,7
Древесина, целлюлозно-бумажная продукция	419,5	497,8	574,2	556,4	663,1	454,9	108,4
Текстиль, текстильные изделия и обувь	5,2	5,5	4,6	5,4	4,5	2,1	40,3
Строительные материалы	182,5	224,9	235,7	252,9	292,0	205,8	112,8
Металлы и изделия из них	394,7	338	166,2	153,0	128,5	131,2	33,2
Машины, оборудование, транспортные средства	27,1	37,6	28,4	10,7	30,8	37,7	139,3
Прочие товары	2,8	4,5	5,4	5,2	3,2	2,4	85,7
Всего	7628,9	8342,8	11399,7	10731,2	15264,5	14279,5	187,2

Источник: внешнеторговая статистика ФТС России.

Таблица 7. Объем перевозок импортных грузов в Российскую Федерацию из Республики Индия в 2015–2020 гг. всеми видами транспорта, тыс. т

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Продовольственные товары	294,1	294,7	337,4	344,6	361,7	379,5	129,0
Минеральное сырье	19,3	59,1	1,3	0,4	10,6	11,1	57,6
Топливо-энергетические товары	6,1	8,0	7,5	7,1	6,3	5,5	90,0
Продукция химической промышленности, каучук	89,5	107,4	154,4	132,4	142,5	138,4	154,6
Удобрения	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	-
Древесина, целлюлозно-бумажная продукция	1,9	1,5	1,3	1,6	3,4	3,1	164,9
Текстиль, текстильные изделия и обувь	38,7	43,9	50,3	48,9	44,4	46,6	120,5
Строительные материалы	46,8	62,7	59,8	48,2	56,1	123,0	262,8
Металлы и изделия из них	40,6	45,2	58,7	53,3	63,9	80,6	198,5
Машины, оборудование, транспортные средства	32,7	36	53,6	64,6	68,7	66,4	202,9
Прочие товары	7,3	31,3	25,1	25,7	24,6	20,1	276,0
Всего	576,8	689,8	749,4	726,8	782,2	874,3	151,6

Источник: ФТС России.

Таблица 8. Номенклатура грузов, отправляемых из российских морских портов в Республику Индия в 2015–2020 гг., тыс. т

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Зерно	57,0	48,0	348,6	75,9	0,0	0,0	-
Уголь каменный, кокс	3612	4277,1	4287,8	5342,3	8339,0	7505,1	207,8
Машины, оборудование и металлоизделия	38,5	13,1	14,7	18,2	15,2	4,6	11,8
Металлы	390	318	72,5	68,6	102,3	0,0	-
Металлолом	0,0	6,5	0,0	0,0	31,5	2,8	-
Нефть наливная	145	483	1275,5	2230,5	2765,8	1382,9	953,7
Пищевые продукты наливом	0,0	0,0	110,6	32,3	291,9	904,9	-
Прочие наливные	305,9	8,4	32,1	3,4	4,2	0,0	-
Прочие сухогрузы	1,2	1168,3	127,8	369,1	334,4	150,5	в 125 раз
Химические грузы и минеральные удобрения	1579,8	1433,9	1241,2	1208,8	1302,5	1628,1	103,1
Нефтепродукты наливом	0,0	0,0	0,0	363,2	555	1609,5	-
Итого	6129,4	7756,3	7510,8	9712,3	13741,8	13188,39	215,2

Источник: Росморречфлот.

Таблица 9. Номенклатура импортных грузов, прибывших из Индии в российские порты в 2015–2020 гг., тыс. т

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Зерно	10,2	-	-	-	-	-	-
Машины, оборудование и металлоизделия	0,2	-	1,8	-	0,5	-	-
Прочие сухогрузы	63	78	91,7	59,7	61,0	26,7	47,1
Итого	73,4	78,0	93,5	59,7	61,5	26,7	36,4

Источник: форма М-3 (ППР) статистики Росморречфлота.

Таблица 10. Объем перевалки контейнерных грузов российско-индийской торговли в российских морских торговых портах в 2015–2020 гг., тыс. т

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Направление из России в Индию (экспортные перевозки)	307,1	516,9	82,9	306,7	289,9	98,6	32,6
Направление из Индии в Россию (импортные перевозки)	63,0	78	91,7	58,2	56,5	47,4	89,4
Всего	370,1	594,9	174,6	364,9	346,4	146,0	39,4

Источник: формы № М-3 (ППР) Росморречфлота.

Таблица 11. Объем перевозок экспортных грузов из Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан и Кыргызской Республики в Индию в 2019–2020 гг. всеми видами транспорта, тыс. т

	Республика Армения		Республика Беларусь		Республика Казахстан		Кыргызская Республика	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Продовольственные товары	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,2	1,8	0,1
Минеральное сырье	-	-	-	-	-	-	-	-
Топливо-энергетические товары	-	0,0	-	0,0	2846,8	4923,1	1,6	2,4
Продукция химической промышленности, каучук	0,0	0,0	6,2	0,0	6,2	4,0	1,6	10,3
Удобрения	-	-	844,1	927,7	-	-	-	-
Древесина, целлюлозно-бумажная продукция	-	0,2	0,9	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Текстиль, текстильные изделия и обувь	-	0,0	0,0	7,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Строительные материалы	-	0,0	0,0	0,0	70,1	0,0	0,0	0,0
Металлы и изделия из них	11,5	0,1	0,1	0,1	23,2	36,7	0,0	0,0
Машины, оборудование, транспортные средства	0,0	0,0	0,0	61,8	0,0	0,1	-	0,0
Прочие товары	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	-	0,0
Всего	11,5	0,2	851,4	998,6	2946,4	4964,4	5,1	12,8

Источник: Евразийская экономическая комиссия.

Таблица 12. Объем перевозок импортных грузов из Индии в Республику Армения, Республику Беларусь, Республику Казахстан и Кыргызскую Республику в 2019–2020 гг. всеми видами транспорта, тыс. т

	Республика Армения		Республика Беларусь		Республика Казахстан		Кыргызская Республика	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Продовольственные товары	6,6	7,0	16,0	20,2	20,4	16,2	0,8	1,1
Минеральное сырье	-	-	-	0,0	-	-	-	-
Топливо-энергетические товары	0,0	0,0	0,5	0,4	0,2	0,0	-	-
Продукция химической промышленности, каучук	4,4	5,9	7,4	7,0	5,8	6,8	2,6	2,5
Удобрения	0,0	-	0,0	0,0	-	-	-	-
Древесина, целлюлозно-бумажная продукция	0,5	0,7	0,0	0,0	0,0	0,1	0,5	0,0
Текстиль, текстильные изделия и обувь	2,0	1,3	2,3	1,4	0,9	0,6	0,5	0,3
Строительные материалы	2,1	3,1	3,3	4,3	2,5	7,9	0,4	0,6
Металлы и изделия из них	0,0	0,5	3,2	2,3	2,2	1,9	0,1	0,0
Машины, оборудование, транспортные средства	0,7	0,6	1,5	1,2	7,4	10,7	0,4	0,1
Прочие товары	6,1	4,1	0,5	0,4	0,8	0,9	0,1	0,0
Всего	22,4	23,3	34,8	37,3	40,2	45,0	5,5	4,7

Источник: Евразийская экономическая комиссия.

5. Статистика внешней торговли Ирана с основными партнерами в рамках МТК «Север – Юг»

Таблица 1. Динамика международных перевозок грузов из Исламской Республики Иран в отдельные страны ЕС, тяготеющие к МТК «Север – Юг», в 2015–2020 гг., тыс. т

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Германия	88,7	34,9	388,3	360,9	29,2	34,5	38,9
в том числе без нефти и нефтепродуктов	88,7	34,9	34,5	88,1	29,2	34,5	88,7
Латвия	0,2	0,1	0,1	0,1	0,6	0,4	198,5
в том числе без нефти и нефтепродуктов	0,2	0,1	0,1	0,1	0,6	0,4	198,5
Литва	0,8	1,3	1,9	2,0	1,4	2,3	306,1
в том числе без нефти и нефтепродуктов	0,8	1,3	1,9	2,0	1,4	2,3	306,1
Польша	5,8	329,2	155,2	337,6	8,4	7,6	131,5
в том числе без нефти и нефтепродуктов	5,8	42,6	25,1	83,4	8,4	7,6	131,5
Швеция	2,9	3,3	3,2	5,1	3,6	4,0	138,5
в том числе без нефти и нефтепродуктов	2,9	3,3	3,2	5,1	3,6	4,0	138,5
Финляндия	0,1	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	244,4
в том числе без нефти и нефтепродуктов	0,1	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	244,4
Эстония	5,8	329,2	155,2	337,6	8,4	7,6	131,5
в том числе без нефти и нефтепродуктов	5,8	329,2	155,2	337,6	8,4	7,6	131,5
Всего	104,2	698,1	704,1	1043,5	51,8	56,7	54,4
в том числе без нефти и нефтепродуктов	104,2	411,3	220,3	516,4	51,8	56,7	54,4

Источник: Евростат.

Таблица 2. Динамика международных перевозок грузов в Исламскую Республику Иран из отдельных стран ЕС, тяготеющих к МТК «Север – Юг», в 2015–2020 гг., тыс. т

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Германия	1558,8	1265,6	577,1	277,8	664,7	1455,6	93,4
Латвия	25,4	1,2	1,6	23,1	1,4	0,6	2,3
Литва	208,2	67,9	2,1	1,3	1,2	0,7	0,3
Польша	6,0	15,4	22,9	14,3	6,4	5,0	83,8
Швеция	14,9	26,8	55,1	29,0	2,9	2,3	15,2
Финляндия	10,1	51,9	81,7	47,2	1,2	0,6	5,9
Эстония	71,2	65,7	3,9	2,9	2,3	1,8	2,6
Всего	1894,6	1494,5	744,5	395,7	680,0	1466,6	77,4

Источник: Евростат.

Таблица 3. Динамика и товарная структура экспорта Российской Федерации в Исламскую Республику Иран в 2015–2020 гг., млн долл.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Продовольственные товары	473,4	428,1	549,8	791,4	1208,7	1157,4	244,5
Минеральное сырье	-	-	4,7	-	-	-	-
Топливо-энергетические товары	9,8	1,6	4	3,0	3,2	3,2	33,0
Продукция химической промышленности, каучук	30,6	28,9	46,7	32,0	46,0	29,4	96,0
Удобрения	-	-	-	0,1	-	-	-
Древесина, целлюлозно-бумажная продукция	174,4	143,3	184,6	165,6	121,5	104,9	60,2
Текстиль, текстильные изделия и обувь	1,2	2,8	4,7	4,9	11,8	10,2	846,9
Строительные материалы	0,1	1,3	0,6	1,0	0,7	0,3	320,4
Металлы и изделия из них	209,5	282,1	290,3	79,6	23,2	7,3	3,5
Машины, оборудование, транспортные средства	105,4	668,7	216,5	113,0	85,9	84,2	79,9
Прочие товары	13	325	12,9	17,2	15,6	19,3	148,8
Всего	1017,4	1881,8	1314,8	1207,8	1516,4	1416,3	139,5

Источник: внешнеторговая статистика ФТС России.

Таблица 4. Динамика и товарная структура импорта Российской Федерации из Исламской Республики Иран в 2015–2020 гг., млн долл.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Продовольственные товары	210,5	231,4	271,9	395,3	644,3	712,1	338,3
Минеральное сырье	0,3	0,1	5,1	0,1	0,2	0,2	69,3
Топливо-энергетические товары	0,1	0,8	4,8	1,1	0,8	0,9	851,6
Продукция химической промышленности, каучук	23	48,6	39,4	33,8	60,8	21,5	93,5
Удобрения	-	-	-	-	-	-	-
Древесина, целлюлозно-бумажная продукция	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	273,0
Текстиль, текстильные изделия и обувь	1,9	2,8	2,7	6,5	11,9	10,2	534,9
Строительные материалы	15,7	6,4	13,5	16,6	22,7	25,2	160,3
Металлы и изделия из них	1,3	1,2	43,3	62,3	21,9	14,4	1107,5
Машины, оборудование, транспортные средства	9,1	8,3	8,0	14,7	9,9	9,8	107,3
Прочие товары	1,4	2,9	3,5	2,6	3,2	1,5	108,2
Всего	263,4	302,5	392,2	533,1	775,6	795,9	302,2

Источник: внешнеторговая статистика ФТС России.

Таблица 5. Объем перевалки экспортных грузов из России в Иран в российских портах в 2015–2020 гг., тыс. т

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Зерно	1629,0	1306,9	1126,0	1572,9	1741,9	2612,9	160,4
Комбикорма	-	-	8,7	-	-	0,0	-
Уголь	7,4	4,1	-	-	-	-	-
Металлы	782,4	922,6	689,1	193	13	0,6	0,1
Машины и оборудование	-	-	-	-	0,5	-	-
Руда	-	-	0,2	0,7	0,4	0,6	-
Химические грузы	3,1	0,7	2,7	4	8,4	19,3	623,2
Удобрения	-	-	1,2	-	-	-	-
Лесные грузы и бумага	344,2	394,3	418	359,2	393,3	440,5	128,0
Пищевые продукты	41,7	81,6	62,2	228	523,1	992,4	2379,9
Строительные материалы	10,9	35,6	23	6,8	3,2	1,9	17,6
Прочие сухогрузы	61,9	53,5	52,6	37,4	58,2	65,2	105,3
Прочие наливные	-	23,2	79,6	79,9	17,9	8,3	-
Всего	2880,6	2822,5	2463,3	2481,9	2759,9	4141,7	143,8

Источник: внешнеторговая статистика ФТС России.

Таблица 6. Объем перевалки импортных грузов из Ирана в Россию в российских портах в 2015–2020 гг., тыс. т

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Металлы	-	-	6,8	6	5,9	4,9	-
Машины и оборудование	-	0,7	0,1	0,1	-	0,2	-
Руда	-	-	82	39,7	-	-	-
Уголь	-	-	7,8	-	-	-	-
Пищевые продукты	13,1	16,2	27,3	13,8	5,7	4,7	35,9
Строительные грузы и цемент	172,3	58,3	78,3	74,9	223,6	335,4	194,7
Химические грузы	-	1,5	0,8	6	13,4	18,4	0,0
Прочие сухогрузы	125,6	73,3	67,2	107,8	160,6	195,6	155,7
Всего	311,0	150,0	270,3	248,3	409,2	559,2	179,8

Источник: формы № М-3 (ППР) Росморречфлота.

Таблица 7. Объем перевалки контейнерных грузов российско-иранской торговли в российских морских торговых портах в 2015–2020 гг., тыс. т

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Направление из России в Иран (экспортные перевозки)	10,4	15,9	18,6	12,3	12,3	6,6	63,6
Направление из Ирана в Россию (импортные перевозки)	22,9	24,0	21,5	17,1	17,1	16,2	70,7
Всего	33,3	39,9	40,1	29,4	29,4	22,8	68,5

Источник: формы № М-3 (ППР) Росморречфлота.

Таблица 8. Объем перевозок экспортных грузов из Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан и Кыргызской Республики в Исламскую Республику Иран в 2018–2019 гг. всеми видами транспорта, тыс. т

	Республика Армения		Республика Беларусь		Республика Казахстан		Кыргызская Республика	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Продовольственные товары	3,4	1,9	0,3	0,7	1739,9	1426,9	20,6	22,2
Минеральное сырье	0,2	0,7	-	-	0,9	0,1	-	-
Топливо-энергетические товары	0,3	2,9	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2	0,0
Продукция химической промышленности, каучук	0,1	0,2	3,2	0,6	0,1	0,0	0,0	0,0
Удобрения	0,0	0,0	-	-	16,7	-	-	-
Древесина, целлюлозно-бумажная продукция	1,4	1,6	15,2	18,8	0,0	0,2	-	-
Текстиль, текстильные изделия и обувь	0,0	0,0	6,6	0,0	0,0	0,0	0,1	0,5
Строительные материалы	0,3	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Металлы и изделия из них	0,9	13,5	0,0	0,0	165,4	8,6	0,2	0,1
Машины, оборудование, транспортные средства	2,7	5,3	0,4	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Прочие товары	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,3
Всего	9,3	26,4	25,7	20,2	1923,4	1436,0	21,0	23,2

Источник: Евразийская экономическая комиссия.

Таблица 9. Объем перевозок продовольственных грузов из Республики Казахстан в Исламскую Республику Иран в 2018–2019 гг. всеми видами транспорта, тыс. т

	2018	2019
Говядина свежая или охлажденная	-	1,2
Баранина или козлятина	2,4	1,2
Овощи бобовые сушеные	4,7	9,2
Пшеница	51,9	4,7
Ячмень	1558,0	1373,1
Овес	0,2	0,0
Гречиха, просо и прочие зерновые злаки	1,1	0,1
Мука пшеничная или пшенично-ржаная	0,1	0,0
Семена льна	6,3	0,5
Семена рапса	41,2	20,9
Семена подсолнечника	11,5	0,0
Масло рапсовое	0,3	1,2
Отходы переработки злаковых или бобовых культур	13,9	2,6
Отходы от производства крахмала, сахара, пивоварения	1,5	0,9
Отходы, полученные при извлечении прочих растительных масел	38,5	3,8
Продукты для кормления животных	8,1	6,7
Прочие продовольственные товары	0,1	0,6
Всего	1739,9	1426,9

Источник: Евразийская экономическая комиссия.

Таблица 10. Объем перевозок импортных грузов из Исламской Республики Иран в Республику Армения, Республику Беларусь, Республику Казахстан и Кыргызскую Республику в 2018–2019 гг. всеми видами транспорта, тыс. т

	Республика Армения		Республика Беларусь		Республика Казахстан		Кыргызская Республика	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Продовольственные товары	42,7	26,9	8,0	5,6	39,6	34,1	5,8	4,4
Минеральное сырье	0,1	0,1	-	-	0,0	0,0	0,0	2,3
Топливо-энергетические товары	417,8	381,0	-	-	0,0	0,0	0,3	0,2
Продукция химической промышленности, каучук	49,2	57,9	0,0	0,0	22,1	22,9	6,7	5,8
Удобрения	3,9	58,1	-	-	0,3	0,1	-	-
Древесина, целлюлозно-бумажная продукция	2,5	1,3	0,0	0,0	0,4	0,2	0,0	0,1
Текстиль, текстильные изделия и обувь	1,8	4,3	0,7	2,1	1,9	2,6	1,9	0,8
Строительные материалы	463,7	663,9	0,4	0,5	179,7	294,2	6,1	4,6
Металлы и изделия из них	42,9	88,6	0,0	0,0	1,2	1,6	0,2	0,3
Машины, оборудование, транспортные средства	0,8	1,2	0,0	0,0	1,7	1,0	0,3	0,4
Прочие товары	0,4	1,8	0,0	0,0	0,3	0,4	0,0	0,0
Всего	1025,9	1285,2	9,1	8,2	247,1	357,1	21,2	18,9

Источник: Евразийская экономическая комиссия.

6. Статистика внешней торговли Азербайджанской Республики с основными партнерами в рамках МТК «Север – Юг»

Таблица 1. Динамика международных перевозок грузов из Азербайджанской Республики в отдельные страны ЕС, тяготеющие к МТК «Север – Юг», в 2015–2020 гг., тыс. т

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Германия	5475,6	5251,2	2475,2	2961,7	2980,5	2218,4	40,5
в том числе без нефти и нефтепродуктов	4,9	4,9	5,7	4,1	4,1	4,1	83,5
Латвия	0,3	0,6	0,8	0,2	0,3	2,3	704,8
Литва	88,2	1,4	0,7	0,9	0,6	0,7	0,8
в том числе без нефти и нефтепродуктов	0,3	1,4	0,7	0,9	0,6	0,7	220,2
Польша	14,7	96,1	13,4	20,3	16,2	19,5	132,8
в том числе без нефти и нефтепродуктов	14,7	12,3	13,4	20,3	16,2	19,5	132,8
Швеция	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	347,5
Финляндия	0,1	0,2	0,4	0,3	0,3	0,2	128,4
Эстония	14,7	96,1	13,4	20,3	16,2	19,5	132,8
Всего	5593,8	5445,9	2504,0	3004,1	3014,3	2261,0	40,4
в том числе без нефти и нефтепродуктов	35,2	115,8	34,5	46,4	37,8	46,6	132,6

Источник: Евростат.

Таблица 2. Динамика международных перевозок грузов в Азербайджанскую Республику из отдельных стран ЕС, тяготеющих к МТК «Север – Юг», в 2015–2020 гг., тыс. т

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Германия	86,3	41,0	45,6	57,1	70,5	50,5	58,5
Латвия	11,0	15,2	17,2	6,1	4,9	4,9	45,1
Литва	10,9	6,6	7,5	6,1	9,1	8,4	77,4
Польша	32,7	22,8	22,4	24,7	27,3	25,2	77,2
Швеция	4,8	3,6	2,9	2,7	2,8	2,2	46,0
Финляндия	6,7	3,0	4,2	4,2	10,6	3,0	45,0
Эстония	3,1	0,7	1,1	1,2	1,2	1,4	44,1
Всего	155,4	92,8	100,8	102,0	126,4	95,6	61,5

Источник: Евростат.

Таблица 3. Динамика и товарная структура экспорта Российской Федерации в Азербайджанскую Республику в 2015–2020 гг., млн долл.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Продовольственные товары	489	432,3	537	409,7	611,9	374,0	76,5
Минеральное сырье	0,6	0,4	0,0	0,5	0,6	0,5	77,8
Топливо-энергетические товары	31,2	69,3	52	75,0	228,9	83,2	266,7
Продукция химической промышленности, каучук	100,6	104,5	126	147,2	173,3	194,5	193,4
Удобрения	33,4	34,5	36,0	50,7	109,8	76,1	228,0
Древесина, целлюлозно-бумажная продукция	165,4	147,8	181,0	238,0	255,5	232,3	140,5
Текстиль, текстильные изделия и обувь	5,4	4,9	6,0	7,0	7,5	8,2	151,0
Строительные материалы	38,8	43,3	51,0	54,0	57,9	52,9	136,3
Металлы и изделия из них	287,6	197,3	249,0	315,8	321,0	278,0	96,7
Машины, оборудование, транспортные средства	771,1	151,6	499,0	323,6	407,5	370,7	48,1
Прочие товары	364	322,2	198,1	91,8	139,1	405,0	111,3
Всего	2287,1	1508,1	1935,1	1713,4	2312,8	2075,4	90,7

Источник: внешнеторговая статистика ФТС России.

Таблица 4. Динамика и товарная структура импорта Российской Федерации из Азербайджанской Республики в 2015–2020 гг., млн долл.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Продовольственные товары	268,9	322	444,0	539,3	569,0	563,1	209,4
Минеральное сырье	-	-	-	-	-	-	-
Топливо-энергетические товары	49,1	50,1	62,0	94,1	104,6	45,0	91,6
Продукция химической промышленности, каучук	9,6	9,7	14,0	13,4	35,5	48,5	505,3
Удобрения	-	-	-	-	-	-	-
Древесина, целлюлозно-бумажная продукция	0,1	1,3	1,0	1,0	1,0	1,1	1101,1
Текстиль, текстильные изделия и обувь	25,4	23,5	27,0	35,9	16,1	27,2	107,1
Строительные материалы	3,5	3,4	10,0	9,6	12,4	11,4	325,5
Металлы и изделия из них	15,1	17,7	44,0	33,3	27,2	28,4	188,2
Машины, оборудование, транспортные средства	2,9	5,3	36,0	7,9	7,7	27,4	945,7
Прочие товары	142,9	13,3	54,0	38,8	83,5	61,6	43,1
Всего	517,5	446,3	692,0	773,3	856,9	813,7	157,2

Источник: внешнеторговая статистика ФТС России.

Таблица 5. Объем перевозок экспортных грузов из Российской Федерации в Азербайджанскую Республику в 2015–2020 гг. всеми видами транспорта, тыс. т

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Продовольственные товары	1709,9	1566,8	1798,9	1085,2	1869,2	1668,3	97,6
Минеральное сырье	14,0	9,8	7,6	9,0	6,0	5,1	36,4
Топливо-энергетические товары	84,8	197,6	119	117,0	433,1	224,5	264,7
Продукция химической промышленности, каучук	83,0	87,9	89,8	103,6	108,6	127,7	153,8
Удобрения	125,9	155,9	161,6	192,9	353,6	297,2	236,1
Древесина, целлюлозно-бумажная продукция	596,9	617,3	722,5	836,5	875,1	885,1	148,3
Текстиль, текстильные изделия и обувь	1,3	1,1	1,1	1,4	1,9	1,6	125,0
Строительные материалы	175	183,2	188,2	210,3	228,8	245,8	140,4
Металлы и изделия из них	489,5	376	406,2	409,7	419,9	415,1	84,8
Машины, оборудование, транспортные средства	120,7	33,9	58,0	45,0	50,2	50,5	41,8
Прочие товары	10,4	10,0	6,8	6,2	6,0	6,0	57,7
Всего	3411,4	3239,4	3559,7	3016,8	4351,9	3926,8	115,1

Источник: внешнеторговая статистика ФТС России.

Таблица 6. Объем перевозок импортных грузов в Российскую Федерацию из Азербайджанской Республики в 2015–2020 гг. всеми видами транспорта, тыс. т

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Продовольственные товары	289,1	359,9	497,6	557,0	562,7	546,1	188,9
Минеральное сырье	-	0,2	-	-	-	-	-
Топливо-энергетические товары	205,4	199,3	240,6	248,7	274,3	181,7	88,4
Продукция химической промышленности, каучук	17,4	16,8	15,4	14,4	34,7	49,2	282,6
Удобрения	-	-	-	-	-	-	-
Древесина, целлюлозно-бумажная продукция	0,1	1,4	0,8	0,1	0,1	1,6	1563,3
Текстиль, текстильные изделия и обувь	11,7	10,7	9,6	12,6	6,1	9,2	78,3
Строительные материалы	59,3	54,1	174,3	147,5	175,4	163,1	275,1
Металлы и изделия из них	10,9	9,2	33,2	22,6	14,2	23,2	213,1
Машины, оборудование, транспортные средства	0,6	4,1	12,8	3,3	6,3	21,9	3643,4
Прочие товары	0,6	0,9	2,1	1,9	3,8	2,3	383,3
Всего	595,2	656,6	986,4	1007,9	925,2	998,2	167,7

Источник: внешнеторговая статистика ФТС России.

Таблица 7. Объем перевалки экспортных грузов российско-азербайджанской торговли в российских портах в 2015–2020 гг., тыс. т

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Машины	4	11	-	-	-	-	0
Нефть и нефтепродукты	-	-	-	-	-	-	-
Металлы	13,6	11,7	16,6	38,9	33,1	8,5	67,5
Зерно	-	1,1	-	-	-	-	-
Прочие сухогрузы	3,6	0,9	0,9	0,6		3,9	108,3
Итого	21,2	24,7	17,5	39,5	33,1	12,4	58,4

Источник: формы № М-3 (ППР) Росморречфлота.

Таблица 8. Объем перевалки импортных грузов российско-азербайджанской торговли в российских портах в 2019–2020 гг., тыс. т

	2019	2020	2020/2019, %
Химические грузы	3,6	4,2	116,7
Прочие сухогрузы	0,1	0,4	400,0
Итого	3,7	4,6	124,3

Источник: формы № М-3 (ППР) Росморречфлота.

7. Статистика внешней торговли Исламской Республики Пакистан с основными партнерами в рамках МТК «Север – Юг»

Таблица 1. Динамика международных перевозок грузов из Исламской Республики Пакистан в отдельные страны ЕС, тяготеющие к МТК «Север – Юг», в 2015–2020 гг., тыс. т

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Германия	161,6	173,7	172,1	181,9	191,9	193,0	119,4
Латвия	0,9	1,3	1,4	1,5	1,7	2,1	237,0
Литва	4,9	5,9	5,9	7,2	6,4	7,4	151,9
Польша	33,4	30,3	30,5	34,8	48,0	52,9	158,4
Швеция	14,5	16,2	17,0	18,2	22,3	21,9	151,0
Финляндия	2,6	2,5	3,4	2,8	3,3	3,2	121,2
Эстония	33,4	30,3	30,5	34,8	48,0	52,9	158,4
Всего	251,2	260,4	260,9	281,2	321,7	333,3	132,7

Источник: Евростат.

Таблица 2. Динамика международных перевозок грузов в Исламскую Республику Пакистан из отдельных стран ЕС, тяготеющих к МТК «Север – Юг», в 2015–2020 гг., тыс. т

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2015, %
Германия	319,2	404,3	383,0	466,9	434,6	706,2	221,3
Латвия	61,1	44,7	54,7	59,2	40,4	65,7	107,4
Литва	9,3	23,3	13,7	11,6	17,7	22,6	243,6
Польша	118,1	194,5	173,9	158,2	177,0	223,4	189,2
Швеция	206,7	241,9	228,9	267,8	207,7	230,2	111,3
Финляндия	48,3	51,9	52,2	89,1	66,4	67,6	139,9
Эстония	11,2	8,6	9,3	4,8	5,3	9,4	83,8
Всего	774,0	969,2	915,7	1057,6	949,1	1325,2	171,2

Источник: Евростат.

Таблица 3. Объем перевозок экспортных грузов из государств – членов ЕАЭС в Пакистан в 2019–2020 гг. всеми видами транспорта, тыс. т

	Республика Армения		Республика Беларусь		Республика Казахстан		Кыргызская Республика		Российская Федерация	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Продовольственные товары	-	0,0	0,5	0,7	0,7	0,9	4,8	5,3	281,0	1490,6
Минеральное сырье	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Топливо-энергетические товары	-	-	-	-	-	-	0,2	0,5	56,6	930,5
Продукция химической промышленности, каучук	-	-	1,0	0,7	0,0	0,0	-	0,0	23,1	18,2
Удобрения	-	-	20,0	15,3	-	-	-	-	0,9	10,8
Древесина, целлюлозно-бумажная продукция	-	-	0,8	0,4	0,0	0,0	-	0,0	46,7	38,4
Текстиль, текстильные изделия и обувь	-	-	1,6	1,3	0,0	0,0	-	0,0	0,5	0,3
Строительные материалы	-	-	0,0	0,0		0,0	-	0,0	2,0	1,2
Металлы и изделия из них	0,4		0,0	0,1	6,6	18,7	0,0	0,0	46,3	35,4
Машины, оборудование, транспортные средства	0,0	0,0	5,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	0,8
Прочие товары	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	18,7	0,1	0,0	0,0	35,4
Всего	0,4	0,0	28,9	19,0	7,4	38,3	5,1	5,8	457,9	2561,7

Источник: Евразийская экономическая комиссия.

Таблица 4. Объем перевозок импортных грузов из Пакистана в государства – члены ЕАЭС в 2019–2020 гг. всеми видами транспорта, тыс. т

	Республика Армения		Республика Беларусь		Республика Казахстан		Кыргызская Республика		Российская Федерация	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Продовольственные товары	3,8	3,5	9,9	11,0	13,1	19,3	1,1	1,2	133,9	118,6
Минеральное сырье	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	3,4
Топливо-энергетические товары	-	-	-	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0
Продукция химической промышленности, каучук	0,2	0,2	0,0	0,0	1,4	1,9	0,2	0,2	2,6	3,6
Удобрения	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Древесина, целлюлозно-бумажная продукция	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Текстиль, текстильные изделия и обувь	0,4	0,4	2,6	2,0	0,5	0,3	0,1	0,3	33,2	38,6
Строительные материалы	0,0	0,0	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	4,8	6,6
Металлы и изделия из них	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,2
Машины, оборудование, транспортные средства	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Прочие товары	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	3,9	3,0
Всего	4,5	4,3	12,8	13,2	15,0	22,1	1,7	1,9	179,3	173,9

Источник: Евразийская экономическая комиссия.

8. Статистика внешней торговли Султаната Оман с основными партнерами в рамках МТК «Север – Юг»

Таблица 1. Объем перевозок экспортных грузов из государств – членов ЕАЭС в Оман в 2019–2020 гг. всеми видами транспорта, тыс. т

	Республика Армения		Республика Беларусь		Республика Казахстан		Кыргызская Республика		Российская Федерация	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Продовольственные товары	0,0	-	0,1	-	0,0	0,0	0,0	0,0	403,9	485,6
Минеральное сырье	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	1,0
Топливо-энергетические товары	-	-	-	-	-	-	-	-	288,2	239,7
Продукция химической промышленности, каучук	-	-	0,0	-	0,0	0,1	0,0	0,1	2,9	3,7
Удобрения	-	-	4,4	-	-	-	-	-	9,3	10,7
Древесина, целлюлозно-бумажная продукция	0,0	-	0,0	-	-	0,0	-	-	7,1	3,6
Текстиль, текстильные изделия и обувь	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0
Строительные материалы	-	-	-	-	-	-	-	-	1,4	0,2
Металлы и изделия из них	0,0	-	-	-	0,0	0,0	-	0,0	3,0	0,2
Машины, оборудование, транспортные средства	0,0	-	-	-	0,0	0,1	0,0	0,1	0,4	0,3
Прочие товары	-	-	0,0	-	0,0	-	-	-	0,1	0,1
Всего	0,0	-	4,6	-	0,0	0,3	0,0	0,3	719,0	745,1

Источник: Евразийская экономическая комиссия.

Таблица 2. Объем перевозок импортных грузов из Омана в государства – члены ЕАЭС в 2019–2020 гг. всеми видами транспорта, тыс. т

	Республика Армения		Республика Беларусь		Республика Казахстан		Кыргызская Республика		Российская Федерация	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Продовольственные товары	0,0	-	0,0	-	-	-	-	-	-	0,0
Минеральное сырье	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Топливо-энергетические товары	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Продукция химической промышленности, каучук	0,2	0,3	0,2	0,0	-	-	-	-	0,3	0,5
Удобрения	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Древесина, целлюлозно-бумажная продукция	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-
Текстиль, текстильные изделия и обувь	-	-	-	0,0	-	-	-	-	-	0,1
Строительные материалы	0,0	0,1	-	-	-	-	-	-	1,2	0,8
Металлы и изделия из них	-	-	0,1	-	0,0	-	-	-	0,0	-
Машины, оборудование, транспортные средства	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0	0,0
Прочие товары	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-
Всего	0,2	0,4	0,5	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6	1,4

Источник: Евразийская экономическая комиссия.

9. Прогноз объемов перевозок продовольственных грузов в контейнерах по МТК «Север – Юг» на период до 2025 и 2030 гг., тыс. ДФЭ

Корреспонденции	2020 г.	Базовый сценарий		Оптимистический сценарий	
		2025 г., прогноз	2030 г., прогноз	2025 г., прогноз	2030 г., прогноз
Восточное направление МТК «Север – Юг»					
Казахстан – Иран	0,2	1,1	1,3	3,3	4,2
Иран – Казахстан	0,1	2,2	2,7	5,0	6,3
Казахстан – Туркменистан	0,0	1,1	1,3	2,5	3,1
Индия – Казахстан	0,1	1,7	2,0	4,2	5,2
Пакистан – Казахстан	0,2	2,2	2,7	5,0	6,3
Россия – Иран	-	1,1	1,3	3,3	4,2
Иран – Россия	-	1,1	1,3	2,5	3,1
Россия – Индия	-	1,1	1,3	3,3	4,2
Индия – Россия	-	2,2	2,7	5,0	6,3
Россия – Пакистан	-	0,1	0,1	0,2	0,2
Пакистан – Россия	-	0,1	0,1	0,2	0,2
Иран – Китай	-	0,3	0,3	0,7	0,9
Прочие направления	0,0	0,1	0,1	0,2	0,2
Всего по восточному направлению	0,6	8,8	10,6	22,7	28,4
Мультимодальное (Транскаспийское) направление МТК «Север – Юг»					
Казахстан – Иран	0,3	1,1	1,3	3,3	4,2
Иран – Казахстан	0,2	1,7	2,0	3,3	4,2
Индия – Казахстан	-	0,6	0,7	1,3	1,7
Пакистан – Казахстан	-	0,6	0,7	1,7	2,1
Россия – Иран	0,3	6,1	7,3	10,8	13,5
Иран – Россия	0,9	2,2	2,7	4,2	5,2
Россия – Индия	-	1,1	1,3	2,5	3,1
Индия – Россия	-	1,1	1,3	2,5	3,1
Россия – Пакистан	-	0,1	0,1	0,2	0,2
Пакистан – Россия	-	2,2	2,7	0,7	0,8
Прочие направления	0,0	0,1	0,1	0,2	0,2
Всего по центральному направлению	0,6	11,9	14,3	20,7	25,8
Западное направление МТК «Север – Юг»					
Россия/Беларусь – Иран	0,7	0,1	0,1	3,5	4,4
Иран – Россия/Беларусь	0,7	3,3	4,0	5,8	7,3
Россия/Беларусь – Азербайджан	6,4	15,0	18,0	25,0	31,3
Россия/Беларусь – Индия	-	2,2	2,7	6,7	8,3
Индия – Россия/Беларусь	-	2,2	2,7	5,0	6,3
Россия/Беларусь – Пакистан	-	0,1	0,1	0,3	0,4
Пакистан – Россия/Беларусь	-	0,3	0,4	0,8	1,0
Страны ЕС – Индия	-	0,5	0,6	1,8	2,3
Страны ЕС – Пакистан	-	0,0	0,1	0,2	0,2
Пакистан – страны ЕС	-	0,0	0,0	0,1	0,1
Индия – страны ЕС	-	0,7	0,8	2,6	3,3
Россия/Беларусь – Турция/Грузия	1,2	3,3	3,9	10,0	12,5
Турция/Грузия – Россия/Беларусь	2,7	4,2	5,0	12,5	15,6
Прочие направления	0,6	5,0	6,0	13,3	16,7
Всего по западному направлению	12,24	37,05	44,46	87,71	109,64
ИТОГО по МТК «Север – Юг»	13,43	57,75	69,30	131,11	163,89

Источник: расчеты авторов.

10. Прогноз объемов перевозок металлов и изделий из них в контейнерах по МТК «Север – Юг» на период до 2025 и 2030 гг., тыс. ДФЭ

Корреспонденции	2020 г.	Базовый сценарий		Оптимистический сценарий	
		2025 г., прогноз	2030 г., прогноз	2025 г., прогноз	2030 г., прогноз
Восточное направление МТК «Север – Юг»					
Казахстан – Иран	0,2	1,9	2,3	4,4	5,6
Казахстан – Туркменистан	-	1,0	1,2	1,6	1,9
Казахстан – Индия	0,1	2,9	3,5	4,4	5,6
Казахстан – Пакистан	0,0	0,4	0,5	1,1	1,4
Россия – Иран	-	5,8	7,0	8,9	11,1
Россия – Индия	-	1,6	1,9	3,3	4,2
Россия – Пакистан	-	0,2	0,2	0,4	0,6
Китай – Иран	-	3,5	4,2	10,2	12,8
Иран/Индия/Пакистан – страны ЕАЭС*	-	1,3	1,5	3,7	4,6
Всего по восточному направлению	0,3	18,6	22,3	38,1	47,7
Мультимодальное (Транскаспийское) направление МТК «Север – Юг»					
Казахстан – Иран	0,1	1,1	1,3	2,1	2,6
Казахстан – Индия	-	1,1	1,3	2,8	3,5
Казахстан – Пакистан	-	0,2	0,3	6,9	8,7
Россия – Иран	0,0	6,7	8,0	9,7	12,2
Россия – Индия	-	0,9	1,1	2,1	2,6
Россия – Пакистан	-	0,1	0,1	0,3	0,3
Иран/Индия/Пакистан – страны ЕАЭС*	-	0,4	0,4	1,1	1,4
Прочие направления	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2
Всего по центральному направлению	0,1	10,6	12,7	25,2	31,5
Западное направление МТК «Север – Юг»					
Россия – Иран	0,0	1,1	1,33	2,8	3,47
Россия – Азербайджан	4,7	5,6	6,72	7,6	9,48
Россия – Индия	-	0,7	0,87	1,4	1,69
Россия – Пакистан	-	0,1	0,13	0,3	0,35
Страны ЕС – Индия	-	0,5	0,63	1,7	2,11
Страны ЕС – Пакистан	-	0,2	0,27	0,7	0,90
Иран/Индия/Пакистан – страны ЕАЭС**	0,0	0,7	0,86	2,3	2,86
Иран/Индия/Пакистан – страны ЕС	-	0,4	0,53	1,4	1,78
Россия – Турция	-	1,0	1,20	2,5	3,13
Прочие направления	0,0	0,1	0,01	0,1	0,01
Всего по западному направлению	4,7	10,6	12,6	20,8	25,8
ИТОГО по МТК «Север – Юг»	5,1	39,7	47,5	84,0	104,9

* - Российская Федерация, Республика Казахстан, Кыргызская Республика

** - Российская Федерация, Республика Беларусь

Источник: расчеты авторов.

11. Прогноз объемов перевозок древесины и бумаги в контейнерах по МТК «Север – Юг» на период до 2025 и 2030 гг., тыс. ДФЭ

Корреспонденции	2020 г.	Базовый сценарий		Оптимистический сценарий	
		2025 г., прогноз	2030 г., прогноз	2025 г., прогноз	2030 г., прогноз
Восточное направление МТК «Север – Юг»					
Россия – Индия	-	0,6	0,7	1,2	1,5
Россия – Пакистан	-	0,1	0,1	0,2	0,2
Всего по восточному направлению	-	0,7	0,8	1,4	1,7
Мультимодальное (Транскаспийское) направление МТК «Север – Юг»					
Россия – Иран	0,1	5,6	6,7	10,0	12,5
Россия – Индия	-	2,2	2,7	4,2	5,2
Россия – Пакистан	-	0,1	0,1	0,2	0,2
Всего по центральному направлению	0,1	7,9	9,5	14,3	17,9
Западное направление МТК «Север – Юг»					
Россия – Иран	-	0,1	0,13	3,3	4,17
Россия – Азербайджан	0,8	12,6	15,06	24,0	30,04
Россия – Индия	-	3,1	3,73	7,0	8,75
Россия – Пакистан	-	0,3	0,40	0,7	0,83
Страны ЕС – Индия	-	0,6	0,70	2,2	2,81
Страны ЕС – Пакистан	-	0,1	0,15	0,5	0,61
Россия – Турция	-	0,4	0,53	1,0	1,25
Прочие направления	-	0,1	0,01	0,1	0,01
Всего по западному направлению	0,8	17,4	20,7	38,9	48,5
ИТОГО по МТК «Север – Юг»	0,9	25,9	31,0	54,6	68,1

Источник: расчеты авторов.

12. Прогноз объемов перевозок машин и оборудования в контейнерах по МТК «Север – Юг» на период до 2025 и 2030 гг., тыс. ДФЭ

Корреспонденции	2020 г.	Базовый сценарий		Оптимистический сценарий	
		2025 г., прогноз	2030 г., прогноз	2025 г., прогноз	2030 г., прогноз
Восточное направление МТК «Север – Юг»					
Китай – Иран	-	0,8	1,0	1,7	2,1
Иран/Индия/Пакистан – страны ЕАЭС	-	0,3	0,3	0,6	0,8
Всего по восточному направлению	-	1,1	1,3	2,3	2,9
Мультимодальное (Транскаспийское) направление МТК «Север – Юг»					
Россия – Иран	-	0,3	0,4	0,6	0,7
Иран/Индия/Пакистан – страны ЕАЭС	-	0,3	0,3	0,3	0,4
Всего по центральному направлению	-	0,6	0,7	0,9	1,1
Западное направление МТК «Север – Юг»					
Беларусь/Россия – Иран	-	0,3	0,3	9,2	11,5
Беларусь/Россия – Азербайджан	4,1	12,3	14,8	14,7	18,4
Беларусь/Россия – Индия	-	0,3	0,3	0,6	0,8
Беларусь/Россия – Пакистан	-	0,0	0,0	0,0	0,0
Страны ЕС – Индия	-	5,1	6,1	14,3	17,9
Страны ЕС – Пакистан	-	0,8	0,9	2,2	2,7
Иран/Индия/Пакистан – страны ЕАЭС	-	1,4	1,7	3,1	3,8
Иран/Индия/Пакистан – страны ЕС	-	0,6	0,8	0,9	1,1
Беларусь/Россия – Турция	-	0,0	0,1	0,1	0,1
Турция – Беларусь/Россия	-	0,2	0,2	0,2	0,3
Прочие направления	-	0,3	0,0	0,3	0,0
Всего по западному направлению	4,1	21,1	25,0	45,3	56,2
ИТОГО по МТК «Север – Юг»	4,1	22,8	27,0	48,5	60,3

Источник: расчеты авторов.

13. Прогноз объемов перевозок минеральных удобрений в контейнерах по МТК «Север – Юг» на период до 2025 и 2030 гг., тыс. ДФЭ

Корреспонденции	2020 г.	Базовый сценарий		Оптимистический сценарий	
		2025 г., прогноз	2030 г., прогноз	2025 г., прогноз	2030 г., прогноз
Восточное направление МТК «Север – Юг»					
Россия – Индия	-	3,9	4,7	6,7	8,3
Китай – Иран	-	0,2	0,3	0,7	0,9
Всего по восточному направлению	-	4,1	4,9	7,4	9,2
Мультимодальное (Транскаспийское) направление МТК «Север – Юг»					
Россия – Иран	-	0,6	0,7	1,0	1,2
Россия – Индия	0,0	3,3	4,0	5,6	6,9
Всего по центральному направлению	0,0	3,9	4,7	6,5	8,2
Западное направление МТК «Север – Юг»					
Беларусь/Россия – Иран	-	1,1	1,33	2,8	3,47
Беларусь/Россия – Азербайджан	3,9	2,3	2,80	3,8	4,74
Беларусь/Россия – Индия	-	1,1	1,33	4,2	5,21
Беларусь/Россия – Пакистан	-	0,3	0,33	0,6	0,73
Страны ЕС – Индия	-	0,4	0,42	1,4	1,69
Страны ЕС – Пакистан	-	0,0	0,05	0,1	0,18
Беларусь/Россия – Турция	-	0,3	0,33	0,8	1,04
Прочие направления	-	0,1	0,01	0,1	0,01
Всего по западному направлению	3,9	5,6	6,6	13,7	17,1
ИТОГО по МТК «Север – Юг»	3,9	13,6	16,2	27,6	34,4

Источник: расчеты авторов.

14. Методология оценки влияния качества транспортной инфраструктуры на торговлю

Влияние качества транспортной инфраструктуры на торговлю было оценено посредством применения гравитационной модели, базовая формула которой выглядит следующим образом:

$$\ln X_{ijt} = \beta_0 + \beta_1 \ln GDP_{it} + \beta_2 \ln GDP_{jt} + \beta_3 \ln DIST_{ij} + \beta_4 LANG_{ij} + \beta_5 INF_{it} + \beta_6 INF_{jt} + e_{ijt} \quad (1)$$

где i – страна, тяготеющая к МТК «Север – Юг», j – торговый партнер этой страны (топ-20 экспортных направлений), $\ln GDP_{it}$ – логарифмическое значение ВВП по паритету покупательской способности (в текущих международных долларах) экспортера в году t , $\ln GDP_{jt}$ – аналогичный показатель для импортера в году t , $\ln DIST_{ij}$ – логарифмическое значение расстояния между столицами государств, $LANG_{ij}$ – фиктивная переменная, принимающая значение 1 в случае наличия общего официального или основного языка между странами i и j , INF_{it} – транспортная инфраструктура экспортера, INF_{jt} – транспортная инфраструктура импортера и e_{ijt} – погрешность.

Следует отметить, что в данном исследовании был применен альтернативный метод оценивания гравитационной модели – метод квазимаксимального правдоподобия Пуассона (Poisson Pseudo-Maximum Likelihood Estimator). Данный метод имеет ряд преимуществ над стандартной логарифмически-линейной моделью, оцененной методом наименьших квадратов. Так, при наличии гетероскедастичности, выраженной в неодинаковой дисперсии случайной ошибки эконометрической модели, стандартная модель существенно искажает оценочные коэффициенты. При этом метод квазимаксимального правдоподобия Пуассона устойчив к неоднородности наблюдений, о чем свидетельствуют результаты сравнения двух моделей, проведенного [Silva and Tenreyro \(2006\)](#) с использованием симуляции метода Монте-Карло. Кроме того, наблюдения с нулевыми торговыми потоками в стандартной модели исключаются ввиду невозможности определения натурального логарифма нуля. В то же время данные наблюдения учитываются при использовании метода квазимаксимального правдоподобия Пуассона, поскольку зависящая переменная состоит из ряда рациональных чисел ([Shepherd et al., 2019](#)).

Кроме того, на этапе выбора эконометрической модели была рассмотрена возможность использования модели с фиксированными эффектами. Данная модель позволяет учитывать ненаблюдаемые показатели многостороннего сопротивления экспортера и импортера. Однако ключевым ограничением данной модели является идентифицирование влияния только тех независимых переменных, которые имеют индивидуальные значения для каждой пары стран ([ESCAP, 2019](#)). Так, при использовании фиксированного эффекта по импортеру невозможно оценить влияние такого параметра, как качество автомобильной инфраструктуры импортера на двухстороннюю торговлю, поскольку значение этой переменной для всех экспортеров является постоянной величиной для данного импортера. В этой связи данная переменная и фиксированные эффекты являются идеально коллинеарными, что приводит к исключению этой переменной из модели. Учитывая, что переменные, представляющие интерес в данном исследовании, являются таковыми, был применен метод квазимаксимального правдоподобия Пуассона без учета фиксированных эффектов.

Для построения эконометрической модели данные по расстоянию и наличию общего языка были взяты из базы данных [CEPII \(2021\)](#). Источником данных по ВВП по паритету покупательской способности в текущих ценах является статистическая база данных МВФ. Кроме того, данные по внешней торговле были получены из статистической базы [UN COMTRADE \(2021\)](#) с использованием 1 знака классификации SITC 3. Всемирный экономический форум служит источником данных по качеству транспортной инфраструктуры. Все остальные данные были получены из статистической базы Всемирного банка.

15. Влияние качества транспортной инфраструктуры на торговлю стран, тяготеющих к МТК «Север – Юг»

Переменные	Качественные показатели				Количественные показатели		
	Железнодорожная инфраструктура	Автомобильная инфраструктура	Воздушная инфраструктура	Портовая инфраструктура	Денежные затраты	Временные затраты	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	
ВВП, экспорт	0,849*** (0,015)	0,887*** (0,011)	0,948*** (0,013)	0,953*** (0,013)	1,011*** (0,018)	0,949*** (0,014)	
ВВП, импорт	0,475*** (0,018)	0,496*** (0,014)	0,543*** (0,015)	0,534*** (0,015)	0,570*** (0,019)	0,575*** (0,018)	
Расстояние	-0,555*** (0,023)	-0,587*** (0,018)	-0,615*** (0,019)	-0,604*** (0,020)	-0,694*** (0,025)	-0,623*** (0,022)	
Использование одного языка	0,527*** (0,048)	0,398*** (0,038)	0,391*** (0,039)	0,443*** (0,039)	0,635*** (0,051)	0,797*** (0,047)	
Качество железнодорожной инфраструктуры, экспорт	0,456*** (0,024)						
Качество железнодорожной инфраструктуры, импорт	0,183*** (0,016)						
Качество автомобильной инфраструктуры, экспорт		0,317*** (0,014)					
Качество автомобильной инфраструктуры, импорт		0,229*** (0,013)					
Качество воздушной инфраструктуры, экспорт			0,377*** (0,018)				
Качество воздушной инфраструктуры, импорт			0,375*** (0,019)				
Качество портовой инфраструктуры, экспорт				0,406*** (0,018)			
Качество портовой инфраструктуры, импорт				0,320*** (0,016)			
Денежные затраты, экспорт					-0,0002* (0,0001)		
Денежные затраты, импорт					-0,001*** (0,0001)		
Временные затраты, экспорт						-0,012*** (0,0006)	
Временные затраты, импорт						-0,007*** (0,0004)	
Константа	14,570*** (0,231)	14,796*** (0,175)	12,877*** (0,227)	13,170*** (0,216)	16,75*** (0,187)	17,028*** (0,154)	
Кол-во наблюдений	2606	4073	3475	3475	2169	2169	

Примечание: уровни значимости: *** 1%, ** 5%, * 10%.

Источник: расчеты авторов.

16. Влияние цифровой инфраструктуры на торговлю стран, тяготеющих к МТК «Север – Юг»

Переменные	Базовая модель	ИКТ инфраструктура		
		Широкополосный интернет	Абоненты моб. связи	Пользователи интернета
	(1)	(2)	(3)	(4)
ВВП, экспорт	0,947*** (0,008)	0,885*** (0,009)	0,917*** (0,008)	0,936*** (0,008)
ВВП, импорт	0,569*** (0,009)	0,489*** (0,011)	0,560*** (0,010)	0,524*** (0,010)
Расстояние	-0,787*** (0,012)	-0,595*** (0,016)	-0,762*** (0,013)	-0,668*** (0,014)
Использование одного языка	0,614*** (0,024)	0,657*** (0,031)	0,634*** (0,026)	0,685*** (0,026)
Широкополосный интернет, экспорт		0,018*** (0,001)		
Широкополосный интернет, импорт		0,009*** (0,001)		
Абоненты мобильной связи, экспорт			0,001** (0,0002)	
Абоненты мобильной связи, импорт			0,002*** (0,0003)	
Пользователи интернета, экспорт				0,008*** (0,0004)
Пользователи интернета, импорт				0,001** (0,0004)
Константа	17,893*** (0,085)	16,996*** (0,108)	17,736*** (0,089)	17,002*** (0,098)
Кол-во наблюдений	9665	6554	9652	9070

Примечание: уровни значимости: *** 1%, ** 5%, * 10%.

Источник: расчеты авторов.

Список литературы

- Винокуров, Е. (ред.) (2017) Евразийский экономический союз. СПб.: ЦИИ ЕАБР. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/evraziyskiy-ekonomicheskiy-soyuz/> (Просмотрено 3 августа 2021).
- Винокуров, Е., Джадралиев, М., Щербанин, Ю. (2009) Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор № 5. Март. Алматы: ЕАБР. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/archive-edb-editions/otraslevyye-obzory/> (Просмотрено 3 августа 2021).
- Винокуров, Е., Лобырев, В., Тихомиров, В., Цукарев, Т., (2018a) Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. Доклад № 49. СПб.: ЦИИ ЕАБР. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/transportnyeh-koridory-shelkovogo-puti-potentsial-rosta-gruzopotokov-cherez-eaes/> (Просмотрено 3 августа 2021).
- Винокуров, Е., Лобырев, В., Тихомиров, В., Цукарев, Т., (2018b) Транспортные коридоры Шелкового пути: анализ барьеров и рекомендаций по направлению инвестиций. Доклад № 50. СПб.: ЦИИ ЕАБР. Доступно на: https://eabr.org/upload/iblock/304/EDB-Centre_2018_Report-50_Transport-Corridors_Barriers-and-Investments_RUS.pdf (Просмотрено 3 августа 2021).
- Гусев, О. (2021) Международный транспортный коридор «Север – Юг» может быть запущен в 2023 году. Доступно на: <https://inbusiness.kz/ru/news/mezhdunarodnyj-transportnyj-koridor-sever-yug-mozhet-byt-zapushen-v-2023-godu> (Просмотрено 3 августа 2021).
- ЕАБР (2011) Перспективы развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в транспортные маршруты ЕвразЭС. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/archive-edb-editions/otraslevyye-obzory/> (Просмотрено 3 августа 2021).
- Европейская экономическая комиссия (2020) Активизация работы по облегчению пересечения границ (Конвенция о согласовании, проект eTIR и другие меры по облегчению таможенного транзита): Записка секретариата. Доступно на: <https://unece.org/sites/default/files/2020-12/ECE-TRANS-2021-21r.DOC> (Просмотрено 2 сентября 2021).
- ЕЭК (2019) Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств-членов. Аналитический доклад.
- ЕЭК (2020) О принципах и подходах цифровой логистики в сфере транспортных услуг государств – членов Евразийского экономического союза. Доступно на: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinf/transport/Pages/info.aspx> (Просмотрено 3 августа 2021).
- ЕЭК ООН (2021) Введение в действие евроазиатских транспортных коридоров и резюме обсуждений в ходе неофициальных консультаций о дальнейших шагах в этой области. Записка секретариата. Документ ECE/TRANS/2021/17. Женева, 23–26 февраля.
- Информационное агентство АРКА (ИА АРКА) (2021) В Армении стартует строительство дороги Сисиан – Каджаран в рамках программы «Север – Юг». Доступно на: http://arka.am/ru/news/society/v_armenii_startuet_stoitelstvo_dorogi_sisian_kadzharan_v_ramkakh_programmy_sever_yug/ (Просмотрено 12 октября 2021).
- Информационное агентство Красная Весна (ИА Красная Весна) (2021) Эксперты рассказали про участие Армении в транспортном коридоре «Север – Юг». Доступно на: <https://rossaprimavera.ru/news/5875b10f> (Просмотрено 12 октября 2021).
- Мигулин, П. (1903) Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893–1902). Харьков: Печатное дело.
- ООН (2019) Политическая декларация по итогам среднесрочного обзора на высоком уровне хода осуществления Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 гг. Утверждена Резолюцией 74/15 Генеральной Ассамблеи ООН 5 декабря 2019 г.
- Оторбаев, Ж., Бордачев, Т., Белоус, Ю., Жиенбаев М., Королев, А. (2021) Железнодорожный каркас Евразии: достижения, проблемы и перспективы континентальной связанности, Доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай». Доступно на: <https://ru.valdaiclub.com/a/reports/zheleznyy-karkas-evrazii/> (Просмотрено 7 октября 2021).
- Посольство Кыргызской Республики в Исламской Республике Иран (Посольство Кыргызстана) (2021) На полях 76-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН в г.Нью-Йорке состоялась встреча Министра иностранных дел Кыргызской Республики Руслана Казакбаева с Министром иностранных дел Исламской Республики Иран Хоссейн Амиром Абдоллахияном. Доступно на: <https://mfa.gov.kg/ru/dm/posolstvo-kyrgyzskoy-respubliki-v-islamskoy-respublike-iran/news/14602> (Просмотрено 12 октября 2021).
- Правительство РФ (2001) Подпрограмма «Международные транспортные коридоры» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)», утв. постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848.
- Правительство РФ (2008) Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года, утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р.
- Правительство РФ (2014) Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 № 1032-р.
- Правительство РФ (2016) Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р.
- Правительство РФ (2019) Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 года №207-р.
- РЖД Логистика (2021) Международный транзит. Доступно на: https://www.rzdlog.ru/services/main/international_transit/ (Просмотрено 6 сентября 2021).
- Росстат (2020) Транспорт в России 2020: Статистический сборник. Доступно на: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/UbzlvBZj/Transport_2020.pdf (Просмотрено 7 сентября 2021).
- Саркисян, Л. (2021) Месседж Еревану, или Почему Индия и Иран хотят втянуть Армению в коридор «Север – Юг». Новостное агентство Sputnik. Доступно на: <https://ru.armeniasputnik.am/docs/about/index.html> (Просмотрено 13 октября 2021).
- Цоц, Е. (2021) Торговый путь в Индию прошел проверку боем. Информационное агентство Regnum. Доступно на: <https://regnum.ru/news/economy/3343600.html> (Просмотрено 26 августа 2021).
- AzRusTrans (2019) Председатель ЗАО «Азербайджанские железные дороги» встретился с министром дорог и градостроительства Ирана. Доступно на: <http://azrustrans.az/press/novosti-otrasli/irran/> (Просмотрено 20 сентября 2021).
- ERA1 (2020a) Влияние экологической повестки на международные железнодорожные грузоперевозки. Доступно на: https://index1520.com/upload/medialibrary/e9a/OTLK-eco-ru_3.pdf (Просмотрено 11 августа 2021).
- ERA1 (2020b) Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве: развитие меридиональных маршрутов. Доступно на: https://index1520.com/upload/medialibrary/588/OTLK-N_S-RU.pdf (Просмотрено 20 сентября 2021).
- ERA1 (2021) Котировки. Доступно на: <https://index1520.com/index/quotes/> (Просмотрено 24 сентября 2021).
- Iran.ru (2019) Иран и Индия подписали соглашение на сумму 2 млрд долл. о сотрудничестве в железнодорожном секторе. Доступно на: https://www.iran.ru/news/economics/108152/Iran_i_Indiya_podpisali_soglashenie_na_summu_2_mldr_o_sotrudnichestve_v_zheleznodorozhnom_sektore (Просмотрено 11 августа 2021).
- IRU (2021) Глобальный охват системы МДП. Доступно на: <https://www.iru.org/ru/cto-my-delaem/uproschenie-procedur-torgovli-i-tranzita/mdp/globalnyy-okhvat-sistemy-mdp> (Просмотрено 11 августа 2021).
- Arvis, J-F., Raballand, G., Marteau, J-F. (2010) The Cost of Being Landlocked : Logistics Costs and Supply Chain Reliability. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/2489>. (Accessed 22 October 2021).
- CEPII (2021) GeoDist Database. Available at: http://www.cepii.fr/cepii/en/bdd_modele/bdd.asp (Accessed 2 September 2021).
- Dayal, R. (2019) Rising Expectations of INSTC to Be a Mainstay of Regional Connectivity. Presentation at Expert Group Meeting on Enhancing Efficiency of Selected Intermodal Transport Corridors in Asia. UNESCAP, Bangkok, 26–27 June. Available at: <https://www.unescap.org/sites/default/files/5%20AITD-Rising%20expectation%20of%20INSTC.pdf> (Accessed 22 August 2021).
- ESCAP (2019) Developing Coordination and Institutional Arrangements for the Management of Intermodal Transport Corridors in the ESCAP. Available at: <https://www.unescap.org/sites/default/files/Finalized%20study%20report%20on%20intermodal%20corridors%20December%202019%20%20.pdf> (Accessed 7 September 2021).

- Federation of Freight Forwarders' Associations in India (FFFAI) (2014) International North South Transport Corridor: Dry run report 2014. Available at: http://commerce.nic.in/publications/INSTC_Dry_run_report_Final.pdf (Accessed 18 August 2021).
- Fink, C., Mattoo, A. and Neagu, I.C. (2005) Assessing the Impact of Telecommunication Costs on International Trade. *Journal of International Economics* 67(2), pp. 428–445.
- Hope, A., Cox, J. (2015) Topic Guide. Development Corridors, Coffey International Development, December. Available at: <https://partnerplatform.org/sharezmpwzscddhzm8v2rmqb3b8bjp3b9w7fj4x/eps-peaks/library/bwldka4k> (Accessed 18 October 2021).
- Kenderdine, T., Bucsky, P. (2021) "The Middle Corridor: Policy Development and Trade Potential of the Trans-Caspian International Transport Route" in Azhgaliyeva, D. and Kalyuzhnova, Y. (2021) Unlocking Transport Connectivity in the Trans-Caspian Corridor. Available at: <https://www.adb.org/publications/unlocking-transport-connectivity-trans-caspian-corridor> (Accessed 8 November 2021).
- Klein, A. et al. (2021) STREAM Freight Transport 2020. Emissions of freight transport modes. Available at: https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2021/03/CE_Delft_190325_STREAM_Freight_Transport_2020_FINAL.pdf (Accessed 8 September 2021).
- IMF (2021) World Economic Outlook Database: April 2021 Edition. Available at: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2021/April> (Accessed 15 August 2021).
- IRU (2018) India steps-up trade ambitions with launch of TIR. Available at: <https://www.iru.org/resources/newsroom/india-steps-trade-ambitions-launch-tir> (Accessed 8 September 2021).
- IRU (2019) Digital TIR transports commence between Iran and Azerbaijan. Available at: <https://www.iru.org/resources/newsroom/digital-tir-transport-commence-between-iran-and-azerbaijan> (Accessed 8 September 2021).
- Ismail, N., Mahyideen, J.M. (2015) The Impact of infrastructure on trade and economic growth in selected economies in Asia. ADBI Working Paper, 553. Available at: <https://www.adb.org/publications/impact-infrastructure-trade-and-economic-growth-selected-economies-asia> (Accessed 8 September 2021).
- Shepherd, B., Doytchinova, H., Kravchenko, A. (2019) The Gravity Model of International Trade: A User Guide [R Vision]. Available at: <https://repositorio.unescap.org/handle/20.500.12870/113> (Accessed 16 September 2021).
- Shipa Freight (2021) Ocean and Air Shipping from Finland to India. Available at: <https://www.shipafreight.com/tradelane/finland-to-india/> (Accessed 9 September 2021).
- Silva, J.S. and Tenreiro, S. (2006) The Log of Gravity. *The Review of Economics and statistics*, 88 (4), pp.641–658.
- Thomson Reuters (2021) Freightos Baltic Index (FBX) – Daily Spot Rates for 40' Containers, Refinitiv Eikon (13 September 2021).
- UIC (2015) Concept for the Development of International Transport Corridors within the Framework of the International Union of Railways.
- United Nations (2020) Euro-Asian Transport Linkages. Operationalisation of Inland Transport between Europe and Asia. Available at: <https://digitallibrary.un.org/record/3813805?ln=ru> (Accessed 18 October 2021).
- UN COMTRADE (2021) UN Comtrade Database. Available at: <https://comtrade.un.org/data/> (Accessed 1 September 2021).
- UNECE (2012) Euro-Asian Transport Linkages. Phase II. Available at: <https://unece.org/transport/euro-asian-links> (Accessed 18 October 2021).
- UNESCAP (2019) Developing Coordination and Institutional Arrangements for the Management of Intermodal Transport Corridors in the ESCAP Region. Study Report. Available at: <https://www.unescap.org/sites/default/files/Finalized%20study%20report%20on%20intermodal%20corridors%20December%202019%20.pdf> (Accessed 18 October 2021).
- UNESCAP (2020) Virtual Regional Meeting on Sustainable Transport Connectivity between Asia and Europe. Bangkok, 25–26 November. Available at: <https://www.unescap.org/events/virtual-regional-meeting-sustainable-transport-connectivity-between-asia-and-europe> (Accessed 18 October 2021).
- Vinokurov, E. (2018) Introduction to the Eurasian Economic Union. London: Palgrave Macmillan.
- Vinokurov, E. (2019) The Belt and Road Initiative: A Russian Perspective. In: Kohli, H., Linn, J., Zucker L. (eds.) *China's Belt and Road Initiative: Potential Transformation of Central Asia and the South Caucasus*. Los Angeles, New Dehli, Melbourne: Sage. Available at: https://www.researchgate.net/publication/330243144_Belt_and_Road_From_a_Russian_Perspective (Accessed 8 August 2021).
- Vinokurov, E. (2020) Trans-Eurasian Container Traffic: a Belt and Road Success Story. Asian Financial Cooperation Association (AFCA) Working Paper WP 20-03/69. AFCA: Beijing. Available at: <https://mp.weixin.qq.com/s/PkGTFTiCiaHD3QmzZgJAMA> (Accessed 18 October 2021).
- Vinokurov, E., Libman, A. (2012) Eurasian Integration: Challenges of Transcontinental Regionalism. London: Palgrave Macmillan.
- WEF (2018) The Global Competitiveness Index Historical Dataset. Available at: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/downloads/> (Accessed 20 August 2021).
- World Bank (2011) Performance of Transport Corridors in Central and South Asia: Measurements 2008-2009. Available at: <https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/27797> (Accessed 13 August 2021).
- World Bank (2021) World Development Indicators. Available at: <https://data.worldbank.org/indicator> (Accessed 23 August 2021).

Список сокращений

АБР – Азиатский банк развития	ОТЛК ЕРА – Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс
АО – акционерное общество	СНГ – Содружество Независимых Государств
АТР – Азиатско-Тихоокеанский регион	ТАЖД – Трансазиатская железная дорога
БММТП – Бакинский международный морской торговый порт	«ТРАСЕКА» – транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия
БТК – железная дорога Баку – Тбилиси – Карс	ФТС – Федеральная таможенная служба
ВВП – валовой внутренний продукт	ЦА – Центральная Азия
ВИЭ – возобновляемые источники энергии	ЦАРЭС – Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
ВЭФ – Всемирный экономический форум	ШОС – Шанхайская организация сотрудничества
ДФЭ – двадцатифутовый эквивалент	ЭСКАТО ООН – Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана
ЕАБР – Евразийский банк развития	CORSIA – Система компенсации и сокращения выбросов углерода (The Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)
ЕАТС – Евроазиатские транспортные связи (проект ЕЭК ООН)	COVID-19 – COronaVirus Disease 2019, коронавирусная инфекция
ЕАЭС – Евразийский экономический союз	ERA1 – индекс Евразийского железнодорожного альянса (Eurasian Rail Alliance Index)
ЕврАзЭС – Евразийское экономическое сообщество	SCFI – Шанхайский индекс контейнерных перевозок (Shanghai Containerised Freight Index)
ЕЭК – международный транспортный маршрут Европа – Западный Китай	г/т.км – грамм на тонно-километр
ЕС – Европейский союз (Евросоюз)	долл. – доллар
ЕЭК – Евразийская экономическая комиссия	кв. м – квадратный метр
ЕЭК ООН – Европейская экономическая комиссия ООН	км – километр
ЗСТ – зона свободной торговли	м – метр
ИКАО – Международная организация гражданской авиации (ICAO – International Civil Aviation Organization)	млн – миллион
ИКТ – информационные и коммуникационные технологии	млрд – миллиард
КСТП – Координационный совет по трансъевразийским перевозкам	мм – миллиметр
МДП – Международные дорожные перевозки (TIR)	т – тонна
МИД – Министерство иностранных дел	тыс. – тысяча
МСЖД – Международный союз железных дорог (UIC)	
МТК – международный транспортный коридор	
ОАО «РЖД» – ОАО «Российские железные дороги»	
ООН – Организация Объединенных Наций	
ОПОП – «Один пояс, один путь» (OBOR)	
ОСЖД – Организация сотрудничества железных дорог	



Макроэкономический обзор (RU)

Регулярная публикация, в которой представлен оперативный срез макроэкономической ситуации в странах – участницах Банка и даны оценки ее развития в краткосрочной перспективе. Является промежуточной публикацией между макроэкономическими прогнозами.



Макроэкономический прогноз (RU/EN)

От восстановительного роста к устойчивому развитию
ЕАБР прогнозирует рост агрегированного ВВП государств – участников Банка на 2,9% в 2022 г.



Доклад 21/1 (RU)

Повышение роли национальных валют ЕАЭС в международных расчетах
Доля национальных валют ЕАЭС в обслуживании мировой торговли составляет около 2%, но внутри ЕАЭС достигнуты весомые успехи – уже 74% взаимной торговли осуществляется в национальных валютах.



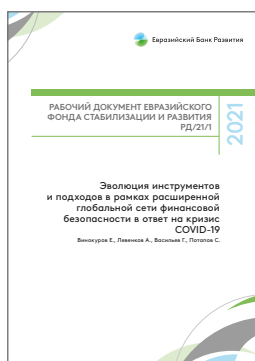
Доклад 21/2 (RU/EN)

Узбекистан и ЕАЭС: перспективы и потенциальные эффекты экономической интеграции
В докладе представлены оценки потенциальных эффектов от интеграции Республики Узбекистан с ЕАЭС, а также перспективные направления сотрудничества действующих стран – членов Союза с Узбекистаном.



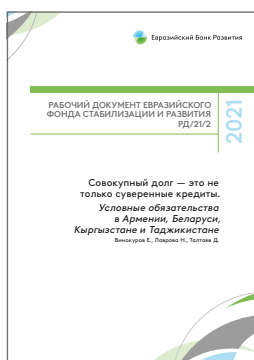
Доклад 21/3 (RU/EN)

Инвестиции в водно-энергетический комплекс Центральной Азии
Авторы доклада проанализировали сложившуюся ситуацию в водно-энергетическом комплексе Центральной Азии (ВЭК ЦА) по итогам 30 лет независимости пяти республик (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан), оценили уровень сотрудничества между странами в ВЭК.



Рабочий документ 21/1 (RU/EN)

Эволюция инструментов и подходов в рамках расширенной Глобальной сети финансовой безопасности в ответ на кризис COVID-19
Авторы проанализировали реакцию элементов ГСФБ на кризис, вызванный пандемией COVID-19, в масштабе мировой экономики и на уровне региона операций ЕФСР.



Рабочий документ 21/2 (RU/EN)

Совокупный долг – это не только суверенные кредиты. Условные обязательства в Армении, Беларуси, Кыргызстане и Таджикистане
Исследование отвечает на вопрос о потенциальных рисках реализации прямых и косвенных условных обязательств и их влиянии на бюджетные и долговые позиции четырех стран – получателей средств ЕФСР.



Доклад 21/4 (RU/EN)

Мониторинг взаимных инвестиций ЕАБР
Объем рассчитанных по новой методологии взаимных инвестиций в Евразийском регионе достиг 46 млрд долл. США. ПИИ устойчиво растут с 2016 г.



Евразийский Банк Развития