Научная статья
Original article
УДК 002.304

РОЛЬ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА СЕВЕР-ЮГ

THE ROLE OF WATER TRANSPORT IN THE DEVELOPMENT OF THE INTERNATIONAL NORTH-SOUTH TRANSPORT CORRIDOR

Мальцев Артемий Геннадьевич, Бакалавр, магистр 2-го курса РУТ (МИИТ)
Россия, г. Москва

Maltsev Artemy Gennadievich,Bachelor, Master of the 2nd year of RUT (MIIT)
Russia, Moscow

Аннотация: В статье рассматривается значение развития морских и речных грузоперевозок в рамках организации движения грузов по международному транспортному коридору «Север-Юг», созданному еще в начале 2000-х годов. В связи с развитием промышленности и добычи природных ресурсов в азиатском регионе, стало актуальным как можно быстрее наладить товародвижение по пути, походящему через Индию и Иран, а далее – по российской территории в течении Волги. Согласно произведенным расчетам, увеличение интенсивности использования транспортного коридора приведет к значительному сокращению расходов на доставку грузов из Пакистана, Индии и других стран в сравнении с традиционно используемым маршрутом, пролегающим через Суэцкий канал.

Annotation: In the article are considered the importance of the development cargo transportation by the sea and rivers in the way of cargo movement organization through the international transport corridor "North-South", created in the early

2000s. In connection with the development of industry and the extraction of natural resources in the Asian region, it has become urgent to establish commodity movement as soon as possible along the path that goes through India and Iran, and then along the Russian territory in the course of the Volga. According to the pre-calculations, increasing of the intensity using the transport corridor will bring great reduction of the transportation costs for goods, delivered from Pakistan, India and other countries in comparison with the traditionally used route running through the Suez Canal.

Ключевые слова: водный транспорт, транспортный коридор, Север-Юг, Индия, международные грузоперевозки, Каспийское море, транзитные перевозки, морские порты

Keywords: water transport, transport corridor, North-South, India, international cargo transportation, Caspian Sea, transit transportation, seaports.

В 2022 году исполняется 20 лет с момента ратификации странами-участницами трехстороннего соглашения между Россией, Ираном и Индией относительно создания МТК «Север-Юг». Позднее к соглашению по проекту присоединились и другие участники: Азербайджан, Сирия, Белоруссия, Казахстан, Армения, Оман. Российская сторона была весьма заинтересована в реализации проекта по нескольким причинам: желание перенаправить часть потока товаров бурно развивающейся промышленности Китая по континентальным путям, придание импульса развития российским регионам Прикаспия, Поволжья и Центра, за счет развития инфраструктуры и сопутствующих услуг по ходу коридора.

Несмотря на выраженную заинтересованность большинства участников в реализации проекта, до сих пор он так и не заработал в полную силу. Причины этого кроются как в низкой готовности участников к осуществлению масштабных инвестиций в инфраструктуру проекта, так и нестабильности геополитической обстановки в рассматриваемом регионе.

При этом отмечается, что на текущий момент дальнейшее развитие транспортного коридора не требует слишком масштабных инвестиций. Сейчас весь рассматриваемый комплекс состоит из нескольких разрозненных фрагментов, каждый из которых характеризуется определенной пропускной способностью. Например, железнодорожные узлы Азербайджана и Ирана ограничены 5 миллионами тонн грузов в год, в то время как порты России и Ирана, железнодорожная сеть Белоруссии способны пропускать десятки миллионов тонн грузов ежегодно.

Относительно перспективности развития в Каспийском бассейне морских перевозок можно судить по тому, что во-первых, там наличествуют три морских грузовых порта – Астрахань, Оля и Махачкала. Во-вторых, в последнее время происходит интенсивное развитие городских агломераций Прикаспия, таких, как Махачкала (имеет наибольший в России прирост населения в последние годы) и Астрахань[1]. Основные параметры каспийских портов представлены в таблице 1.

В период с 2013 по 2017 гг. загрузка портов Каспийского региона постепенно снижалась: так, например, грузооборот морского порта Астрахани сократился на 10,2 % (до 2,3 млн. т), порта Махачкалы – на 57,2 % (до 1,4 млн. т), порта Оля на 10,4 % (до 271,3 тыс. т)[2]. Этот факт объясняется такими причинами, как кризисные явления в экономике России, что привело к сокращению экспорта, а также снижение импорта, осуществляемого Ираном, в частности существенное сокращение закупки металлопроката.

[1] Дружинин А.Г. Морское порубежье России: важнейшие экономические тренды в контексте формирования большой Евразии // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. 2022. №5-1. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/morskoe-porubezhie-rossii-vazhneyshie-ekonomicheskie-trendy-v-kontekste-formirovaniya-bolshoy-evrazii (дата обращения: 23.02.2022).

[2] Волынский И.А., Карлина Е.П. Морская транспортно-логистическая инфраструктура Каспийского региона: проблемы и перспективы развития // Вестник АГТУ. Серия: Экономика. 2019. №3.

Таблица 1.

Характеристики морских портов Каспийского региона России

Показатель	Астрахань	Оля	Махачкала
Площадь территории морского порта (га)	197,29	327,44	59
Площадь акватории морского порта (км2)	55,007	53,12	5,58
Количество причалов	32	6	18
Длина причального фронта морского порта (п.м)	5130,45	907,2	2014
Максимальные габариты судов, заходящих в порт (осадка, длина, ширина) (м):	4,5/150/20	4,5/135/16,2	6,5/150/20
Период навигации в морском порту	круглогодичный	круглогодичный	круглогодичный

Особенностью Каспия в смысле морских перевозок считается то, что он имеет протяженность в с севера на юг на 630 миль, в то время как в направлении с запада на восток ширина Каспийского моря - около 175 миль.

Необходимо отметить, что существует несколько сдерживающих факторов для развития морского транспорта, в том числе и в коридоре «Север-Юг». Несмотря на позитивную динамику в российском гражданском судостроении (в 2013 г. на воду спущено 85 единиц судов, 2015 г. – 42 , 2017 г. – 55, 2019 г. – 61, в 2020 – 65 единиц[3]), все же этих величин недостаточно для капитального обновления парка судов морского флота России только за счет собственной производственной базы.

Затруднения в развитии конкретно транспортного коридора «Север-Юг» состоят еще и в том, что на маршруте следования груз проходит несколько границ, и соответственно, таможенных зон. Также необходимо учесть, что в

[3] Дружинин А.Г. Опорные базы морского порубежья России: экономическая динамика в условиях геополитической турбулентности // Балт. рег.. 2020. №3. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/opornye-bazy-morskogo-porubezhya-rossii-ekonomicheskaya-dinamika-v-usloviyah-geopoliticheskoy-turbulentnosti (дата обращения: 24.02.2022).

случаях с перемещением водным транспортом, возникает необходимость несколько раз перегрузить товары с одного вида транспорта на другой. Это увеличивает расходы на доставку грузов, требует организации соответствующих мест разгрузки-погрузки и хранения, то есть логистическая цепочка в значительной мере усложняется.

Выход из создавшейся ситуации видится в расширении применения паромного вида перевозок по Каспийскому морю. У данного варианта грузоперевозок имеются как неоспоримые преимущества, так и недостатки. К сильным сторонам следует отнести более быструю обработку грузов без необходимости выгружать их из вагонов, прицепов и т.д., что снижает транспортные затраты, сокращение документооборота. Основным недостатком являются повышенные требования к причалам и инфраструктуре портовых сооружений. Также следует учесть, что паром перевозит значительно меньший тоннаж именно груза, так как вместе с ним перевозятся и транспортные средства, в которые он нагружен[4].

В настоящее время на Каспии для перевозки грузов и транспорта используется всего 19 морских паромов (5-ти различных проектов). Из них 13 паромов трех проектов (11611-А, 10802Е, 0379) - железнодорожных грузопассажирских. Оставшиеся четыре парома проекта 161 и два новых парома проекта 11612-В - морские автомобильно-пассажирские (грузопассажирские) паромы для перевозки пассажиров и накатной техники[5]. Все они принадлежат Каспийскому морскому пароходству Азербайджана. Бакинский судостроительный завод разработал и приступил к производству новейших железнодорожно-автомобильных паромов для Каспия, первый из которых был готов уже в 2019 году.

---

[4] Калачев В.К., Карташов М.В. Интермодальные технологии перевозок грузов на паромах: современный аспект // Научные проблемы водного транспорта. 2020. №64. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/intermodalnye-tehnologii-perevozok-gruzov-na-paromah-sovremennyy-aspekt (дата обращения: 24.02.2022).

[5] Все паромы: Каспийский бассейн https://zen.yandex.ru/media/portnews/vse-paromy-kaspiiskii-bassein-5f7dabfd1e2da6289e438097 (дата обращения 23.02.2022г.)



Рисунок 1. Международные морские линии Каспия

Говоря о перевозках водным транспортом по МТК «Север-Юг», нельзя не принимать во внимание и проблемы транспортировки по такой крупной речной артерии, как Волга. В последние годы из-за сильного обмеления в среднем течении - уровень воды в Волге в районе между Городцом и Нижним Новгородом снижается на протяжении уже почти 50 лет. Потери грузоотправителей в связи с этим оцениваются примерно в 14 млрд.руб[6]. ежегодно. Сейчас пропускная способность этой реки составляет 100 млн.тонн грузов в год. Выход видится в создании гидроузла в районе границы Балахнинского и Сормовского районов, однако данный федеральный проект, одобренный Президентом РФ еще в 2017 году, пока находится лишь в стадии разработки. Исходя из аналогичных проектов, уже введенных в действие по всему миру, предполагается, что его реализация обеспечит бесперебойное судоходство по Волге в районе Нижнего Новгорода на ближайшие 100 лет. Однако правительство региона пока не дает ход мероприятиям по его

[6] Гайва Е., Дуэль А. Будет ли Волга востребованной транспортной артерией // https://rg.ru/2021/08/30/budet-li-volga-vostrebovannoj-transportnoj-arteriej.html (дата обращения 23.02.2022г.)

реализации, так как усматривает в проекте угрозу как экологической ситуации, так и санитарно-эпидемиологические риски для Нижегородской области[7].

Из вышесказанного следует, что роль водных транспортных путей в развитии потенциала транспортного коридора «Север-Юг» значительна, так как их использование позволит существенно сокращать затраты на транспортировку грузов из Азии (Иран, Индия, Пакистан, Китай и другие страны). Но пока потенциал транспортно-логистического сотрудничества в Прикаспийском регионе используется Россией не в полной мере. Конкурентоспособность наших транспортных линий видится в наличии стыковки морских портов с внутренними водными путями, автомобильными и железнодорожными магистралями, хорошей пропускной способностью портов.

В то же время слабым местом следует считать то, что на Каспии у России нет собственных судоходных компаний, обеспечивающих паромные перевозки. Необходимо создание таких компаний, и вместе с этим – развитие портовых мощностей, транспортно-логистической инфраструктуры. Также назрела необходимость решения вопроса с восстановлением нормального судоходства по Волге, где из-за обмеления реки серьезно ограничено в настоящий момент движение грузовых судов.

Литература

1. Волынский И.А., Карлина Е.П. Морская транспортно-логистическая инфраструктура Каспийского региона: проблемы и перспективы развития // Вестник АГТУ. Серия: Экономика. 2019. №3.
2. Все паромы: Каспийский бассейн https://zen.yandex.ru/media/portnews/vse-paromy-kaspiiskii-bassein-5f7dabfd1e2da6289e438097 (дата обращения 23.02.2022г.)

[7] СМИ сообщили о строительстве гидроузла в Нижегородской области. Правительство региона говорит, что это не так // https://www.nn.ru/text/ecology/2021/02/19/69774836/ (дата обращения 23.02.2022г.)

3. Гайва Е., Дуэль А. Будет ли Волга востребованной транспортной артерией // https://rg.ru/2021/08/30/budet-li-volga-vostrebovannoj-transportnoj-arteriej.html (дата обращения 23.02.2022г.)
4. Дружинин А.Г. Морское порубежье России: важнейшие экономические тренды в контексте формирования большой Евразии // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. 2022. №5-1. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/morskoe-porubezhie-rossii-vazhneyshie-ekonomicheskie-trendy-v-kontekste-formirovaniya-bolshoy-evrazii (дата обращения: 23.02.2022).
5. Дружинин А.Г. Опорные базы морского порубежья России: экономическая динамика в условиях геополитической турбулентности // Балт. рег.. 2020. №3. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/opornye-bazy-morskogo-porubezhya-rossii-ekonomicheskaya-dinamika-v-usloviyah-geopoliticheskoy-turbulentnosti (дата обращения: 24.02.2022).
6. Калачев В.К., Карташов М.В. Интермодальные технологии перевозок грузов на паромах: современный аспект // Научные проблемы водного транспорта. 2020. №64. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/intermodalnye-tehnologii-perevozok-gruzov-na-paromah-sovremennyy-aspekt (дата обращения: 24.02.2022).
7. Красоченков Д.А. Экономический рост и мирохозяйственные связи в условиях глобальной турбулентности: тренды и проблемы // Международная аналитика. 2018. № 3 (25). С. 108—125.
8. СМИ сообщили о строительстве гидроузла в Нижегородской области. Правительство региона говорит, что это не так // https://www.nn.ru/text/ecology/2021/02/19/69774836/ (дата обращения 23.02.2022г.)
9. Martin Jurkovič, TomášKalina, Karol Morvay, Martin Hudcovský, Piotr Gorzelanczyk. Impacts of Water Transport Development on the Economy and Society // Transportation Research Procedia 55. – 2021. - P. 244–251. P. 244-245. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.06.028.

Literature

1. Volynskiy I. A., Karlina E. P. Sea transportation and logistics infrastructure in the Caspian region: problems and prospects. Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Economics. 2019;3:64-70.
2. All ferries: Caspian Basin // https://zen.yandex.ru/media/portnews/vse-paromy-kaspiiskii-bassein-5f7dabfd1e2da6289e438097 (application date: 23.02.2022г.)
3. Gayva E., Duel A. Will the Volga be a popular transport artery // https://rg.ru/2021/08/30/budet-li-volga-vostrebovannoj-transportnoj-arteriej.html (application date: 23.02.2022г.)
4. Druzhinin A.G The sea border of Russia: the most important economic trends in the context of the formation of Greater Eurasia // Greater Eurasia: development, security, cooperation.. 2022. №5-1. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/morskoe-porubezhie-rossii-vazhneyshie-ekonomicheskie-trendy-v-kontekste-formirovaniya-bolshoy-evrazii (application date: 23.02.2022).
5. Druzhinin A.G Support bases of the Russian sea frontier: economic dynamics in conditions of geopolitical turbulence // Балт. рег.. 2020. №3. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/opornye-bazy-morskogo-porubezhya-rossii-ekonomicheskaya-dinamika-v-usloviyah-geopoliticheskoy-turbulentnosti (application date: 24.02.2022).
6. Kalachev V.K, Kartashov M.V. INTERMODAL CARGO TRANSPORTATION TECHNOLOGIES ON FERRIES: A MODERN ASPECT // Science problems of sea transport. 2020. №64. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/intermodalnye-tehnologii-perevozok-gruzov-na-paromah-sovremennyy-aspekt (application date: 24.02.2022).
7. Krasochenkov D.AEconomic growth and world economic relations in conditions of global turbulence: trends and problems // International Analytics. 2018. № 3 (25). С. 108—125.

8. The media reported on the construction of a waterworks in the Nizhny Novgorod region. The regional government says this is not the case // https://www.nn.ru/text/ecology/2021/02/19/69774836/ (application date 23.02.2022г.).
9. Martin Jurkovič, Tomáš Kalina, Karol Morvay, Martin Hudcovský, Piotr Gorzelanczyk. Impacts of Water Transport Development on the Economy and Society // Transportation Research Procedia 55. – 2021. - P. 244–251. P. 244-245. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.06.028.

© Мальцев А.Г., 2021 Научно-образовательный журнал для студентов и преподавателей «StudNet» №3/2022.

Для цитирования: Мальцев А.Г., РОЛЬ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА СЕВЕР-ЮГ// Научно-образовательный журнал для студентов и преподавателей «StudNet» №3/2022.