

Секция «Актуальные проблемы мировой экономики и международной торговли»

Новый подход к увеличению товарооборота в транспортном коридоре Север-Юг через Каспийское море

Моменн Мани Ардешир

Аспирант

Московский государственный технический университет имени Н.Э. Баумана, Инженерный бизнес и менеджмент, Кафедра промышленной логистики, Москва, Россия
E-mail: ManiMomeni@Gmail.com

Транспортный коридор — это набор договоренностей, нацеленных на изменение скорости и направления движения товарных потоков на определенной территории. По определению ООН, транспортный коридор — это также набор правил, регулирующих аспекты транспортировки и транзита товаров по определенному маршруту, которые подкреплены договором, подписанным странами-участницами. Прозрачность и предсказуемость — ключевые факторы в наполнении МТК практическим содержанием.

Таким образом, посредством межправительственного соглашения страны коридора «Север — Юг» (МТК СЮ), казалось, установили необходимые правила для ускоренного развития проекта. Более того, транспортный коридор «Север — Юг» в значительной степени учитывал приоритеты развития государств на пути следования, поскольку, помимо транзита между Индией и Россией, целью создания МТК СЮ было развитие региональных связей на транскаспийском пространстве.

Возникшие вопросы о транзитной логистике между Ираном и Россией следует увязывать с вопросами межрегионального взаимодействия, созданием локальных точек экономического роста, а также с совершенствованием регулирования и модернизацией инфраструктуры, что отвечает долгосрочным интересам стран МТК СЮ. Важен вопрос развития инвестиционных проектов в Каспийском регионе, нацеленных на модернизацию транспортной региональной инфраструктуры. Это, в свою очередь, поможет избежать возможных рисков и угроз для развития МТК «Север - Юг», а также способствует интеграции прикаспийских государств. Надо отметить, что транспортировка через Каспий из-за природных и инфраструктурных факторов является самой медленной и, соответственно, увеличиваются расходы на логистику, поэтому в перспективе эксплуатация данного коридора в этом регионе может стать менее экономичной. В этом случае товаропоток будет проходить только через Азербайджан и Армению, что увеличивает риск для ИРИ и РФ, так как ситуация находится в прямой зависимости от геополитической обстановки на южном Кавказе.

Плюсы и минусы логистики на Каспийском море

Конкурентоспособность портов в Каспийском бассейне определяется следующими факторами:

- 1) доступ к внутренним водным путям и морским портам Азово-Черноморского и Балтийского бассейнов;
- 2) обеспечение автомобильных и железнодорожных подходов к портам;
- 3) стоимость доставки в портах России сопоставима со стоимостью доставки в портах сопредельных государств на Каспийском море, для судов под государственными флагами иностранных государств предусмотрен национальный режим установления портовых сборов;

- 4) наличие свободных производственных мощностей портов и резерва провозной способности железных дорог. В то же время на фоне активного развития мировой морской торговли потенциал сотрудничества в Каспийском регионе в настоящее время не используется Российской Федерацией в полной мере;
- 5) для наиболее перспективных видов перевозок, к Каспийскому морю не сформирован экономически конкурентоспособный и трудоемкий маршрут перевозки и транзита грузов между Ираном и Россией;
- 6) отсутствие на Каспии судоходных компаний, владеющих и эксплуатирующих паромные суда;
- 7) разные подходы стран Каспийского бассейна к реализации таможенно-тарифной политики.
- 8) необходимость в новых типах судов, способных перевозить товары быстрее и экономичнее. На данный момент большинство судов не только старые, а еще очень затратные, и по количеству их очень мало.

Предложение нового типа морской грузоперевозки на Каспийском море

• Катамаран

Секрет двухкорпусных судов был издавна известен полинезийцам, строившим свои быстрые и мореходные лодки с двумя удлиненными корпусами. Давно уже европейские мореплаватели и судостроители пытались перенять конструкцию полинезийских катамаранов — так называются два расположенных на известном расстоянии один от другого корпуса, связанных воедино платформой (соединительным мостом). Это важно не только для мореходных плавучих кранов или небольших рыболовецких судов, которые должны работать в условиях бурного моря, но и для транспортных судов. Такие виды грузов, как контейнеры, автомашины и промышленное оборудование в сборе требуют относительно большой кубатуры. Если эти грузы размещать только в глубине трюмов, то грузоподъемность корабля будет использоваться недостаточно эффективно. Поэтому оказывается необходимым ставить такие грузы наверху, значительно выше ватерлинии и даже на верхней палубе (разумеется, если это позволяет остойчивость судна). Это решение было бы эффективным для акватории северного Каспия с небольшой глубиной, к тому же решится проблема экономичности и нехватки гигантских кораблей.

• Суда на подводных крыльях (СПК)

Одной из возможностей увеличения скорости является резкое уменьшение сопротивления движению за счет подъема корпуса судна из воды. Это решение технически относительно простое. Это так называемая аэродинамическая сила, действующая на несущие поверхности специального профиля, быстро движущиеся в воздушном потоке. А для этого нужны очень высокие скорости или очень большие поверхности (крылья). Но если среда — вода, которая намного плотнее воздуха, то для подъема корпуса из воды требуются значительно меньшие площади крыла и значительно меньшие скорости, на практике это 15-20 узлов. СПК имеют пока еще очень ограниченные размеры и служат исключительно для пассажирских перевозок в закрытых водоемах, небольших морских проливах и прибрежных районах. Водоизмещение СПК практически не превышает 200 т (10 контейнеров по 20 тонн), скорость достигает 65 км/ч. Надо учитывать, что при скорости выше 100 км/час возникающая кавитация на гребных винтах приводит к их разрушению. Поэтому скорость ограничена для СВП.[2]

Вывод

Таким образом, целесообразно сформировать единую транспортно-логистическую политику в области развития морских портов и новое технологическое и потенциальное решение относительно морских перевозок на Каспии по двум направлениям:[3]

1. Создание конкурентоспособной морской транспортной-логистической инфраструктура (МТЛИ) на основе развития и модернизации ключевых и реализации перспективных специализаций действующих морских портов. Так, основной специализацией портов Астрахань, Оля, Махачкала в РФ и всех 5 морских портов ИРИ являются перевалка зерновых, генеральных и продовольственных насыпных грузов, энергетических и химических материалов, пассажирские перевозки, судно для накатных грузов РО-РО (RoRo ship), развитие круизного туризма (например, от всех прикаспийских соседей на север по Волге до Москвы), перспективным направлением должна стать специализация этих портов Каспия, что потребует высокопрофессионального строительства морского терминала (железнодорожной станции) и пунктов пропуска через государственную границу. Все это будет реализовано путем поглощения инвестиций из Китая как сверх экономической державы в наши дни.

2. Строительство новых портовых сооружений в районе Каспийска (специализация порта - контейнерные перевозки, сухогрузы) и нового порта Дербент (специализация порта - пассажирские перевозки).

3. Развитие торгово-экономического партнерства с прикаспийскими государствами, повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности Каспийского региона может стать стимулом экономического развития субъектов Российской Федерации Волго-Каспийского региона, а также формирования экспортно-импортных грузопотоков.

4. Реорганизация строительства новых кораблей и высокотехнологичных газотурбинный двигатель (ГТД) на базе ТВД НК-12 как наиболее экономичного турбодвигателя, который может стать ключевым для грузовых судов, нуждающихся в скоростных перевозках по Каспийскому морю. (С результатом сокращения периода окупаемости инвестиционно-строительных проектов по Каспийскому морю)

5. Строительство и модернизация судостроительных заводов на Волге в Нижнем Новгороде и в Зеленодольске под Казанью. Оба завода имеют навыки работы с панелями из сплавов цветных металлов, из которых сваривают корпус скоростного судна. При экспликации по Каспию и дальше по Волге, судно можно оперативно ставить в ремонт, не сходя с линии. Надо отметить, что близость завода-изготовителя ускоряет решение всех проблем по экспликации в морском секторе проекта СЕВЕР-ЮГ.

6. Иран нуждается в новые суды на каспийском море, так что РОССИЯ БУДЕТ СТРОИТЬ ТОРГОВЫЙ ФЛОТ ДЛЯ ИРАНА. ВЗАМЕН ПОЛУЧИТ ГАЗОВЫЕ ТУРБИНЫ. Поэтому лучше вариант для предложения иранскому флоту является Катамаран и СПК.

Источники и литература

- 1) Сергей К.Ж. Бассейн Каспийского моря: площадь, протяженность, реки и прибрежные государства., 29 января 2019. – URL: <https://fb-ru.turbopages.org/fb.ru/s/article/461723/basseyn-kaspiyskogo-morya-ploschad-protyajennost-reki-i-pribrejnyie-gosudartva>
- 2) Автомобильно-пассажирский паром на воздушной подушке скегового типа проекта «RSES-500», – URL: <http://almaz-kb.ru/products/grazhdanskogo-naznacheniya/skorostnye-paromy/avtomobilno-passazhirskiy-parom-na-vozdushnoy-podushke-skegovogo-tipa-proekta-rses-500/>
- 3) Волынский И. А., Карлина Е. П. Морская транспортно-логистическая инфраструктура Каспийского региона: проблемы и перспективы развития // Вестник Астрахан-

ского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2019. № 3. С. 64–70. DOI: 10.24143/2073-5537-2019-3-64-70.

Иллюстрации



Рис. : Карта логистики МТК СЮ через Каспий