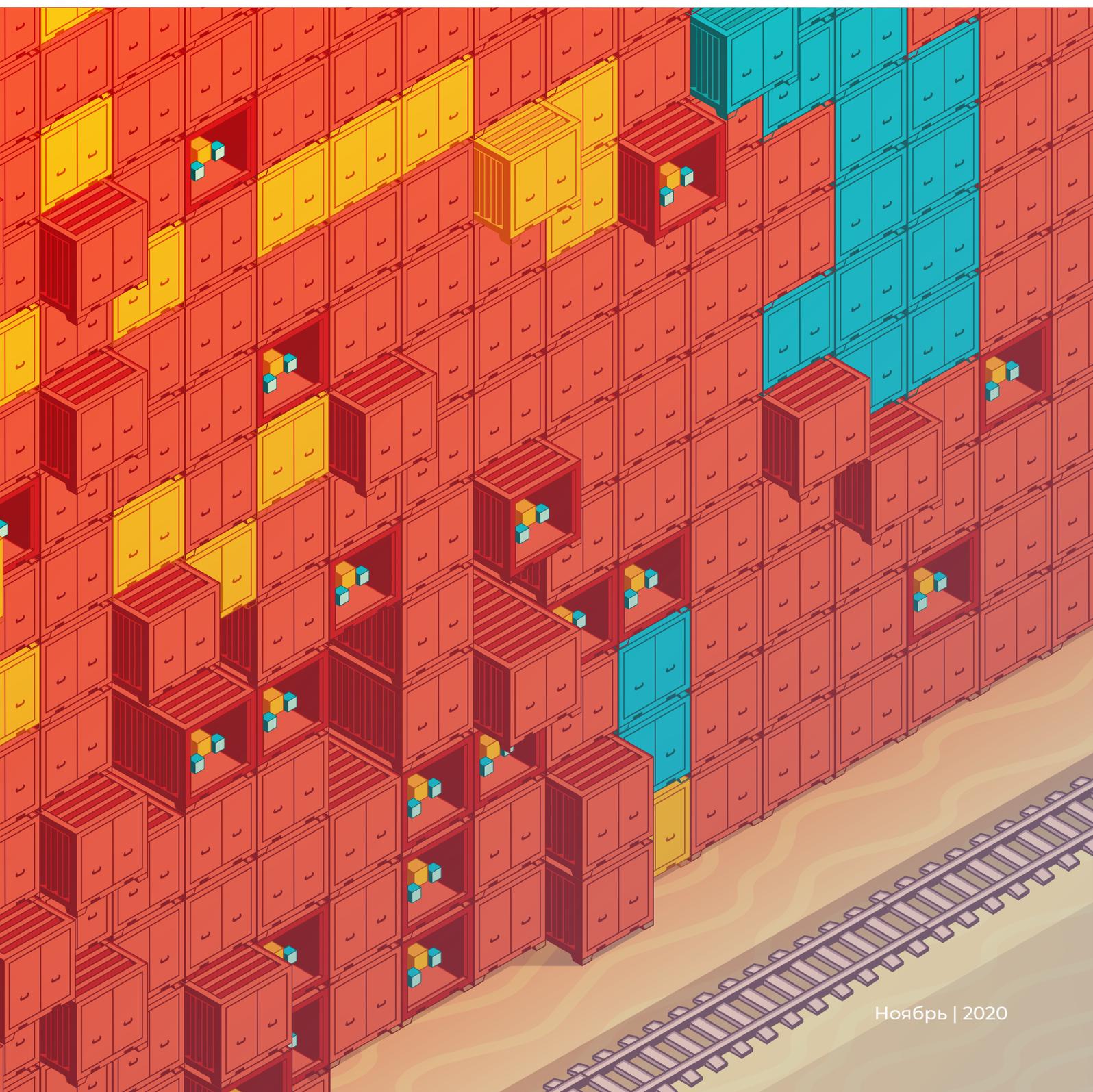

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ: РАЗВИТИЕ МЕРИДИОНАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ



Оглавление

Введение	2
Архитектура транспортного коридора «Север — Юг»	3
Институциональные контуры и предпосылки создания коридора.....	3
Основные преимущества и недостатки коридора.....	5
Инфраструктура вдоль пути следования и интересы участников.....	8
Грузовая база транспортного коридора «Север — Юг»	15
Особенности торговли Индии: партнеры и товарная структура	15
Взаимная торговля России и Индии: перспективные транзитные товары.....	20
Особенности торговли Ирана: партнеры и товарная структура	22
Заключение.	
Потенциал сопряжения северных широтных и меридиональных маршрутов	26

ВВЕДЕНИЕ

Международные транспортные коридоры (МТК) призваны преодолевать объективные физические, экономические и политические ограничители на пути движения товаров с помощью создания предсказуемой и прозрачной среды ведения деятельности для грузоперевозчиков и потребителей их услуг. Поскольку они связывают воедино пространства, транспортные коридоры представляются особенно важными на пространстве Евразии, где государства сталкиваются с вызовом континентального положения. Кроме того, МТК становятся точкой экономического роста, в силу того что они соединяют регионы, привлекают инвестиции и позволяют странам извлечь выгоду от транзита грузов по их территории.

На фоне стремительного развития различных широтных маршрутов по направлению восток — запад (Китай — ЕС), в особенности евразийского транзитного маршрута через Казахстан, Россию и Белоруссию, все большее внимание привлекает развитие дополняющих меридиональных коридоров. Коридор «Север — Юг» является одним из важнейших исторических коридоров, связывающих Европу и Россию с Ираном и странами Южной Азии. Несмотря на ранний старт, уже в 2000 г. [межправительственным соглашением](#) было принято решение об организации МТК «Север — Юг», данный коридор столкнулся с фундаментальными ограничителями, тормозящими его развитие.

МТК «Север — Юг» на данный момент представляет собой набор различных логистически не связанных между собой маршрутов, объединенных под общей вывеской МТК «Север — Юг». Вместе с тем, все страны вдоль пути заинтересованы в реализации его транзитного потенциала, хотя и имеют свои интересы, связанные с перетягиванием потоков. Несмотря на зачастую нескоординированные усилия государств, наличие собственных планов развития, обновление и расширение инфраструктуры коридора, в том числе железнодорожной, уже меняет конкурентный ландшафт и географию товарных потоков.

Однако основным препятствием остается торговля, ведущая к ограничениям, связанным с грузовой базой. Если грузопоток из Индии в Россию имеет определенный потенциал к контейнеризации, связанный с поставками фармацевтической продукции, товаров пищевой промышленности, то обратный поток, представленный в основном сырьевыми товарами, то есть наливными и насыпными грузами, создает проблему порожнего хода в обратном направлении.

Тем не менее, постепенное, пусть и разнонаправленное, развитие инфраструктуры вдоль пути, стремление России к созданию единого оператора, обозначенное в начале 2020 г., неизбежное развитие Индии как одного из важнейших экономических полюсов современного мира диктуют необходимость оценить возможные направления сопряжения северных широтных маршрутов по направлению Восток — Запад с МТК «Север — Юг».

АРХИТЕКТУРА ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР — ЮГ»

Институциональные контуры и предпосылки создания коридора

Международное [соглашение](#) между Россией, Ираном и Индией о международном транспортном коридоре «Север — Юг» было подписано 12 сентября 2000 г. в ходе Второй Международной евроазиатской конференции по транспорту. В мае 2003 г. в Санкт-Петербурге министрами транспорта стран был подписан протокол об официальном открытии коридора. При принятии решения стороны руководствовались возрастающей взаимозависимостью в региональном и глобальном плане, стремлением увеличить торговый обмен и транзитные перевозки — как способ ускорить экономический рост как в самих странах, так и в регионах следования маршрута.

В поддержку этих усилий в 2002 г. министрами стран-участниц был утвержден Устав Координационного Совета (КС) МТК «Север — Юг», который является руководящим органом МТК. Председательство в КС осуществляется странами в порядке ротации сроком на один год. В рамках КС действуют две экспертные группы: «Коммерческие и оперативные вопросы» и «Документация, таможенные процедуры и сопутствующие вопросы».

Переориентация сухопутных транспортно-логистических цепочек требует значительного времени, инвестиций. Это ставит на первое место вопрос организации предсказуемых долгосрочных правил со стороны участников МТК. При этом чем дольше функционирует транспортный коридор, тем стабильнее и прочнее становятся хозяйственные связи, выстроенные вокруг него, особенно в случае внутриконтинентальных коридоров, таких как «Север — Юг».

Как указывалось в предыдущем обзоре, где рассматривались основные маршруты в Евразии по направлению восток — запад, транспортный коридор — это набор договоренностей, нацеленных на изменение скорости и направления движения товарных потоков на определенном пространстве. По определению ООН, транспортный коридор — это также набор правил, регулирующих аспекты транспортировки и транзита товаров по определенному маршруту, которые подкреплены договором, подписанным странами-участницами. Прозрачность и предсказуемость — ключевые факторы в наполнении МТК практическим содержанием.

Инвестиции в транспортную связность уменьшают издержки предприятий, обеспечивают синергетический эффект, становятся драйвером развития территорий. Как показывает российский опыт, на каждый рубль, вложенный в инфраструктуру, экономика получает более одного рубля дополнительных доходов в смежных отраслях. Схожий мультипликативный эффект появляется и от реализации проектов транспортных коридоров.

Таким образом, посредством межправительственного соглашения страны коридора «Север — Юг» (МТК СЮ), казалось, установили необходимые правила для ускоренного развития проекта. Более того, транспортный коридор «Север — Юг» в значительной степени учитывал приоритеты развития государств пути следования, поскольку, помимо транзита между Индией и Россией, целью создания МТК СЮ было развитие региональных связей на транскаспийском пространстве.

Существование коридора, имеющего в качестве базы транзит по территории стран без увязки с приоритетами национального и **регионального развития**, налаживанием межрегиональных связей, сталкивается с ограничениями в долгосрочной перспективе. **Таким образом, вопросы транзитной логистики следует увязывать с вопросами межрегионального взаимодействия, созданием локальных точек экономического роста, а также с совершенствованием регулирования и модернизацией инфраструктуры, что отвечает долгосрочным интересам стран МТК СЮ.**

Следуя этой парадигме, после заключения соглашения об МТК СЮ к нему **присоединились** и другие заинтересованные страны. В 2005 г. к соглашению присоединился Азербайджан. За ним последовали Армения, Беларусь, Казахстан, Оман, Сирия. Так МТК СЮ стал по настоящему многосторонней инициативой, объединяющей транскаспийский и примыкающие к нему регионы. Тем не менее, активный запуск и расширение МТК СЮ не конвертировались в успешную реализацию.

Основные преимущества и недостатки коридора

С точки зрения перетягивания транзитных потоков на железную дорогу, МТК СЮ позиционируется в качестве альтернативы Суэцкому каналу и морскому пути в целом. Прямой путь от Санкт-Петербурга (точка распыления в Европу) до порта Бендер-Аббас (крупнейший порт на юге Ирана, точка распыления грузов) составляет более 7000 км — в зависимости от маршрута на центральном сегменте, где коридор разделяется на три маршрута: транскаспийский (через Каспийское море), западный (через Азербайджан) и восточный (через Туркменистан и Казахстан).

ОСНОВНЫЕ КОНТИНЕНТАЛЬНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ЕВРАЗИИ



Широтные коридоры
Восток-Запад

- Северный маршрут
- МТК №5 Украина
- Евразийский маршрут
- Транскаспийский маршрут



Меридиональные коридоры
Север-Юг

- Север-Юг



Колея

- Русская колея (1520 мм)
- Индийская колея (1676 мм)
- Европейская колея (1435 мм)
- Иберийская колея (1668 мм)

Как показал анализ рынка, в среднем срок доставки контейнера морем из порта Бендер-Аббас до Санкт-Петербурга составляет до **30–35 дней** морем и до 7–10 дней по воздуху. Прямой путь доставки из Мумбаи (порт Бомбей на западном побережье Индии, крупнейший в стране) в Санкт-Петербург занимает **43–45 дней** (1850 долл. за ДФЭ). При этом оба пути требуют перевалки в портах Нидерландов или Германии. Однако данные расчеты времени включают в себя таможенные процедуры. По другим данным, срок отправки контейнера морем по маршруту Мумбаи — Санкт-Петербург может составлять около 30 дней.

Согласно **транспортно-логистическому калькулятору**, на данный момент нет возможности прямой международной перевозки железной дорогой контейнера по маршруту Санкт-Петербург — Бендер-Аббас. То есть **МТК СЮ на данный момент представляет собой набор различных логистически не связанных между собой маршрутов, объединенных под общей вывеской МТК «Север — Юг».**

После **тестовой отправки** грузов в 2014 г., которая была предложена на V встрече КС МТК в Баку 24–25 июня 2013 г. для Федерации экспедиторских ассоциаций Индии и проходила по различным маршрутам, были получены следующие результаты:

- 1.** Маршрут 1: Нава-Шева (Мумбаи, Индия) — Бендер-Аббас (Иран) морем (1265 морских миль). Бендер-Аббас — Баку автомобилем (1900 км по территории Ирана плюс 250 км через Азербайджан).
- 2.** Маршрут 2: Нава-Шева — Бендер-Аббас морем (1265 морских миль). Бендер-Аббас — Амирабад (Иран) автомобилем или по железной дороге (1500 км). Амирабад — Астрахань через Каспийское море (1000 морских миль).
- 3.** Существующий маршрут доставки: Мумбаи — Гамбург/Бремерхафен — Санкт-Петербург (8675 морских миль, транзитное время — 30 дней). Стоимость составляет 955–1400 долл. за 20-футовый контейнер, 1500–1900 за 40-футовый. Основные операторы: Maersk Line, MSC Line, CMA CGM Line, CSAV Line.

По некоторым оценкам, **запуск прямого сообщения на всем протяжении маршрута позволит осуществлять доставку грузов в срок до 12–14 дней.** Однако для достижения таких показателей потребуются решить целый ряд транспортно-логистических проблем, произвести модернизацию инфраструктуры и, что важнее, понять потенциальный грузопоток на маршруте.

На первом этапе важно проложить маршрут до Астрахани, которая могла бы стать логистическим хабом как для МТК СЮ, так и для возможного сопряжения коридора с широтными маршрутами. Однако пробная отправка контейнеров до Астрахани и Баку выявила значительное превышение ожидаемого времени доставки — **43 суток.** Прежде всего на таком результате сказался простой в портах: Каспийское море груз преодолел за восемь суток (вместо ожидавшихся четырех), а путь из Мумбаи до Бендер-Аббаса за десять суток (вместо трех). Как итог, по **некоторым оценкам**, через российские порты на Каспии (Астрахань, Оля, Махачкала) проходит не более 12–16% только российско-иранского контейнеропотока. Грузы из Индии практически отсутствуют.

В течение двадцати лет существования коридора постепенно уменьшались оценки потенциального грузопотока для полноценно действующего коридора «Север — Юг». Сегодня пропускная способность транзита по МТК СЮ оценивается в 5 млн т (по некоторым оценкам — **3,5 млн т**) на начальном этапе и до 15–20 млн т в перспективе. Таким образом, во-первых, эти оценки на порядки ниже текущего оборота Суэцкого канала — более 900 млн т нетто-тоннажа (около половины тоннажа — контейнеровозы). Во-вторых, этот потенциал во многом основывается на насыпных и наливных грузах, а потенциал контейнеризации здесь может быть еще ниже.

Таким образом, можно отметить следующие преимущества МТК СЮ:

- Потенциально меньший срок доставки грузов между Индией и Россией.
- Уже имеющаяся привязка коридора к национальным и региональным приоритетам развития стран каспийского региона, что делает страны стратегически заинтересованными в развитии МТК СЮ.
- Потенциальное сопряжение МТК СЮ с широтными коридорами по направлению Восток — Запад в выбранных транспортно-логистических хабах, например Астрахани.

Из основных проблем на текущем этапе можно выделить следующие:

- Отсутствие единого мультимодального оператора и, как следствие, единой сквозной тарифной ставки.
- Отсутствие **контейнерного парка**: как правило, контейнерные линии неохотно дают свои контейнеры из Бендер-Аббаса до Москвы, поскольку линия теряет контроль над контейнером, который идет по суше, и, соответственно, не зарабатывает на морской доставке этого контейнера.
- Проблема возврата порожних контейнеров. С севера на юг идут в основном сырьевые насыпные и наливные грузы. Следовательно, в этом направлении контейнеры идут порожним ходом. Решением могла бы стать организация транспортного хаба по растаможиванию и распределению грузов, не доходя до Москвы. Здесь же МТК СЮ мог бы сопрягаться с широтными маршрутами.
- Все вышеперечисленное складывается в неконкурентные сроки и стоимость доставки (по некоторым оценкам, примерно от **3486** до 7000 долл. за FEU), особенно в случае сырьевых товаров (насыпных грузов), которые выгоднее отправить дешевым путем морем, например из Новороссийска.

Инфраструктура вдоль пути следования и интересы участников

В центральной части МТК СЮ в силу географии разделяется на три маршрута:

- **Транскаспийский маршрут:** с использованием российских морских портов Астрахань, Оля, Махачкала и портов Ирана — Анзали, Ноушехр и Амирабад.
- **Западный маршрут:** прямое железнодорожное сообщение через пограничные переходы Самур (Россия)/Ялама (Азербайджан), с дальнейшим выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничный переход Астара (Азербайджан) / Астара (Иран).
- **Восточный маршрут:** прямое железнодорожное сообщение через Казахстан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана.

С учетом вышеуказанных транспортно-логистических проблем препятствием для развития маршрута являются инфраструктурные ограничения. Их преодоление во многом зависит от приверженности государств вдоль пути. В связи с этим важно обратиться к их интересам и позициям.

ИНДИЯ

Для Индии участие в МТК СЮ — возможность увеличить свой экспорт, особенно товаров высокого передела, и получить доступ к поставкам сырья из стран Каспийского региона (уран, медь, титан, уголь, фосфор, газ, железная руда, нефть и проч.). С учетом ряда прогнозов, указывающих, что к 2030 г. Индия может стать третьей экономикой мира, а также колоссального населения страны (и потребительского рынка), Индия имеет перспективы стать новым драйвером мирового развития. Таким образом, потенциально Индия способна стать важнейшим игроком в мировой торговле, как и Китай, что напрямую скажется на потенциале всех МТК, ориентированных на эту страну.

Вместе с тем, Иран как точка транзита имеет ряд положительных и отрицательных эффектов для Дели. Во-первых, начиная с Иранской революции 1979 г. Тегеран находится под санкциями США, которые не только серьезно сдерживают развитие страны (закон PL 115-44, CAATSA), но и ограничивают третьи страны во взаимодействии со страной, прежде всего финансовом. Для Индии как союзника США данный фактор является во многом сдерживающим, хотя и не основным.

Прагматичный подход Индии и ориентация на свои национальные интересы развития диктуют необходимость развития транспортных путей через Иран, особенно учитывая конфронтацию с Пакистаном. Индия стремится **уравновесить китайские инвестиции** в Пакистан, в модернизацию порта Гвадар и железной дороги на север страны (проект стоимостью в 7,2 млрд долл. с выходом в Западный Китай). Индия планирует **вложить** 0,5 млрд долл. в развитие порта Чабахар на побережье Ирана и еще порядка 1,5 млрд долл. в строительство железных и автомобильных дорог. Порт Чабахар станет первым глубоководным портом Ирана, к тому же расположенным непосредственно на побережье Индийского океана, а не Персидского залива.

Однако проекты Индии ориентированы не только на МТК СЮ как таковой. Одна из целей Индии — запустить коридор из Чабахара в Кабул, чтобы выйти к наиболее развитой провинции Афганистана, Герату, а далее, вероятно, напрямую в Узбекистан и Туркменистан. В 2016 г. было заключено трехстороннее [соглашение](#) о транзите. В 2019 г. по этому коридору [начались](#) первые контейнерные грузоперевозки, хотя и в объеме десятков штук. Предполагается, что объемы перевалки грузов в Чабахаре [должны составить](#) до 10 млн т грузов в год с прицелом на 80 млн т в будущем.

ИРАН

Для Ирана МТК СЮ — возможность использовать выгодное экономико-географическое положение страны, преодолеть негативные внешние эффекты и стимулировать экономическое развитие страны. В Иране имеется 13 тыс. км железных дорог. Ежегодная [потребность](#) Ирана в инвестициях в железные дороги и сухие терминалы составляет 2 млрд долл., в портовый бизнес — до 1 млрд долл. Всего для обновления железнодорожной инфраструктуры под нужды МТК СЮ может потребоваться, по некоторым оценкам, до 30 млрд долл. В силу внешних санкций, наложенных на страну, а также рельефа страны, железные дороги страны развиты слабо по сравнению с соседними государствами.

С точки зрения развития МТК СЮ, проблемой было наличие «узких мест» в железнодорожной инфраструктуре страны. По железной дороге перевозится лишь порядка [4%](#) грузов в стране. Также большинство железных дорог Ирана являются [однопутными](#) и неэлектрифицированными, что ограничивает возможность резкого роста транзитных грузоперевозок.

Отсутствие прямого железнодорожного сообщения между Россией и Ираном связано с двумя факторами. Во-первых, историческая дорога, соединяющая Тегеран и Москву через Армению и Нахичевань (анклав Азербайджана), была закрыта в связи с блокадой Армении со стороны Азербайджана. Во-вторых, по-прежнему находится в стадии строительства участок Астара — Решт — Казвин, призванный связать железнодорожную сеть Ирана и Азербайджана. В 2019 г., благодаря [кредиту](#) со стороны Азербайджана в размере 0,5 млрд долл., было [запущено движение](#) на участке Решт — Казвин. В 2021 г. планируется ввести в действие участок Решт — Астара, завершив проект.

Из-за недостатка финансирования железные дороги Ирана сильно зависят от внешних инвестиций, как видно на примере индийских, азербайджанских, а также российских инвестпроектов. В 2017 г. ОАО «РЖД» и Железные дороги Ирана подписали [Меморандум о стратегическом сотрудничестве](#), в том числе контракт на электрификацию железнодорожного участка Гармсар — Инче Бурун (с выходом в Туркменистан) и поставку российского оборудования и локомотивов в Иран. Для осуществления проекта Ирану был предоставлен [кредит](#) в размере порядка 1 млрд евро (85% финансирования проекта). В феврале 2020 г. из-за секторальных санкций США ОАО «РЖД» приняло решение [выйти из проекта](#).

АЗЕРБАЙДЖАН

Правительство Азербайджана последовательно проводит курс по превращению страны в важнейший транспортный хаб региона. В пользу Азербайджана играет как выгодное экономико-географическое положение, так и наличие средств на инвестирование в крупные проекты. Помимо проекта по соединению с железными дорогами Ирана, Азербайджан был главным инвестором в строительстве широтной железной дороги Баку — Тбилиси — Карс (около 775 млн долл.), являющейся частью Транскаспийского коридора.

В рамках МТК СЮ Азербайджан также развивает участок пути, выходящий в Россию. В рамках национальной инвестиционной программы в 2018 г. было заложено порядка 180 млн долл. на расширение пропускной способности участка Сумгаит — Ялама. Уже 6 мая 2019 г. был подписан меморандум о сотрудничестве ОАО «РЖД» с ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (АзЖД) и «Турецкими государственными железными дорогами» (TCDD). Таким образом Азербайджану удалось добиться сопряжения широтных и меридиональных маршрутов, а Турция была включена в систему евроазиатских транспортных коридоров.

Поскольку значительную часть азербайджанского экспорта составляют нефтепродукты, страна имеет существенный экспортный потенциал, также стимулирующий развитие инфраструктуры и транспортной логистики.

КАЗАХСТАН И ТУРКМЕНИСТАН

Как и Азербайджан, Казахстан стремится максимально использовать выгоды своего нахождения на перекрестке евразийских дорог посредством развития транзита. Через Казахстан и Туркменистан проходит восточный маршрут МТК СЮ. С момента распада СССР в Туркменистане было построено три соединения с железными дорогами Ирана. К 2014 г. было закончено строительство железной дороги Узень (Казахстан) — Гызылгая — Берекет — Этрек (Туркмения) — Горган (Иран), выходящей на сеть ОАО «РЖД». Учитывая небольшой товарооборот между странами Средней Азии и Ираном, данная магистраль предназначена именно для потенциального транзита МТК СЮ.

На текущий момент дорога **недозагружена**. В 2018 г. объем грузов, прошедших через границу с Ираном, составил лишь 1,2 млн т, в том числе 226 тыс. т транзитного потока. **Таким образом, маршрут почти не связан с транзитными потоками и используется как региональный маршрут в торговле Казахстана и Туркменистана с Ираном.** Также важна специфика перевозимых по маршруту товаров, которые в основном представляют собой сырьевые товары и продукцию низкого передела, что затрудняет контейнеризацию.

Определенные перспективы наращивания объемов транзита связываются с китайским экспортом в Иран, который, очевидно, ограничен экономической ситуацией в Иране. Тем не менее, **по некоторым оценкам**, путь из Китая в Иран железной дорогой имеет преимущество скорости перед морским. Кроме того, 80% населения Ирана живет в северных регионах, тяготеющих к Каспию.

Что касается европейских грузов, то в данном случае восточный маршрут проигрывает западному, через Азербайджан, как минимум в силу большего, хотя и незначительно, транспортного плеча. От азербайджанской Астары до Москвы контейнер ДФЭ идет 12 дней, в то же время путь до Москвы от, например, туркменского Берекета составляет 14 дней. Важно учитывать удаленность последнего от границы с Ираном.

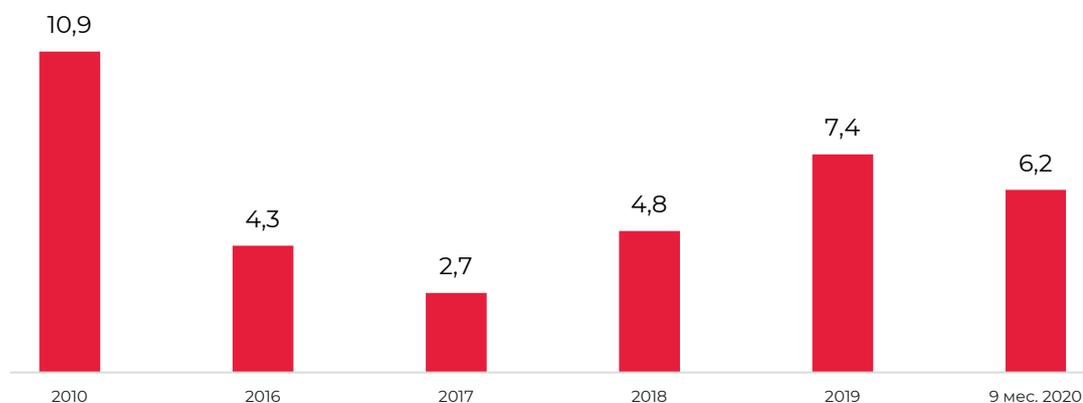
РОССИЯ

В настоящий момент для России МТК СЮ выполняет ряд задач. Во-первых, «Север — Юг» призван быть двигателем экономического развития регионов юга страны, прежде всего Астраханской области, Республики Дагестан и Республики Калмыкия. Во-вторых, коридор должен реализовать транзитный потенциал страны в меридиональных маршрутах. В-третьих, активизировать торговлю с Индией и Ираном. Сегодня ни одна из этих задач не выполнена в полном объеме.

Экономика Астраханской области и Республики Дагестан имеет значительный потенциал реализации по части уникального положения регионов. Астрахань исторически была центром торговли с Персией. Именно через «каспийские ворота» начинал свои «хождения за три моря» купец Афанасий Никитин. Сегодня **91%** оборота портов Астраханской области приходится на грузы иранского направления.

ГРУЗООБОРОТ ПОРТОВ РФ КАСПИЙСКОГО БАССЕЙНА

млн т.



Несмотря на положительную динамику грузооборота за 2019 и 2020 гг. (+53% в сравнении с 2018 г.), такая динамика является скорее восстановительной, поскольку в 2010 г. этот оборот доходил до 10,9 млн т. Как показывает статистика, основными грузами являются наливные (нефть, идущая через порт Махачкалы), насыпные (зерно, показывающее уверенный рост) и генеральные грузы (прежде всего черные металлы). Зависимость от товаров сырьевого характера делает оборот подверженным конъюнктуре. Так, развитие Ираном собственной черной металлургии постепенно уменьшает перевозки этого товара.

Существующие в Каспийском регионе мощности российских портов в настоящее время не обладают **конкурентоспособной** портовой инфраструктурой для развития контейнерных перевозок. Контейнерооборот Каспийского бассейна РФ по итогам 2019 г. находился на уровне до **3 тыс. ДФЭ**. При этом на все каспийские порты приходится лишь около 1–1,5% грузооборота портов РФ.

ГРУЗОПЕРЕВАЛКА В ПОРТАХ РФ КАСПИЙСКОГО МОРЯ* В 2019 Г.

(Тыс. т)



*Астрахань, Оля, Махачкала

**Черные металлы, металлолом

***36,5 тыс. т

Как указано в **Стратегии развития российских морских портов** в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года, контейнерный грузооборот между Россией и Индией через Каспийский регион и далее транзитом по территории Ирана является перспективным направлением, для реализации которого необходимо осуществить ряд мероприятий, в том числе строительство нового глубоководного морского порта (терминала). При успешной реализации всех мероприятий к 2030 г. планируется достичь отметки в 265 тыс. ДФЭ контейнерного грузооборота.

В контексте МТК СЮ ярко проявил себя феномен перетягивания потоков и приоритизации развития. Долгое время большие надежды связывались с развитием порта Лагань на территории Республики Калмыкия. В [Стратегии 2017 г.](#) было указано на нецелесообразность модернизации единственного калмыцкого порта Лагань. Однако Распоряжением Правительства РФ [№ 1980-р от 29.07.2020 г.](#) обновление порта Лагань стоимостью в 41,3 млрд руб. было включено в план территориального планирования РФ. Порт должен будет иметь мощность 12,5 млн т в год, включать терминал наливных грузов мощностью 500 тыс. т в год, контейнерный терминал мощностью 5 млн т в год, терминал генгрузов мощностью 2 млн т в год.

Значительную поддержку раскрытию транзитного потенциала прикаспийских регионов России может оказать наделение астраханских портов статусом [особой экономической зоны](#). Это позволило бы создать стабильные «правила игры» при прохождении таможенных процедур, перенести сам центр этих процедур непосредственно в транспортный хаб. Подобный особый статус уже имеют иранские порты провинции Гилян ([Свободная зона Анзали](#)), что делает порт Анзали одним из самых [оборудованных и современных](#) на Каспии.

Что касается развития линейной инфраструктуры, ОАО «РЖД» в рамках работы над МТК СЮ в период до 2025 года [планирует](#):

- организацию скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург — Буловская;
- развитие Московского железнодорожного узла;
- реконструкцию с электрификацией участка Ртищево — Кочетовка;
- строительство обхода Саратовского железнодорожного узла;
- комплексную реконструкцию участка Трубная — Верхний Баскунчак — Аксарайская;
- проекты организации скоростного и высокоскоростного движения и др.

Наконец, в феврале 2020 г. первым заместителем председателя Правительства РФ А. Р. Белоусовым был утвержден [Комплекс мер](#) по развитию транзитного потенциала МТК «Север — Юг». Среди основных мер можно отметить:

- учреждение АНО «Дирекция международных транспортных коридоров», ответственной за экспертно-аналитическое сопровождение МТК «Север — Юг»;
- организацию приема первых пробных контейнеров по МТК «Север — Юг» с использованием существующей инфраструктуры в Астраханской области;
- разработку финансовой модели организационной структуры Единого оператора МТК «Север — Юг» и учреждение этого оператора; заключение соглашений с крупными грузоперевозчиками;
- изучение целесообразности организации прямого международного морского сообщения (контейнерного и паромного) по маршрутам;
- порты Оля/Астрахань/Махачкала — Анзали, Амирабад (основной маршрут),

- порты Оля/Астрахань/Махачкала — Актау/Курык,
- порты Оля/Астрахань/Махачкала — Туркменбаши,
- порты Оля/Астрахань — Баку;
- создание особой портовой экономической зоны в Астраханской области (на территории в районе морского порта Оля), объединение ее в Каспийский кластер с ОЭЗ ППТ «Лотос» как грузовой базой МТК «Север — Юг» с единой управляющей компанией и передача полномочий по управлению кластером Минэкономразвития России;
- проработку вопроса о создании мультимодальных транспортно-логистических центров в ключевых зарубежных портах МТК «Север — Юг» (Анзали, Актау (Курык), Чабахар, Мумбаи) и передача полномочий по их созданию и управлению управляющей компании Каспийского кластера и ряд других.

В дополнение к правительственным усилиям важным практическим шагом стало заключенное в феврале 2020 г. [соглашение](#) между «РЖД Логистика» и индийской корпорацией CONCOR (Container Corporation of India Ltd), крупнейшим оператором железнодорожных контейнерных перевозок в Индии. Соглашение предусматривает предоставление контейнерного парка индийской стороной для организации движения по коридору.

Таким образом, несмотря на определенный застой последних лет и все наличествующие ограничения, МТК СЮ может в скором времени приобрести своего единого оператора, что позволит сформировать окончательную архитектуру коридора — как институциональную, так и транспортно-логистическую. Целесообразно изучить вопрос о возможном подключении евразийского маршрута к МТК СЮ в случае прогресса с реализацией всех вышеуказанных мер.

ГРУЗОВАЯ БАЗА ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР — ЮГ»

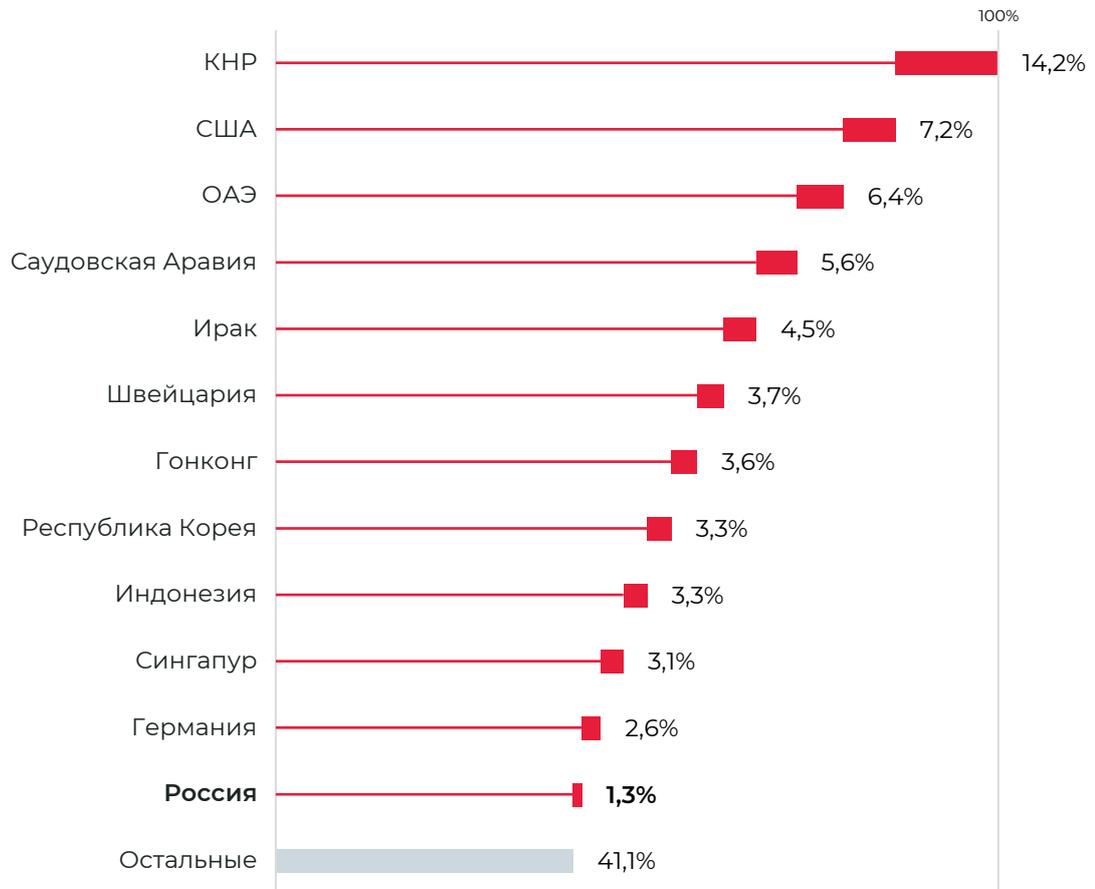
Особенности торговли Индии: партнеры и товарная структура

Социально-экономическая динамика делает Индию одним из самых перспективных рынков. Население страны в 2019 г. составило 1,36 млрд чел., а сохраняющиеся темпы естественного прироста приведут к скорому выходу страны на первое место в мире по количеству населения. Кроме того, страна достаточно молода, средний возраст населения — 28,7 года. При этом уровень урбанизации составляет 34,9%. ВВП на душу населения — 7200 долл. (в КНР, для сравнения, порядка 19 000 долл.). Все это делает Индию страной с колоссальным потенциалом, несмотря на наличествующие проблемы.

В 2019 г. ВВП Индии по паритету покупательной способности, согласно данным Всемирного банка, достиг отметки в 9,6 трлн долл. При этом соотношение торговли к ВВП Индии, основной показатель открытости экономики миру, составляет около 40% и последовательно снижается с 2012 г. (55%).

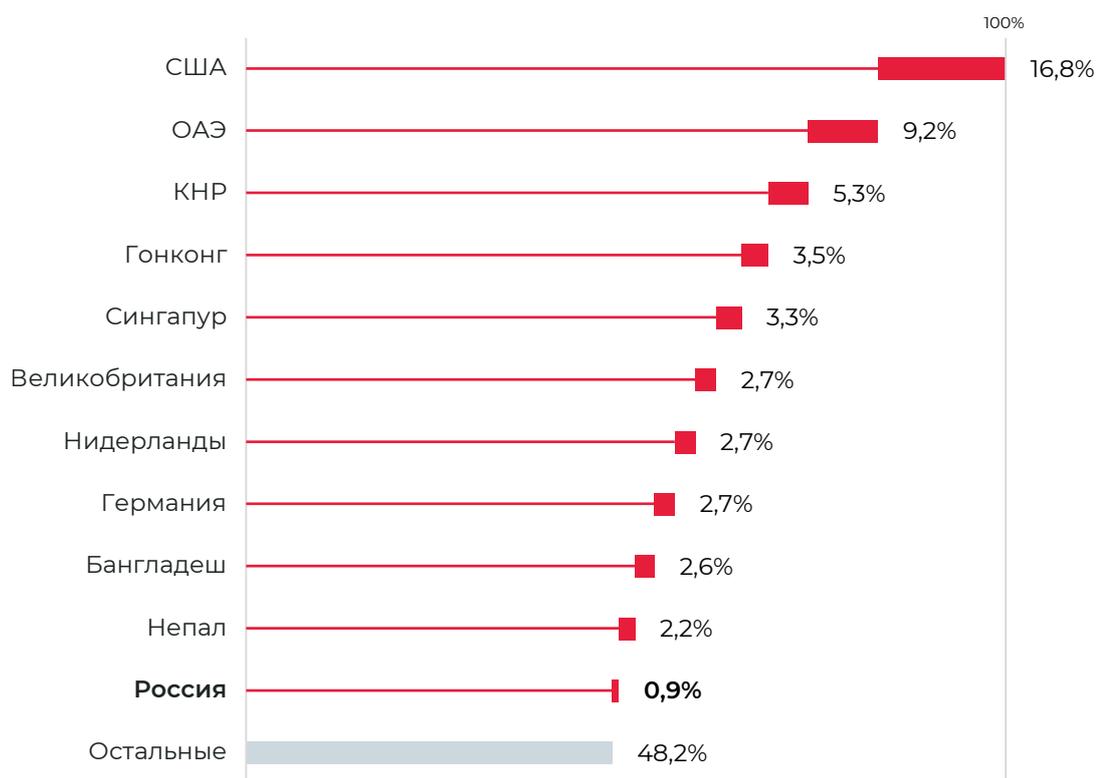
Согласно данным ИТС за 2019 г., Индия имеет отрицательное сальдо товарооборота (-157 млрд долл.). Общий объем экспорта страны составляет 322,8 млрд долл., импорта — 480 млрд долл. Как видно на диаграммах, перечень основных торговых партнеров страны по экспорту и импорту различается. Главным импортером индийских товаров являются США (54,1 млрд долл.). При этом основной объем импорта Индии приходится на КНР (68,2 млрд долл.).

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ИМПОРТА В ИНДИЮ В 2019 Г.



Страна имеет крепкие исторические связи с США, Великобританией. Также развиты широтные связи: во-первых, со странами Персидского залива, поставщиками энергоресурсов, где также имеется значительная индийская диаспора численностью порядка 6 млн чел., и, во-вторых, с государствами Азиатско-Тихоокеанского региона (Гонконг, Сингапур, Корея, Индонезия).

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ЭКСПОРТА ИЗ ИНДИИ В 2019 Г.



Участие Индии в мировой торговле имеет свою специфику. В силу ограниченности природных ресурсов страна вынуждена ставить на первое место вопрос обеспечения страны энергоносителями. На минеральное топливо, включая нефть, приходится почти 32% импорта страны. Занимающий вторую позицию импорт драгоценных камней также носит сырьевой характер для развитой ювелирной промышленности страны. Также страна импортирует большое количество электроники из КНР и стран Восточной Азии. Что касается структуры экспорта страны, то он имеет более диверсифицированную структуру.

Изучение торговли и товарной структуры торговли Индии позволяет сделать ряд важных выводов. Во-первых, страна ориентирована прежде всего на широтную торговлю. Во-вторых, **импорт Индии представляет собой преимущественно сырьевые товары, в меньшей степени подверженные контейнеризации. В-третьих, экспортный потенциал страны, с точки зрения контейнерных перевозок, связан с фармацевтикой (около 5% стоимостного экспорта) и текстильными изделиями (совокупно также порядка 5% экспорта).** В-четвертых, анализ торговых партнеров страны указывает на относительно небольшую долю стран ЕС, особенно в импорте страны, что затрудняет полноценную ориентацию на этот конечный рынок.

Товарная группа	Экспорт в 2019 г. (млн долл.)	Доля экспорта, %
Все товары	322 786,4	100%
Топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки; битуминозные вещества; воски минеральные	44 081,1	13,66
Жемчуг природный или культивируемый, драгоценные или полудрагоценные камни, драгоценные металлы, металлы, плакированные драгоценными металлами, и изделия из них; бижутерия; монеты	36 650,3	11,35
Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части	21 158,0	6,55
Органические химические соединения	18 296,3	5,67
Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава; их части и принадлежности	17 188,1	5,32
Фармацевтическая продукция	16 125,0	5,00
Электрические машины и оборудование, их части; звукозаписывающая и звуковоспроизводящая аппаратура, аппаратура для записи и воспроизведения телевизионного изображения и звука, их части и принадлежности	14 672,9	4,55
Черные металлы	9 665,3	2,99
Предметы одежды и принадлежности к одежде, кроме трикотажных машинного или ручного вязания	8 599,2	2,66
Предметы одежды и принадлежности к одежде трикотажные машинного или ручного вязания	7 908,9	2,45
Пластмассы и изделия из них	7 425,3	2,30
Злаки	7 384,0	2,29
Изделия из черных металлов	7 246,9	2,25
Хлопок	6 261,7	1,94
Рыба и ракообразные, моллюски и другие водные беспозвоночные	6 143,3	1,90

Товарная группа	Импорт в 2019 г. (млн долл.)	Доля импорта, %
Все товары	480 003,0	100%
Топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки; битуминозные вещества; воски минеральные	153 515,3	31,98
Жемчуг природный или культивированный, драгоценные или полудрагоценные камни, драгоценные металлы, металлы, плакированные драгоценными металлами, и изделия из них; бижутерия; монеты	60 003,0	12,50
Электрические машины и оборудование, их части; звукозаписывающая и звуковоспроизводящая аппаратура, аппаратура для записи и воспроизведения телевизионного изображения и звука, их части и принадлежности	50 380,0	10,50
Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части	44 058,9	9,18
Органические химические соединения	20 542,2	4,28
Пластмассы и изделия из них	14 642,1	3,05
Черные металлы	11 574,1	2,41
Жиры и масла животного или растительного происхождения и продукты их расщепления; готовые пищевые жиры; воски животного или растительного происхождения	9 606,4	2,00
Инструменты и аппараты оптические, фотографические, кинематографические, измерительные, контрольные, прецизионные, медицинские или хирургические; их части и принадлежности	9 493,3	1,98
Удобрения	7 332,7	1,53

Взаимная торговля России и Индии: перспективные транзитные товары

В 2019 г. взаимная торговля России и Индии достигла отметки 8,9 млрд долл. При этом Индия имеет отрицательное сальдо в торговле товарами с Россией, находящееся на отметке –3,3 млрд долл. Экспорт Индии в Россию, составивший в 2019 г. 2,8 млрд долл., имеет положительную динамику, показав прирост на 31% по сравнению с 2017 г. Импорт Индии из России в 2019 г. составил 6,1 млрд долл., сократившись на 23% по сравнению с 2017 г.

Товарная группа	Экспорт Индии в Россию (млн долл.)			
	2017	2018	2019	Доля экспорта, %
Все товары	2 139,6	2 338,9	2 804,3	100%
Электрические машины и оборудование, их части; звукозаписывающая и звуковоспроизводящая аппаратура, аппаратура для записи и воспроизведения телевизионного изображения и звука, их части и принадлежности	64,1	238,8	498,3	17,77
Фармацевтическая продукция	405,6	410,4	461,5	16,46
Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части	190,0	210,5	225,3	8,04
Органические химические соединения	131,2	147,6	188,9	6,74
Кофе, чай, мате, или парагвайский чай, и пряности	136,3	128,4	117,9	4,20
Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава; их части и принадлежности	109,0	120,1	102,8	3,67
Черные металлы	82,0	77,0	102,0	3,64
Рыба и ракообразные, моллюски и другие водные беспозвоночные	66,2	84,6	89,2	3,18
Прочие химические продукты	42,2	46,9	65,3	2,33
Разные пищевые продукты	70,1	47,2	64,5	2,30
Мясо и пищевые мясные субпродукты	34,3	54,2	60,6	2,16
Съедобные фрукты и орехи; кожура и корки цитрусовых или дынь	44,8	54,9	55,9	1,99
Шеллак природный неочищенный; камеди, смолы и прочие растительные соки и экстракты	35,6	47,9	48,7	1,74

Перечень экспортной номенклатуры Индии в Россию во многом коррелирует со структурой торговли страны в целом, хотя и имеет ряд особенностей. Двумя основными позициями экспорта в Россию являются электрические машины и оборудование, фармацевтическая продукция, занимающие шестую и седьмую позицию в общем экспорте страны. Кроме того, экспортная номенклатура в Россию широко представлена товарами сельского хозяйства и пищевой промышленности (кофе, рыба, мясо, фрукты, растительные соки), совокупно составляющими порядка 0,5 млрд долл. Также примечательно отсутствие в числе основных товаров индийского текстиля.

Товарная группа	Импорт Индии из России (млн долл.)			
	2017	2018	2019	Доля, %
Все товары	7 977,0	6 823,2	6 120,4	100%
Топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки; битуминозные вещества; воски минеральные	1 989,2	2 210,8	2 882,0	47,09
Жемчуг природный или культивированный, драгоценные или полудрагоценные камни, драгоценные металлы, металлы, плакированные драгоценными металлами, и изделия из них; бижутерия; монеты	3 675,3	1 830,0	642,0	10,49
Удобрения	346,4	378,9	427,2	6,98
Не указано (закрытая статья)	155,6	679,1	349,0	5,70
Бумага и картон; изделия из бумажной массы, бумаги или картона	280,6	258,5	282,5	4,62
Пластмассы и изделия из них	81,2	129,2	188,6	3,08
Черные металлы	223,6	172,1	175,6	2,87
Соль; сера; земли и камень; штукатурные материалы, известь и цемент	108,6	118,7	149,4	2,44
Жиры и масла животного или растительного происхождения и продукты их расщепления; готовые пищевые жиры; воски животного или растительного происхождения	28,2	10,8	117,2	1,92

Импорт Индии из России крайне концентрирован: 47% импорта в стоимостном выражении составляет минеральное топливо, представленное нефтью и нефтепродуктами. Также в силу развитой ювелирной индустрии, в Индию на обработку идут различные драгоценные камни. Кроме того, около 6% импорта составляют товары по закрытой статье. Как правило, в эту категорию входит экспорт вооружений, подверженный колебаниям политической конъюнктуры и не подчиняющийся законам рыночной экономики.

Таким образом, из перспективной номенклатуры товаров для организации транзитных контейнерных перевозок по МТК «Север — Юг» можно выделить фармацевтику, пищевую продукцию (в рефрижераторных контейнерах) и, при наличии спроса, текстиль. Большой проблемой является грузопоток в обратном направлении, представленный преимущественно наливными грузами. Как итог, транспортно-логистическое развитие МТК «Север — Юг» сталкивается с ограничениями грузовой базы.

Особенности торговли Ирана: партнеры и товарная структура

Несмотря на свой статус одного из региональных лидеров, экономика Ирана в течение долгого времени находится под внешним давлением, в том числе санкционным, что во многом обуславливает специфику внешней торговли Ирана. В свою очередь, торговые диспропорции оказывают влияние на развитие МТК «Север — Юг» вследствие проблемы грузовой базы маршрута.

При анализе внешней торговли Ирана важно отметить проблему доступности и корректности статистических данных. Поскольку данная работа опирается на статистику ООН в обработке ИТС (International Trade Center), наиболее корректным годом для описания тенденций торговли Ирана является 2018 г.

В 2018 г. товарный импорт Ирана составил 41,2 млрд долл. при экспорте в 96,6 млрд долл. (данные UN Comtrade Database). Таким образом, страна имеет значительное положительное сальдо. Тем не менее детальный анализ товарной структуры торговли Ирана выявил сырьевой характер экспорта страны: 69% экспорта в стоимостном выражении (66,34 млрд долл.) составляет минеральное топливо, прежде всего нефть. Другими значимыми позициями экспорта являются пластмассы (6%), органическая химия (4%) и черные металлы (4%), фрукты и орехи (2%).

Товарная группа	Экспорт Ирана в 2016 (млн долл.)	Экспорт Ирана в 2017 (млн долл.)	Экспорт Ирана в 2018 (млн долл.)
Все товары	78 267,3	91 737,4	96 617,5
Топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки; битуминозные вещества; воски минеральные	51 323,3	61 111,4	66 366,8
Пластмассы и изделия из них	4 940,0	6 042,7	5 551,5
Органические химические соединения	3 687,8	3 955,4	4 105,9
Черные металлы	2 491,6	3 438,4	3 905,5
Съедобные фрукты и орехи; кожура и корки цитрусовых или дынь	2 256,6	2 259,9	1 718,8
Руды, шлак и зола	1 103,0	1 842,9	1 138,5
Овощи и некоторые съедобные корнеплоды и клубнеплоды	614,9	633,9	1 074,7
Удобрения	790,5	769,5	843,7
Соль; сера; земли и камень; штукатурные материалы, известь и цемент	809,1	860,7	785,2
Остальные			10 426,4

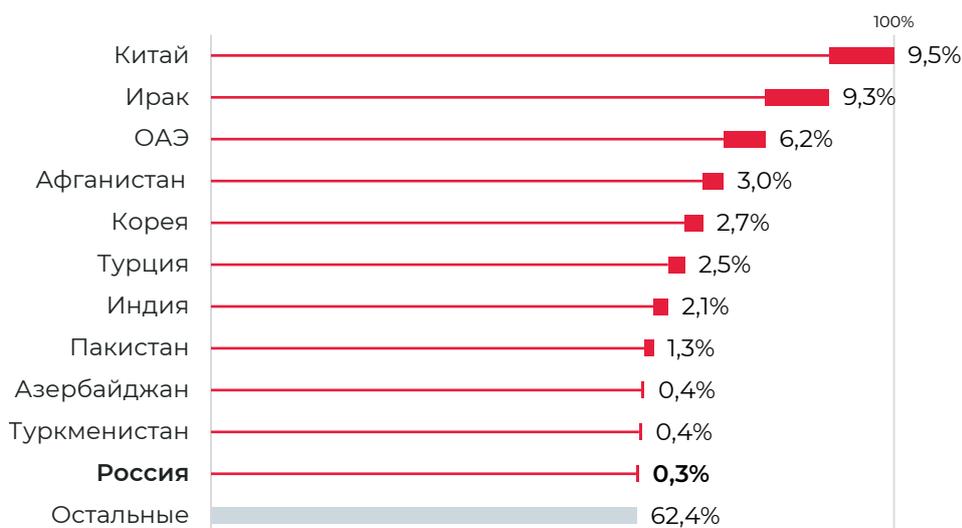
Импорт Ирана достаточно диверсифицирован, что связано с нахождением страны под санкциями, обуславливающим ввоз важнейших товаров и комплектующих, которые не производятся внутри страны. Иран импортирует такие товары, как оборудование различных видов (19% импорта), злаки, в том числе зерно (10%), электронику (9%), фармацевтику (4%), средства наземного транспорта (4%) и др. Таким образом, товарная структура торговли Ирана создает ограничения для процесса контейнеризации грузопотоков в связи с сырьевым характером экспорта Ирана и импортом страны, представленным товарами более высокого передела.

Интересным является постепенное уменьшение импорта черных металлов вследствие усилий правительства страны по развитию этой отрасли. Импорт черных металлов сократился с 1,9 млрд долл. в 2016 г. до 1,3 млрд долл. в 2018 и продолжает сокращаться.

Товарная группа	Импорт Ирана в 2016 (млн долл.)	Импорт Ирана в 2017 (млн долл.)	Импорт Ирана в 2018 (млн долл.)
Все товары	42 702,1	51 612,3	41 236,2
Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части	7 561,6	8 848,6	7 686,6
Злаки	2 788,2	3 407,2	4 350,1
Электрические машины и оборудование, их части; звукозаписывающая и звуковоспроизводящая аппаратура, аппаратура для записи и воспроизведения телевизионного изображения и звука, их части и принадлежности	4 538,5	4 939,1	3 658,3
Не указано (закрытая статья)	1 989,1	4 123,8	2 730,4
Фармацевтическая продукция	1 456,5	1 568,9	1 577,3
Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава; их части и принадлежности	3 094,3	3 294,3	1 531,1
Масличные семена и плоды	1 396,6	1 471,0	1 511,5
Инструменты и аппараты оптические	1 295,2	1 739,2	1 406,2
Органические химические соединения	1 037,6	1 350,8	1 385,8
Пластмассы и изделия из них	1 578,6	1 792,2	1 283,8
Черные металлы	1 874,8	2 089,8	1 210,2
Остальные			12 904,9

Специфика товарной структуры обуславливает набор основных экспортных направлений Ирана. Первое место занимает КНР с долей в 21%, что составляет 9,2 млрд долл. При этом торговля с КНР осуществляется в основном морским путем, в привязке к местам добычи и производства четырех основных товаров: пластмассы (2,9 млрд долл.), минеральное топливо (2,4 млрд долл.), органическая химия (2,2 млрд долл.), руды (1 млрд долл.). Также значительная доля приходится на Ирак, ОАЭ, Афганистан, Республику Корея и Турцию.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ЭКСПОРТА ИЗ ИРАНА В 2018 Г.

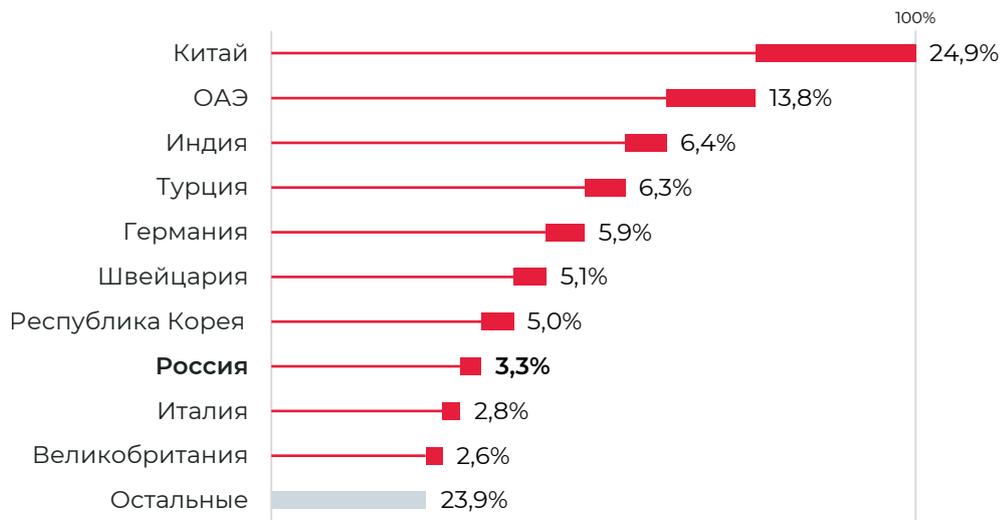


Что касается импорта, то и здесь первую строчку занимает Китай (25% импорта Ирана). Китайский импорт составляет 10,2 млрд долл. и состоит преимущественно из оборудования (2,4 млрд долл.), электроники (1,6 млрд долл.) и различных потребительских товаров (1,7 млрд долл.). Далее в списке стран-импортеров идут ОАЭ (14%), Индия (6%), Турция (6%) и Германия (6%). Импорт из этих стран имеет схожую с китайским структуру, где доминирует электроника, оборудование, потребительские товары.

Торговля Ирана и России имеет несколько иной характер. По данным Федеральной таможенной службы России, в 2019 г. товарооборот России с Ираном составил 1,6 млрд долл., уменьшившись на 8,73% по сравнению с 2018 г. Экспорт России в Иран составил 1,2 млрд долл., а импорт — 391 млн долл.

Экспорт России представлен такими группами, как продовольственные товары и продукция сельского хозяйства (порядка 80% экспорта; зерно и масложировая продукция), машины и оборудование (8%), древесина и целлюлозно-бумажная продукция (7%). При этом в одном лишь 2019 г. экспорт черных металлов уменьшился на 72,4 млн долл.

Импорт России из Ирана имеет схожую структуру, хотя и является в большей степени сырьевым, а также отличается от экспорта Ирана в другие ключевые страны-партнеры. На продовольственные товары и сельское хозяйство приходится порядка 78% импорта. Далее идет продукция химической промышленности (9%) и металлы (3%). Таким образом, с одной стороны, импорт и экспорт России в торговле с Ираном имеют схожую структуру, а с другой стороны, основополагающая роль товаров низкого передела или сырья ограничивает развитие контейнерных грузоперевозок, а также делает торговлю между странами подверженной рыночной конъюнктуре, лишая ее предсказуемости.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ИМПОРТА В ИРАН В 2018 Г.

Как итог, внешняя торговля Ирана достаточно специфична как по товарной структуре, так и по странам-партнерам. Санкции против страны накладывают значительный отпечаток на экономику страны, что ведет к доминированию сырьевых товаров и товаров низкого передела в структуре экспорта страны и к обратной ситуации в импорте, который представлен товарами более высоких переделов. Подобная ситуация ставит вызов для развития МТК «Север — Юг» как с точки зрения загрузки маршрута товарами, так и с точки зрения постоянности этих потоков.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ. ПОТЕНЦИАЛ СОПРЯЖЕНИЯ СЕВЕРНЫХ ШИРОТНЫХ И МЕРИДИОНАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ

Развитие МТК «Север — Юг» сталкивается с фундаментальными вызовами: ограниченной грузовой базой, фрагментированным характером маршрута на текущем этапе, различными, пусть и объединенными под общей вывеской, интересами государств. С транспортно-логистической точки зрения, потенциальные железнодорожные составы вынуждены будут как минимум единожды пересечь море, сменить колею (1676 мм в Индии, 1435 мм в Иране, 1520 мм в России), пересечь несколько границ.

При оценке потенциала сопряжения евразийского коридора по направлению восток — запад с МТК «Север — Юг» необходимо оценить грузовую базу и вероятный маршрут. Изучение грузопотока выявило ограничения, связанные со спецификой внешней торговли Индии, потенциалом контейнеризации. Торговля Индии идет преимущественно в широтном направлении. Если грузопоток из Индии представлен рядом товаров высокой степени переработки и пригодных для контейнерных перевозок, то встречный поток из России носит преимущественно сырьевой характер.

Вопрос транзита в страны ЕС или КНР, с точки зрения грузовых потоков, требует дальнейшего изучения. Тем не менее на основе торговой статистики можно отметить во многом вторичную роль европейского рынка для Индии. Что касается торговли с Китаем, на этом направлении Индия имеет существенный отрицательный торговый баланс в размере 51,2 млрд долл. Что также приведет к диспропорциям при организации транспортных коридоров.

С точки зрения транспортной логистики, лишь часть регионов КНР, Европы и Индии будут тяготеть к МТК «Север — Юг», учитывая наличие удобных морских путей. В Индии на торговлю через Иран ориентирован штат Гуджарат, один из важнейших экономических центров страны. В Европе важнейшими для Индии остаются связи с Великобританией, логично осуществляемые морем. В этом отношении, вероятно, следует ориентироваться на торговлю Индии с Германией, Польшей и странами Скандинавии, которая незначительна в общем объеме индийской торговли.

Связи Индии с КНР потенциально также ограничиваются политическими разногласиями, которые могут быть препятствием на пути создания каких-либо транспортных коридоров. По своей сути транспортные коридоры нацелены на формирование мирохозяйственных связей через определенную степень интеграции (единая ставка, единый оператор или набор прочных договоренностей).

На сегодняшний день МТК «Север — Юг» в его северной части работает преимущественно на торговлю между Россией и Ираном. Учитывая наличие сразу трех маршрутов в центральной части коридора, между ними возникает конкуренция. По всей вероятности, Россия тяготеет к центральному, транскаспийскому, маршруту через порты Ирана напрямую в Россию. Перспективы имеет организация транспортного хаба в Астрахани или в другом месте на территории страны.

Наиболее удачным представляется вариант пути, использующий единое экономическое пространство ЕАЭС, то есть маршрут через Каспийское море в порты Казахстана или России, в зависимости от назначения груза. Соответственно, при выборе путей сопряжения было бы целесообразным ориентироваться именно на порты Астрахань/Оля или же Курык/Актау как точки сопряжения.

Важно учитывать, что даже при позитивной институциональной динамике (создание единого оператора, устранение «узких мест» в инфраструктуре) МТК «Север — Юг» столкнется с ограничениями грузовой базы в торговле с Индией. Соответственно, увеличение грузопотока на маршруте будет связано прежде всего с торговлей с Ираном и лишь затем с развитием транзита из Индии.