

26.08.2024

Перспективы развития МТК «Север — Юг»

Складывающаяся геополитическая ситуация и мировая рыночная конъюнктура позволяют с большой долей уверенности предполагать, что в перспективе 5-10 лет главными для России грузоотправителями и грузополучателями с динамикой роста до 1 млн тонн общего грузооборота в год станут Восточная Африка и Южная Азия, для которых наиболее привлекательными будут пропускные мощности уникального международного транспортного коридора (МТК) «Север — Юг».

Текущее состояние инфраструктуры МТК «Север — Юг» позволяет осуществлять сквозные отправки через иранский порт Бендер-Аббас по восточному маршруту через Казахстан и Туркменистан (Серахс), а также по Каспию через порт Амирабад, на расстояние более 7000 км. На западном маршруте достраивается заключительный участок: Астара — Решт.

Какие вызовы и возможные препятствия существуют и формируются на данном направлении? Во-первых, конечно же, рестрикции и санкции. Логистика такого перспективного международного транспортного коридора, его инфраструктура, компании и фирмы, персонал должны быть неуязвимы для санкций в третьих странах. Однако сейчас большая часть логистических и сопутствующих услуг уже находится под воздействием санкций. Для снижения этого негативного давления требуется развитие комплексной поддержки экспорта этих услуг, не только транспортных, но и страховых, например. Здесь важным направлением является ускоренное развитие Евразийской перестраховочной

компании (ЕПК), которая создаётся странами ЕАЭС после ухода с российского рынка западных игроков в 2022 году (Allianz, March, Swiss Re и др.). У российских импортёров есть опасения, что ЕПК не будет принимать в перестрахование токсичные риски параллельного импорта, что не позволит решить ситуацию с отсутствием перестраховочной ёмкости. В настоящий момент ЕПК находится на этапе технического запуска в качестве международного перестраховщика, что подразумевает работу только с экспортными кредитами. В будущем её полномочия будут расширены до универсальной перестраховочной деятельности.

Во-вторых, важная работа сейчас идёт в сфере подготовки квалифицированных кадров в странах, через территории которых проходят эти развивающиеся цепи поставок. Российскому рынку, особенно в прикаспийских регионах, требуются востоковеды со знанием особенностей ведения бизнеса в странах-партнёрах и, конечно, высокой логистической квалификацией. Если говорить о молодых специалистах, то они поступают в вузы буквально сегодня, чтобы к моменту выхода МТК на плановую пропускную мощность в 2030 году работать на этом перспективном направлении. В то же время Россия формирует потенциал для профильного обучения и повышения квалификации для кадров из Ирана, Азербайджана, Пакистана, Омана, ОАЭ, стран Восточной Африки, причём не по квотам, а по корпоративным стипендиям. Здесь, конечно, важна совместная активность бизнеса стран-партнёров.

В-третьих, применение и развитие цифровых технологий, например, систем автономного (беспилотного) грузового судовождения, становится наиболее перспективным на маршруте Санкт-Петербург — Мумбаи, который разработчики считают идеальным участком для тестирования новых решений и создания новейших перспективных стандартов управления морскими автономными судами. Текущие проекты по оснащению судов и портов на маршруте передовыми цифровыми системами, включая системы управления движением судов, информационные системы управления логистическими процессами (отправки, перевозки, разгрузки, таможенного оформления, доставки на первой и последней милях) и другое программное обеспечение, сталкиваются с необходимостью скорейшего принятия международного кодекса, регулирующего деятельность морских автономных надводных судов (МАНС), и стандартизации требований к внедряемым и применяемым технологиям автономного управления судами на международном уровне.

В-четвёртых, это военно-политические риски воздействия на пока ещё недостаточно развитые транспортные коммуникации и инфраструктуру МТК со стороны геополитических противников и экономических конкурентов проекта с помощью широкого спектра силовых прокси-инструментов — движения «Талибан» в Афганистане, террористических группировок в Центральной и Юго-Восточной Азии, напряжённости вокруг Ирана. Этот аспект обуславливает

неприемлемость монорешений и развитие МТК по нескольким маршрутам, веткам, рынкам. Сегодня в целях ликвидации подобных барьеров на всех трёх маршрутах МТК реализуются проекты развития и модернизации международного уровня.

Таким образом, МТК «Север — Юг» — это перспективная и необходимая для России и её торговых партнёров транспортная магистраль, которая, несмотря на беспрецедентное сопротивление антагонистов, продолжает успешно развиваться. С началом специальной военной операции на Украине, в условиях последовавших ещё более жёстких антироссийских санкций, коридор приобрёл особое значение для отечественной экономики и привлёк самое пристальное внимание на всех уровнях руководства страны. Всем участникам проекта предстоит большая работа по его развитию, и есть стойкая уверенность, что проблемы будут решены, трудности преодолены, а МТК «Север — Юг» станет действительно важнейшим связующим звеном между Россией и странами, готовыми к торговле и сотрудничеству с ней.

Леонид Шурилинов,
эксперт Infranews Agency