



Международный
транспортный коридор
«Север — Юг»
и сценарии
трансрегиональной
интеграции

Александр Караваев, Мандана Тишехьяр

Данный текст отражает личное мнение автора или группы авторов, которое может не совпадать с позицией Клуба, если явно не указано иное.

ISBN 978-5-6043043-2-7



© Фонд развития и поддержки Международного дискуссионного клуба «Валдай», 2019

Российская Федерация, 115184, Москва,
улица Большая Татарская, дом 42

Международный дискуссионный клуб «Валдай» и авторы данного доклада благодарят участников ситуационного анализа на тему «Перспективы развития международного транспортного коридора «Север–Юг», проведенного на площадке Клуба 21 февраля 2019 года, за высказанные мнения, ставшие частью данного доклада.

Арапова Екатерина Яковлевна

Старший научный сотрудник Центра БРИКС, МГИМО

Безбородов Алексей Алексеевич

Генеральный директор исследовательского агентства Infranews

Геворкян Рафаэл Самвелович

Советник Министерства иностранных дел Российской Федерации

Казанцев Андрей Анатольевич

Директора Центра исследований проблем
Центральной Азии и Афганистана, МГИМО

Караваев Александр Валерьевич

Научный сотрудник Института экономики
Российской академии наук

Куприянов Алексей Владимирович

Научный сотрудник Сектора международных организаций
и глобального политического регулирования, ИМЭМО РАН

Притчин Станислав Александрович

Научный сотрудник Центра изучения Центральной Азии,
Кавказа и Урало-Поволжья Института востоковедения РАН

Силаев Николай Юрьевич

Старший научный сотрудник Центра проблем Кавказа
и региональной безопасности, МГИМО

Токарев Алексей Александрович

Старший научный сотрудник Центра глобальных проблем, МГИМО

Халилов Намиг

Главный советник Торгового представительства
Азербайджанской Республики в России

Об авторах

Караваяев Александр Валерьевич

Научный сотрудник Института экономики Российской академии наук

Тишехьяр Мандана

Доцент Университета имени Аллама Табатабаи, Иран

Содержание

- 4 В поисках взаимного интереса
- 8 «Российский узел»
- 12 «Каспийская арка»
- 17 Иранская платформа: взаимодействие с ЕАЭС в условиях санкций
- 19 Якорные проекты
- 21 Пролог к трансрегиональному партнёрству
- 23 Интересы Индии в МТК СЮ: Каспий и среднеазиатский «канал»
- 29 Интересы стран Персидского залива
- 31 Глядя за горизонт

Когда в сентябре 2000 г. Иран, Россия и Индия достигли соглашения о начале работ по организации Международного транспортного коридора «Север – Юг» (МТК СЮ), казалось, что региональная геополитическая картина в Евразии уже не претерпит существенных изменений, а параметры торгово-экономической динамики будут двигаться вверх. Последующие события внесли заметные коррективы в этот оптимизм: несколько малых волн экономического спада, вторжение США в Афганистан и Ирак, повышение влияния Китая в Центральной Азии и возникновение инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП), возобновление экономических санкций против Ирана и начало масштабной торговой войны против России – всё это привело к сокращению товарных потоков и снижению значения МТК СЮ в регионе. Сейчас, приближаясь к 20-летию соглашения трёх стран о запуске этого коридора, несмотря на серьёзный акцент иранских, российских и индийских политиков на необходимости его развития, следует отметить – не так много шагов было предпринято для его реализации.

При этом нужно подчеркнуть, что на данный момент проект не требует большого объёма инвестиций. МТК СЮ уже существует в виде комплекса из нескольких различных транспортных фрагментов с технической пропускной способностью от 5 млн тонн (регион действия иранской и азербайджанской железных дорог) до многих десятков миллионов тонн в год в регионах океанских портов России и Ирана, а также высокой пропускной способности железной дороги Белоруссии в рамках сети Панъевропейского транспортного коридора. МТК СЮ связывает густая сеть автодорог различного качества и значения, а также сквозных перевозок через порты Каспия. Однако для полноценной реализации этого проекта как ключевого транспортного коридора экономического развития (по сути, проекта региональной интеграции) ему не хватает двух ключевых элементов: мощного товаропотока, притягивающего всё новые грузы, и связанных с ними инвестиционно-промышленных комплексов, развивающихся вдоль линий МТК.

В поисках взаимного интереса

Транспортные пути можно сравнить с потоками рек – вода всегда найдёт способ пройти, просочиться, «доставить себя». Не случайно, поэтому, такая расхожая аллегория – транспортная артерия. Но что первично: удобное «русло», формируемое стратегической волей государства, или его содержание, то есть имеющиеся товары, создаваемые в результате встречи интересов бизнеса и потребителей?

Глобальные магистрали, такие как проект «Север – Юг», – это социально-экономическое явление, во многом формируемое политической

волей нескольких государств, которые и стимулируют организацию выбранных направлений в рамках своего понимания общих интересов. Вспомним, что Суэцкий канал строился как государственный проект и был обязан своим рождением геополитическим соображениям Франции. Но теперь — это органичный и неотъемлемый элемент глобальной торговой системы. Он принадлежит всем — в том смысле, что влияет на всех участников мировой торговли, а первоначальные задачи его авторов интересуют только историков. Причём развитие коммуникаций может иметь и исключительно идейную платформу. Так, реформатор XVIII в. Анри Сен-Симон свои концепции об общем равенстве и объединении людей во всём мире в прикладном плане подкреплял ничем иным как строительством Суэцкого и Панамского каналов. Всегда можно увидеть своеобразную переключку этих всеобщих «объединительных проектов» на основе общего прагматического интереса.

Как ни парадоксально, первые проблески МТК СЮ в 1930-х гг. в формате Трансиранской железной дороги создавались как инструмент военного сдерживания России. Инициатором самого первого проекта была Великобритания. Однако вскоре после запуска в 1939 г. железной дороги от каспийского порта Бендер-Торкмен до Бендер-Хомейни на берегу Персидского залива по этой дороге стала поступать американская помощь Советскому Союзу во время Второй мировой войны. Теперь, спустя столетие, этот проект в формате МТК СЮ из колониальной игры должен превратиться в коридор развития.

Рождение идеи МТК «Север—Юг» в недрах российского правительства рубежа 2000-х гг. сочетало отчасти все перечисленные мотивы: попытка заработать на потоке китайских товаров в Европу путём перевода части трансевразийского океанского транзита на континентальную платформу через Иран, страны Каспия и на юг России; попытка придать импульс российским регионам Центра, Поволжья и Прикаспия за счёт связных производств и роста услуг вдоль МТК; и, конечно, попытка обогатить российско-европейские отношения новой интересной инициативой, реально показывающей возможности России и сопредельных государств как связующей арки между Азией и Европой. Разумеется, изначально было непонятно, какой окажется дистанция между идеей и её воплощением. То есть тем моментом, когда макроэкономическая концепция получит оправдание бизнесом: именно тогда утвердится жизнеспособность магистралей и её инфраструктур. Иногда этого приходится ждать десятилетия.

МТК СЮ и китайская инициатива ОПОП вряд ли могут мыслиться в отрыве друг от друга

Как показал анализ Института народнохозяйственного прогнозирования РАН, мультипликатор инфраструктурных инвестиций в современной России имеет величину больше двух. Иными словами, на каждый рубль, вложенный в инфраструктуру, экономика страны получает более одного рубля дополнительных доходов в смежных отраслях. Планируемые вложения ОАО РЖД объемом 7,2 трлн руб. в развитие железнодорожной инфраструктуры на период до 2025 г. должны обеспечить итоговый прирост доходов в российской экономике на сумму около 20 трлн руб., или примерно 18% годового ВВП России.

Современная трансрегиональная транспортная инфраструктура – сочетание множества интересов: это десятки крупных участников международной торговли, обслуживающих множество мелких, сотни операторов логистики, ответственных за разные участки. Здесь неважно, говорим мы об автомагистралях, железных дорогах, морских коммуникациях или авиасообщении. Процесс взаимообусловленный: первоначальное развитие транспортной артерии происходит в расчёте на увеличение потока движения товаров, а последующие инвестиции в расширение канала и улучшение логистики идут уже по следам обозначенного интереса. Поэтому до появления удобной для бизнеса инфраструктуры ждать масштабного импульса не приходится. Это очень хорошо видно по изменениям стратегических оценок МТК СЮ, заметно снизивших к 2010-м гг. возможную пропускную способность транзита до 15–20 млн тон в год, а стартовые – до 5 млн.

С момента оформления идеи альтернативного маршрута трансевразийской логистики между Китаем и Европой в нынешний проект МТК «Север – Юг» его архитектура и целеполагание заметно корректировались. Первоначально он описывался, в первую очередь, как альтернатива Суэцкому каналу: хотя планировавшиеся в 2000-х гг. 30–50 млн тонн по МТК СЮ вряд ли можно считать альтернативой к потоку около 1 млрд тонн в год. Главный удар по планам МТК СЮ нанёс снижающийся темп роста Китая. Именно поток китайских товаров планировался в качестве авангарда проекта до момента формирования устойчивых поставок от индийских промышленных агломераций. В период 1986–2000 гг. увеличение ВВП на 1% означало увеличение объёмов международной торговли на 2,2% (в следующие 13 лет этот показатель упал до 1,3%). В самый яркий период китайской экономики экспорт КНР расширялся ежегодно в среднем на 24% (импорт на 20%).

Более 40 лет Китай ежегодно наращивал темпы, существенно опережая среднемировые. Это позволило Поднебесной к 2014 г. занять первое место в мире по объёму ВВП по паритету покупательной способности (ППС)

и второе место — по номинальному ВВП, уступая лишь США. Однако в последнее десятилетие экономика Китая плавно замедляется. Если мировой финансовый кризис 2008–2009 гг. Китай пережил просто с замедлением роста без глубокого падения макроэкономических показателей (с 10,8% в 2000-х гг. до 7,9% в 2011 г.), то затем произошёл обвал: темп роста экспорта снизился к 2018 г. до 5,5%. Естественно, это ударило по мировой торговле. Новая норма годового прироста торговли 3–4% вряд ли сможет стать хорошим внешним маховиком раскрутки МТК «Север—Юг».

«Север—Юг» становится проекцией взаимных интересов РФ и её партнёров друг на друга

В таком случае как выглядит источник движения МТК СЮ? В условиях дефицита инвестиционных ресурсов и ограниченной грузовой базы лучшие результаты достигаются при координации и совместной деятельности соседних стран в рамках интеграционных проектов. В связи с этим увеличение связанности национальных транспортных коммуникаций оказалось, пожалуй, единственным направлением в развитии транспорта и логистики. В концентрированном виде эта связанность проявляется в развитии не столько международных коридоров, сколько региональных связей, которые, в качестве отдельных звеньев, составляют национальные коммуникации. В свою очередь, их формирование влияет на ход региональной экономической интеграции, порой даже формируя её.

И здесь мы подходим к парадоксальному выводу: МТК СЮ и китайская инициатива ОПОП вряд ли могут мыслиться в отрыве друг от друга. Если объективно посмотреть на реалии транзита, торговли и их географию, то заметно, что в каждом крупном узле меридианного маршрута МТК СЮ присутствуют интересы КНР и транспортные потоки, направленные в широтном направлении — также и наоборот. Особенно это видно по работе каспийских портов, включая российские. Это заметно и по восточному стволу МТК СЮ вдоль берега Каспия, где фактически смыкаются в одну сеть участки транспортного коридора Китай—Казахстан—Иран (ККИ) и «Север—Юг». И по западному — азербайджанский транспортный узел с самого начала формируется как сочетание широтного и меридианного движения товаров и инвестиций. В 2018 г. через порт Энзели был запущен мультимодальный маршрут: из Восточного Китая, провинция Цзянсу (Ляньюньган), до Западного Китая, провинция Синьцзян (Урумчи), затем — через пограничный переход Казахстана Достык и далее по железнодорожной магистрали Жезказган—Бейнеу с выходом на морской порт Актау. Здесь груз загружается на суда и доставляется в иранский порт Энзели. В планах развития МТК СЮ подвести к этому порту железную дорогу, что существенно усилит его конкурентоспособность.

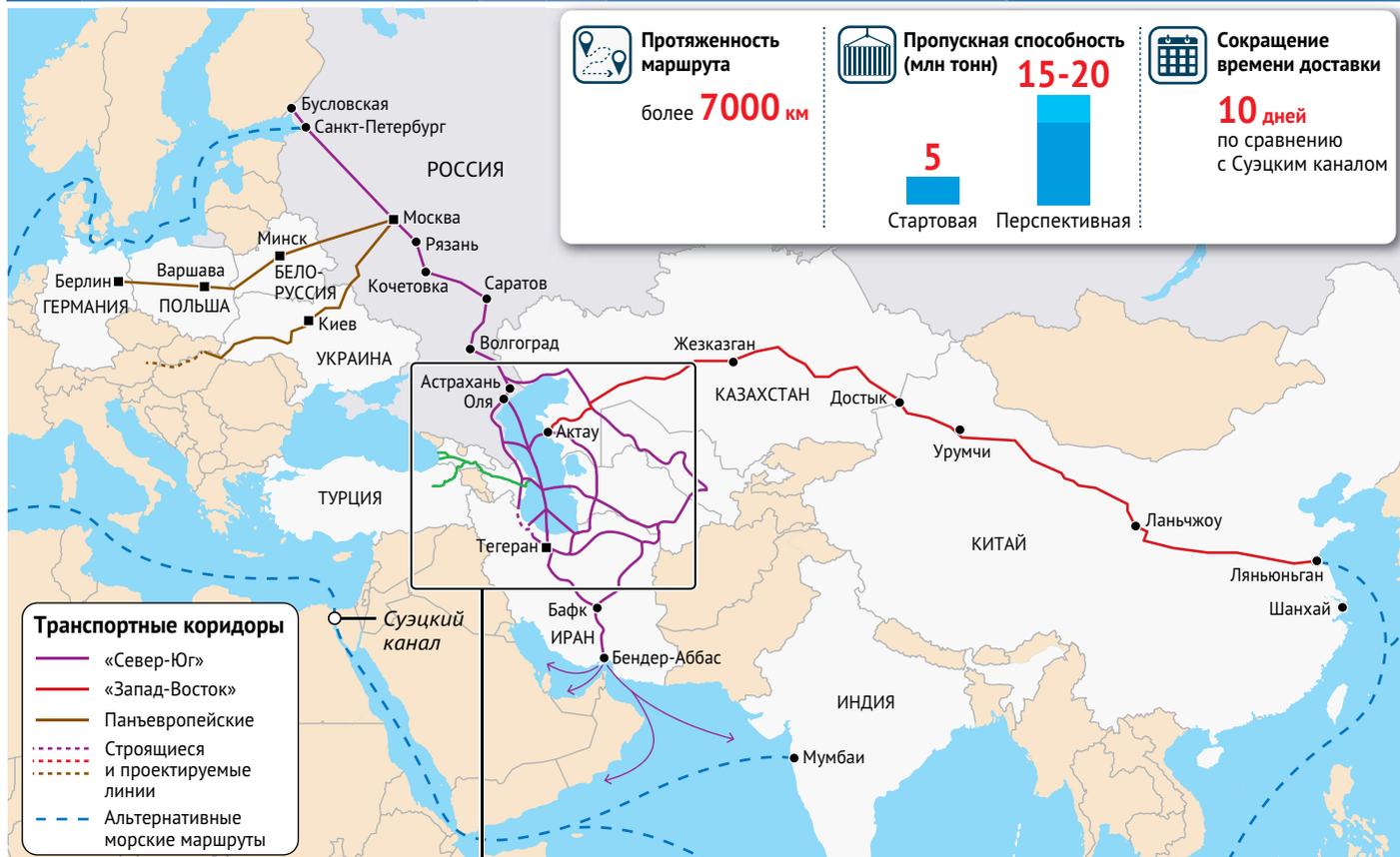
Поэтому МТК «Север – Юг» сегодня – это мозаичная транспортно-экономическая реальность, формируемая разной степенью готовности инфраструктуры и широким комплексом политических отношений России и стран-партнёров. Не будет сильным преувеличением сказать, что «Север – Юг» становится проекцией взаимных интересов РФ и её партнёров друг на друга. Связная транспортная инфраструктура создаётся на десятилетия. Поэтому с точки зрения Москвы, МТК СЮ – это перспективный в будущем макроэкономический узел, завязанный на множество сопряжённых систем: обрабатывающая промышленность, электроэнергетика, связь, туризм.

Ключевым субъектом наполнения «Север – Юг» в плане правовых и технических условий сопряжения коммуникаций является Евразийский экономический союз (ЕАЭС). Дополнительное содержание коридору на своих участках привносят страны зоны свободной торговли (ЗСТ) Союза независимых государств (СНГ) – Азербайджан, Узбекистан – с выходом на Турцию через Южный Кавказ: взаимодействие на Каспии в формате «пятёрки» создаёт композицию морского участка и сухопутных проектов вдоль западного и восточного побережья. Затем на территории Ирана мы можем говорить о разделении МТК на два генеральных стержня – с выходом на Оман (страны Персидского залива) и Индию. Дополнительный кавказский фрагмент проекта «Север – Юг» определяется проблемами постсоветских конфликтов. Наконец, ключевой фактор экономической энергии МТК СЮ – два стартовых полюса: отношения ЕС с Россией и России – с Индией.

«Российский узел»

МТК СЮ не выглядит столь блистательно на фоне других транспортных коридоров России, таких как мощный сквозной проект Байкало-Амурской магистрали (БАМ) или самая протяжённая в мире Транссибирская магистраль (Транссиб) с их миллионами тонн в год транзита, где, кроме текущих грузов разных отправителей, линия из КНР в РФ поддерживает около 13 «рейсовых» постоянных контейнерных поездов по разным направлениям. В частности, один из этих поездов от ст. Находка-Восточная до ст. Марцево создан специально для доставки комплектующих Hyundai Motors из Пусана на автосборочный завод в Таганроге. Другой поезд Транссиба регулярно отправляется в Центральную Азию, достигая транспортных узлов Казахстана и Узбекистана.

ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР—ЮГ»



Транспортный коридор «Север-Юг»

- Транскаспийский маршрут**
 - ▶ **Российские порты**
Астрахань, Оля, Махачкала
 - ▶ **Порты Ирана**
Энзели, Ноушехр, Амирабад
 - ▶ **Порт Казахстана** ▶ **Порт Туркменистана**
Актау, Курык Туркменбаши
 - ▶ **Порт Азербайджана**
Баку (Алят)
- Западный маршрут**
 - ▶ Астрахань – Махачкала – Самур – Баку – Астара – Решт – Казвин
- Восточный маршрут**
 - ▶ Астрахань – Атырау – Макат – Бейнеу – Мангистау – Жанаозен – Берекет – Акяйла – Горган
- Транспортный коридор «Запад-Восток»**
- Транспортный коридор Баку–Тбилиси–Карс**

Источники: РЖД, открытые источники.

Таковыми проектами МТК СЮ похвастать не может. Между тем основные преимущества проекта «Север – Юг» перед другими маршрутами и, прежде всего, перед традиционным морским маршрутом через Суэцкий канал, заключаются в сокращении времени перевозок (на 10 дней по отдельным корреспонденциям), а также в повышении экономической эффективности транскаспийского мультимодального маршрута, который в настоящее время снижается необходимостью неоднократной перевалки грузов.

Чтобы увидеть преимущества, достаточно сопоставить два маршрута – океанский, наиболее задействованный в российско-иранских отношениях, и континентальный МТК СЮ. Средний срок доставки контейнеров от Санкт-Петербурга до Бендер-Аббаса составляет 25–28 суток. Здесь контейнеры идут минимум с двумя перевалками – обычно через порты Роттердам/Гамбург в Северном море и в Ла Специя – в Средиземном. В этой схеме сквозное транзитное время по маршруту Первоуральск (Свердловская область) – Бендер-Аббас составляет 38–42 суток. В то же время через порты Каспия транзитное время от Первоуральска до Бендер-Энзели составляет всего 20–25 суток при сопоставимой стоимости сквозной перевозки. При этом статистика показывает, что через каспийские порты проходит не более 12–16% российско-иранского контейнеропотока, причём транзитные контейнеры, например из Индии, в регионе сегодня фактически полностью отсутствуют.

Хотя МТК СЮ нужно мыслить как связанные линии автомагистралей, железных дорог, портов и даже авиаузлов, сердцевина маршрута – железнодорожные магистрали. основополагающими документами в стратегии российских железных дорог является Генеральная схема развития сети железных дорог ОАО РЖД на период до 2020 г. и на перспективу до 2025 г., Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. и третий, обобщающий их документ, – Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (обладает статусом отдельного национального проекта РФ). В соответствии с ними, развитие железнодорожной инфраструктуры предполагает реализацию как отдельных мероприятий по усилению пропускной способности железнодорожных участков (строительство дополнительных главных путей, строительство и восстановление развязок, усиление устройств энергоснабжения, электрификация участков, оборудование участков автоблокировкой, удлинение приёмотправочных путей на станциях, развитие станций), так и комплексных инвестиционных проектов.

На направлении МТК СЮ в период до 2025 г. предусматривается реализация следующих основных мероприятий в районах действия пяти из 16 железных дорог РФ:

- организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург – Бусловская;
- мероприятия по комплексной реконструкции участка Северо-Западной дороги: Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива;
- развитие Московского железнодорожного узла;
- реконструкция с электрификацией участка Ртищево – Кочетовка, строительство обхода Саратовского железнодорожного узла, нового моста через Волгу, введение электрифицированного участка от Ртищево до Кочетовки;
- комплексная реконструкция участка Ахтуба-Трубная – Верхний Баскунчак – Аксарайская. В частности, планируется сдать в 2019 г. железнодорожный мост через реку Ахтубу и реконструировать пункт технического обслуживания локомотивов на станции Аксарайская.

В общей сложности на эти мероприятия должны быть затрачены 15–18 млрд руб. с датой завершения в 2023 г.

Главным узлом МТК СЮ на территории РФ является наиболее крупное предприятие РЖД – Приволжская железная дорога, расположенная на территории Саратовской, Волгоградской, Астраханской областей, частично проходящая также по территории Ростовской области и Казахстана. Несмотря на перечисленный выше объём работ, РЖД постоянно наращивает транзит по этой дороге: в 2017 г. перевозки железнодорожным транспортом в данном направлении выросли на 13%, в 2018 г. рост составил 15%. Согласно прогнозу, к 2025 г. они увеличатся на 20%.

МТК СЮ будет играть важнейшую роль в развитии тех регионов России, где проходит артерия. В частности, это уже видно по примеру Волгоградской области. Подавляющая часть её экспорта направлена на страны каспийской «пятёрки» – в 2018 г. его рост по области составил 5%, большая часть приходится на нефтепродукты, продовольственные товары и продукцию химической промышленности. Ключевым партнёром для области остаётся Казахстан (туда было отправлено товаров на \$78,8 млн), экспорт в Азербайджан составил \$37,9 млн, в Иран – \$15,5 млн и в Туркменистан – \$0,78 млн. Этот пример показателен ещё и тем, что анализ роли регионов РФ в экономике Каспия обычно ограничивается Астраханской областью и Дагестаном. Однако в каспийское взаимодействие включаются и другие российские регионы.

Через каспийские порты проходит не более 12–16% российско-иранского контейнеропотока

«Каспийская арка»

Морской фрагмент МТК СЮ и его прибрежные «стволы» формируются несколькими маршрутами.

- **Транскаспийский маршрут** – с использованием российских морских портов Астрахань, Оля, Махачкала и портов Ирана – Бендер-Энзели, 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, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничные переходы Серахс (Туркменистан)–Серахс (Иран) и Акяйла (Туркменистан)–Инче Бурун (Иран).

По оценкам РЖД, большое значение для развития МТК СЮ в среднесрочной перспективе будут иметь сроки ввода в эксплуатацию новой железнодорожной линии Решт–Астара (Иран)–Астара (Азербайджан), которая является последним недостающим звеном прямого железнодорожного маршрута по западной ветви МТК «Север–Юг».

Трёхстороннее соглашение о строительстве железной дороги Астара–Решт–Казвин, которая должна соединить действующие стальные магистрали Азербайджана, Ирана и России, на уровне президентов было подписано ещё в 2005 г. Оно предусматривало прокладку сегментов железной дороги на территории Ирана протяжённостью около 350 км и Азербайджана – между Астарой и азербайджано-иранской границей – протяжённостью 8,5 км, а также реконструкцию уже существующей магистрали на территории Азербайджана. В течение десяти лет Иран достроил участок внутри страны Казвин–Решт. 6 марта 2019 г. в провинции Гилян открылась железная дорога Казвин–Решт, которая является частью МТК «Север–Юг», фрагмента Казвин–Астара. Новая магистраль состоит из 53 туннелей протяжённостью 22 км. Здесь же построен самый длинный в Иране железнодорожный мост протяжённостью 1430 м, а также плотина Манджил. В итоге Казвин соединён железнодорожным сообщением с Тегераном, а также с иранскими портами Бендер-Аббас в Персидском заливе и Амирабад на Каспийском побережье.

С начала 2010-х гг. Казахстан также перешёл к активной про-транзитной политике, которая оказала большое влияние на другие государства Евразии. Проекты строительства железных дорог в этой стране реализовывались в рамках создания Северного коридора Трансазиатской железнодорожной магистрали (Китай – Казахстан – Россия – Белоруссия – ЕС) и коридора «Восток – Запад» (Китай – Казахстан – порты Актау и Курык – Баку (Алят) – Грузия – Турция – ЕС с ответвлением на Туркменистан – Иран – Турцию). В контексте МТК СЮ потенциал Казахстана увеличивается благодаря проектам в Туркменистане. За пост-советский период там было построено три соединения с железными дорогами Ирана. Строительство железной дороги от Этрека на границе Туркменистана и Ирана до города Берекет и далее на казахстанский Жанаозен (2009–2014 гг.) позволило создать новый железнодорожный маршрут в рамках МТК СЮ вдоль восточного берега Каспийского моря, соединяющий Россию, Казахстан, Туркменистан, Иран и страны Персидского залива. По этой железной дороге могут доставляться грузы из сибирских регионов РФ и западных регионов Китая в Иран и другие страны западной Азии.

Характерно, что темы межведомственных консультаций, в которых задействованы международные участники как широтных, так и меридианных проектов МТК, почти совпадают по охвату и глубине проработки – обсуждаются сквозные тарифы, условия для национальных перевозчиков, а также технические параметры первичного обмена информацией по товарам и транспортным средствам между таможенными органами. Поэтому вряд ли можно говорить о конкурентной политической победе какого-то одного направления в сознании политического руководства Баку и Нур-Султана, о чём часто рассуждают в рамках геополитических построений. Напротив, МТК на территории Азербайджана и Казахстана понимается как сеть, зависящая от глобальных индексов (темпов макроэкономического развития Китая и Индии, биржевых котировок стоимости ресурсов). Оба государства делают ставку на сопряжение меридианных и широтных маршрутов и их интеграцию в свою аграрно-промышленную экономику (развитие промышленных зон и агропарков вдоль их линий).

Перспективы устойчивого развития МТК СЮ на территории Азербайджана, независимые от глобального контекста, связаны, прежде всего, с ростом местных и приграничных грузоперевозок и развитием товарно-экспортного потенциала национальной экономики. В рамках национальной экономической политики Баку пытается решить несколько взаимосвязанных проблем:

С начала 2010-х гг. Казахстан также перешёл к активной про-транзитной политике, которая оказала большое влияние на другие государства Евразии

- стабилизировать спад грузоперевозок, вызванный падением транзита (и экспорта) нефти и нефтепродуктов;
- развивать транспортную инфраструктуру в сочетании с наращиванием новых производственных мощностей (создание региональных свободных экономических зон (СЭЗ) и технопарков вдоль автодорог международного значения);
- поддерживать качественный уровень инфраструктуры логистики и трансмодальных коннекторов в портах (строительство второй очереди Бакинского международного морского торгового порта (БММТП), а также новой инфраструктуры по объединению трассы Баку–Алят (порт БММТП)–Грузия);
- реализовать административно-управленческие реформы в целях поддержания привлекательной среды для международных транспортно-логистических компаний. В этом ряду системные реформы в управлении: ликвидация министерства транспорта и передача части полномочий в министерство связи и высоких технологий, организация межведомственного Координационного совета Азербайджана по транзитным грузоперевозкам, создание агентства по эксплуатации и развитию автодорог, поддержка госконцернов («Каспийское пароходство» – Каспар, AZAL, «Азербайджанские железные дороги» – АЖД).

Об эффективности данных решений говорить пока рано. Тем не менее, осуществлены меры по уменьшению тарифной стоимости транзита по территории страны, сокращению затрат времени на логистику и сведению к минимуму процедур оформления экспортно-импортных операций. К примеру, с мая 2016 г. АЖД предоставляет 50-процентную скидку на железнодорожные перевозки до станции Астара на азербайджано-иранской границе, откуда грузы доставляются далее в Иран автотранспортом.

Важной задачей является постоянный поиск внешних и расширение национальных инвестиций в МТК СЮ и сопряжённые коммуникации. Азербайджан оказывается главным инвестором в строительстве железной дороги Баку – Тбилиси – Карс (в 2007 г. для строительства грузинского участка в два транша выделен кредит в \$775 млн) и ведущим инвестором в иранский участок западной хорды «Север – Юг»: участок Решт – Астара. Соглашение о кредите на сумму €500 млн подписано в ноябре 2017 г., но до сих пор осталось нереализованным по причине возвращения в силу антииранских санкций в сфере межбанковских долларовых переводов.

Один из главных вопросов в развитии МТК СЮ на территории Азербайджана и Казахстана – реальная оценка необходимых инвестиций и их широкое привлечение. Летом 2017 г. организация Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (Central Asia Regional Economic Cooperation, CAREC) совместно с Азиатским банком развития (АБР) представила железнодорожную стратегию региона Центральной Азии и Каспия на 2017–2030 гг. В частности, документ включает распределение необходимых инвестиций по периодам внедрения, а также дополнительный перечень проектов, включающий международные коридоры «Восток–Запад» и «Север–Юг». Выводы CAREC указывают, что железнодорожный транспорт станет предпочтительным: быстрым, экономичным, доступным и простым в использовании по всему региону Центральной Азии. По сути, документ является руководством по долгосрочному развитию железных дорог стран-участников CAREC. По мнению разработчиков, улучшение железнодорожной и мультимодальной инфраструктуры, а также коммерциализация и реформирование деятельности железных дорог позволят сформировать торговые потоки и будут способствовать региональному экономическому развитию.

Исходя из итогов 2016 г., секретариат CAREC скорректировал предыдущий документ, утверждённый до 2020 г. В новую стратегию вошли перспективные железнодорожные инфраструктурные проекты стран-участниц, включая проект «Север–Юг». Согласно новому расчёту, объём финансирования по данному направлению для Казахстана и Азербайджана необходим в размере \$4,61 млрд. Масштабный объём инвестиций связан с необходимостью глубокого восстановления сети до современного уровня цифрового управления и тем, что железнодорожные проекты не способны пока привлечь коммерческий капитал, а сами администрации национальных компаний нуждаются в помощи со стороны правительств.

Согласно официальным релизам, Азербайджан планирует завершить работы по обоим транзитным направлениям страны до 2020 г. Первоначально финансировалось только западное направление до Грузии (Баку–Тбилиси–Карс). Всемирный банк выделил на эти цели \$1,6 млрд: средства направлены на улучшение эффективности АЖД, в том числе на реструктуризацию и оптимизацию кадрового состава, подготовку бизнес-плана и новой финансовой модели предприятия. На рубеже 2018 г. Баку определил механизм и конечный объём привлечения финансирования для фрагмента МТК СЮ: реконструкцию действующей ветки Сумгаит–Ялама

Один из главных вопросов в развитии МТК СЮ на территории Азербайджана и Казахстана — реальная оценка необходимых инвестиций и их широкое привлечение

на границе с Россией. Совет директоров АБР одобрил выдачу двух кредитов АЖД на общую сумму \$400 млн. Первый кредит объёмом \$250 млн планируется направить на мероприятия в рамках реформирования АЖД. В АБР считают, что их реализация позволит существенно улучшить финансовое управление компанией. Второй кредит в размере \$150 млн компания потратит на модернизацию самой линии. В данном случае предстоит восстановить и реабилитировать 441 км участка, а также компьютеризировать систему управления грузовыми операциями. Сейчас пропускная способность участка не превышает 5 млн тонн грузов в год. Но в перспективе объём планируется увеличить до 10–15 млн тонн. Поэтому необходимо провести ряд технических мероприятий, чтобы обеспечить перевозки с соблюдением норм безопасности.

Характерно, что Баку ведёт поиск средств для реализации проекта «Север – Юг» по широкому охвату. В частности, в ходе одного из заседаний азербайджано-венгерской межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству в 2017 г. со стороны венгерского Eximbank было высказано предложение предоставить кредит на эти цели, если станет возможным участие венгерских компаний в осуществлении проекта на стадии проектирования или строительства. Баку удалось привлечь к МТК СЮ даже Францию. В марте 2019 г. в Париже на министерском уровне подписана двусторонняя Конвенция о реконструкции железнодорожной линии Сумгайыт – Ялама транспортного коридора «Север – Юг» в рамках программы развития железнодорожного сектора.

Готовясь к расширению транзита по МТК СЮ Баку масштабно обновил подвижной состав, подписав с российским «Уралвагонзаводом» масштабный контракт. В 2015 г. АЖД получила 3100 грузовых вагонов, включая 600 цистерн для перевозок нефтеналивных грузов, 400 крытых вагонов, 400 фиттинговых платформ, 200 фиттинговых платформ для крупнотоннажных контейнеров, 1000 полувагонов, 300 зерновозов, 100 хопперов и 100 цементовозов. АЖД также имеет опцион на поставку с «Уралвагонзавода» около 14000 грузовых вагонов разной номенклатуры. Кроме того, РЖД и АЖД предварительно договорились о сквозной ставке на контейнерные перевозки по маршруту Индия – Иран – Азербайджан – Россия (Мумбай – Москва): тариф на транспортировку 40-футового контейнера не должен превышать \$3000.

Развитие инфраструктуры повышает связность, создаёт новые пространства и возможности для развития, снижает транспортные издержки, упрощает гуманитарные контакты. А это, в свою очередь, производит

дополнительные импульсы для социально-экономического развития каждой отдельной территории страны-участника МТК СЮ, также способствуя повышению темпов роста. В то же время интенсивность коммуникации снижается с падением экономической активности: эффект зависимости от состояния экспортно-импортных операций – одно из неизбежных свойств транспортной системы.

Готовясь к расширению транзита по МТК СЮ Баку масштабно обновил подвижной состав

Иранская платформа: взаимодействие с ЕАЭС в условиях санкций

В плане политики и экономической стратегии главным двигателем развития МТК СЮ в Иране является программа «Нефть в обмен на товары». Однако для её реализации нужно осуществить большой комплекс мер различного характера. Прежде всего, России необходимо иметь постоянный рынок сбыта для иранской нефти за пределами РФ и разработать сложные клиринговые схемы: когда товары, которые российские компании будут покупать за рубежом, могли бы оплачивать иранцы теми средствами, которые у них находятся, в частности, в Китае, Южной Корее, Японии и ещё примерно в 20 странах. Затем на эту же сумму Иран получает у России нужные ему товары.

ТОВАРОБОРОТ РОССИИ И ИРАНА В 2018 ГОДУ



Экспорт России в Иран

\$1,2 млрд (-8,1% к 2017 году)



Импорт России из Ирана

\$0,5 млрд (+36% к 2017 году)



Источник: Федеральная таможенная служба.

Кроме того, присутствует негативное влияние объективных системных факторов: усиление экономических санкций США, долларизация торговли, протекционизм иранской экономики (обязательная четырёхпроцентная пошлина со всего импорта), объективная инфраструктурная слабость. По железным дорогам в Иране перевозится всего 2–3% грузов. Больше половины грузового автопарка старше 30 лет при достаточно высоком потреблении дизельного топлива. Структура нефтепереработки Ирана такова, что стране не хватает светлых нефтепродуктов, дефицит покрывается импортом. Поэтому без строительства сети железных дорог от Индийского океана в сторону России и Турции иранская экономика может задохнуться. Для этих целей Москва и Тегеран к 2019 г. окончательно договорились о выделении Ирану российского кредита в евро (эквивалентом \$5 млрд). В качестве целей инвестиций отобрано 35 приоритетных проектов в сферах энергетики, строительства, морских терминалов, электрификации, железных дорог и др.

Серьёзным импульсом усиления значения МТК СЮ стало Временное соглашение, ведущего к образованию ЗСТ между ЕАЭС и Ираном, подписанное в мае 2018 г. Согласно нему, Иран получает возможность расширения экспорта товаров и рабочей силы, а также усиление своей роли страны-транзитёра. Страны ЕАЭС снизят импортные пошлины по 502 товарам: прежде всего это фисташки, финики, инжир, изюм, креветки, кондитерские изделия, посуда, моющие средства, ковры, изделия из пластмасс. Иран предоставил снижение по импортным пошлинам в отношении 864 товаров. Среди основных: мясное животноводство – снижение пошлины с 26% до 5–10%; бобовые культуры – с 55% до 5–10%; масла растительные – с 20% до 10%; макароны и кондитерские изделия – с 55% до 14–20%, стальной прокат – с 20% до 15%; рельсы – с 5% до 4%; аккумуляторы – с 32–55% до 10%; арматура, трубы – с 32% до 4%. Данные товары на сегодня занимают более половины текущего казахстанского и российского экспорта в Иран. Соглашение о ЗСТ является началом расширения сотрудничества и в других секторах – в туризме, в области инвестиций, науки, технологии и транспорта.

На сегодняшний день ЕАЭС и Иран только в начале пути. Доля Ирана в российской торговле едва заметна: всего 0,4% (близкая к доле Армении). Доля же РФ для внешнеторгового оборота этой страны более существенна – 4,2%. К 2016 г. экспорт ЕАЭС в Иран, согласно расчётам Российского экспортного центра (РЭЦ), вырос на 48% и достиг \$2,6 млрд (доля РФ – \$2,2 млрд). По итогам 2018 г. заметна определённая стагнация товарных потоков. По оценке РЭЦ, наиболее перспективными группами продукции

для экспорта в Иран в ближайшие годы являются зерно, растительные масла, энергетическое оборудование (включая сетевое), материалы и техника для железных дорог, промышленное оборудование, продукция деревообработки. Торговля, впрочем, в большей степени односторонняя: экспорт из РФ — \$1,9 млрд (машины, оборудование, транспорт, продовольствие, металлы), импорт из Ирана — лишь \$0,3 млрд (продовольствие). Однако ряд позиций российского экспорта в Иран имеет ключевое значение для компаний-экспортёров. Приведём наиболее существенные доли иранского направления из общего экспорта РФ: прицепы — 58%, листовой прокат легированный широкий — 22%, электрогенераторные установки — 19%, прокатные станы и валки — 19%, ячмень — 15%, кукуруза — 13%.

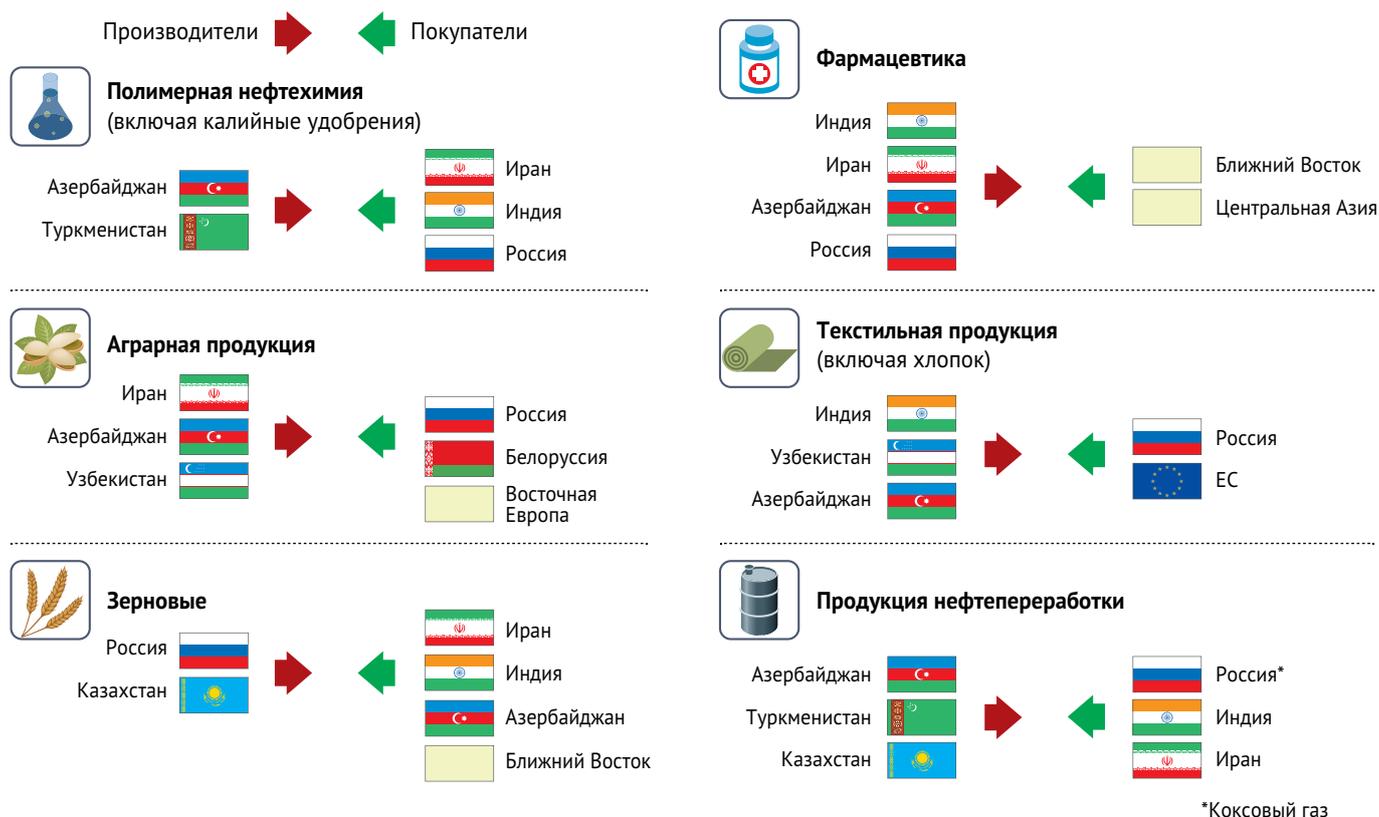
Согласно результатам анализа Евразийской экономической комиссии, в результате соглашения о ЗСТ с Ираном наибольший прирост ВВП ожидается в России — до \$1,3 млрд и Казахстане — более \$500 млн. Увеличение показателей в Белоруссии составит \$78,6 млн, в Армении — \$27 млн, в Киргизии — \$12 млн. По прогнозам Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), экспорт из ЕАЭС в Иран в основном придёт на несельскохозяйственные отрасли — 83,1% от общего прогнозируемого увеличения экспорта. Это будет касаться медикаментов, поверхностно-активных веществ, бумаги, одежды, продукции сталелитейной промышленности, различных видов механического и электрического оборудования, автомобилей и др. Общие объёмы экспорта могут возрасти на 73%.

**Без строительства
сети железных дорог
от Индийского океана
в сторону России
и Турции иранская
экономика может
задохнуться**

Якорные проекты

В большинстве трансевразийских МТК устойчивым грузом, формирующим стержень доходов, является уголь. К сожалению, МТК СЮ не может похвастаться подобным ресурсом. Нефть и газ в железнодорожных цистернах составляют значительную часть перевозок, но ориентироваться исключительно на этот рынок — значит ставить рамки для развития других проектов и быть зависимым от слишком подвижных котировок углеводородов. Транспортный сектор является источником доходов, но полноценным локомотивом может стать только при определённых условиях развития всего комплекса промышленной экономики. Участники МТК СЮ оказываются перед фактом получения нескольких уровней выгоды в связи с транзитом и производством вдоль сегментов маршрута.

ОСНОВНЫЕ ТОВАРЫ И НАПРАВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК КОРИДОРА «СЕВЕР–ЮГ»



Первый уровень – развитие сервисной сферы экономики. Вдоль линий магистралей будут развиваться торговые молы, заправочные станции, автосервисы, мотели и кафе, туристические центры. С учётом роста активности дорожно-строительных компаний вдоль МТК СЮ в каждой стране можно ожидать в перспективе появления нескольких тысяч новых рабочих мест (от 15 до 25 тыс. в зависимости от масштабов модернизации автодорог). До сих пор на ряде ключевых трасс МТК СЮ между городами отсутствуют боковые ограждения, практически отсутствуют жилые и офисные участки, существует дефицит зон отдыха, мест для парковок, мало автозаправочных станций, кафе, мест для отдыха, туалетов и прочей инфраструктуры. Всё это ресурсы для последующего развития сервисной экономики.

Второй уровень – развитие национальной и транснациональной логистики. В частности, одна из животрепещущих проблем автокоридора «Север–Юг» – доставка сборных грузов нескольких заказчиков в одном контейнере. На российско-европейских маршрутах есть порядка трёх десятков компаний, которые оказывают такие услуги. Однако подобный отлаженный сервис между Тегераном и Москвой до сих пор практически отсутствует. На этом уровне извлечения транзитной выгоды прогнозируется появление

десятка новых логистических центров, необходимых для переориентации направлений грузопотоков. Они могут возникнуть в зоне агропарков, где осуществляется переработка сельхозпродукции в готовые товары с приращённой добавочной стоимостью.

Третий уровень выгоды — возможность появления платных автомагистралей. Это достаточно новая реальность для регионов Каспия. Создание двух альтернатив в дорожной инфраструктуре — платный автобан и сеть региональных дорог — также даёт существенный импульс экономике. В Казахстане планируют до 2022 г. сделать платными до 7 тыс. км автодорог.

В результате соглашения о ЗСТ с Ираном наибольший прирост ВВП ожидается в России — до \$1,3 млрд и Казахстане — более \$500 млн.

Пролог к трансрегиональному партнёрству

Очевидно, что безопасность и политическая стабильность государств-участников МТК СЮ зависят от инфраструктурной связности их регионов. Однако географическая и инфраструктурная связность ещё не означает «совместимость». Необходима институционально-договорная база (в рамках одного или нескольких сопряжённых интеграционных проектов, к примеру: ЕАЭС, Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), участники из группы АСЕАН), а также общественно-политические условия для реализации эффективного сотрудничества. Другими словами, совместимость определяется не только физическим наличием коммуникаций (например, дорог, логистических центров и т.д.), но и возможностями для различных субъектов свободно пользоваться этой инфраструктурой. Требуется проработка вопроса — насколько особенности национальных законодательств и положения межгосударственных договоров делают возможным беспрепятственное движение товаров, услуг, капиталов и рабочей силы через границы и между различными интеграционными объединениями. Насколько это выгодно различным уровням бизнеса.

Для решения этой задачи с точки зрения интересов развития МТК СЮ необходимо проводить осознанную политику интеграции региона

в рамках стратегии гибких партнёрств по нескольким линиям. Во-первых, это создание постоянного **института (механизма) межрегионального взаимодействия** в гибком формате, близком «Азиатскому диалогу». Для формирования такого органа первоначально могли бы быть использованы возможности четырёх стран – Ирана, России, Китая и Индии – как основных учредителей для проведения дискуссий по экономическим, политическим, культурным вопросам и вопросам безопасности. Эти переговоры могут быть организованы на двух уровнях – экспертов/учёных и чиновников министерств. Постоянный формат работы такой структуры должен повысить интерес к нему других азиатских стран.

Следует также учитывать, что для планирования и осуществления проекта МТК СЮ очень важен футуристический подход во всех секторах. Необходимо на базе межведомственных структур, занимающихся сейчас диалогом по МТК, создавать специализированные совместные комитеты для разработки сценариев и планирования на краткосрочный (до 2025 г.), среднесрочный (до 2035 г.) и долгосрочный (до 2050 г.) периоды, что станет весьма эффективным средством содействия сотрудничеству. Необходимо проанализировать в среднесрочной перспективе, как новые совместные проекты могли бы развиваться вдоль сегментов МТК СЮ в сфере полимерной химии, машиностроения, станкостроения, автопрома, авиапромышленности, приборостроения, создания новых полимерных и композитных материалов.

Во-вторых, это создание **общего валютного рынка**. Обычно это достаточно высокая степень интеграции, мало достижимая на практике. Однако создание валютных союзов в плоскости ухода от взаимной торговли в долларах США – одна из постоянно обсуждаемых тем в формате ЕАЭС, ШОС и «Исламской восьмёрки» (D-8; так называемая восьмёрка наиболее развитых стран исламского мира, учреждённая в рамках Организации исламского сотрудничества в 1997 г.).

В-третьих, установление **единых условий бизнеса и торговли**. Содействие взаимному экспорту уровня среднего и малого бизнеса (инфраструктурными банками, национальными экспортными агентствами, другими институтами) – один из способов обустройства региональной интеграции.

В-четвертых, это **развитие туризма и безвизового перемещения** – основные формы поддержки создания общего рынка труда. Россия стремится привлекать в свою экономику активных людей из сопредельных государств как в статусе новых граждан РФ, так и трудовых мигрантов. Либерализация

миграционной политики и смягчение процедур оформления гражданства, по прогнозам, должна увеличить численность населения страны на 5 млн человек. МТК СЮ проходит как раз через регион, наиболее ёмкий с точки зрения трудовых ресурсов.

В-пятых, это **развитие экспорта услуг** и продуктов цифровизации. Именно эта тема является одним из основных моментов приложения сил для России, Индии, Ирана, Белоруссии. В Евразии растёт рынок решений для промышленного интернета вещей и искусственного интеллекта. По данным Росстата, доля экспорта цифровых товаров и услуг в ВВП России в 2018 г. выросла с 0,5% до 1% (для КНР эта цифра – 5,8%, для стран ЕС – 2,5%). Другой ряд проектов в этом сегменте – создание фармакологических кластеров-производств и реабилитационных клиник: в Индии, Иране, Азербайджане, России.

Интересы Индии в МТК СЮ: Каспий и среднеазиатский «канал»

Индия рассматривает проект «Север—Юг», прежде всего, как фактор усиления своей экспортной политики и возможность доступа к сырьевым ресурсам Центральной Азии, остро необходимыми для быстрорастущей экономики страны. В индийских сценариях относительно развития сотрудничества с центральноазиатскими государствами подчёркивается, что национальным компаниям выгодно получить доступ к крупнейшим запасам полезных ископаемых, включая уран, медь, титан, жёлтый фосфор, железную руду, сжиженный газ, уголь и т.д. В переговорах с Нур-Султаном главы индийских делегаций всячески подчёркивают необходимость участия Дели в планах Казахстана увеличить к 2025 г. нефтяной экспорт на 50%. Со своей стороны, ведущий оператор казахстанской логистики «Казахстанские железные дороги» («Казахстан темир жолы», КТЖ) выражал интерес в постройке своего терминала в порте Мундра (штат Гуджарат).

Индия рассматривает проект «Север—Юг», прежде всего, как фактор усиления своей экспортной политики и возможность доступа к сырьевым ресурсам Центральной Азии

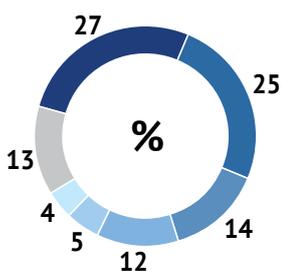
Успех одного из стартовавших российско-индийских проектов также зависит от МТК СЮ – завод СИБУРа и Reliance Industries по производству бутилкаучука в Индии (поставки сырья, изопрена для предприятия в Джамнагаре планируется осуществлять из Тольятти). Дальнейшие инвестиции в этот проект для производства готовых товаров массового потребления (это малый и средний бизнес по производству и продажам пластиковых изделий, эластомеров, изделий из материалов органического синтеза) также зависит от каналов экспортного транзита МТК СЮ.

ТОВАРОБОРОТ РОССИИ И ИНДИИ В 2018 ГОДУ



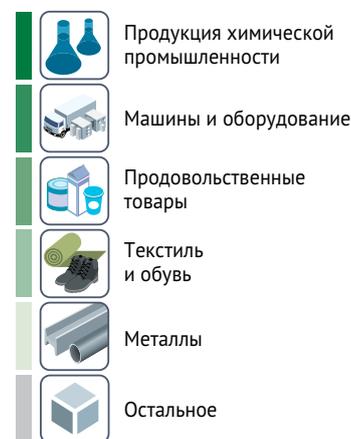
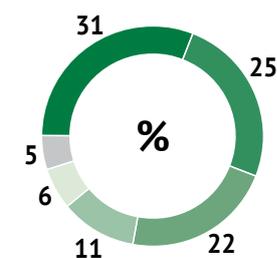
Экспорт России в Индию

\$7,8 млрд (+20% к 2017 году)



Импорт России из Индии

\$3,2 млрд (+11% к 2017 году)



Источник: Федеральная таможенная служба.

За 20 лет Индия поднялась на уровень тройки мировых лидеров – и это новая реальность не только для России, но, прежде всего, для Центральной Азии. Интересно, что в тот же период, когда был обозначен интерес к МТК СЮ, в начале 2000-х гг., Дели публикует национальную стратегию «Видение-2020», где были обозначены параметры индийского роста: сформировался устойчивый и масштабно растущий экспорт, появилась развитая портовая инфраструктура, сложный финансовый сектор, гибкая регулирующая среда и система государственного кредитования – всё это делает Индию потенциальным лидером мирового развития. Важным достижением по продвижению индийской логистики на внешние рынки стало вступление Индии в Таможенную конвенцию о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (международный грузоспроводительный документ. – Прим. ред.).

Прогноз Всемирного экономического форума (ВЭФ) полагает, что следующее десятилетие экономический рост Индии составит 7,5% в год и к 2030 г. из шестой экономики мира, с номинальным объёмом ВВП в \$2,6 трлн, страна станет третьей, с объёмом ВВП по официальному обменному курсу в \$6 трлн. Российский прогноз Аналитического центра при правительстве РФ отмечает, что на дистанции с 2000 по 2017 гг. экономика Индии выросла в 3,3 раза. Таким образом, среднегодовой темп прироста реального ВВП Индии составил 7,1%. Вклад страны в мировой ВВП (по ППС) в 2017 г. достиг 7,4% – это третье место в мире после Китая и США.

Ещё один положительный долгосрочный прогноз – от британского банка Standard Chartered – основан на ожидании роста активности индийской молодёжи, которая может поддерживать рост потребления и создаёт спрос на массовую занятость. По данному прогнозу, к 2030 г. только в сфере производства и обслуживания индийской экономики должно быть создано около 100 млн новых рабочих мест. На сегодня средний возраст населения Индии – 28 лет. К 2030 г. этот показатель увеличится до 31 года, тогда как в США и Китае – до 40 лет. Кроме того, 60% индийского ВВП приходится на потребление домохозяйств. Для сравнения: в Китае траты домохозяйств составляют 40% ВВП. Как пишут в отчёте ВЭФ «Будущее потребления на быстрорастущем потребительском рынке – Индия», взрывной рост трансформирует доходы индийских домохозяйств, поднимая страну со дна экономической пирамиды. Доля семей с высокими доходами через десять лет увеличится более чем вдвое – с 3% в 2018 г. до 7% в 2030 г. В свою очередь, количество домохозяйств со средними доходами вырастет с 54% в настоящий момент до 78% к 2030 г. Численность семей с низкими заработками к этому времени снизится практически втрое (с текущих 43% до 15%). Рост среднего класса выведет из бедности почти 25 млн домохозяйств. Понятно, что ожидания потребительского бума в Индии будут стимулировать международную торговлю, что непосредственно окажет влияние на МТК СЮ.

Одна из проблем вливания Индии в проект «Север – Юг» заключается в том, что сегодня основными торговыми партнёрами Индии являются такие страны, как Китай, США, ОАЭ, Саудовская Аравия, Сингапур, Великобритания: в 2015–2017 гг. ведущими рынками сбыта индийских товаров были США и ОАЭ, на которые совокупно приходилось более четверти всего стоимостного объёма экспорта Индии. При этом ведущим экспортёром в Индию в последние годы становится Китай. Всего

Необходимо стимулировать не только каналы транзита индийских грузов по линии МТК СЮ, но и участие Индии в промышленно-инвестиционных проектах вдоль коридора

же по итогам 2018 г. Индия экспортировала товаров на \$216 млрд (доля ЕАЭС – \$4 млрд), а импортировала – на \$337 млрд (доля ЕАЭС – около \$8 млрд). Поэтому необходимо стимулировать не только каналы транзита индийских грузов по линии МТК СЮ, но и участие Индии в промышленно-инвестиционных проектах вдоль коридора в странах-участницах. Эта стратегия также будет содействовать конкуренции с китайским влиянием в регионе, смягчая перекосы, вызванные экономической экспансией КНР.

Ещё одна сложность заключается в том, что интерес Дели к МТК СЮ сконцентрирован на развитии собственной логистики товарных потоков, преимущественно направленных на транзит через Афганистан и далее в Узбекистан, и шире – Центральную Азию. Возможно, это связано и с тем, что Индия видит МТК СЮ, прежде всего, как способ доставки сырья из центральноазиатского региона. В тоже время отработанного «главного» сквозного маршрута от побережья Индийского океана до стран Европы пока не сформировано – поэтому Дели выступает инициатором развития своего сегмента «Север – Юг» в надежде собрать консорциум заинтересованных сторон. Несмотря на отлаженную логистику и сравнительно удачное расположение иранских портов Персидского залива для МТК СЮ – Бендер-Аббас и Бендер-Хомейни, Индия ставит на собственный проект в иранской зоне свободной торговли – порт Чабахар, откуда и запланировано развитие железнодорожной коммуникации с ирано-афганской границей. Трёхстороннее транзитное соглашение 2016 г. (между Индией, Афганистаном и Ираном) возлагает на Индию обязанность ввести в эксплуатацию в Чабахаре два терминала и пять причалов, а также в течение десяти лет вести оформление и обработку грузов. Предполагается, что мощность перевалки на первом этапе должна составить 10 млн тонн грузов в год, а в будущем с учётом добавления причалов ресурс перевалки может подняться до 82–85 млн тонн.

Можно сказать, что этот проект для Дели – своеобразный аналог китайского порта Гвадар в Пакистане, чтобы закрепиться на потенциально выгодном маршруте экспорта/транзита и усилить влияние в регионе. Хотя первоначальные инвестиции – китайские в Гвадар и индийские в Чабахар – вполне сопоставимы, Дели широко не оглашает свою дальнейшую стратегию в Иране, сравнимую с той, что имеется у КНР в адрес Пакистана (пакет соглашений Китайско-пакистанского экономического коридора объёмом в \$46 млрд на несколько десятилетий). Другое дело, что стартовой платформой как для иранского проекта Индии, так

и для МТК СЮ в целом являются давно действующие индийские порты и мощная экономика штата Гуджарат (около 20% всего индийского экспорта), в то время как китайские проекты в пакистанском коридоре стартовали буквально недавно.

До ввода последних антииранских санкций Индия успела открыть кредитную линию в размере \$500 млн, в Германии были закуплены большегрузные краны и прочее техническое оборудование. Что показательно, Китай также проявил интерес к данному проекту, в частности, Shanghai Zhenhua Heavy Industries Co., Ltd (ZPMC) собирается поставить четыре перегрузочных крана для обслуживания океанских контейнеровозов. Индийские планы по созданию новой трансиранской железной дороги (более 2 тыс. км нового строительства и реконструкции старых коммуникаций) выглядят ещё более амбициозно для портового проекта, но осложнены техническими и финансовыми трудностями.

Первый этап строительства, финансово подтверждённый Дели, касается однопутной железной дороги от порта Чабахар через Ираншехр на Захедан, иранский город близ стыка границ Афганистана и Пакистана (имеет железнодорожный переход на Пакистан). Здесь же, на узле близ Захедана, будет соединение с действующей сетью иранских железнодорожных путей и технической возможностью вывоза грузов на обе стороны Каспия – в Азербайджан и Туркменистан. Однако в планах Дели второй этап: продолжение дороги на северо-восток Ирана до крупного узла у города Мешхед с ответвлением в город Хаф в сторону афганского Герата. Здесь же имеется соединение с построенной в советское время дорогой через Туркменистан (Мары), далее на Ташкент, Бишкек, Алма-Ату и основные трансевразийские коридоры.

И наконец, третьей фазой запланировано строительство магистрали (Мешхед–Горган), где индийский проект фактически соединяется с восточной веткой МТК СЮ через ирано-туркменский переход Инче–Бурун. Речь идёт о железнодорожном проекте Казахстан–Туркменистан–Иран по линии Жанаозен–Болашак–Берекет–Горган, открытом для движения в конце 2014 г. Электрификацию иранского участка Гармсар–Инче–Бурун, как и подходы к иранским каспийским портам Амирабад, Торкеман, производит РЖД (контракт от 28 марта 2017 г. стоимостью €1,2 млрд). Здесь же нужно отметить, что индийский проект сопрягается с узбекско-афганской инициативой по соединению Мазари-Шарифа с Гератом. Узбекский железнодорожный

Дели широко не оглашает свою дальнейшую стратегию в Иране, сравнимую с той, что имеется у КНР в адрес Пакистана

оператор «Узбекистон темир йуллари» озвучивал планы готовности строить по 100 км данной линии каждые 8 месяцев, если удастся инвестировать примерно \$2 млрд.

Таким образом, мы подходим к задаче сопряжения усилий по всем сегментам коридора «Север–Юг», но в особенности на его иранском и прикаспийских участках. Есть смысл обсуждать создание консорциума заинтересованных компаний в плане логистики и развития производственных мощностей вдоль коридора, который смог бы оценить стоимость необходимых вложений в инфраструктуру, привлекать и капитализировать внешние средства и, конечно, координировать стратегии участников, которые множатся и взаимно налагаются. Набор активных компаний по направлениям МТК СЮ может варьироваться, однако стержневые группы могут составлять следующие комбинации:

- **Инвестиции** – кредитные линии АБР, банки Японии, банки России («Газпромбанк», ВТБ, «Сбербанк»), региональные государственные банки инфраструктурного развития в Индии и Иране;
- **Инфраструктура** – строительство коммуникаций, узлов, станций смены колёсных пар, электрификация: РЖД, КТЖ, «Иранская железная дорога», «Узбекская железная дорога», АЖД;
- **Логистика** – внедрение механизмов управления мультимодальными контейнерными перевозками, цифровая модернизация логистического пространства: «Трансконтейнер», РЖД, «Автодор», «РТ-Инвест Транспортные системы», индийская корпорация логистики Concor, «АзРусТранс» (совместное предприятие АЖД и «Русагротранс»), КТЖ;
- **Точки роста** – взаимодействие кластеров и СЭЗ вдоль МТК: промышленные кластеры индийского Гуджарата – СЭЗ Ирана «Чабахар» и «Анзали» (Каспий) – СЭЗ «Алят» (Азербайджан), СЭЗ «Актау» (Казахстан), СЭЗ «Атырау» (Казахстан), СЭЗ «Лотос» (Астрахань).

Наконец, серьёзным импульсом развития коридора станет соглашение о ЗСТ между Индией и ЕАЭС : оно будет стимулировать беспрепятственное движение товаров по «зелёным коридорам» на границе, привлекать капиталы и технологии. По оптимистическим оценкам, отлаженный трафик по МТК СЮ будет способствовать росту российско-индийской торговли до \$30 млрд в течение следующих десяти лет.

Интересы стран Персидского залива

Фактически единственной страной из пояса арабских государств, подписавшей пакет Соглашений по МТК «Север—Юг», является Оман. Однако интересы других государств региона в развитии коридора постепенно проявляются по мере наращивания их отношений с основными участниками МТК СЮ.

Один из проектов, который будет косвенно влиять на потенциал коридора – Трансаравийская железная дорога, протяжённостью 2 100 км, соединяющая Саудовскую Аравию, Бахрейн, Кувейт, Оман, Катар и ОАЭ (проект Совета сотрудничества арабских государств Персидского залива). Россия уже обозначила интерес к участию в этом проекте как в плане строительства, оснащения, так и поставок подвижного состава («Уралвагонзавод», группа компаний «Синара-Транспортные машины», «Объединённая вагонная компания», «Трансмашхолдинг»). Предполагается, что железная дорога на 40% разгрузит межаравийские воздушные перевозки и на 10% увеличит общий поток пассажиров, перемещающихся по региону. Кроме того, дорога послужит развитию экономической интеграции аравийских монархий.

Помимо непосредственно коммуникаций, может нарастать и собственно поток грузов в направлении «Север—Юг». Российский фонд прямых инвестиций и Кувейтское инвестиционное агентство разрабатывают несколько десятков совместных проектов стоимостью \$200 млн. В проектах в сфере электроэнергетики, водоснабжения и поставок оборудования зафиксированы интересы: «Силовых машин», «Технопромэкспорта», «Газпрома», НОВАТЭКа, «Зарубежнефти», «Интер РАО-Инжиниринг». «КамАЗ» заинтересован в поставках Кувейту автомобилей и спецтехники. Лидером в торгово-экономических отношениях с ЕАЭС и СНГ являются Объединённые Арабские Эмираты – это первый в регионе Персидского залива торговый партнёр России (товарооборот в 2018 г. составил почти \$1,7 млрд). Среди всей группы арабских стран ОАЭ занимают по этому показателю третье место

Серьёзным импульсом развития коридора станет соглашение о ЗСТ между Индией и ЕАЭС

после Алжира и Египта. В Эмиратах работает свыше 3 тыс. российских компаний. Эмиратский суверенный фонд Mubadala Investment Company в партнёрстве с Российским фондом прямых инвестиций инвестировал около \$1,4 млрд в более чем 40 российских проектов – в диапазоне от нефтяной сферы до спорта. Mubadala собирается купить 49% в уставном капитале компании «Газпромнефть-Восток», разрабатывающей зрелые нефтяные месторождения в Томской и Омской областях. Сумма сделки – более \$300 млн.

Узбекистан активно развивает отношения с ОАЭ (в Узбекистане действует более 100 компаний с эмиратским капиталом). В ходе недавнего визита президента Шавката Мирзиёева удалось договориться о заключении сделок на сумму более \$10 млрд в таких областях, как финансы, альтернативная энергетика, инфраструктура и сельское хозяйство. Официально эти сделки ещё не заключены, но известны некоторые детали предполагаемых соглашений. Mubadala выразила согласие на изучение возможности сотрудничества с Узбекистаном в области производства электроэнергии из возобновляемых источников, а также на проработку новых проектов в нефтегазовой промышленности. Также внимание инвесторов ОАЭ привлекают такие отрасли, как узбекское текстильное производство, строительные материалы, консервы, сфера услуг и туризм. Узбекско-эмиратская торговля по итогам 2018 г. достигает \$400 млн, в планах сторон увеличить товарооборот до \$1 млрд в ближайшие годы. Очевидно, что проекты развития коммуникаций между Узбекистаном и ОАЭ через иранские порты будут стимулировать рост совместных проектов.

Наконец, есть и непосредственный интерес ОАЭ в развитии каспийских транспортных коммуникаций. Эмиратская DP World (Dubai Port World), третий по объёму перевалки в мире портовый оператор, зафиксировал интересы в портах Алят (Азербайджан) и Актау (Казахстан). В частности, для Азербайджана в 2018 г. DP World осуществила подготовку генерального плана территории ЗСТ «Алят», выполнила консалтинг в разработке проекта Закона о зоне свободной торговли, а также технико-экономические обоснования проекта. По оценкам отраслевых экспертов, в проект ЗСТ «Алят» за несколько лет можно будет привлечь около \$1 млрд инвестиций. Ранее DP World приобрела 51%-долю в СЭЗ «Хоргос» на казахстанско-китайской границе и 49% в СЭЗ «Актау» для развития бизнеса на торговых коммуникациях региона.

Приход на Каспий мирового оператора должен очевидно повлиять на интенсивность перевозок между портами. Создание отлаженного

механизма перевалки контейнеров на стыке железнодорожных и морских коммуникаций наиболее растущего сегмента в общем объёме перевозок (около 12% в год) будет благотворно влиять на перевозки МТК СЮ.

Глядя за горизонт

Мы живём в период одновременного протекания торговых войн и процессов интеграции на одних и тех же участках социально-экономического пространства. Это создаёт особые вызовы и возможности для проекта МТК «Север—Юг» в ближайшее десятилетие.

- **Цифровизация деятельности.** Оцифрованы не только бизнес, но и вся жизнь общества. Возникновение самообучающихся систем в логистике и на транспорте — почти сегодняшний день. Благодаря этому экономика может вырасти на \$16 трлн к 2030 г. 200 из 500 крупнейших компаний исчезнут или объединятся.
- **Энергетическая революция.** К 2017 г. в 13 раз выросло использование возобновляемых источников энергии. Широкое применение электромобилей изменит стратегию применения природных ресурсов — они перестают быть источником сверхдоходов. МТК СЮ сокращает один из источников наполнения своего транзита.
- **Быстрый рост населения планеты.** Увеличение продолжительности жизни за 30 лет от 48 до 71 года. Индустрия долголетия стала важнейшей частью экономики — это здравоохранение, индустрия «здорового питания» и образа жизни. Чтобы накормить будущие 10 млрд населения, надо производить на 60% больше еды. Агропромышленный комплекс должен стать высокотехнологичной отраслью с удвоением производительности труда.
- **Урбанизация.** Рост агломераций на Каспии и вдоль МТК СЮ. Численность Баку уже превышает 2 млн человек. Идёт развитие городов-миллионников в Казахстане: Алма-Аты, Нур-Султан, Чимкент. На этом фоне будет повышаться социально-экономическая обстановка и переизбыток рабочей силы на рынке труда.
- **Трансформация рынка труда.** Роботизация постепенно замещает физический труд. Теперь важна не дешевизна рабочей силы,

Один из проектов, который будет косвенно влиять на потенциал коридора — Трансаравийская железная дорога

а квалификация сотрудников. Происходит обратный перенос производств в развитые страны из развивающихся, а значит – реформирование системы образования. Наблюдается переход от практики передачи знаний к умению находить информацию, к развитию навыков креативного мышления. Это напрямую касается взаимодействия участников МТК СЮ в сфере высшего и профессионально-технического образования.

Используя модель соседства, евразийского партнёрства (ЗСТ ЕАЭС), развитие различных симбиотических двусторонних и многосторонних связей в экономике, Россия обеспечивает себе «подушку» устойчивости из ряда относительно стабильных союзников/партнёров. Прогноз Международного валютного фонда по росту ВВП в реальном выражении для России на 2019 г. – 1,8%, для Индии – 7,5%, Ирана – 3,6%, Казахстана – 3,1%, Узбекистана – 5%, Белоруссии – 3,1%, Азербайджана – 3,6%, Армении – 4,8%, Грузии – 4,8%. По оценкам Института экономики РАН, в случае реализации сценариев совместных промышленно-торговых цепочек может произойти ускоренный потенциальный рост России к 2028 г. – дополнительно на 3% ВВП.

Таковы преимущества и сложности квазиинтеграционного проекта, в рамках которого МТК «Север–Юг» может осуществить стержневое наполнение.

 ValdaiClubRu
 ValdaiClubRu
 t.me/valdaiclub
 ValdaiClub
 valdaiclubcom
valdai@valdaiclub.com



СОВЕТ ПО ВНЕШНЕЙ И ОБОРОННОЙ ПОЛИТИКЕ



Российский совет
по международным
делам



МГИМО
УНИВЕРСИТЕТ



НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ