

УДК 656.6

Смирнов Максим Александрович¹**Уртминцев Юрий Николаевич²**, д.т.н., профессор, зав. кафедрой «Управление транспортом», e-mail: Yurtm@yandex.ru¹ФБУ Администрация Волжского бассейна внутренних водных путей, г Нижний Новгород, Россия²Волжский государственный университет водного транспорта, г Нижний Новгород, Россия

ЕДИНАЯ ГЛУБОКОВОДНАЯ СИСТЕМЫ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ КАК ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ЭЛЕМЕНТ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР-ЮГ»

Аннотация. Государственная стратегия предусматривает активное развитие международных транспортных коридоров (МТК), проходящих по Европейской части России, с участием внутреннего водного транспорта Российской Федерации. В статье проводится анализ современного состояния речных перевозок в рамках МТК «Север-Юг» и делается вывод о крайне малом использовании его транзитного потенциала. Причинами этого является недостаточное развитие инфраструктуры коридора. Для возможности проведения объективного анализа степени развития транспортного коридора и его привлекательности для грузовладельцев предлагается система параметров.

Ключевые слова: международный транспортный коридор «Север-Юг», Единая глубоководная система России, перевозки грузов в международном сообщении, оценка конкурентоспособности транспортного коридора.

Введение

Система международных транспортных коридоров (МТК) развивается в Российской Федерации не одно десятилетие и на некоторых направлениях уже показывает свою востребованность. На государственном уровне концепция создания МТК нашла свое закрепление в документах стратегического планирования [1,2,3].

Одним из элементов системы международных транспортных коридоров является Единая глубоководная система России в составе МТК «Север-Юг», которая должна участвовать в обслуживании грузопотоков на направлениях: Индия, Иран, страны Персидского залива и прикаспийского региона, с одной стороны, и страны Северо-Западной Европы, с другой. Решение о включении этого маршрута в состав международных транспортных коридоров было принято на третьей Общеевропейской конференции по транспорту в столице Финляндии Хельсинки в июне 1997 года.

При использовании возможностей МТК «Север-Юг» индийские грузы, минуя порты Азово-Черноморского, Балтийского и Дальневосточного бассейнов, пойдут морем из Индии в иранский порт Бендер-Абас (в Персидском заливе), затем по территории

Ирана в порты Энзели и Амир-Абад на побережье Каспия. Оттуда грузы доставят в порты Астраханской области (порты Оля, Астрахань), Махачкала и далее – в Центральную и Северную Европу по железнодорожной сети России либо речным сообщением на судах класса «река-море». Это позволит существенно сократить дальность, время и стоимость перевозки по сравнению с существующими схемами доставки через Суэцкий канал и пролив Босфор, а значит сделать данный маршрут привлекательным для грузовладельцев и логистических провайдеров.

По расчетам специалистов объем транзита по МТК «Север-Юг» может составить свыше 10 миллионов тонн за навигацию. При этом отечественная экономика получит существенные доходы от обслуживания транспортных потоков по коридору.

Однако вплоть до настоящего времени реальный объем перевозок международных грузов по рассматриваемому маршруту остается незначительным (табл.1).

Таблица 1

**Перевозки по водным путям международного транспортного коридора
«Север-Юг» (по итогам навигации 2018 г.)**

Грузы	Ед. измерения	Всего перевозок	В том числе			
			в границах МТК	выходящие потоки	входящие потоки	транзит
Насыпные грузы	тыс.т	20082	18 601	1 442	3,6	35,1
Наливные грузы	тыс.т	9633	3 978	5 403	4, 1	248
Сельхозпродукты	тыс.т	997	487	507	2,5	-
Контейнеры	тыс.т	5,9	3,5	-	-	2,4
Металлургия	тыс.т	2198	1 950	130	28,0	90
Генеральный груз	тыс.т	192	-	-	-	192
Итого	тыс.т	33107	23069,5	7542	38,2	567,5
	%	100	75,6	22,5	0,1	1,7

Как видно из приведенных данных, в настоящее время 75,6% перевозок грузов по водным путям МТК «Север-Юг» осуществляется внутри коридора (внутренние перевозки России), 22,5% приходится на грузы, следующие из внутренних пунктов коридора за его пределы (в основном, это экспортные грузы) и только 1,7% – на грузы, следующие через коридор транзитом.

Основной причиной крайне низкого использования российских водных путей для обслуживания международных грузопотоков в рамках МТК «Север- Юг» является наличие нескольких лимитирующих участков с ограниченными глубинами, не позволяющих использовать высокоэффективный флот большой грузоподъемности (5-6 тыс.т) и снижающих среднюю скорость перевозки. Вопрос о необходимости и срочности проведения работ по повышению пропускной способности этих участков регулярно является предметом обсуждения на научно-технических площадках самого высокого уровня [5,6].



Кроме этого, как показано в [7], существует целая совокупность и других факторов, снижающих уровень конкурентоспособности водного маршрута в составе МТК «Север – Юг».

Для возможности проведения объективного сравнительного анализа водного маршрута коридора и альтернативных транспортных схем доставки грузов целесообразно сформировать систему количественных параметров, характеризующих все наиболее важные для работоспособности коридора факторы. Состав параметров, характеризующих эти факторы и влияющих, в конечном итоге, на уровень конкурентоспособности речной транспортной системы МТК «Север-Юг», представлены в таблице 2. Здесь же показаны, в первом приближении, способы количественной оценки отдельных параметров.

Таблица 2

Количественная оценка параметров транспортного коридора

№ п/п	Наименование параметра	Способ оценки	Единица измерения
1	2	3	4
1.	Стоимость транспортировки груза	Полная стоимость транспортировки грузов по коридору (суммарные затраты на перевозку по всем этапам транспортировки, перевалку, судовые портовые и путевые сборы, лоцманские услуги).	Руб./т (руб./конт.)
2.	Время доставки груза	Общее время доставки груза по коридору между базовыми пунктами отправления и назначения. Определяется по каждому сочетанию базовых пунктов отправления и назначения.	сут.
3.	Уровень безопасности перевозок	1. Наличие и степень развитости системы управления безопасностью перевозок в границах коридора (включая экологическую безопасность).	баллы
		2. Отношение количества аварийных происшествий (с судном, грузом, экипажем) при прохождении по коридору к общему числу проходящих по коридору судов.	%
4.	Уровень транспортно-логистического сервиса на трассе коридора	1. Число предприятий (баз) транспортно-логистического сервиса. Определяется по каждому виду сервиса: эксплуатационно-техническое обслуживание судна, обслуживание экипажа, агентирование судов в портах, транспортно-экспедиторские услуги, лоцманские услуги и др.	ед.
		2. Среднее расстояние между базами (пунктами) транспортно-	км



		логистического сервиса (по каждому виду сервиса).	
		3. Качество транспортно-логистического сервиса.	баллы
5.	Уровень организации формальных процедур связанных с пересечением границ РФ	1. Среднее нормативное время прохождения формальных процедур.	час
		2. Средняя доля случаев превышения нормативного времени прохождения формальных процедур.	%
6.	Качество информационного и телекоммуникационного обслуживания перевозок	1. Уровень технологической развитости телекоммуникационных систем, обслуживающих коридор (радиосвязь, мобильная связь, АИС, ГЛОНАСС и т.д.).	баллы
		2. Состояние системы контроля и регулирования судоходства в границах коридора (контроль судоходных условий, дислокации судов и грузов, обстановки в портах и в шлюзах, доведение оперативной информации до участников перевозок, регулирование движения флота и др.).	баллы
7.	Пропускная способность коридора	Измеряется количеством судов и тонн груза, которое способен пропустить транспортный коридор за ед. времени (сутки). Определяется с дифференциацией по отдельным элементам (участки водных путей, шлюзов, портов) и периодам навигации.	Судов в сутки, тыс.т/сут.
8.	Состояние портовой инфраструктуры в границах коридора	1. Число мультимодальных транспортных узлов, обслуживающих международные перевозки.	ед.
		2. Число, специализация и пропускная способность перегрузочных терминалов в транспортных узлах.	ед., тыс.т/сут.
9.	Состав и качество предоставляемых услуг транспортными компаниями, обслуживающими коридор	1. Число отечественных судоходных компаний, обслуживающих международные перевозки по коридору.	ед.
		2. Численный и качественный состав российского транспортного флота, обслуживающего перевозки по коридору.	Наличие и эксплуатационно-технические характеристики судов
		3. Уровень транспортных тарифов на перевозки в коридоре	руб./тыс.т-км
		4. Услуги вспомогательной тяги.	руб./тыс.т-км



10	Период транспортного использования коридора (с дифференциацией по отдельным участкам)	1. Начало навигации на ВВП РФ; 2. Основной период навигации; 3. Период продления навигации по запросу представителей ВВТ.	сут.
11.	Уровень картографического обеспечения водных путей в составе коридора	Процент охвата водных путей электронными картами.	%

На основании совокупности представленных выше параметров может быть проведена комплексная оценка степени развития речной составляющей МТК «Север-Юг» в сопоставлении с другими, активно действующими подобными инфраструктурными транспортными системами. В результате этого могут быть выделены слабые звенья коридора, которые нуждаются в проведении работ по их совершенствованию. Это позволит повысить качество услуг, предоставляемых транспортным коридором и, следовательно, повысить его привлекательность для грузовладельцев и логистических провайдеров.

Повышение конкурентоспособности маршрутов с использованием водных путей Единой глубоководной системы России обеспечит не только дополнительные доходы экономике страны, но и даст новый импульс развитию отечественного речного транспорта.

Список литературы:

1. Транспортная Стратегия Российской Федерации до 2030 года. 11 июня. 2014 Министерство Транспорта РФ. Режим доступа: <http://rosavtodor.ru/storage/b/2014/03/23/strategia.pdf>.
2. Стратегия развития внутреннего водного транспорта РФ до 2030 года. Режим доступа [https://rulaws.ru/goverment/Rasporyazhenie-Pravitelstva-RF-ot-29.02.2016-N-327-r/].
3. Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг» Режим доступа [http://docs.cntd.ru/document/901828641].
4. Стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне Режим доступа [http://government.ru/docs/30086/].
5. Доклад Министра транспорта РФ М. Соколова на заседании Президиума Государственного Совета по вопросу развития внутренних водных путей. Волгоград, 2016 г. Режим доступа [http://mintrans.gov.ru>press-center/interviews/390]
6. Руководитель Росморречфлота о готовящемся нацпроекте по развитию внутреннего водного транспорта (ИА Портньюс от 17.11.2020). Ресурс доступа http://morflot.gov.ru/novosti/publikatsii_i_intervuy/f3761.html.
7. Вовк В.Н. Ликвидация лимитирующих участков на внутренних водных путях. // Транспорт Российской Федерации. – №1 (56). – 2015. – С.3-6
8. Смирнов М.А., Уртминцев Ю.Н., Захаров В.Н. Особенности развития внутреннего водного транспорта как потенциального участника международного транспортного коридора Север-Юг // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта.– №56. – 2018. – С. 169-177.



9. Матвеев А.П. Концепция организационно-технологического обеспечения комбинированных перевозок с участием речных портов в системе международных транспортных коридоров. //Великие реки 2018: Материалы международной научно-методической конференции. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2018. – URL: <http://вф-река-море.рф/2018/PDF/90.pdf>.
10. Веселов Г.В. Проблема безопасности и надежности организации экспортно-импортных перевозок в коридоре «Север-Юг» / Г.В. Веселов, И.К. Кузьмичев, В.И. Минеев, А.В. Новиков // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта.– №63. – 2020. – Режим доступа: <http://journal.vsuwt.ru/index.ppx/jwt/article/view/87>.

UNIFIED DEEP-WATER SYSTEM OF THE EUROPEAN PART OF RUSSIA AS AN INFRASTRUCTURE ELEMENT OF INTERNATIONAL TRANSPORT «NORTH- SOUTH CORRIDOR»

Maksim A. Smirnov, Yury N. Urtmintsev,

Annotation. The state strategy provides for the active development of international transport corridors (ITC) passing through the territory of Russia, including with the participation of inland water transport. The article analyzes the current situation of river transport within the framework of the North-South Transport Corridor and concludes that transit potential is very little used. The reasons for this are the insufficient development of the corridor infrastructure. To enable an objective analysis the level of development the transport corridor and attractiveness for cargo owners propose the system of parameters.

Keywords: international transport corridor "North-South", Unified deep-water system of Russia, cargo transportation in international traffic, assessment of the competitiveness of the transport corridor.

