

УДК 656.621

Гончаренко С.С., к.э.н., президент Евроазиатского транспортного инновационного центра

e-mail: goncharenkoss@mail.ru

Кузьмичев И.К., д.т.н., профессор, ректор Волжского государственного университета водного транспорта

e-mail: rector@vsuwt.ru

Костров В.Н., д.э.н., профессор, заведующий кафедрой Волжского государственного университета водного транспорта

e-mail: vnkostrov@yandex.ru

НОВЫЙ ПОДХОД ПО РАЗВИТИЮ ВОДНОТРАНСПОРТНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ МТК «СЕВЕР-ЮГ»

Аннотация: Работа посвящена кардинальному подходу по изменению статуса международного коридора «Север-Юг» в следствие глобального противостояния России с объединенным Западом.

Ключевые слова: водный транспорт, международные транспортные коридоры, глобальное противостояние, экономические санкции, международные связи.

Обоснование проблемы

Обострение глобального противостояния России и коллективного Запада, достигшее военно-политического конфликта требует актуализации всех стратегических направлений развития России по всем сферам и отраслям, включая транспортные стратегии всех видов транспорта [1,2,3] специально акцентируя внимание на международных транспортных коридорах, в том числе МТК «Север-Юг», связывающих Россию с мировой хозяйственной системой огромным числом торговых партнеров. При этом, закрепляя центральную, ключевую роль России в мировом транспортном пространстве.

Новый подход развития воднотранспортной составляющей МТК «Север-Юг»

Введенная Европой полная изоляция требует формировать новый статус России в системе международных транспортных коридоров, избавляясь от искусственно самоограничивающей роли исключительно в качестве пассивного «транспортного моста» между Европой и Азией, принижающего реальное положение страны, ее потенциал, ее реальные амбиции.

Россия объективно является по своему потенциалу, географическому расположению обширным, мощным и самостоятельным центром зарождения и поглощения грузов как внутригосударственных, так и внешнеэкономических. Это подтверждает в том числе и воднотранспортный аспект МТК «Север-Юг», охватывающий европейскую часть России (территория - 3,5 млн. км² - население - 110 млн. человек).

Масштабы указанного пространства определяются охватом Единой глубоководной системы, насыщенного многочисленными городами, промышленными комплексами, а прилегающие земли обширного пространства обеспечивают производство разнообразной сельскохозяйственной продукции, востребованной как внутри страны, так и за рубежом.

Именно этот пространственный промышленный и сельскохозяйственный центр с учетом важной водной питающей и транспортной артерии, сберегающей среду обитания, является источником существования жизни населения и хозяйственной деятельности

макрорегиона, обеспечивая одновременно снижение расходов на перевозку людей и грузов, а также установление внешнеэкономических связей. Наглядно преимущества водного (речного) транспорта относительно других видов транспорта представлены в Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, Распоряжение Правительства РФ от 29 февраля 2016 г. № 327-р «В условиях ограниченной пропускной способности автомобильных и железных дорог наиболее полная реализации потенциальной пропускной способности внутренних водных путей, прежде всего Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, могла бы стать существенным фактором снижения расходов на инфраструктуру, уменьшения транспортной составляющей в цене товаров и улучшения экологии регионов европейской части страны.

Стратегическими преимуществами внутреннего водного транспорта также являются низкая себестоимость перевозок. Так, удельный расход топлива при эксплуатации транспортных средств на внутреннем водном транспорте составляет соответственно 25 процентов и 53 процента уровня этого показателя на автомобильном и железнодорожном транспорте. Соотношение удельных расходов бюджета (в руб/км) на содержание и развитие инфраструктуры внутренних водных путей и автомобильных дорог в среднем за последние 6 лет составляет по текущим затратам - 1 к 30, по капитальным - 1 к 12.»

На базе развития перспективного пространственного охвата ЕГС, его экономического потенциала естественным образом **просматриваются три основные географические направления развития водной составляющей международного транспортного коридора «Север-Юг».**

Первое направление, оно же и основное, – южное, традиционное: Россия - каспийские и соседние с ними государства – страны Персидского залива – Индия и Пакистан. После блоковой самоизоляции Европы традиционным европейским партнером остается только Белоруссия.

Второе направление – перспективное – западное: Черное море - Средиземное море.

Третье направление – перспективное – северное: Баренцево море - Атлантический океан.

Основой эффективности развития любого из направлений МТК «Север-Юг» является грузовая база.

Другим базовым фактором реализуемости и эффективности МТК «Север-Юг», его водной части является состояние, разрешение проблем и развитие водных путей, береговой транспортной инфраструктуры, транспортных средств, связывающих международных торговых партнеров, будь то страны, их регионы или частные предприниматели.

Основное - Южное направление МТК «Север-Юг»

На данном направлении выделяются два международных участка (распределенных экономических центра), связанные коридором «Север-Юг» с европейской частью России, с экономическим пространством Единой глубоководной системы. Первый – каспийский, с охватом прилегающих стран-участниц СНГ. Второй – закаспийский, охватывающий Иран, Индию, другие страны Персидского залива и Южной Азии.

Торговые партнеры

Страны Каспийского участка МТК «Север-Юг» имеют многовековые, традиционные социально-экономические, технологические, идеологические и даже родственные связи, поскольку на протяжении веков являлись частями единого Государства Российского. Они имеют общую языковую основу, во многом общий менталитет. Здесь следует изначально восстанавливать наработанные ранее экономические и производственные связи.

Восстановление торговых связей с учетом современных условий могло бы повысить загруженность водной составляющей МТК «Север-Юг» при более тесном и взаимовыгодном взаимодействии между каспийскими государствами и регионами



европейской части России. Налаживание и совершенствование международного экономического обмена лежат в зоне совместных возможностей и интересов регионов России и каспийских стран. Доступность транспортировки, сокращение времени и экономичность доставки находится в зоне ответственности транспортников.

Прохождение больших расстояний при допустимом для грузовладельца времени доставки в навигационный период обеспечивает наиболее дешевый и экологически чистый водный транспорт. Подвоз к месту погрузки и развоз с места разгрузки транспортируемой продукции по коротким транспортным плечам обеспечивает автомобильный транспорт. В навигационный период железнодорожная сеть предельно насыщена не только грузовыми, но и пассажирскими составами. В этот период водная составляющая маршрута берет значительную часть грузовой базы на себя, высвобождая провозную и пропускную способность сухопутного транспорта. В свою очередь в межнавигационный период (поздняя осень, зима, ранняя весна), когда загрузка железной дороги снижается, дальние грузовые перевозки с водного транспорта переходят на железнодорожный транспорт. Ближние перевозки продолжает обслуживать автомобильный транспорт. В межнавигационный сезон водный транспорт уходит в затоны, на ремонтные базы или передислоцируется на обслуживание южных маршрутов. Такая сезонность вполне соответствует тому, что основной грузовой поток сельскохозяйственной продукции как внутри ЕГС, так и на ее устьевых выходах в окружающие моря пропускается именно на навигационный период. Т.е. природно-климатические условия определяют период и зоны рационального использования водного транспорта на МТК «Север-Юг».

К условиям сезонности работы водного транспорта на ЕГС была приспособлена и циклическая система накопления доставляемых грузов на портовых площадках, приближенных к потребителю. Это касается в основном массовых сыпучих грузов: угля, соли, а также строительных грузов (песка, щебня), включая сырье собственной добычи из русловых месторождений.

Главный водный путь ЕГС в целом готов к прохождению по МТК «Север-Юг» как внутренних отечественных грузов, так и внешнеэкономических грузов традиционной структуры в полном объеме.

Перспективным, качественно новым, перспективным фактором увеличения загрузки МТК «Север-Юг», повышения его эффективности в современных специфических геополитических и экономических условиях может явиться формирование в каспийском регионе принципиально новой международной структуры - Кругокаспийского транспортно-промышленного пояса. на основе общих интересов, общих ресурсов с выпуском продукции как для стран самого региона, так и для экспорта.

Проект докладывался, обсуждался на международных научных форумах и конференциях, в том числе. Реализация данного проекта могла бы принять организационно-правовую форму Кругокаспийской многоотраслевой транспортно-промышленной кластерной платформы. Функционирование данной многоотраслевой платформы, включая промышленное и сельскохозяйственное производство, интегрированную в масштабах региона образовательную систему, должно будет обеспечиваться интегрированной транспортной инфраструктурой.

В предлагаемом интеграционном проекте, связанном с воднотранспортной составляющей МТК «Север-Юг» каспийские государства Центральной Азии (Казахстан, Туркменистан) и Кавказа (Азербайджан и Армения) могут получить уникальную возможность прямого транспортного выхода по речной сети на регионы европейской части России – потенциальных торговых и экономических партнеров, а также в Мировой океан для внешнеэкономических связей с отдаленными партнерами на мировом рынке.

В настоящее время проход судов иностранных государств допускается только по разовым разрешительным документам. При формировании Кругокаспийской кластерной



платформы могут быть выработаны договорные условия с различными вариантам пропуска судов прикаспийских государств вплоть до свободного.

При этом на Каспии возможно одновременное функционирование как отдельных национальных пароходств, так и создание объединенного Кругокаспийского пароходства с возможностью формирования смешанных экипажей. Подготовка плавсостава как объединенного, так и национальных пароходств может проходить здесь же в астраханском филиале Волжского государственного университета водного транспорта или в Бакинской государственной морской академии. Филиалы этих учебных заведений могут быть образованы в Казахстане, Туркменистане и Иране

Страны Закаспийского участки МТК «Север-Юг» представляют страны Персидского залива и Южной Азии, из которых являются учредители данного международного коридора являются Иран и Индия.

Иран является многовековым привычным торговым партнером России. Товарооборот России и Ирана до 2021 г. составлял около 4 млрд. долл. США.

Индия является давним торговым партнером.

Агентство Reuters сообщает, что с января по август 2022 года объем торговли между Россией и Индией достиг составил \$17 млрд. долл. США. С апреля по декабрь 2022 г. произошло резкое увеличение российского импорта относительно 2021 г. Это связано с резким ростом поставок российской нефти и удобрений в Индию.

Остальные страны, Пакистан, Ирак, Кувейт, Оман, Объединённые Арабские Эмираты, Катар, Бахрейн, Саудовская Аравия, Йемен, также ведут торговлю с Россией в масштабах, соответствующих величине экономик данных стран, их возможностям и их запросам.

Однако на перечисленных выше странах зона охвата южного направления МТК «Север-Юг» не может и не должна ограничиваться. Так Индия не является границей для прохождения российских судов на восток для торгового взаимодействия с прибрежными государствами Индийского океана: Шри-Ланкой, Бангладеш, Мьянмой.

Также в направлении на запад от Саудовской Аравии и Йемена в страны на побережье Восточной Африки, начиная с Сомали, куда в разоренную войной страну Россия экспортирует практически только злаки (36,5 тыс. т),¹ вплоть до Южно-Африканской Республики должно продолжиться южное направление МТК «Север-Юг».

Основным мероприятием по активизации водного транспорта на Единой глубоководной системе являются дноуглубительные работы. Они касаются не только локальных участков, ограничивающих прохождение крупных судов по главному руслу Волги, Дону, Камы, но и повсеместно по средним и малым рекам всей речной сети. Работа исключительно обширная, рутинная и трудоемкая, но крайне необходимая, для обеспечения транспортной связи в рамках МТК «Север-Юг» как при межрегиональных перевозках, так и между российскими регионами и иностранными партнерами.

Одним из основных факторов повышения эффективности МТК «Север-Юг» может стать выделение в речных и морских портах России площадок для консигнационных складов прикаспийских государств, бывших союзных республик (Казахстан, Туркменистан, Азербайджан), не имеющих водного выхода в Мировой океан, а также учредителей коридора: Ирана, Индии.

Выделение наиболее важным и дружественным партнерам площадок под консигнационные склады на условиях длительной аренды позволит указанным государствам обеспечить через ЕГС круглогодичную экономическую связь с российскими регионами России, а также выйти на партнеров Балтики и Средиземноморья.

Накопление товарной массы на складах водным транспортом в период навигации повышает загрузку водных путей России, а иностранным грузовладельцам снижает долю транспортной составляющей в конечной цене продукции.

¹ <https://fomag.ru/news-streem/rf-imeet-potentsial-uvelicheniya-postavok-apk-v-somali-pochti-v-3-raza-agroeksport/>



Масштабность и разноплановость развития, различные варианты и уровни поставленных целей, разнообразие имеющихся условий диктуют соответствующие требования к проектированию, строительству и эксплуатации судов для использования на МТК «Север-Юг». Потребуется грузовые суда самого разного класса.

Узким местом МТК «Север-Юг» на иранском участке является железнодорожный разрыв от Решта до Астары Иранской, не позволяющий обеспечить сквозной пропуск железнодорожных составов в Россию через Азербайджан. Обсуждения по ликвидации разрыва велись продолжительное время. В мае 2023 г. было подписано Соглашение между Россией и Ирана о сотрудничестве в строительстве железной дороги Решт – Астара.

Прямой выход российского зерна по МТК «Север-Юг» на побережье Индийского океана явилось бы гарантией выживаемости населения стран Юга Азии, а также государств Восточной Африки

Средиземноморское направление МТК «Север-Юг»

Данное направление для отечественного водного транспорта не является чем-то новым. В советский период российские суда «река-море» плавания свободно ходили из Волги и Каспия в Средиземное море и на Балтику, огибали Европу по Бискайскому заливу.

Торговые партнеры на этом направлении: Сирия, Египет, Алжир, Ливия, Марокко.

Северное (Атлантическое) направление МТК «Север-Юг»

Перспективными партнерами могут быть большинство стран атлантического побережья Африки, Центральной и Латинской Америки.

Выводы.

1. В результате геополитического и геоэкономического обострения, достигшего военного противостояния Евросоюз и США выбыли из состава стратегических торговых партнеров России на обозримую перспективу.

2. Появление и укрепление новых региональных экономических центров в Азии, Африке, Латинской и Центральной Америке, тесно связанных своими потребностями и возможностями с Россией в состоянии компенсировать выпадение из торгового приоритета страны Евросоюза и способствовать структурному преобразованию экспорта России в сторону усиления его высокотехнологичной составляющей.

3. Международный транспортный коридор «Север-Юг» становится ключевым транспортным фактором, обеспечивающим торговое взаимодействие России с новыми экономическими центрами на разных континентах в трех воднотранспортных направлениях.

4. Европейская часть России на пространстве, охватываемом Единой глубоководной системой (речной сети Волга и Дона), по объективным основаниям меняет статус пассивного транзитного моста между Европой и Азией на самостоятельный стратегический центр зарождения и поглощения мировых грузовых потоков.

Список литературы:

1 Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года и перспективой до 2035 г.

2. Актуализация транспортной стратегии России как необходимое условие обеспечения экономического прорыва и национальной безопасности страны на этапах геополитического противостояния. Т. 1 и 2. Под редакцией Васильева С.Н. Сулова В.И., Кузьмичева И.К., Гончаренко С.С., Кострова В.Н., Курбатовой А.В., Малова В.Ю., Прокофьевой Т.А., Шапкина И.Н.-Москва, Нижний Новгород: Центральный дом ученых, Институт экономики и организации промышленного производства, Институт востоковедения, Волжский государственный университет водного транспорта, Евроазиатский транспортный инновационный центр, 2023, - 481 с. и 335 с.



3. Гончаренко С.С. Шесть стратегических направлений актуализации транспортной стратегии России в условиях геополитического и геоэкономического противостояния. // Вестник транспорта. 2022.- № 9 с.13-14, № 10 с. 2-14, № 11 с. 2-10

A NEW APPROACH TO THE DEVELOPMENT OF THE WATER TRANSPORT COMPONENT OF THE NORTH-SOUTH MTK

Stanislav S. Goncharenko, Igor K. Kuzmichov, Vladimir N. Kostrov

Abstract: The paper is devoted to a cardinal approach to changing the status of the international North-South corridor as a result of the global confrontation between Russia and the united West.

Keywords: water transport, international transport corridors, global confrontation, economic sanctions, international relations.

