

Основные результаты развития МТК «Север-Юг» в период 2021–2024 гг. и его дальнейшие перспективы

С.В. Ламанов, Р.А. Ромашкин, Т.В. Сурганова

Аннотация. Международный транспортный коридор (МТК) «Север-Юг» - мультимодальный маршрут, который связывает Россию и страны ЕАЭС через Азербайджан и Иран со странами Персидского залива, Северной Африки и Индией. Крайними пунктами отправления МТК «Север-Юг» являются г. Санкт-Петербург и иранский портовый комплекс «Бендер-Абас» на берегу Персидского залива. МТК предназначен для активизации торговли и экономического сотрудничества между указанными регионами. В развитие этого коридора вовлечены значительные политические и инвестиционные ресурсы. В исследованиях Аграрного центра МГУ неоднократно рассматривались различные аспекты реализации проектов по развитию МТК [1,2]. В настоящей заметке представлен анализ грузооборота по маршрутам МТК «Север-Юг» в период 2021–2024 гг., а также дается оценка прогнозов по развитию этого транспортного коридора на среднесрочную перспективу.

Ключевые слова: Международный транспортный коридор, транспортный маршрут, грузопоток, грузовая база, транзит, перевалка грузов, прогнозы развития, риски.

В соответствии с первоначальными планами МТК «Север-Юг» должен был демонстрировать высокие и устойчивые темпы роста экспортных грузоперевозок и незначительные - импортных.

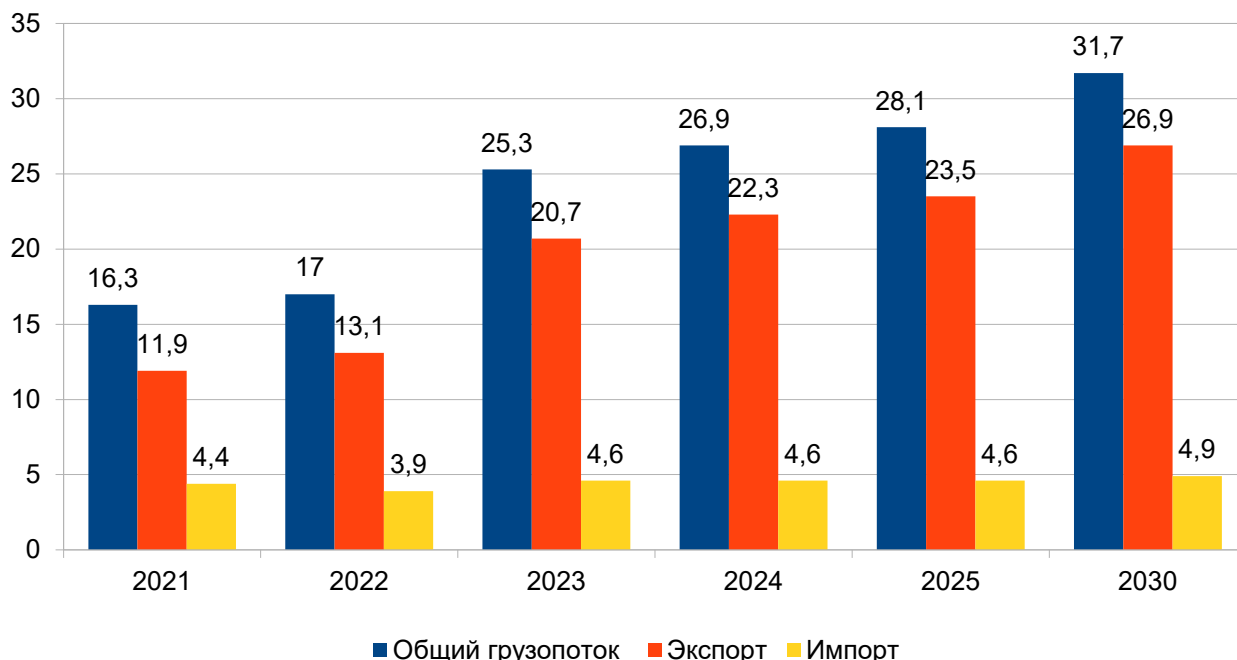


Рис.1. Динамика грузопотока по планам 2022 года, млн. тонн

Источник: данные Министерства транспорта Российской Федерации и Дирекции международных транспортных коридоров.

Экспертный прогноз Евразийского банка развития (ЕАБР) 2021 года выглядел более скромно – от 14,6 млн до 24,7 млн тонн грузопотока к 2030 году при осуществлении

соответственно базового и оптимистического сценариев. Отметим, что ЕАБР предлагал именно сценарный подход к разработке перспектив развития МТК, что методологически выглядит корректным при разработке масштабных мегапроектов с участием нескольких стран с не всегда совпадающими интересами и мотивами принимаемых решений [3].

Первоначально предполагалось развитие четырех маршрутов в рамках МТК: Западного, Транскаспийского, Восточного и Кавказского, но в дальнейшем рабочими остались первые три.

- i. Западный маршрут – проходит по западному берегу Каспийского моря через Республику Дагестан, Азербайджан и Иран с выходом к портам Персидского залива. Это железнодорожный маршрут, который продублирован также автомобильным сообщением. Представляется, что этот маршрут может быть самым быстрым из всех, поскольку перевозки могут производиться без промежуточных перевалок.
- ii. Транскаспийский маршрут – из портов Астрахань, Оля, Махачкала через Каспийское море в иранские порты на Каспии, далее – с выходом на порты Персидского залива. Это железнодорожный маршрут с двойной перевалкой: на водный транспорт и наоборот.
- iii. Восточный маршрут – железнодорожный маршрут, проходящий по восточному берегу Каспийского моря через Казахстан, Туркменистан в Иран, далее с выходом на порты Персидского залива.

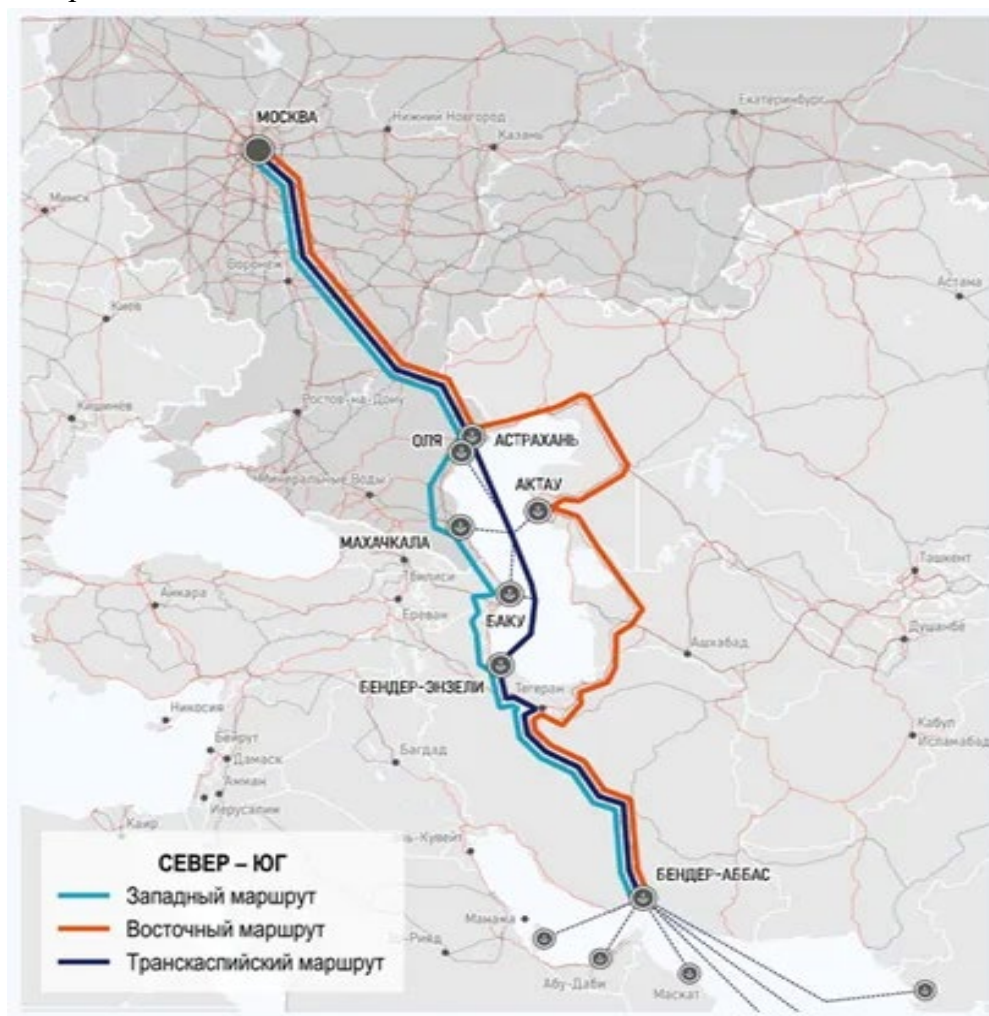


Рис. 2. Маршруты МТК «Север-Юг»

Источник: Из варяг в персы: перспективы развития МТК «Север-Юг», [N. Trans Lab](#), 2024.

По планам, составленным в 2022 году, объемы перевозок по этим маршрутам должны были в 2030 г. выглядеть следующим образом.

Таблица 1. Параметры маршрутов МТК «Север-Юг» в 2030 г. по планам 2022 г.

Маршруты	Расстояние, км	Прогнозируемый объем перевозок, млн тонн	Требуемые инвестиции, млрд долл. США
Западный	5100	15-16	24,7
Транскаспийский	4900	10-11	6,8
Восточный	6200	4	4,3
ИТОГО		30-31	35,8

Источник: таблица сформирована на основе экспертных оценок ЦЭИ и данных ЕАБР [4].

Как видно из таблицы 1, основным маршрутом намечался Западный, он же требовал и наибольших объемов инвестиций.

Общий объем грузопотока по МТК «Север-Юг» в 2021 году составил 16,3 млн тонн. Основную часть в грузопотоке занимал экспорт. В структуре экспорта основное место занимали продовольственные товары: зерно и продукция пищевой промышленности. Аналогичная ситуация отмечалась и в структуре импорта.

Таблица 2. Экспорт по МТК «Север-Юг» в 2021 году

Номенклатура товаров	Грузопоток, тыс. тонн	Структура грузопотока, %
Продукция пищевой и перерабатывающей промышленности	3 897	33
Зерновые культуры	3 251	27
Продукция лесопромышленного комплекса	1 785	15
Черные металлы и изделия из них	713	6
Удобрения	101	1
Нефть	93	1
Прочие товары	2 013	17
ИТОГО	11 853	100

Источник: по данным Минтранса, Минпромторга и Минсельхоза России.

Таблица 3. Импорт по МТК «Север-Юг» в 2021 году

Номенклатура товаров	Грузопоток, тыс. тонн	Структура грузопотока, %
Продовольственные товары и с/х сырье	2 849	64
Промышленные товары	1 598	36
ИТОГО	4 447	100

Источник: по данным Минтранса, Минпромторга и Минсельхоза России.

По предварительным оценкам экспертов Минтранса РФ, к 2025 году ожидалось изменение структуры грузовой базы МТК «Север-Юг». Планировалось многократное – со 100 тыс. тонн в 2021 году до 5 млн тонн к 2025 году увеличение объемов экспорта нефти (предположительно, транзитом через Иран). Грузооборот других групп товаров претерпевал менее существенные изменения. Прогнозировался рост экспорта из России продукции пищевой и перерабатывающей промышленности на 20–30%, продукции

лесопромышленного комплекса на 110–130%, зерновых культур – на 30–45%. Ввоз в Россию продовольственных и сельскохозяйственных товаров планировалось увеличить на 20–25% при сокращении импорта промышленных товаров на 15–20%. Суммарный объем товаропотока в 2025 году должен был составить более 28 млн тонн, то есть вырасти в 1,7 раза по отношению к 2021 году.

Однако под давлением политических и экономических обстоятельств произошла трансформация первоначальных планов развития МТК. Прежде всего, по оценке экспертов РусИранЭкспо, с 2021 года произошло изменение первоначальной концепции МТК «Север-ЮГ»: акцент сместился с обеспечения транзита грузов на содействие развитию экспорта-импорта России и других стран ЕАЭС в страны Среднего Востока и Индийского океана.

Следует отметить, что в настоящее время стало заметно труднее работать с данными по грузопотоку МТК «Север-Юг», поскольку информация из разных источников заметно отличается. Например, за 2022 год, по данным Минтранса России, грузопоток МТК составлял 14,5 млн тонн, а по сведениям замминистра экономического развития Д. Вольвача – 16 млн тонн [5]. Судя по всему, корректной является первая оценка (примерно тот же показатель был озвучен транспортниками на Петербургском международном экономическом форуме – 2024), однако, в любом случае, реальный грузооборот был ниже запланированного на 2022 г. – 17,0 млн тонн.

Грузооборот в 2023 году составил около 19,5 млн тонн [5] (прогнозный показатель по расчетам 2022 года составлял 25,3 млн тонн).

Таким образом, несмотря на то что значение МТК «Север-Юг» на фоне принятых против России санкций резко выросло, это не нашло отражение в цифрах по фактическому грузообороту – они оказались ниже запланированных.

Но, невзирая на то, что первоначальные планы по развитию МТК оказались не выполненными, оптимистические оценки по дальнейшему увеличению товарооборота выросли. Согласно оценкам российского правительства, озвученным в конце 2023 года, общий объем грузоперевозок по МТК к 2030 году составит от 35 млн до 41–45 млн тонн, причем отметка в 30 млн должна быть достигнута в 2025 году [6] (по первоначальным планам, в 2030 году грузооборот должен был составить 31,7 млн тонн).

Таким образом, отмечается парадоксальная картина: в 2022–2023 годах наблюдалось отставание от графика реализации плана по грузоперевозкам, но к 2025 году предполагается стремительное наращивание грузопотока с выходом в 2030 году на показатели на 10–40% превышающие плановые показатели, анонсированные в 2022 году [6]. Графическое отклонение фактических данных, а также новых прогнозов расширения грузооборота от первоначально планировавшихся объемов представлено на рисунке 3.

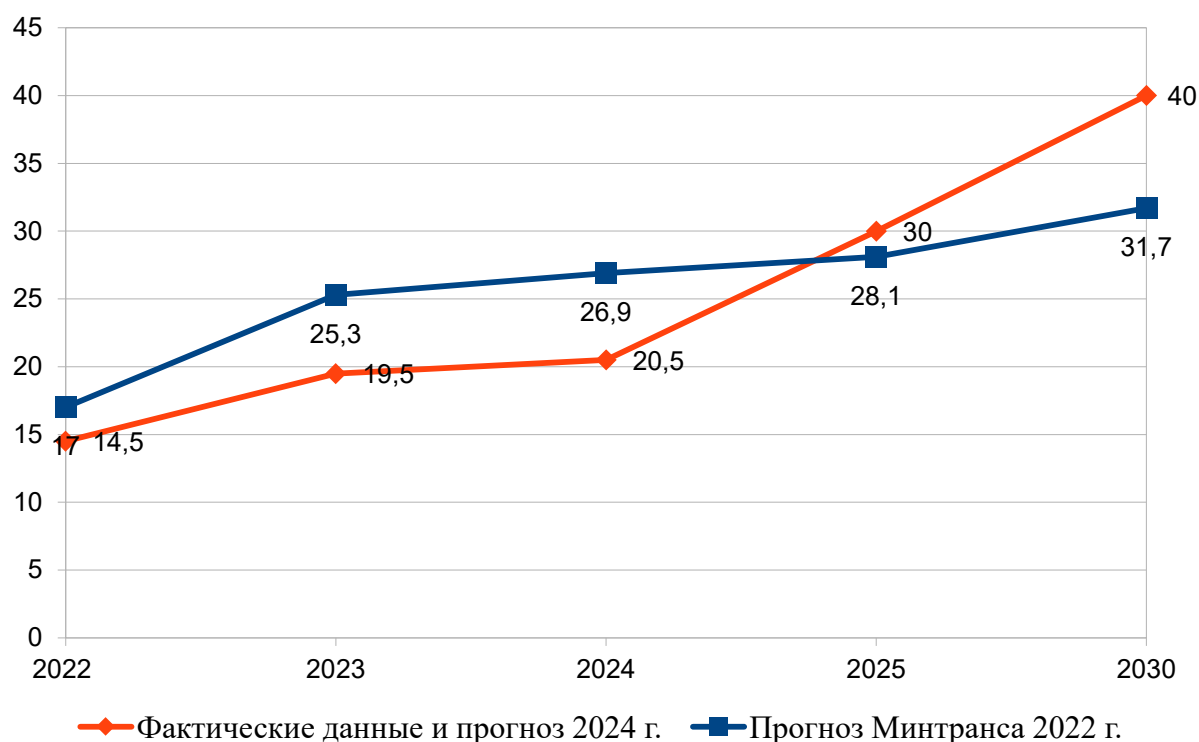


Рис.3. Сравнение прогноза Министерства транспорта Российской Федерации и Дирекции международных транспортных коридоров 2022 года по динамике грузооборота по МТК «Север-Юг» с фактическими данными за 2022–2023 гг. и прогнозами, сформированными ФОИВ в 2024 г., грузооборот в млн тонн

Примечание: ожидаемые данные за 2024 г. представлены на основе экстраполяции

Источник: по данным Минтранса РФ и экспертным оценкам из открытых источников

Динамика показателей по маршрутам МТК «Север-Юг» выглядела следующим образом.

Наиболее быстрыми темпами рос грузопоток по Восточному маршруту, что отчасти объясняется низкой базой сравнения. Если в 2021 году объем перевозок оставлял порядка 0,6 млн тонн, то к 2023 году он превысил 1,2 млн тонн, а в 2024 ожидается рост до 2 млн тонн. При этом потенциал восточной ветви МТК «Север-Юг» сегодня оценивается в 15 млн тонн грузов в год (в 2022 году этот потенциал оценивался в 4 млн тонн в год) [7].

Грузооборот по Транскаспийскому маршруту отмечен стабильным ростом на интервале 2021–2023 гг. и превысил 4 млн тонн в 2023 году. По информации Минпромторга России, к 2030 году грузоперевозки предполагается довести до 8 млн тонн (потенциал этого маршрута по планам 2022 года оценивался в 10–11 млн тонн к 2030 г.) [6].

Западный маршрут, как и предполагалось, был основным по объему грузоперевозок: в 2022–2023 гг. по нему перевозилось до 70% грузов. По имеющимся прогнозам, в краткосрочной перспективе по Западному маршруту предполагается перевозить более 60% грузов МТК.

Структура грузопотока по маршрутам МТК представлена в таблице 4. Анализ проводится в разрезе российского экспорта-импорта, по этой причине данные по грузопотоку ниже вышеприведенных за соответствующие годы, поскольку отсутствуют

сведения по объемам транзитных грузов, генерируемых странами, по территории которых проходят трассы МТК.

Таблица 4. Экспортно-импортные перевозки России по МТК «Север-Юг» в 2021-2023 гг. в разрезе маршрутов.

Маршруты	2021		2022		2023	
	млн тонн	%	млн тонн	%	млн тонн	%
Западный	10,3	74,8	10,4	72,0	12,4	69,9
Транскаспийский	2,9	21,2	3,4	23,3	4,1	23,1
Восточный	0,6	4,0	0,7	4,7	1,2	7,0
Итого	13,8	100,0	14,5	100,0	17,7	100,0

Источник: «Из варяг в персы: перспективы развития МТК «Север-Юг», [N. Trans Lab](#), 2024.

В среднесрочной перспективе возможна специализация маршрутов по составу перевозимой продукции. В частности, предполагается, что при реализации проектов по расширению перевалки в российских портах Каспийского моря и увеличении суммарного тоннажа судов типа «река-море» Транскаспийский маршрут может специализироваться на перевозках зерна.

В объеме экспортно-импортных перевозок России по МТК «Север-Юг» доля продовольственных грузов составляла:

2021 год — 46,9%;

2022 год — 47,3%;

2023 год — 44,3%.

Несмотря на некоторое снижение доли, продовольственные товары являлись основными в грузопотоке за все указанные годы. Прогнозируется, что к 2040 году объем перевозок продовольственных товаров будет составлять до 43%, при этом значительно вырастут поставки зерна [8].

Выводы

В период 2021–2024 годов происходило постепенное развитие пропускной способности всех маршрутов МТК «Север-Юг» и обусловленное этим увеличение экспортно-импортных грузопотоков. В структуре грузовой базы основное место занимала продовольственная группа товаров.

При общем росте грузопотоков по МТК «Север-Юг» выявилось отставание фактических показателей объемов грузоперевозок от значений прогнозных показателей. Причины отставания реальных показателей от плановых многообразны. Прежде всего, следует отметить, что практически все риски, обозначенные в 2022 году, в той или иной степени оправдались. Тогда эти риски определялись следующим образом.

- Наличие по маршрутам МТК узких мест, которыми являются пограничные пункты пропуска (автомобильные и железнодорожные), отдельные участки железнодорожной сети, пропускная способность морских портов Каспия.
- Риски срыва иранской стороной своих обязательств по финансированию проектов развития маршрутов МТК, проходящих по территории Ирана.

- Риски обострения конфликтов Ирана с соседними странами, что грозит приостановкой или резким сжатием планов по развитию транзита через Иран.

В настоящее время помимо перечисленных рисков возникли новые, ранее не выявлявшиеся. Новые риски и вызовы, а также причины срыва первоначальных планов развития МТК «Север-Юг» будут рассмотрены в следующей заметке.

Литература

1. С.В. Ламанов, М.Р. Ли, Р.А. Ромашкин, Т.В. Сурганова. «Международные транспортные коридоры и перспективы экспортно-импортной агрологистической экосистемы в России. Использование и охрана природных ресурсов в России, 2022, № 4 (msu.ru)
2. С.В. Ламанов, У.А. Шергазиев, Р.А. Ромашкин, Т.В. Сурганова «Перспективы расширения экспорта сельскохозяйственной продукции странами ЕАЭС при развитии международного транспортного коридора «Север-Юг» Использование и охрана природных ресурсов в России, 2023, № 4 (msu.ru)
3. ЕАБР. Международный транспортный коридор «север — Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Доклады и рабочие документы 21/5. URL: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://eabr.org/upload/iblock/c69/EDB_2021_Report_5_INSTC_rus.pdf
4. Гайва Е. Во что обойдется логистический коридор «Север – Юг». Российская газета, 22.11.2022 г. URL: <https://rg.ru/2022/11/22/persidskie-motivy.html>
5. «Алекс-Юстасу, Север-Югу. Коридор в затмении: что происходит в МТК «Север — Юг» и каковы его реальные перспективы». URL: <https://vgudok.com/lenta/aleks-yustasu-sever-yugu-koridor-v-zatmenii-cto-proishodit-v-mtk-sever-yug-i-kakovy-ego>
6. «МТК «Север – Юг»: от замысла к реализации».URL: <https://morvesti.ru/analitika/1685/106899/>
7. «Потенциал восточной ветви транспортного коридора «Север-Юг» оценивается в 15 млн. тонн грузов в год.». URL:<https://trans.ru/news/potentsial-vostochnoi-vetvi-transportnogo-koridora-sever-yug-otsenivaetsya-v-15-mln-tonn-gruzov-v-god>
8. «Из варяг в персы: перспективы развития МТК «Север-Юг», N. Trans Lab, 2024.URL: <https://ntranslab.ru/analytic/doklady/iz-varyag-v-persy-perspektivy-razvitiya-mtk-sever-yug/>