

08.10.2024

Транспортный коридор «Север-Юг»: «Никто нам не поможет, кроме нас самих»

На Международном транспортном саммите, недавно прошедшем в Москве, представители многих стран-участниц интересовались состоянием проекта строительства международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг». За комментарием редакция BM.Moscow Foresight обратилась к Владимиру Цыганову, заведующему Московским отделением Института проблем транспорта РАН.

Коридор «Север-Юг» начали строить в 2005 году для того, чтобы соединить российский рынок с рынками Ирана и Индии. С тех пор его цели и задачи не изменились. Они уточнились и расширились в соответствии с новыми страновыми приоритетами российской внешней торговли, поэтому к России и Индии сегодня можно смело добавить Африку, Ближний и Средний Восток, а также страны АТР.

Кстати, совсем недавно прошёл Астраханский международный форум, участники которого предложили рассмотреть возможность расширения коридора на Ирак, Пакистан и даже Афганистан. Кроме того, Москва дала согласие на то, чтобы Туркмения официально присоединилась к соглашению о международном транспортном коридоре. Соответствующее распоряжение подписал премьер-министр РФ Михаил Мишустин. В Ашхабаде понимают: благодаря своему географическому положению, республика играет важную роль в развитии глобальных цепочек поставок. И действительно, Туркмения находится на перекрёстке коридоров «Север-Юг» и «Восток-Запад». Это очень выигрышная

позиция для страны.

В настоящее время МТК «Север-Юг» включает в себя три основных маршрута, каждый из которых имеет свои особенности. Западный маршрут проходит через территории России, Азербайджана и Ирана (автомобильный и ж/д транспорт); Восточный — через территории России, Казахстана, Туркмении и Ирана (автомобильный и ж/д транспорт). Третий — через Каспийское море с выходом на территории России и Ирана, а также Туркмении (морской транспорт). Маршруты, с одной стороны, являются взаимодополняющими, а с другой — конкурирующими.



Когда, по-вашему, можно будет говорить о том, что МТК «Север-Юг» полностью пущен в эксплуатацию?

Уже сегодня коридор живёт и активно развивается. Вот некоторые цифры для наглядности. В 2022 году общий грузопоток по МТК «Север-Юг» составил 14 млн тонн, в 2023 — более 17 млн тонн. Как заявил глава Министерства транспорта Виталий Савельев, грузопоток по МТК в текущем году может составить 100 млн тонн.

По подсчётам специалистов, в прошлом году в МТК прибавилось порядка 10 млн тонн российских экспортных грузов, в основном предназначенных для транзита через Иран. Это российские пиломатериалы для Ирака, Афганистана, Пакистана и стран Персидского залива; уголь для Индии и Пакистана; нефтепродукты для Ирака и ОАЭ; мука для стран Персидского залива, Пакистана, Афганистана и Ирака; металлопрокат и минеральные удобрения для Индии, Пакистана и стран арабского Востока. При запуске иранского железнодорожного участка «Решт-Астара» грузопоток в оба направления резко увеличится.

Однако ясно и другое: общий объём перевозок со временем ещё более вырастет. Разумеется, нельзя исключать, учитывая интересы наших производителей, в том числе аграрников, что МТК уже завтра в значительной степени будет занят перевозкой зерна, выращенного в России.

Между тем на Западе в последнее время ходят упорные разговоры о том, что якобы из-за ухудшения отношений между Москвой и Нью-Дели цели МТК поменялись с Индии на Африку.

Индийцы еще в начале 2000-х вложили около $2 млрд в развитие МТК. Но дело в том, что они очень зависимы от сбыта своей продукции на западных рынках и от западных технологий. Поэтому они на уровне правительства стараются не афишировать свои контакты с Москвой, чтобы не подставлять под санкции сотни своих компаний, работающих на МТК. Этот проект — колоссальная «красная тряпка» для Запада, который, в конце концов, получит стратегическое поражение. Возможно, Индия и на самом деле сближается в экономическом плане с США, но продолжать торговать с соседями тоже ведь надо, и, судя по всему, в Нью-Дели это хорошо понимают. Тем не менее, согласно официальным данным, товарооборот России и Индии по итогам первых четырёх месяцев этого года вырос на 10% — до рекордных $23,1 млрд против $21 млрд за первые четыре месяца прошлого года.

Кроме нефти и нефтепродуктов, Москва поставляет в Индию зерно и азотные удобрения, различную сельхозтехнику,

стройматериалы, металлы, медицинское оборудование. Индия, в свою очередь, наращивает экспорт лекарственных препаратов, текстиля и риса. Кстати, в 2023 году почти 60% всех поставок риса в РФ обеспечила именно Индия.

В Индии уже давно пришли к выводу: если вывести работу МТК «Север-Юг» на проектную мощность, поставки в Россию могут быть намного быстрее и дешевле. Когда к 2025 году будет достроен последний участок железной дороги «Решт-Астара» в Иране, который позволит обеспечить сквозное железнодорожное сообщение по западному маршруту МТК через Азербайджан до южных портов Ирана, Индия сможет вывозить свои товары на рынки Закавказья и Средней Азии. Разве можно отказаться от такого выгодного проекта!

Вот и выходит, что экономические интересы никто не отменял. Во всяком случае, никакого официального отказа от МТК со стороны Нью-Дели не поступало.



Но откуда мировые СМИ взяли, что МТК должен вот-вот свернуть к Африке?

Об этом у нас мало писали, но известно, что по инициативе ряда стран Чёрного континента на прошлогоднем саммите «Россия-Африка» Владимиру Путину был представлен проект восстановления Трансафриканской железнодорожной магистрали.

Российский президент сказал, что, после того, как будет полностью запущен МТК, обязательно встанет вопрос о продлении его маршрутов, появится возможность двигаться дальше. Но куда? Скажем, придется перестраивать порт Бендер-Аббас, расположенный на юге Ирана, на берегу Персидского залива. Те же зерно и удобрения можно будет перегружать на специальные суда и морем доставлять по Трансафриканской железной дороге в любую точку континента.

Разумеется, это разговор на далёкую перспективу. Пока же африканцам Россия предложила помощь своих специалистов для модернизации Трансафриканской железной дороги.

Разве у Ирана есть такие огромные финансовые и людские ресурсы, чтобы уже в 2026 году достроить последний участок железной дороги Решт-Астара?

Не секрет, что, как наиболее заинтересованная сторона, Россия выделили Ирану порядка $1,6 млрд на строительство 166-километрового участка железной дороги «Решт—Астара». Она будет электрифицирована, планируется проложить две колеи. Трасса пройдёт по побережью Каспийского моря в сторону Азербайджана, потом — дальше на север.

Но ведь МТК «Север-Юг» — это не только железная, но и автомобильная дорога?

Да, это так. Одна из таких дорог в настоящий момент связывает, например, Иран и Азербайджан. Там работа идёт в таком режиме: довозят груз до границы с Азербайджана с Ираном, потом ещё немного по железной дороге и дальше перегружают на грузовики. Автомобили, преодолев расстояние в 200 км по территории Ирана, снова перегружают контейнеры на железнодорожные платформы и везут товар по назначению. Получается долго и дорого. Ситуацию

спасет новая ветка МТК «Решт—Астара».

А как специалисты себе представляют запасной «рукав» МТК через нестабильный Афганистан и Пакистан?

Наши среднеазиатские соседи научились как-то сотрудничать с талибами и возить различные товары по автомобильным дорогам в Пакистан и Иран через Афганистан.

Наши западные партнёры говорят, что там вообще дорог не сохранилось.

Выдумывают, конечно! В Афганистане существует сеть автомобильных трасс, которые сохранились, может быть, не в лучшем виде. Тем не менее, все товары перевозятся на грузовиках. Но нам-то это зачем нужно? Пусть об этом голова болит у соседних стран, они с ними торгуют.

Оптимальный вариант, в принципе, — проложить железную дорогу через Иран в Пакистан: между ними большая общая граница. А вот в Афганистане железных дорог нет, и вести туда колею сегодня никто не захочет — пока там сложная внутриполитическая обстановка.

Условно говоря, это альтернативные пути МТК, которые больше подходят для наших среднеазиатских партнёров. Для нас идеальный вариант — в Иране построить какие-то хабы и оттуда уже осуществлять транзит, скажем, в направлении Афганистана, Пакистана, Индии, Африки или Объединённых Эмиратов.

В чём вы видите основные проблемы в создании полноценного МТК?

Я бы сказал, что есть не проблемы создания, а проблемы развития, поскольку инфраструктура МТК уже существует. По коридору идут автомобильные, железнодорожные и морские перевозки. В ближайшей перспективе, как я уже сказал, уровень перевозок значительно вырастет. Однако, конечно, существующие инфраструктуры не соответствуют

требованиям перевозчиков. Скажем, в этом году урожай зерновых в России, как ожидается, составит рекордные 97 млн тонн, и эта цифра ещё не окончательная.

В идеале грузы хотелось бы везти не через Турцию, а напрямую через коридор «Север-Юг» в страны Африки или Азии, куда мы очень много экспортируем пшеницы.

До недавнего времени МТК представлял собой отличающиеся по ряду параметров транспортные системы отдельных государств с различными таможенными режимами и шириной колеи железных дорог. Для России до 2022 года маршруты МТК «Север-Юг» являлись, прежде всего, маршрутами двусторонней торговли с прикаспийскими государствами, Турцией, Грузией.

Ранее коридор не слишком активно развивался как транзитный в связи с отсутствием таких сервисов, способных обеспечить качество, скорость и безопасность транспортировки грузов, особенно с учётом того, что основной объём грузов, перевозимых по МТК, — это либо грузы с высокой добавленной стоимостью, либо крайне чувствительные к скорости и условиям доставки.

Не налажено полноформатное взаимодействие между государствами- участниками МТК «Север-Юг» по формированию централизованной системы грузовой базы, практически отсутствует обратная загрузка транспортных средств.

Сохраняются проблемы с проведением работ по углублению дна на Волге, что мешает нормальному развитию судоходства.

Необходимо также активно развивать собственный торговый флот для Каспия, строить паромы и другие специализированные суда необходимой грузоподъёмности.

Пришло время строить дополнительные морские терминалы по перевалке контейнеров, генеральных грузов, масла и зерна, т.е. под номенклатуру продукции, которая теперь активно используется в перевозках на Каспии.

В то же время наши власти отдают себе отчёт в том, что потребуются большие инвестиции по трём ветвям коридора — порядка $38 млрд. Уже на сегодняшнем этапе необходимо построить сотни объектов МТК, из которых более половины разместятся по маршруту, идущему вдоль западного побережья Каспийского моря, — через Азербайджан в Иран.

Около 20% займет Транскаспийский маршрут, который призван обеспечивать работу морских судов из портов Астрахани и Махачкалы в Иран и дальше. И только 12% — это восточная часть МТК, или коридор через Казахстан, Узбекистан и Туркмению. Надо сказать, что все эти «ветви» сейчас вовсю функционируют, и главная наша задача на сегодняшний день — увеличить их пропускную способность.

Известно, что проект «Север-Юг» был инициирован для создания более короткого пути по сравнению с морским транспортным маршрутом через Суэцкий канал. Насколько по времени сократятся перевозки грузов через МТК?

Скорость движения грузов из Европы в Индию по коридору «Север-Юг» в два раза превосходит скорость доставки по Суэцкому каналу. Соответственно, и затраты при использовании МТК будут значительно ниже.

Согласно расчётам, срок доставки грузов из индийского порта Мумбаи в Санкт-Петербург по традиционному маршруту, проходящему через Суэцкий канал, составляет от 30 до 45 дней. При этом срок транспортировки грузов из Мумбаи в Россию по сухопутному маршруту «Север–Юг» может варьироваться от 15 до 24 суток.

Транспортировка же грузов по восточной ветви коридора, проходящей через Казахстан и Туркмению, сокращает срок доставки до 15–18 дней.

Правда ли, что компаниям из западных стран вход в проект МТК закрыт навсегда?

Поживём — увидим. А пока Запад не даёт нам не то что участвовать в своей инфраструктуре, но даже российские суда не пускает в порты ЕС. Мы уже на собственном опыте знаем, как эффективно они умеют перекрывать кислород. При этом нам нужны мощные инвестиции, но не западных банков. Потребуется участие частного бизнеса России и всех заинтересованных стран — Индии, Ирана, Омана, ОАЭ, Туркмении, Азербайджана. Никто нам не поможет, кроме нас самих.