

РФ, Иран и Индия могут создать свой транспортный коридор

Транспортный коридор протяженностью 7,2 тысячи километров может соединить Индию, Иран и Россию. Грузы по нему будут перевозиться железнодорожным и водным транспортом.

Согласно проекту индийские товары будут морем доставляться в иранский город Бендер-Аббас, расположенный на побережье Персидского залива, оттуда по железной дороге будут перевозиться в Бендер-Энзели на побережье Каспийского моря и морем отправляться в Астрахань, а далее, снова железнодорожным транспортом, пойдут в Европу.

Специалисты предварительно подсчитали, что перевозка товаров этим путем будет обходиться на 30–40 % дешевле, чем в контейнерах через Суэцкий канал. Ожидается и выигрыш по времени: по данным иранского телеканала Press TV, товары из Мумбаи и Москву будут прибывать на 20 дней раньше, нежели через Суэц. Предполагаемая пропускная способность канала составит около 20–30 миллионов тонн грузов в год.

Обозреватели отметили, что ранее министр торговли и промышленности Индии Суреш Прабху призывал запустить движение грузов по этому маршруту как можно скорее.

Между тем некоторые эксперты высказывают серьезные сомнения в целесообразности создания такой транспортной ветки. Доставка грузов действительно будет давать некоторый выигрыш по времени при отправке грузов из Индии в Россию; однако РФ не имеет зоны свободной торговли с Европой, где находится большая часть интересных Индии потребителей.

Российский же рынок имеет очень ограниченную покупательную способность. Кроме того, контейнерные перевозки по морю, в том числе и через Суэцкий канал, отличаются минимальным количеством погрузочно-разгрузочных работ: морские контейнеры с продукцией грузятся на корабли в порту отправки и разгружаются в порту назначения. Откуда уже автомобильным транспортом они могут отправляться конечному

потребителю.

А вот доставка по коридору «Север – Юг» потребует четырех погрузочно-разгрузочных операций в морских портах и трех циклов перевозки по железной дороге. Поэтому доставка товаров таким путем по определению не может быть более дешевой, нежели транзит грузов из Индии в Европу по морскому пути.

Несколько лет назад Украина, Грузия и Казахстан уже пытались реализовать аналогичный проект, и он с треском провалился. В 2016 году Киев попытался наладить поставки товаров в Китай в обход российской территории. Идея состояла в том, чтобы везти железнодорожные составы из Украины по Черному морю в Грузию, оттуда перегонять их в Азербайджан, далее переправлять через Каспий, а затем уже везти их в Китай.

Однако отправка пробных поездов показала, что проект чудовищно нерентабелен: транзит чрез пять границ и переправка составов через два моря делают бессмысленной с точки зрения прибыли перевозку любых товаров.

Несмотря на это, когда украинские производители имели возможность загружать вагоны на своей территории и гнать их по российской колее до Дальнего Востока и уже оттуда переправлять в Китай, Украина отправляла китайским заказчикам по 24 миллиона тонн грузов ежегодно.

Между тем Россия в ближайшие годы и без всяких дорогостоящих инфраструктурных проектов может обзавестись собственным «Суэцем». Глобальное потепление привело к таянию арктических льдов, которые постепенно освобождают акваторию арктических морей.

По расчетам американских климатологов уже к 2030 году в северных морях даже зимой не будет образовываться ледяная корка. Это значит, что навигация по Северному морскому пути станет круглогодичной. Таким образом, исчезнет главное препятствие для широкого использования этого морского пути.

В настоящее время грузовые корабли, идущие из Южной Кореи в Германию в обход Африки, тратят на рейс 46 дней. Если судно сворачивает в Суэцкий канал, путешествие сокращается до 34 дней. Дорога же по Северному морскому пути занимает всего 23 дня. При этом это точно такие же морские перевозки, как и по другим маршрутам, не требующие дополнительных усилий и операций.

(www.trud.ru)