

Справочная информация по вопросу субсидирования восточного маршрута МТК «Север – Юг»

1. Действующие механизмы субсидирования

Распоряжением Президента Российской Федерации Путина В.В. от 25 ноября 2024 г. №384-рп утверждена Рабочая группа по развитию международного коридора «Север – Юг» под председательством Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации, специального представителя Президента Российской Федерации по развитию международного транспортного коридора «Север – Юг» Савельева В.Г. (далее – Рабочая группа), одной из основных задач которой является подготовка предложений по выработке мер государственной поддержки и мер стимулирования увеличения перевозок по МТК «Север – Юг» и развития инфраструктуры.

ОАО «РЖД» в письме от 23 декабря 2024 г. № ИСХ-32318 в адрес Минпромторга России была предложена мера по целевому субсидированию грузоотправителей при осуществлении перевозок по восточному маршруту МТК «Север-Юг». В ответном письме от 16 января 2025 г. №3084/03 приведено два механизма господдержки несырьевого промышленного экспорта.

В Федеральном проекте «Создание зарубежной инфраструктуры» утверждено решение Минпромторга России о государственной поддержке логистических операторов в целях возмещения недополученных доходов в связи с предоставлением скидки на перевозку по приоритетным международным транспортным коридорам от 17 декабря 2024 г. №25-68930-02004-Р, в рамках которого МТК «Север – Юг» (страны назначения грузов – Индия, ОАЭ, Саудовская Аравия, Иран, Азербайджан (через погранпереходы Астара, Инче Бурун, Сарахс)) не определен в числе приоритетных направлений на 2025 год.

С учетом «пилотного» запуска данной программы и ограниченности бюджета в письме Минпромторга России сообщается о возможности расширения приоритетных маршрутов и стран поставки российской продукции лишь по итогам 2025 года.

В Федеральном проекте «Промышленный экспорт» доработано решение о господдержке по предоставлению субсидии на возмещение затрат на транспортировку продукции российским организациям промышленности гражданского назначения от 18 декабря 2024 г. №24-60340-01338-Р (далее – Транспортная субсидия), предусматривающее субсидирование

до 60% затрат на поставку продукции машиностроения и до 30% – продукции лесопромышленного комплекса.

При этом следует отметить, что в условиях более высокой стоимости перевозки по МТК «Север – Юг» в сравнении с маршрутами «deep-sea» при равных условиях субсидирования привлекательность сервисов МТК «Север – Юг» для грузоотправителей не обеспечивается.

2. Предложения

Так, по состоянию на июль 2025, стоимость перевозки через deep-sea (4054 USD) ниже чем по западной ветви МТК «Север-Юг» (5985 USD) или по восточной (4351 USD).

Для создания «работающего» механизма по субсидированию МТК «Север – Юг» предлагается внесение изменений в Транспортную субсидию как в части распространения субсидии на все несырьевые промышленные грузы, так и установление более высокого процента субсидирования для МТК «Север – Юг» относительно других маршрутов (90% субсидирование поставок продукции машиностроения, 60% субсидирование по поставкам продукции лесопромышленного комплекса, 30% субсидирование по поставкам иных несырьевых промышленных грузов).

3. Расчет

Все расчеты при перевозках по маршруту Москва-Нава-Шева проведены при условии, что субсидирование по другим программам правительства не распространяется на маршрут через Новороссийск. Субсидия на контейнер в размере порядка 300 долл. США рассчитывается как компенсация разницы в сквозной ставке жд маршрута и deep sea.

По предварительной оценке, реализация данного подхода потребует 38 млн. руб. в 2026 г. и 46 млн. руб. в 2027 г. государственного субсидирования перевозок по **восточной ветке** МТК «Север – Юг».

Субсидирование на второй год превышает размеры субсидирования первого года в связи с тем, что наращивается объем перевозок груженых контейнеров в экспортном направлении, которые подлежат субсидирования.

Точка «безубыточности» достигается в моменте, когда исполняются следующие условия:

организуется 4 кругорейса, что обеспечивает меньшие сроки за счет сокращения периода накопления обратной загрузки / ожидания подачи подвижного состава. Для клиентов в импорте ключевым фактором является соблюдение меньших сроков;

в импорте за счет улучшения условий маржинальный доход АО «РЖД Логистика» увеличивается с текущих 50 долл. США до 750 долл. США;

в рамках кругорейса достигается баланс: 31 груженный контейнер в экспорте – 62 груженных контейнера в импорте. Таким образом, маржинальный убыток за груженные контейнера в экспорте покрывается за счет маржинального дохода от груженных контейнеров в импорте.

Быстрая «раскатка» сервиса даже в условиях субсидирования не ожидается:

на планирование отправок, заключение соответствующих экспортных контрактов и наблюдение за «стабильностью» условий у первой волны клиентов уйдет не менее 3 месяцев;

наращивание импорта будет происходить по мере выхода на 4 кругорейса и соответствующего сокращения сроков перевозок;

большая загрузка как в экспорте, так и в импорте будет обеспечиваться за счет формирования доверия у клиентов на примере растущих перевозок других грузоотправителей (многие клиенты по-прежнему с опасением относятся к МТК «Север – Юг» ввиду санкционных опасений).

Точка «безубыточности» (самоокупаемости кругорейса по марже) достигается в январе 2027 года. В последующие 11 месяцев субсидирование проводится для закрепления результатов (грузоотправитель должен привыкнуть к новым условиям).

Рост в 2026 году по восточному маршруту до 5574 TEU (в 2 раза к уровню 2025г).

Западный маршрут характеризуется полным отсутствием обратной загрузки по железной дороге по причине использования клиентами автотранспорта. Себестоимость перевозки 40-футового контейнера в экспорте по аналогичным точкам отправления и назначения выше восточного маршрута и составляет 5985 USD. Это связано с повышенными затратами на возврат порожнего подвижного состава с Астары. При аналогичных условиях по «deep sea» размер дотирования со стороны АО «РЖД Логистика»

составляет 1930 USD на контейнер, включая дополнительный дисконт (исходя из требований клиента) для привлечения клиента на новый маршрут. В случае принятия решения о выделении целевого субсидирования экспортерам отечественной несырьевой продукции для обеспечения ежемесячной отправки четырех полносоставных контейнерных поездов потребный размер субсидии составит 288 и 297 млн руб в 2026-2027 годах соответственно.

По итогам шести месяцев 2025 года общий объем перевозок по Западному маршруту через ЖДПП Азербайджан-Иран составил 4506 ДФЭ. С учетом выделения субсидии в 2026 году общий объем перевозок по Западному маршруту через ЖДПП Азербайджан-Иран способен увеличиться на 30%.