

Управление развитием международного транспортного коридора «Север — Юг» как фактор обеспечения безопасности и подтверждения статуса великой державы России в XXI в.



С. Н. Васильев,
д-р физ.-мат. наук,
академик Российской
академии наук, главный
научный сотрудник
Института проблем
управления им. В. А. Трапез-
никова РАН,



С. С. Гончаренко,
канд. экон. наук,
президент Евроазиатского
транспортного
инновационного центра

«Этот транспортный коридор внесет осязаемый практический вклад в обеспечение глобальной продовольственной безопасности. Потребуется формирование крупных логистических и производственных кластеров» — В. В. Путин, 17 марта 2023 г.

Обострение глобального противостояния России и коллективного Запада, спровоцировавшего на Украине начало очередного мирового военного конфликта, требует кардинальной перестройки всех отечественных отраслей и сфер деятельности для повышения их эффективности. Любой национальный стратегический проект обязан обеспечивать безопасность государства. Требование касается и международных транспортных коридоров (МТК), проходящих по территории России, включая «Север — Юг».

Он должен способствовать и обеспечению национальной безопасности страны, и закреплению ее статуса — Великой державы в условиях провокаций, демонстративно агрессивных заявлений по перестроению административной структуры мира, провокаций НАТО на Балтике, в Черном и Средиземном морях с их перспективой в Мировом океане.

Условия России о сохранении мира изложены 15 декабря 2021 г. Провокации стран НАТО противодействуют внешнеэкономическим связям России, включая МТК «Север — Юг». Но современные возможности России кардинально изменились относительно кризиса 90-х годов прошлого столетия.

Происходящие в мировой системе критические деформации требуют принципиально новых подходов России ко всем отраслям промышленности

и сферам деятельности. Они необходимы для проведения Россией мощного экономического рывка с целью сокращения опасного для безопасности страны значительного (более чем пятикратного) разрыва величины валового внутреннего продукта по паритету покупательной способности с основными мировыми конкурентами — США и Китаем.

Новая парадигма развития международного транспортного коридора «Север — Юг»

В сложившихся условиях России необходимо принципиально по-новому оценить роль и возможности МТК «Север — Юг», причем не только железнодорожной, но особенно водной (речной, морской и океанской) составляющей. При этом следует учитывать, что водный транспорт органически и неразрывно связан с другими видами транспорта, в первую очередь с железнодорожным и автомобильным, в составе единой транспортной системы страны и регионов, а также международных транспортных направлений, включая МТК «Север — Юг».

Таким образом, России придется определить и переформатировать свою роль на МТК и свой экономический статус в мире. В предлагаемой новой парадигме развития МТК «Север — Юг» Россия должна стать грузообразующим (грузозарождающим) и грузопоглощающим

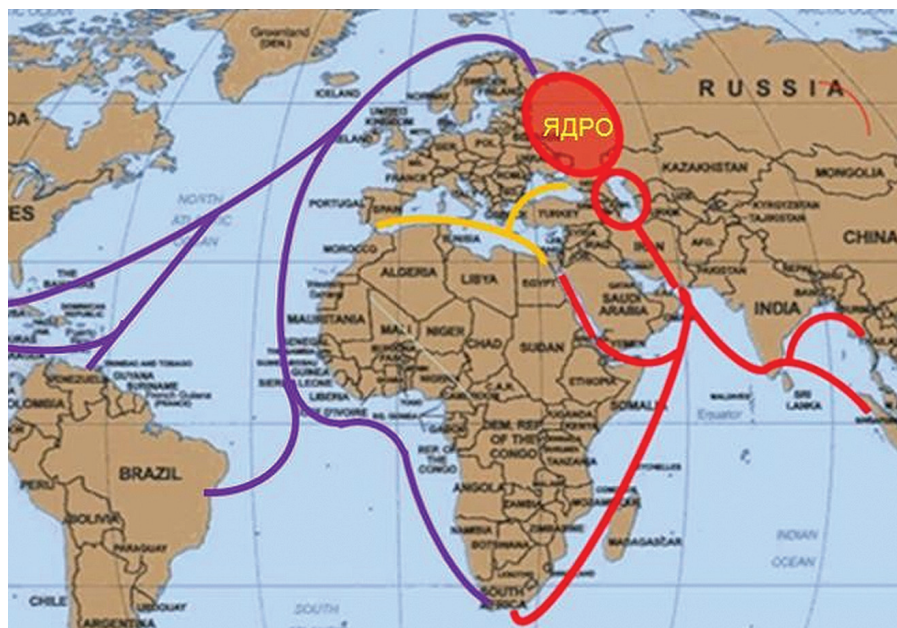


Рис. 1. Новая геоэкономическая и логистическая парадигмы развития МТК «Север — Юг»

центром мирового уровня. То есть отказаться от самопровозглашенного ранее упрощенного понятия «транспортного моста между Европой и Азией», не соответствующего ни ее ресурсному потенциалу, ни мощи, ни целям [1].

Новая парадигма способна и обязана подтвердить миссию России как великой державы, гаранта мира и безопасности (включая продовольственную), а также развития стран-участниц МТК «Север — Юг». Транспортная логистика в новой парадигме развития коридора фактически охватывает страны половины мира, включая:

- южное направление (основное) — через прикаспийский регион, Иран к его южным портам, далее, разветвляясь в страны Южной Азии, Персидского залива, Красного моря, Восточной Африки;
- средиземноморское направление — через Босфор и Дарданеллы в страны Западной Азии, Северной Африки, Южной Европы и Красного моря;
- атлантические направления — одно через Балтийское море, второе через Мурманск, Северный Ледовитый океан в Атлантический океан к странам Европы, Западной Африки, Центральной и Южной Америки (рис. 1).

На всех направлениях основными и в то же время проблемными участками являются: река, море, океан. Мировая история и ее перспективы обязывают Россию выйти широким охватом в Мировой океан [2–10].

Ядром МТК «Север — Юг», его грузообразующим (грузозарождающим) и грузопоглощающим центром должна стать

европейская часть России в ареале Единой глубоководной системы (ЕГС). Эта часть страны представляет обширный и густо населенный макрорегион площадью 3,5 млн км² с населением 110 млн человек. Сердцевина данного пространства охватывается ареалом ЕГС, т. е. обширной речной сетью, представляющей древовидную структуру, стволom которой является р. Волга с большим количеством ответвлений — крупных (Дон, Кама, Ока), средних и малых рек.

Здесь сосредоточены многочисленные промышленные объекты различного профиля, уровня технологичности, масштабы выпуска продукции; ведущие НИИ и КБ, значительные сельскохозяйственные площади с благоприятным климатом. Также сконцентрирована большая часть населения России, определяющая не только потенциал рабочей силы, т. е. производительный потенциал, но и потенциал потребительный — рынок спроса на товары народного потребления.

Имеющийся экономический и человеческий потенциал гарантируют возможность выпуска продукции любого вида как для обеспечения внутренних потребностей, так и для масштабного экспорта. Возвращение Украины в состав России дополнит потенциал как промышленной и сельскохозяйственной продукцией, так и транспортом: морскими портами, судами, железнодорожными и автомобильными магистралями, трубопроводами.

Именно разветвленная речная сеть питает жизнь, обеспечивает перевозки, сохраняет среду обитания. Она является

источником существования жизни населения и хозяйственной деятельности данного макрорегиона.

Эти возможности пространства ЕГС появились не сейчас. По берегам обширной водной системы со времен Великого Волжского пути, соединяющего Англию, Голландию, Норвегию и другие страны с древним Востоком (Персией, Индией и др.), формировались хозяйственные и торговые центры. Сюда стекались люди, товары, деньги. Здесь бурлила хозяйственная, обменная жизнь. Главными торговыми центрами на речной волжской сети являлись Санкт-Петербург, Нижний Новгород и Астрахань.

В Астрахани существовали индийское и персидское (иранское) подворья, построены церкви и храмы — православные, мусульманские, еврейский, католический, протестантский, буддийский. Главным же торговым центром на Великом Волжском пути была знаменитая Нижегородская ярмарка¹.

Сейчас практику международной торговли можно и нужно возрождать, охватывать многие города по великой реке, по берегам всей единой глубоководной системы, а также северных рек данного макрорегиона. Соответственно, расширять и многообразить хозяйственную деятельность обширного пространства.

Грузовой потенциал является основой для любого транспортного коридора, включая МТК «Север — Юг». Его можно предварительно определить только в результате целенаправленных исследований, разработкой и реализацией комплексной маркетинговой стратегии, переходящей в производственные задания.

Центральному аппарату управления страны совместно с регионами необходимо разработать и реализовать такую стратегию для выпуска нужной и непременно конкурентоспособной на мировом и отечественном рынках продукции. Совместный поиск товарных ниш, соответствующих возможностям каждого из регионов отправления, позволит каждому товаропроизводителю получить обоснованный, многолетний производственный заказ.

Подобные стратегии реализовывали все успешно развивавшиеся страны — послевоенные Германию и Японию, ставшие на определенном этапе мировыми экономическими и торговыми

¹ Образно описал это историческое место В. А. Сологуб в своих заметках «Тарантас. Путевые впечатления» (СПб., 1845).

мировыми лидерами, постколониальную Индию и особенно Китай.

Маркетинговая стратегия КНР не имеет равных по продуманности, масштабности, глубине и эффективности. Тотальный мировой поиск и освоение товарных ниш любой емкости, целенаправленная и последовательная доводка показателя конкурентности («качество — цена») экспортной продукции позволили Китаю стать мировым экономическим лидером.

Научно-обоснованные транспортно-экономические балансы необходимы как для разработки национальной транспортной стратегии, так и стратегии развития любых транспортных коридоров, включая международные. Так, например, для разработки Транспортной стратегии РФ на период до 2020 г. использовались межрегиональные транспортно-экономические балансы (разработка Института экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения РАН [11]) и учитывались перспективные заявки базовых грузовладельцев. Для разработки Транспортной стратегии на период до 2030 г. и далее межрегиональные транспортные балансы не разрабатывались. Ограничились лишь перспективными соображениями грузовладельцев.

Предстоящая задача настолько обширна и сложна, что непременно потребует использования множества наработанных и новых научных методик, проектных решений, цифровых технологий, роботизации, искусственного интеллекта.

Транспорт — основа международного транспортного коридора «Север — Юг»

Экономическое ядро МТК «Север — Юг» может реализовать свою стратегию только при наличии развитой транспортной системы с ее выходом в мировое пространство. Железные дороги и автотранспорт достаточно развиты и напряженно работают. Значительным неиспользуемым пока в должной мере резервом обладает самый экономичный и экологически чистый водный транспорт — речной и морской. Инцидент с танкерами в Керченском проливе — не вина водного транспорта, а пренебрежительное отношение к нему (недопустимо эксплуатировать суда, давно отслужившие положенный срок, пренебрегать ветро-волновой обстановкой при отправлении судов в рейс и при следовании по маршруту и т. д.).

Государство уделяет серьезное внимание речному судоходству. Однако предстоит еще очень большая работа по дноуглублению, берегоукреплению, залесению береговых линий. Она также исключит разрушительные паводки. Это потребует много времени, трудовых ресурсов (они есть), инвестиций.

Необходимо обеспечить рывок в судостроении. Масштабность объемов грузов, их разнообразие для транспортировки водным транспортом в условиях развития МТК «Север — Юг» диктуют соответствующие требования к проектированию, строительству и эксплуатации судов. Потребуются грузовые суда самого разного класса. Для ускоренного прохода грузов по реке между шлюзованными участками нужны суда с высокими скоростными параметрами, включая суда на подводных крыльях, воздушной подушке, экранопланов. Это является актуальной задачей нижегородских судостроителей, в том числе конструкторского бюро имени Р. Е. Алексеева, имеющих значительный научный задел и практику создания таких судов.

Одна из основных проблем — энергоэффективность. Высокоскоростные суда востребованы как в мирное время, так и в боевых условиях. Они являются необходимыми для морских театров военных действий, включая Черное и Балтийское моря и не исключая перспективы — Охотское и Японское моря.

Для повышения эффективности речных проводок, включая большие средние и даже малые реки, была бы оправданной более широкая проработка баржебуксирных технологий, которые широко применяются в США и Европе. Чтобы работали на широкую транспортировку грузов средние и малые реки, потребуется расширение дислокации речных причалов, их приближение к сельскому и промышленному производителю-потребителю.

Необходимо внедрение новых погрузочно-разгрузочных технологий, включая накатные. Последние являются безперегрузочными для контейнеропригодной продукции на всем протяжении маршрута от производителя к конечному потребителю в стране и за рубежом. За счет исключения стивидорных операций обеспечивается ускорение и удешевление продвижения продукции по цепи поставок. Для грузовых перевозок и речных путешествий нужны суда различных классов от крупных до мелкосидящих в зависимости от глубо-

ководности реки. Опыт строительства таких судов также имеется у волжских судостроителей.

Таким образом, будут востребованы суда различных классов, грузоподъемности и пассажироместимости, осадки, скоростей, с судовыми движителями на различных физических принципах, различной высоты судна с учетом судовых надстроек и т. д. Причем флот должен быть не только разнообразным, но и многочисленным. И здесь как нельзя лучше воедино сошлись требования и возможности. На всей протяженности МТК «Север — Юг» объектов судостроения более чем достаточно на любые запросы и требования. Возможности судостроения обеспечены в полном объеме научными, проектными организациями, судостроительными заводами, научно-образовательными комплексами водно-транспортного профиля.

При этом физические параметры экспортной продукции должны быть максимально совместимы с параметрами судов и характером перевозки. Это снизит цену доставляемой продукции конечному потребителю. То есть должна произойти транспортно-промышленная кластеризация, нацеленная на общий результат — конкурентоспособность отечественной продукции на мировом рынке.

Серьезным фактором заинтересованности зарубежных партнеров в повышении экономических связей с регионами РФ могла бы стать организация их консигнационных складов в наших речных и морских портах. На данных площадках возможно также формирование совместных производств из привозного сырья в форме промышленных свободных экономических зон. Это могло бы компенсировать в определенной степени ограниченность навигационного периода на ЕГС.

Обеспечить круглогодичное прохождение транскаспийского участка МТК «Север — Юг» между Россией и Ираном без ледовой проводки до Астрахани по Волго-Каспийскому судоходному каналу (188 км) позволило бы строительство порта Лагань в Калмыкии, расположенного южнее кромки замерзания Каспия. Регион также получил бы значительный импульс экономического развития, если бы вблизи порта было построено крупное производство глубокой нефте- и газопереработки. Оно бы существенно пополнило и экспортный потенциал России на МТК «Север — Юг».

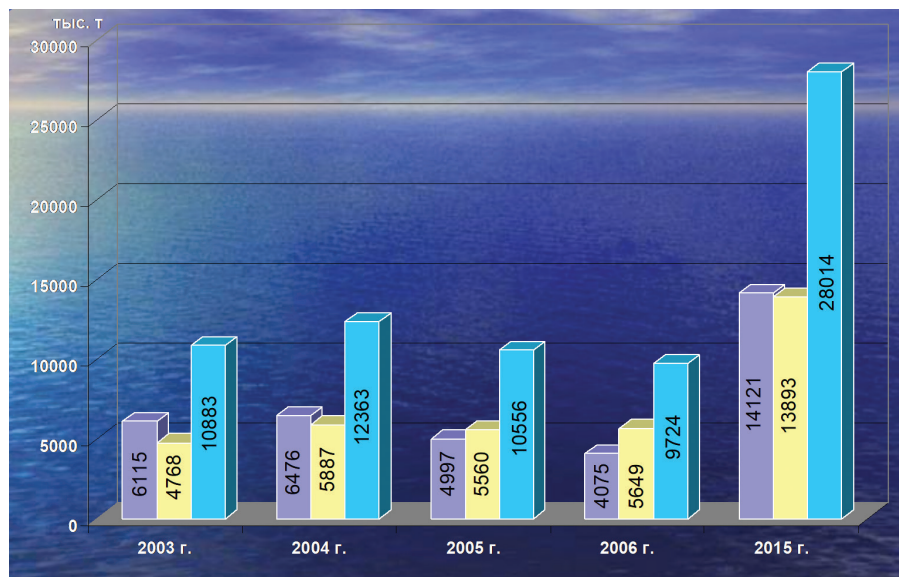


Рис. 2. Динамика грузооборота по Волго-Донскому водному пути

Целесообразно было бы избежать при развитии коридора проектов, не имеющих научно-обоснованных доказательств их реальности, эффективности и нужности. К таковым можно отнести проект по каналу «Евразия», инициированный Казахстаном и поддержанный Китаем в их собственных интересах. Но канал не имеет необходимых водных ресурсов. Для целесообразности строительства второй нитки Волго-Донского судоходного канала изначально нужно учесть то, что пропускные способности Волго-Донского судоходного пути вдвое превышают десятилетиями существующий грузовой поток. Перспективная достаточность канала обоснована в свое время ЦНИИЭВТ (рис. 2) и подтверждается нынешним грузопотоком по Волго-Донскому водному пути.

Экзотичным, научно необоснованным и способным нанести серьезный экономический ущерб стране является проект по организации круглогодичной навигации по Волго-Донской дуге и по Волге до Самары. Бороться с природой не нужно, к ней нужно приспосабливаться.

Торговые партнеры Каспийского участка международного транспортного коридора «Север — Юг»

Страны Каспийского участка (ближнего зарубежья) в рамках единого государства образовали многовековые экономические, социальные, культурные и даже родственные связи. Все государства СНГ имеют общий язык общения — русский, который был общим в границах единого государства. В единой общегосударственной системе с единой

образовательной основой отработаны промышленно-сырьевые цепочки, налажены тесные технологические кооперационные связи с производственными смежниками из всех республик. Создана единая технологическая основа в системе научных и проектных организаций, разработаны единые технологические стандарты на все виды продукции.

В каждой республике имелись предприятия-монополисты, в продукции которых нуждались предприятия из других регионов СССР. Насколько экономически взаимосвязаны и зависимы страны-участницы СНГ, говорят различные документы, в том числе Сводный пакет предложений по инвестиционным проектам, намечаемым для реализации в Содружестве Независимых Государств (№ 1 1996 г. одобрен на заседании Коллегии МЭКа 25 октября 1996 г.; № 2 1997 г. рассмотрен на заседании МЭКа 2 июля 1997 г.).

Поэтому наиболее надежным (с наименьшими издержками и трудностями) подходом к развитию экономического потенциала каждого из прикаспийских государств является возрождение на новом технологическом, экономическом и правовом уровне производственных и научных связей. Это стало бы самым надежным фактором обеспечения грузовой базой МТК «Север — Юг» как для России, для самих Прикаспийских республик, так и для всех стран-участниц коридора. Вопрос о целесообразности более плотного экономического и политического сотрудничества указанных стран поднимался неоднократно в руководстве России. Он актуален и сейчас.

Значимым фактором взаимовыгод-

ного развития каспийских и соседних с ними государств и развития международной торговли МТК «Север — Юг» может явиться формирование в данном регионе принципиально нового, интегрального экономического центра на основе общих ресурсов: сырьевых, производственных, трудовых с выпуском готовой продукции многих товарных групп.

Таким центром мог бы стать Кругокаспийский транспортно-промышленный пояс [12–21]. По своему потенциалу он мог бы стать вторым на МТК «Север — Юг» и явился бы международным региональным экономическим центром Евразии. Пояс мог бы стать основой для устойчивого мира в многонациональном, многоконфессиональном, с внутренними разногласиями взрывоопасном регионе при постоянном провоцировании столкновений извне. Проект не новый, он докладывался на Байкальском международном экономическом форуме в 2006 г., на международных научных конференциях. Реализация данного проекта могла бы принять организационно-правовую форму Кругокаспийской многоотраслевой транспортно-промышленной кластерной платформы (рис. 3).

Платформа может содержать следующие межгосударственные кластеры:

- газовый (от добычи, оборудования, энергетического использования до глубокой переработки);
- нефтяной (от добычи, оборудования до глубокой переработки);
- машиностроительный (многопрофильный, в основном на привозном металле);
- судостроительный широкого профиля (уникальные природно-климатические условия и географическое расположение);
- приборостроительный (широкого профиля);
- воднотранспортный (каспийский бассейн с выходом в ЕГС);
- курортно-туристический;
- рыбоконсервный;
- сельскохозяйственный (многопрофильный);
- пищевой;
- кожевенный (обувной, шубно-меховой);
- текстильный (шерстяные, хлопчатобумажные, шелковые ткани, изделия из них);
- целлюлозно-бумажный и деревопереработки (на привозном российском сырье);
- общетранспортный (кругокаспийские железнодорожная и автодорожная

Стратегическое партнерство России и Ирана на международном транспортном коридоре «Север – Юг»

Только Россия и Иран являются незаменимыми участниками на МТК «Север – Юг». Россия своим расположением и отношением к соседу способна обеспечить беспрепятственный выход Ирана на европейских торговых партнеров. Без Ирана не может состояться выход России к Индийскому океану для экономических связей со странами Южной Азии и Восточной Африки.

Прямая морская связь по Каспию между Россией и Ираном обеспечивает надежность функционирования данного МТК в случае осложнений прохождения грузов по западному (кавказскому) или восточному (центрально-азиатскому) сухопутным обходам Каспийского моря. Поэтому Иран сосредоточил усилия и финансы на строительстве нескольких морских портов на южном каспийском побережье, а не на железнодорожном участке между Астарой и Рештом. Тем более, что Иран считает достаточным наличие транскаспийского варианта и восточного каспийского обхода. При этом учитываются не всегда добрососедские отношения между Ираном и Азербайджаном.

Исторически Россия и Иран необходимы друг другу не только для ведения торговли, хотя она имеет вековые традиции. Эти государства, несмотря на разницу государственного устройства и другие особенности, обеспечивают безопасность друг друга. Учитывая исторически непреходящую экономическую, политическую и военную агрессивность Запада против России и Ирана, 17 января 2025 г. заключен договор о всеобъемлющем стратегическом партнерстве между Российской Федерацией и Исламской Республикой Иран.

Следует учитывать, что взаимодействие данных стран в рамках грузоперевозок носило различный характер. Иранская сторона — непростой и не всегда надежный партнер. Здесь возникали серьезные проблемы в пропуске грузов. Длительный период задержки строительства железнодорожного участка Решт — Астара — лишь один из примеров.

В настоящий период под воздействием объективных обстоятельств российско-иранское взаимодействие укрепляется. В этой связи с учетом объективной необходимости стратегического партнерства на долгосрочную перспективу начали возникать предложения по строительству Россией трансиранской

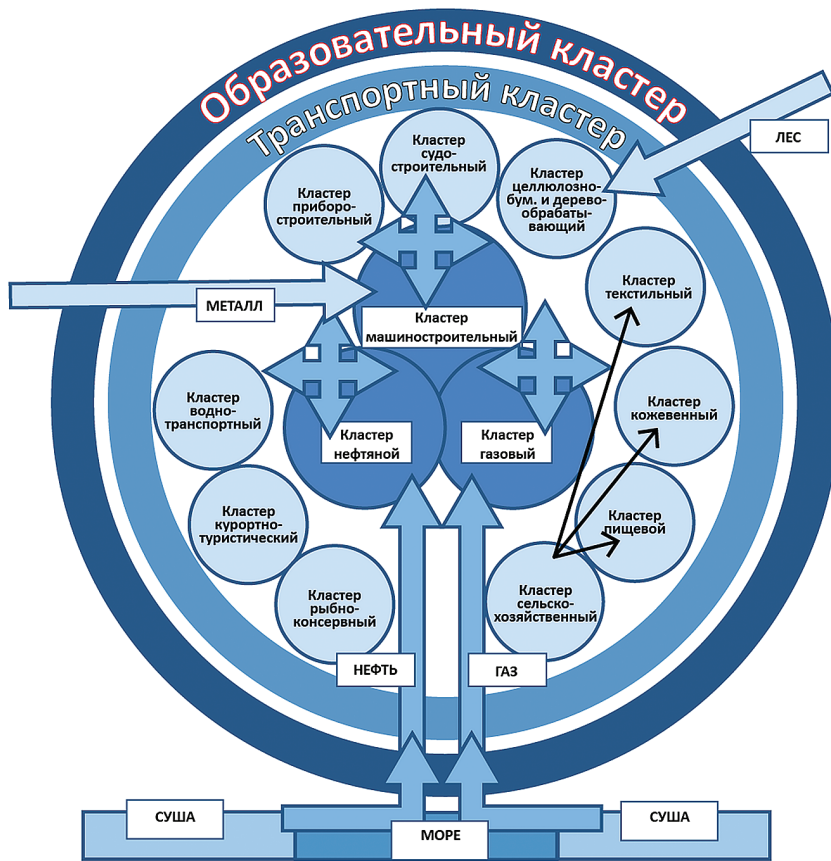


Рис. 3. Кругокаспийская международная, многоотраслевая транспортно-промышленная кластерная платформа

магистралей с ответвлениями, кругокаспийская сеть международных аэропортов);

- образовательный (многоотраслевая средняя и высшая школа на едином языке обучения).

Многообразие общих возможностей региона впечатляет — остается завозить лишь металл из России и Казахстана и древесину из России.

Функционирование данной многоотраслевой платформы (включая промышленное и сельскохозяйственное производство, интегрированное в масштабах региона образовательную систему) должно будет обеспечиваться интегрированной транспортной инфраструктурой.

Каждый кластер имеет полное ресурсное обеспечение и производственные наработки и может базироваться на совокупности трансграничных особых экономических зон, способных активно привлекать как национальный капитал каспийских государств, так и иностранный частный. Трансграничными в данном регионе могут являться особые экономические зоны, граничащие не только по суше, но и по морю. Море в данном случае не является

границей раздела, а пространством экономического единения. Данный регион имеет уникальные природно-климатические и территориальные условия для судостроения, изолированную от внешнего негативного проникновения акваторию.

Для укрепления экономических связей стран каспийского региона в речных портах ЕГС могут быть выделены площадки под организацию консигнационных складов. Начальным примером являются выделения Ирану в долгосрочную аренду частей портовых площадей в астраханском морском порту. Подобные консигнационные площадки могли бы быть организованы и в российских портах на Балтике и Черном море.

Для развития МТК «Север – Юг» на каспийском участке представляется оправданным формирование на Каспии Российской судоходной компании (Российского каспийского пароходства). Возможно также создание Объединенного каспийского пароходства. Одно другого не исключает.

К участию в Кругокаспийском транспортно-промышленном поясе мог бы подключиться и Иран, исходя из его экономических интересов.

железнодорожной магистрали с шириной колеи 1520 мм для выхода на порты Индийского океана.

Предполагается, что компенсировать свои затраты Россия будет через льготные тарифы, согласованные с Ираном. Однако, учитывая высокие затраты на строительство, особенности взаимодействия с Ираном по долгосрочной компенсации, а также возможности внутривнутриполитических проблем в данной стране (Сирия, Ливия и другие тому примеры), не исключено возникновение проблем как с ожидаемой компенсацией за счет тарифов, так и с пропуском российских грузов по магистрали.

В этой связи представляется оправданным проанализировать целесообразность разработки и оснащения российских железнодорожных составов, работающих в международном сообщении, колесными парами с изменяющейся шириной колеи в процессе движения при пересечении границ. Это целесообразно также с учетом того, что переход с колеи 1520 на 1435 мм и обратно необходим не только на границе с Ираном, но также с Китаем и Европой. Это оправдано и при движении составов из Ирана в различных направлениях, например, на запад через Ирак в сторону Сирии, на средиземноморское побережье. Такие же возможности и при движении на восток в Пакистан, Индию и т. д. Строить магистрали российской колеи во всех возможных зарубежных направлениях непосильно и нецелесообразно для России.

Не исключена возможность формирования в южном иранском порту мощного российско-иранского зернового хаба, ориентированного на потребности Большого Юга.

Аналогичные хабы иных товарных групп (целлюлозно-бумажная продукция, фанера, ДСП и ДВП и др.), также ориентированных на потребности стран Большого Юга, можно было бы разместить в наиболее дружественных России странах Персидского залива (например, Йемене). Это повысит возможности экономического развития принимающей страны, усилит стремление к постоянству отношений.

Торговые партнеры дальнего зарубежья

Геоэкономическая и логистическая парадигма России по развитию МТК «Север — Юг» охватывает большое число государств по трем направлениям:

- южное: азиатские страны — Иран, Индию, Пакистан, Шри-Ланку, Мьянму, Малайзию, Сингапур, Индонезию, ОАЭ, Оман, Катар, Саудовскую Аравию, Йемен; страны Восточной Африки как на побережье Индийского океана, так и Красного моря;

- средиземноморское: Турция, страны восточного побережья, африканские страны — Египет, Ливия, Алжир, Марокко; государства европейского побережья Средиземноморья;

- атлантическое: страны Африки от Марокко до Южно-Африканской Республики; страны американского материка — Куба, Никарагуа, Мексика, Венесуэла, Бразилия и др.

При этом на южном направлении расположены три столпа БРИКС: Россия, Индия, Южно-Африканская республика; на атлантическом — Россия, Южно-Африканская Республика, Бразилия.

Россия, как мировой партнер, не навязывает условий, не выставляет требований ни в политической, ни в экономической, ни в каких иных сферах. Наша страна принципиально придерживается равноправия во взаимодействии между всеми государствами вне зависимости от величины их территории, численности населения, иных особенностей. Этих же принципов придерживаются все государства добровольного объединения БРИКС.

Данные, приведенные сайтом «Внешняя торговля России» на основе данных Федеральной таможенной службы России за период 2018–2020 гг. показывают, что во многих странах основной потребностью в поставках из России являются продовольственные товары (в первую очередь зерновые), а также сельскохозяйственное и минеральное сырье. Это показывает, что указанный экспорт из России является жизненно необходимой продукцией для многих стран. Без продовольствия и средств плодородия почвы население данных стран всегда будет испытывать большие трудности.

Это накладывает на Россию роль гаранта выживаемости значительной части населения небогатых стран. В соответствии с такой миссией Россия должна серьезно наращивать сельскохозяйственное производство, поднимать урожайность продукции, повышать ее сбережение и пр., т. е. усиленно развивать агропромышленный сектор.

Для другого большого количества стран жизненно важными статьями

российского экспорта являются нефть и нефтепродукты. Без этого развитие производства и самих стран является затрудненным.

Исключительно важным для выживания населения многих стран Африки и Южной Азии с жарким климатом является их снабжение пресной водой. Это требование неотложно на всю обозримую перспективу. Мировые запасы пресной воды сосредоточены в России, Северной Америке и Бразилии. Отсюда потребуются формировать экспортные поставки пресной воды в остро нуждающиеся страны. И это также является миссией России, задачей ее водного транспорта по всем направлениям МТК «Север — Юг».

Пассажирская составляющая южного направления

При формировании МТК «Север — Юг» ранее не рассматривалась перспектива пассажирских перевозок, включая внутренний российский и международный туризм. Три воднотранспортных направления коридора представляют значительные возможности организации речного, морского, океанского круиза.

Наиболее разнообразной, интересной и пока не раскрытой по возможностям является обширная речная сеть Единой глубоководной системы, объединенная с Каспийским морем. Здесь имеются перспективы для любых видов туризма: познавательного, оздоровительного, спортивного, религиозного, экологического, исторического, делового и др. Именно путешествие по реке представляет повышенный интерес в качестве оздоровительного процесса. Данные путешествия полезны для людей динамичного труда, особенно с наличием стрессовых ситуаций, жителей переполненных городов, насыщенных суетой и выхлопными газами автомобильного транспорта.

Речное путешествие по пространству с мягким умеренным климатом — это оздоровительная находка для жителей жарких стран. Например, жители юга Ирана предпочитают проводить отдых на курортах южного каспийского побережья. МТК «Север — Юг» может им предложить не менее привлекательное оздоровительное пространство на реках Единой глубоководной системы.

Каспий — это уникальная курортная зона с минеральными целебными водами и грязевыми источниками мирового уровня. Зона Каспия — это перспективное пространство туристического бизнеса самого разнообразного профиля.

Военные вопросы

Для реализации равных возможностей в Мировом океане России необходимо умножить военно-морской флот, а также опередить в размещении там подводных беспилотников, в том числе находящихся в «спящем режиме». Для защиты российских судов на Балтике достаточно построить и выпустить рой «москитного флота» скоростных, маневренных малых ракетных кораблей, чтобы Балтийское море превратилось в мышеловку с узкой горловиной Датских проливов и стало не только морем подрыва трубопроводов и разрыва кабелей, но и коллективной могилой для кораблей блока НАТО. Подобное возможно осуществить и для Черного моря. Это будет существенным дополнением к береговым «Бастионам» и другим средствам сдерживания и отражения. Наличие в акваториях «калибров» не только успокоит море, но и заставит остепениться европейскую сушу.

Представляется оправданным наполнить «москитным флотом» и российские базы в дружественных государствах Средиземноморья. Они могли бы защищать судоходство в Аравийском море, в зоне Красного моря и Восточной Африки [21].

Малые ракетные корабли (соответствующей мореходности) не только защитили бы торговые суда от пиратства, но и явились бы серьезным противовесом американскому военному флоту в указанных регионах. Торговому флоту всегда была и будет необходима защита ВМФ в ближней и тем более в дальней морской и океанской зонах. Такое освоение Мирового океана закрепит великодержавность России.

Для массового выпуска относительно дешевых кораблей имеется многочисленная корабле- и судостроительная база по всему ареалу ЕГС. Здесь размещены судостроительные заводы, строящие и суда, и корабли. На них строят суда: буксирные — 9 предприятий, ледоколы — 3, наливные — 5, пассажирские и грузопассажирские — 6, промысловые — 6, сухогрузы — 11, суда технические и вспомогательные — 19, судовое оборудование — 89¹.

Многие из этих заводов являются регионо- и градообразующими предприятиями с трудовыми ресурсами, исто-

рически накопившими необходимые компетенции. Трудовые ресурсы могут быть наращены молодой сменой, включая студентов (в первую очередь воднотранспортных вузов и техникумов), с производственной оплачиваемой практикой и непременным возрождением трехлетней отработки по распределению после окончания учебного заведения. Рекомендации по пополнению трудовыми резервами в транспортной сфере изложены в рекомендациях конференции «Повышение роли транспортного образования и управления в развитии экономики и обеспечении безопасности России», проведенной в Центральном доме ученых в 2021 г. [22].

Представляется оправданным также проанализировать целесообразность размещения на маршрутах отечественных судов в Мировом океане российских газозовов в качестве плавучих бункеро-вочных баз.

Выводы и первоочередные задачи

1. В результате геополитического и геоэкономического обострения, достигшего военного противостояния, Евросоюз и США вышли 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 стран Евросоюза и способствовать структурному преобразованию экспорта России в сторону усиления его высокотехнологичной составляющей.

3. МТК «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 ЕГС (речной сети Волги и Дона), по объективным основаниям меняет статус пассивного транзитного моста между Европой и Азией на самостоятельный стратегический центр зарождения и поглощения мировых грузовых потоков.

5. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 г. с прогнозом до 2035 г. отстает от требований национальной безопасности и обеспечения экономического рывка в условиях нарастания

мирового экономического и военно-политического противостояния.

В таких условиях первоочередными задачами являются:

1. Разработка и реализация последовательно концепции и стратегии формирования Европейской части России в качестве экономического ядра МТК «Север — Юг» — грузообразующего (грузозарождающего) и грузопоглощающего центра мирового уровня.

Данная цель настолько актуальна, а задача ее достижения настолько сложна и многогранна, что потребуются отдельный указ президента Российской Федерации с подключением к научным исследованиям, проектным решениям, мероприятиям по реализации правительства, РАН, руководства регионов, академической и отраслевой науки, научно-образовательных комплексов, представителей промышленности и бизнеса.

Для решения задачи потребуются:

- общегосударственная научно-обоснованная постановка цели и задач, ориентированных на достижение экономического уровня России, соответствующего мировой лидирующей тройки (иного пути обеспечения национальной безопасности нет);

- разработка и реализация национальной маркетинговой стратегии с охватом мирового экономического пространства в масштабе МТК «Север — Юг» с поиском зарубежных товарных ниш, соответствующих перспективным возможностям регионов для определения производственного заказа регионам, отраслям, предприятиям;

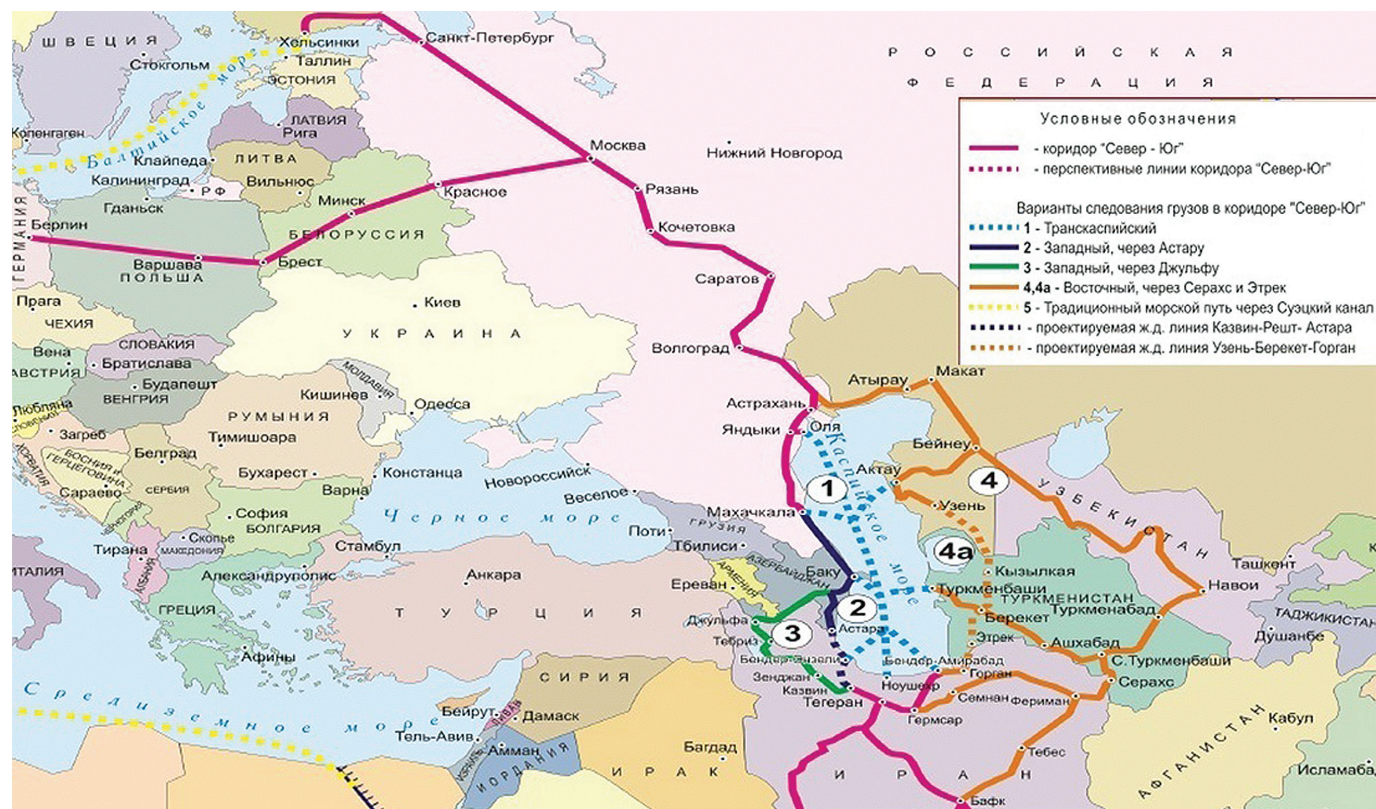
- разработка новой генеральной схемы размещения производительных сил России с акцентом на европейскую часть страны;

- формирование на основе маркетинговой стратегии перспективных производственных заданий регионам и отраслям для реализации новой геоэкономической и логистической парадигмы развития МТК «Север — Юг».

Одновременно следует отметить, что производственная инфраструктура в макрорегионе Европейской части страны в целом имеется. Необходима ее модернизация. Кроме того, на местах есть базовая социальная, жилищная инфраструктура.

2. Разработка и реализация концепции и стратегии формирования Кругокаспийского транспортно-промышленного пояса на МТК

¹ Регистр РАУ-ПРЕСС: товары и услуги — производители СССР. Регистр составлен Российско-Американским университетом в период допуска американских экспертов к отечественной информационной базе. Реестр составлен по всем отраслям промышленности СССР с полной дислокацией предприятий, основной продукцией и телефонами для связи. М.: Информационное агентство РАУ-ПРЕСС, 1991. Т. 1: от А до О. С. 1–525; Т. 2: от П до Я. С. 531–1110.



«Север – Юг» как регионального экономического центра Евразии.

Задача может быть принята только при положительном решении глав государств Каспийского региона и выполнена с подключением к ее решению правительств, национальных академий наук, бизнеса. Необходимость активного развития международной экономической кооперации и политической стабильности остро актуальна.

Сырьевые и трудовые ресурсы в данном макрорегионе полностью имеются. Исторические экономические и социокультурные связи способствуют решению данной задачи.

3. Государственная политика по восстановлению и развитию транспортного потенциала страны в МТК «Север – Юг» должна проводиться целенаправленно, последовательно и интенсивно.

Наибольшие резервы в развитии имеются у водного транспорта. Главные государственные мероприятия по их реализации связаны с дноуглублением основных русел. Для повышения эффективности водного транспорта представляется оправданным:

- Расширение участия речного транспорта в региональной логистике за счет дноуглубительных работ, берегоукрепления, расширения сети причалов на средних и малых реках с их приближением к местным грузоотправителям и грузо-

получателям. Работа широкомасштабная, трудоемкая, требующая новых технологических подходов и экологических ограничений, но необходимая. Мероприятия потребуют совместного участия воднотранспортных служб всех уровней, администраций регионов, воднотранспортных научных и образовательных центров.

- Подготовка портовых зон речных и морских портов России к новым условиям обработки грузов с возможностью выделения отдельных площадок для организации консигнационных складов перспективным зарубежным торговым партнерам. Порты могли бы стать транспортно-логистическими распределительными центрами, обеспечивающими не только приемку и отправку грузов, но и региональную торговлю привезенными товарами (возможный начальный шаг по организации в регионах «торговых домов» ведущих иностранных поставщиков).

Склады длительного хранения в определенной степени компенсируют навигационные ограничения на ЕГС. Консигнационные склады могут обеспечить круглогодичную торговую связь иностранных поставщиков с иностранными потребителями через морские российские портовые базы. То же самое потребует от иностранных партнеров — выделение в портах аналогичных площадок для российского базирования.

Организация баз пополнения запасов, судоремонта, ремонта и бункеровки российским топливом в портах ведущих торговых партнеров России — важный фактор обеспечения надежного судоходства.

- Подготовка воднотранспортных средств доставки, включая широкий спектр судов для эксплуатации на реках различных глубин, морских и океанских зонах. Гарантированное выполнение обеспечивается наличием достаточного числа организаций и предприятий судостроительного комплекса, начиная от мозговых центров Санкт-Петербурга и Нижнего Новгорода до десятков проектных организаций и судостроительных производств, а также научно-образовательных центров по всему ареалу ЕГС.

- Обеспечение безопасности морской доставки, требующей сопровождения, в том числе дистанционного, торговых судов кораблями военно-морского флота в морских и океанских зонах. Черноморский опыт периода СВО, а также угрозы, поступающие от балтийских стран, доказывают необходимость готовности к таким событиям. Создание и использование высокоскоростных судов типа экранопланов с ракетным вооружением, приспособленных также для переброски десанта, для противодействия пиратским нападениям является требованием настоящего времени. Научный задел судостроителей Нижнего Новгорода должен быть задействован для решения

данной задачи. Настоящее и обозримое будущее требует дополнительного ускорения развития ВМФ России.

Трудовые ресурсы для исполнения приведенных пунктов в европейской части России имеются.

4. Необходимо доработать Транспортную стратегию Российской Федерации до 2030 г. с прогнозом до 2035 г. в соответствии с требованиями национальной безопасности в условиях глобального нарастающего экономического и военно-политического вызова со стороны стран НАТО [22]. 

Источники

- Гончаренко С. С., Кузьмичев И. К., Костров В. Н. Новый подход по развитию воднотранспортной составляющей МТК «Север – Юг» // Транспорт. Горизонты развития. 2023. № 3. С. 1–6.
- Васильев С. Н., Гончаренко С. С., Персианов В. А., Фадеев Е. А. Транспортная стратегия России до 2030 г. должна получить океанскую составляющую // Вестник транспорта. 2016. № 9. С. 2–8.
- Васильев С. Н., Персианов В. А., Гончаренко С. С., Фадеев Е. А. Транспортная стратегия России до 2030 г. должна получить океанскую составляющую. Конкурентная борьба на морских и океанских трассах // Вестник транспорта. 2016. № 12. С. 2–10.
- Васильев С. Н., Персианов В. А., Гончаренко С. С., Фадеев Е. А. Транспортная стратегия России до 2030 г. должна получить океанскую составляющую. Эффективность как основа конкурентоспособности судоходных компаний // Вестник транспорта. 2017. № 1. С. 2–7.
- Васильев С. Н., Персианов В. А., Гончаренко С. С., Фадеев Е. А. Транспортная стратегия России до 2030 г. должна получить океанскую составляющую. Топливная составляющая – главная затратная статья судоходных компаний // Вестник транспорта. 2017. № 2. С. 2–9.
- Васильев С. Н., Персианов В. А., Гончаренко С. С., Фадеев Е. А. Транспортная стратегия России до 2030 г. должна получить океанскую составляющую. Общественные предпосылки создания российской морской судоходной контейнерной линии на Южном морском пути // Вестник транспорта. 2017. № 4. С. 2–8.
- Васильев С. Н., Персианов В. А., Гончаренко С. С., Фадеев Е. А. Транспортная стратегия России до 2030 г. должна получить океанскую составляющую. Основой создания российской судоходной контейнерной линии на Южном морском пути может стать только эксклюзивная отечественная грузовая база // Вестник транспорта. 2017. № 5. С. 2–9.
- Васильев С. Н., Персианов В. А., Гончаренко С. С., Фадеев Е. А. Транспортная стратегия России до 2030 г. должна получить океанскую составляющую. Только готовая лесопромышленная и целлюлозно-бумажная продукция должна являться необходимой составляющей грузовой базы российской судоходной контейнерной линии на Южном морском пути // Вестник транспорта. 2017. № 6. С. 12–22.
- Гончаренко С. С. Шесть стратегических направлений актуализации транспортной стратегии России в условиях геополитического и геоэкономического противостояния // Экономический профессиональный журнал. 2022. Т. 2. № 4. С. 13–14.
- Гончаренко С. С. Шесть стратегических направлений актуализации транспортной стратегии России в условиях геополитического и геоэкономического противостояния // Вестник транспорта. 2022. № 10. С. 2–14; № 11. С. 2–10.
- Прогнозирование транспортной системы России: обоснование стратегических направлений с использованием экономико-математического инструментария. Новосибирск: ИЭиОПП, 2003. 48 с.
- Гончаренко С. С. Каспийский порт Оля: настоящее и будущее // Промышленная политика. 2004. № 8. С. 29–33.
- Кругокаспийский транспортно-промышленный пояс (ККТПП) // Транспортно-промышленное освоение Сибири Дальнего Востока и пограничных регионов – системный фактор прорывного развития экономики России, ее интеграции в мировую систему («Горизонт 10–2030»). Ч. 2. М. – Новосибирск: Институт проблем управления им. Трапезникова РАН, Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН, Евразийский транспортный инновационный центр, 2006. С. 96–175.
- Гончаренко С. С., Суслов В. И., Малов В. Ю., Есикова Т. Н. Кругокаспийский транспортно-промышленный пояс (ККТПП) – проект цивилизационного 23 масштаба // Промышленная политика в Российской Федерации. 2007. № 10. С. 22–78.
- Гончаренко С. С. Транспортно-промышленная интеграция прикаспийских стран: проблемы, возможности, перспективы // Деловой ритм Поволжья. 2011. Июль – август. С. 50–54.
- Васильев С. Н., Гончаренко С. С. Транспортный фактор в решении проблемы управления крупномасштабными межгосударственными территориально-производственными комплексами (на примере Каспийского региона) // Материалы 5-й международной конференции «Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD'2011)». М.: Институт проблем управления им. В. А. Трапезникова РАН, 2011. С. 40–55.
- Гончаренко С. С. Экономико-политические предпосылки транспортно-промышленной интеграции каспийских и соседних с ними стран. / Транспортно-промышленный потенциал стран Каспийского региона: состояние, проблемы, перспективы интеграции: монография. Под редакцией: Васильева С. Н., Межевича В. Е., Наумкина В. В., Гончаренко С. С., Персианова В. А. М.: Комитет Совета Федерации РФ по естественным монополиям, ИПУ РАН, ИВ РАН, ЕАТИЦ, ИЭОПП СО РАН, МГАВТ, ВГАВТ, 2012. Т. 1. С. 21–64.
- Гончаренко Е. С. Российские участки международных транспортных коридоров как объект экономического исследования: дис. ... канд. экон. наук. М.: Государственный университет управления, 2016. 188 с.
- Васильев С. Н., Гончаренко С. С., Персианов В. А., Цвиркун А. Д. Задачи стратегического управления в крупномасштабных межрегиональных проектах (на примере прикаспийского транспортно-промышленного комплекса) // Материалы 9-й международной конференции «Управление развитием крупномасштабных систем, MLSD-2016». М.: ИПУ РАН, 2016. С. 16–22.
- Актуализация транспортной стратегии России как необходимое условие обеспечения экономического прорыва и национальной безопасности страны на этапах геополитического противостояния: коллективная монография в 2-х частях / под ред. Васильева С. Н., Суслова В. И., Кузьмичева И. К. и др. Новгород: Волжский гос. ун-т водного транспорта, 2023.
- Гончаренко С. С. Транспортная стратегия России. Открытое письмо президенту Российской Федерации // Вестник транспорта. 2021. № 5. С. 11–15.
- Повышение роли транспортного образования и управления в развитии экономики и обеспечении безопасности России / под общ. ред. Васильева С. Н., Кузьмичева И. К., Гончаренко С. С. и др. М. – Новгород: Центральный дом ученых, Волжский государственный университет водного транспорта, Евразийский транспортный инновационный центр, 2021. 224 с.