



43-ий семинар ЭЖТ в ВШЭ «Из варяг в персы:
проблемы развития МТК «Север-Юг»

«Из варяг в персы»: Перспективы развития МТК Север-Юг 2.0

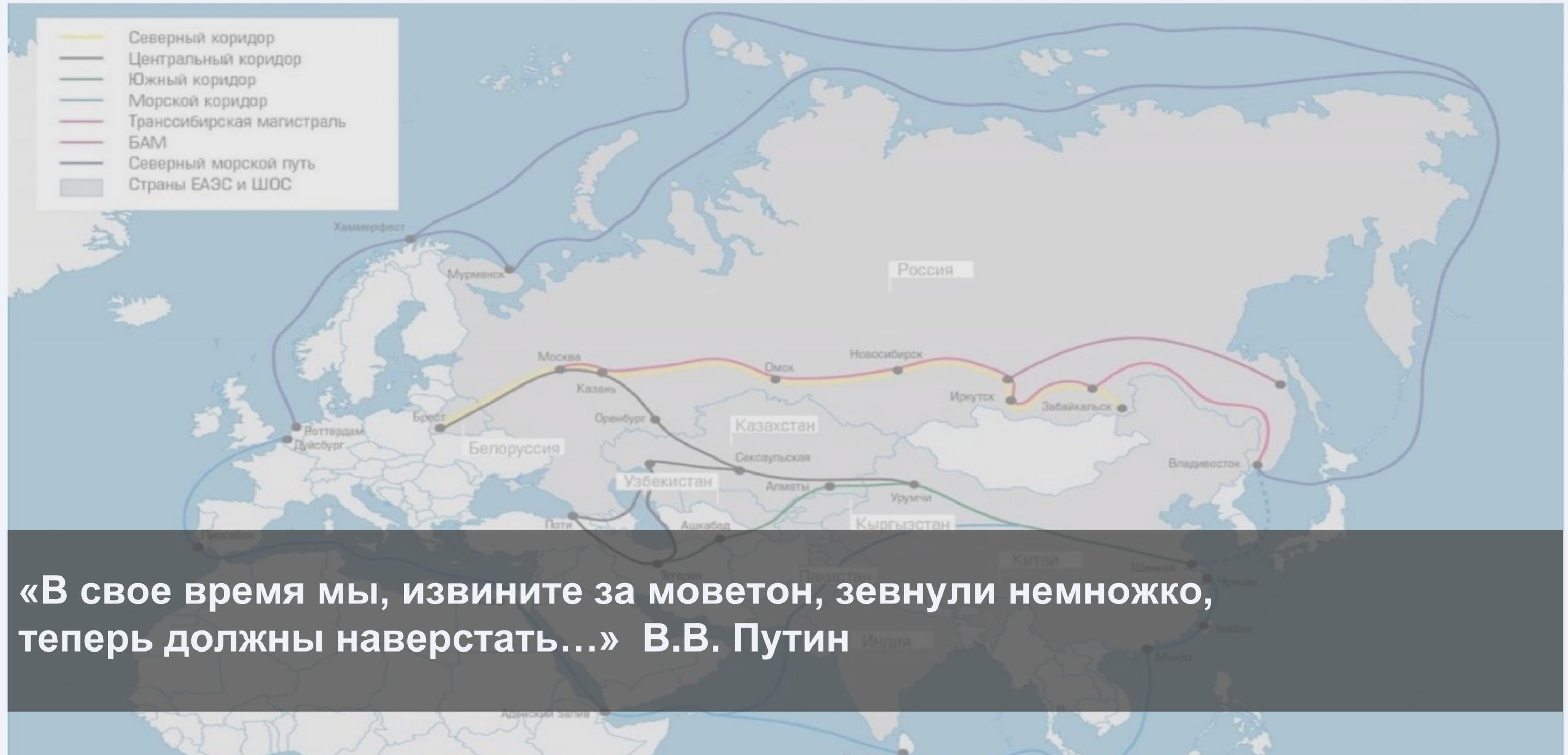
Декабрь 2024

N.Trans Lab



Никитина М.А., к.э.н.

Геополитика - основа системной трансформации внешней торговли России



Торговля России со странами в зоне тяготения МТК Север-Юг

Иран, Индия, Пакистан, страны Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии – целевые для России страны, тяготеющие к МТК «Север-Юг»

**до 225
млн тонн**

увеличился экспорт России в целевые страны в период с 2014 по 2023 гг.

Из данного объема **187 млн тонн** составил энергетический экспорт.

Зерно, удобрения и черные металлы – ключевые товары неэнергетического экспорта, объем которых составил **31 млн тонн** в 2023 г.

**до 8
млн тонн**

увеличился импорт России из целевых стран в период с 2014 по 2023 гг.

86% в объеме **6,8 млн тонн** составляет неэнергетический импорт.

Продовольственные товары и продукция химической промышленности составляют основу импортной грузовой базы России из целевых регионов.

Экспорт России в целевые регионы, млн тонн



Импорт России из целевых регионов, млн тонн



Потенциал грузоперевозок по МТК Север-Юг

**75
МЛН ТОНН**

достигнет потенциал грузоперевозок по МТК «Север-Юг» к 2040 г. в оптимистическом сценарии

В сравнении с базовым сценарием, потенциал выше за счет включения в грузовую базу перевозок **угля, нефти и нефтепродуктов.**

10 млн тонн – составят перевозки, из которых **8 млн тонн** будет отправляться по **восточному маршруту** и **2 млн тонн** по **западному маршруту.**

4,5 млн тонн – составят перевозки **нефти и нефтепродуктов** по **западному маршруту** МТК «Север-Юг»

Общий потенциал перевозок на 2040 г., млн тонн

42 млн тонн - Западный маршрут

12 млн тонн - Транскаспийский маршрут

15 млн тонн - Восточный маршрут

Потенциал грузоперевозок по МТК «Север-Юг» по маршрутам и видам грузов в 2040 году, млн тонн



Ключевые ограничения инфраструктуры

Западный маршрут	Восточный маршрут	Транскаспийский маршрут
Ж/д инфраструктура	Ж/д инфраструктура	Ж/д инфраструктура
Низкая провозная способность железнодорожной сети в Иране – 10 млн тонн		
<p>Низкая провозная способность ЖДПП на границе России и Азербайджана (Самур – 8 млн тонн, Дербент – 8 млн тонн), Азербайджана и Ирана (Астара – 13,6 млн тонн)</p> <p>Низкая провозная способность участка Алят – Астара – 10 млн тонн</p> <p>Отсутствие железнодорожного участка Астара – Решт в Иране</p>	<p>Низкая провозная способность участков в Туркменистане – 10 млн тонн</p> <p>Низкая провозная способность ЖДПП на границе Туркменистана и Ирана – 10 млн тонн</p> <p>Низкая провозная способность участка Инче-Бурун – Гермсар – 6 млн тонн</p>	<p>Отсутствие ж/д подходов к каспийским портам в Иране</p> <p style="text-align: center;">Портовая инфраструктура</p> <p>Низкая пропускная способность российских портов Каспийского бассейна – 23,5 млн тонн</p> <p style="text-align: center;">Флот</p> <p>Недостаточное количество и износ флота – 171 судно со средним возрастом 35 лет и возможностью перевозки до 8 млн тонн в год</p> <p>Отсутствие универсальных сухогрузов-контейнеровозов смешанного плавания размерности «Волго-Дон макс»</p>
<p style="text-align: center;">Автодорожная инфраструктура</p> <p>Загрузка подходов к крупным городским центрам в России вблизи границы с Азербайджаном, а также к г. Решт при ПС 14 тыс. ТС в сутки</p>	<p style="text-align: center;">Автодорожная инфраструктура</p> <p>Низкая пропускная способность дорог в северной части Казахстана – 14 тыс. ТС в сутки</p>	

Общая провозная способность железнодорожной инфраструктуры МТК «Север-Юг» не позволяет транспортировать более **10 млн тонн**, при использовании ж/д и автомобильного транспорта – более **27-28 млн тонн**

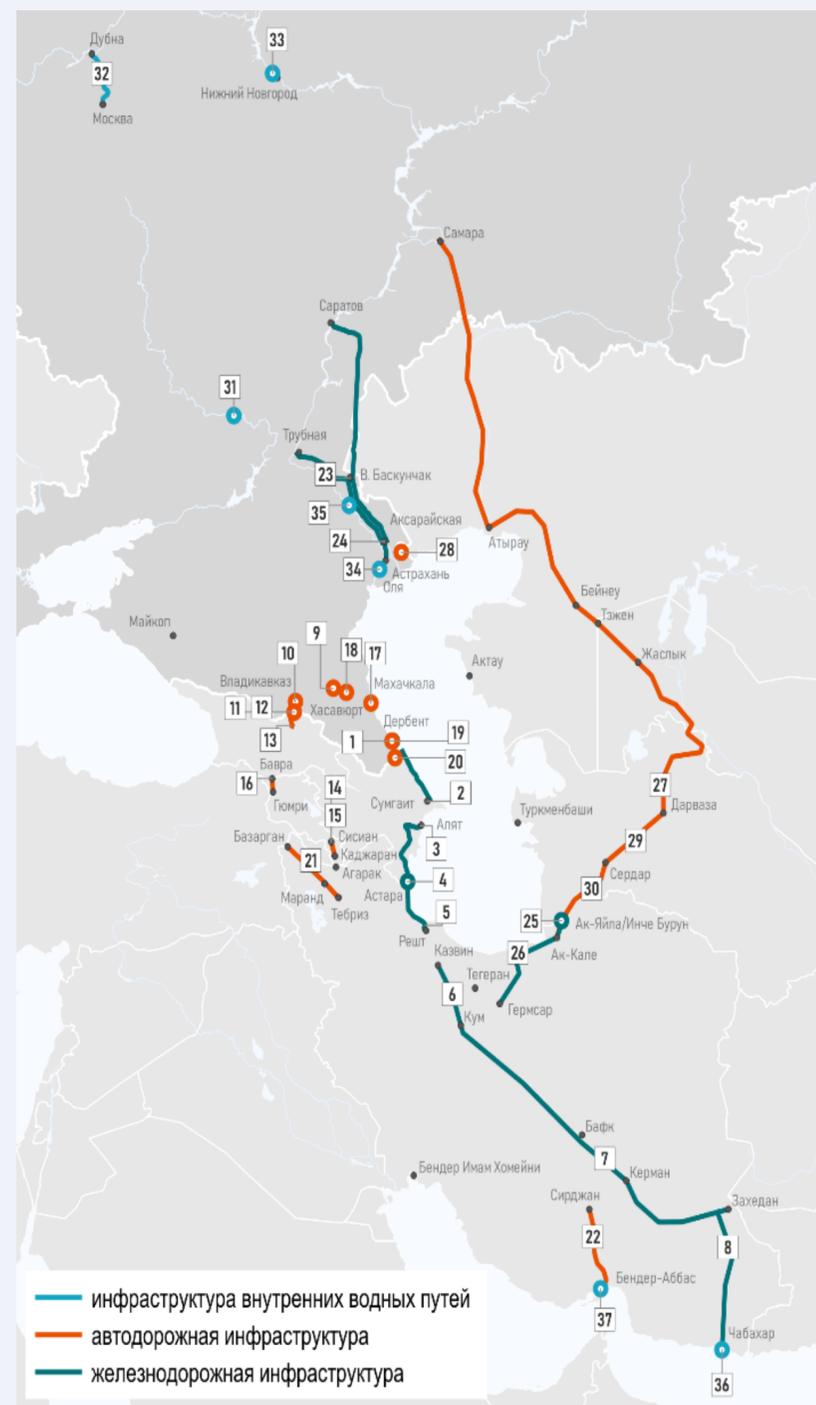
Инвестиционные проекты по развитию МТК Север-Юг

17,1 млрд долл. – совокупный объем инвестиций в реализуемые проекты по развитию МТК «Север-Юг»

- **11,3 млрд долл.** Направлено на развитие Западного маршрута.
- **3,2 млрд долл.** направлено на развитие Транскаспийского маршрута.
- **2,6 млрд долл.** направлено на развитие Восточного маршрута.

Но по итогам реализации данных проектов **общая провозная способность по трем маршрутам не превысит 43 млн тонн** (ж/д и автотранспортом) в связи с ограничениями пунктов пропуска на границах, провозных способностей ж/д участков, в особенности в Иране, флота в Каспийском бассейне.

В результате не будет обеспечен весь потенциал грузоперевозок в объеме потребных 60 - 75 млн тонн.



ЗАПАДНЫЙ МАРШРУТ

1. Строительство пограничной станции Самур-II и ЖДПП Дербент
2. Модернизация железнодорожного участка Сумгаит – Ялама
3. Модернизация железнодорожного участка Алят – Астара
4. Модернизация ЖДПП Астара Азербайджанская
5. Строительство недостающего железнодорожного участка Решт – Астара Иранская
6. Строительство спрямляющего железнодорожного участка Казвин – Кум
7. Модернизация железнодорожных участков Кум – Бафк, Бафк – Керман, Керман – Захедан
8. Строительство спрямляющего железнодорожного участка Чабахар – Фарах – Бам
9. Строительство автодорожного обхода Гудермеса
10. Строительство автодорожного обхода Владикавказа
11. Реконструкция МАПП Верхний Ларс, этап II
12. Строительство объектов придорожной инфраструктуры и транспортно-логистического центра рядом с МАПП Верхний Ларс
13. Строительство спрямляющего автодорожного участка Квешети – Коби
14. Строительство тоннеля Баргушат на участке автодороги Сисиан – Каджаран
15. Строительство тоннеля Караян на участке автодороги Сисиан – Каджаран
16. Строительство участка автодороги Гюмри – Бавра
17. Строительство северного автодорожного обхода Махачкалы
18. Строительство автодорожного обхода Хасавюрта
19. Строительство автодорожного обхода Дербента
20. Реконструкция МАПП Яраг-Казмаляр
21. Строительство скоростной автомагистрали Тебриз – Маранд – Базарган
22. Строительство автодороги Серджан – Бендер-Аббас

ВОСТОЧНЫЙ МАРШРУТ

23. Модернизация участка Саратов – Трубная – В. Баскунчак – Аксарайская со строительством вторых главных путей и электрификацией
24. Реконструкция железнодорожных мостов через Волгу на участке Аксарайская – Астрахань
25. Модернизация и развитие ЖДПП Ак-Яйла/Инче Бурун
26. Модернизация железнодорожной линии Гермсар – Инче Бурун
27. Реконструкция автодороги Самара – граница РФ – Атырау – Бейнеу – Тэжен – Жаслык – Дарваза
28. Реконструкция МАПП Караозек
29. Строительство автодороги Дарваза – Сердар
30. Реконструкция автодороги на направлении Сердар – граница Ирана/Туркменистана – Ак-Кале

ТРАНСКАСПИЙСКИЙ МАРШРУТ

31. Обеспечение нормативного содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений
32. Комплексная реконструкция инфраструктуры канала им. Москвы
33. Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла
34. Строительство многофункционального портово-логистического комплекса на территории портовой экономической зоны в Астраханской области
35. Строительство универсальных сухогрузов-контейнеровозов смешанного плавания размерности «Волго-Дон макс»
36. Строительство морского порта Чабахар
37. Механизированный терминал для навалочных грузов в порту Шахид Раджай (Бендер Аббас)

ПРЕДЛОЖЕНИЯ по актуализации инвестпроектов

Стоимость проектов составит 17,7 млрд долл. при росте провозной способности до 100 млн тонн

1. **Строительство железной дороги с колеей 1520 мм до порта Бендер-Аббас**, сделает инфраструктуру бесшовной и повысит провозную способность.
2. **Увеличение провозных способностей железнодорожных пунктов пропуска на границах стран до 40 млн тонн**, при сохранении текущих проектов по модернизации железнодорожной инфраструктуры в России и Азербайджане.
3. **Строительство железнодорожного участка совмещенной колеей 1435/1520 от порта Бендер-Энзели до Решта**, что обеспечит бесшовность логистики железнодорожным транспортом по транскаспийскому маршруту.

Совокупная стоимость проектов составит 17,7 млрд долл. при росте провозной способности до 70 млн тонн по ж/д инфраструктуре и до 90-100 млн тонн при перевозках совместно с автотранспортом.



ПРОЕКТЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1. Строительство вторых главных путей, усиление устройств электроснабжения, развитие станций Аксарайская – Саратов
2. Укладка 2-го главного пути на участке Астрахань – Кизилюрт
3. Строительство пограничной станции Самур-II и ЖДПП Дербент
4. Реконструкция участка Сумгаит – Ялама (мостов и водопроводов, ремонт пешеходных переходов)
5. Укладка дополнительного главного пути и электрификация всего участка Алят – Астара
6. Увеличение числа приемоотправочных путей, расширение площадок для перегрузки грузов, установка дополнительного перегрузочного оборудования на ЖДПП Астара
7. Строительство недостающего железнодорожного участка Решт – Астара (Иранская)
8. Строительство участка Бендер-Энзели – Решт совмещенной колеей 1435/1520 мм
9. Строительство железнодорожного участка Решт – Тегеран
10. Строительство железнодорожной линии от Тегерана до порта Бендер-Аббас

- Главной проблемой МТК «Север-Юг» является несоответствие пропускных способностей спросу на перевозки грузов по коридору.
- Внушительный объём текущих инвестиционных программ по развитию МТК Север-Юг не сбалансирован. Значительные средства в объёме **17,1 млрд долл.** планируется потратить на развитие трех коридоров без достаточной увязки с возможностями всех участков транспортной инфраструктуры.
- Реализация текущих проектов позволит достигнуть совокупно **не более 43 млн тонн** провозной способности совокупно, что не соответствует потенциалу перевозок по коридору и необходимым экономическим эффектам.
- Для комплексного развития МТК «Север – Юг» и позиционирования его как важного элемента транспортной сети, который обеспечивает значимый объём торговли России и стран Центральной Азии с Индией, странами Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии, необходимо сделать упор на развитии единой бесшовной инфраструктуры, которая бы позволила перевозить **до 80-100 млн тонн грузов.** Данной цели наилучшим образом может отвечать строительство новой железной дороги с колеей 1520 мм до порта Бендер-Аббас, где наиболее проработанным является западный маршрут МТК «Север-Юг».
- Такой подход обладает сразу несколькими преимуществами:
 - *Обеспечение потребностей торговли между Россией и целевыми регионами.*
 - *Бесшовность логистического процесса, совокупное сокращение логистических издержек и сроков доставки.*
 - *Меньшее количество проектов на ключевых участках и оптимизация затрат при большем результате пропуска.*
- Таким образом, МТК «Север – Юг» сможет стать альтернативном действующим ключевым маршрутом доставки российской продукции на мировые рынки.



Доклад подготовлен экспертным проектом N. Trans Lab

«ИЗ ВАРЯГ В ПЕРСЫ» ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МТК «СЕВЕР - ЮГ»



N.Trans Lab



2024



N.Trans Lab

Мария Никитина

к.э.н., основатель проекта
N. Trans Lab



n.translab@gmail.com



@N_translab



@Ntrans Lab



@N_translab



@N.TransLab



@N.TransLab

