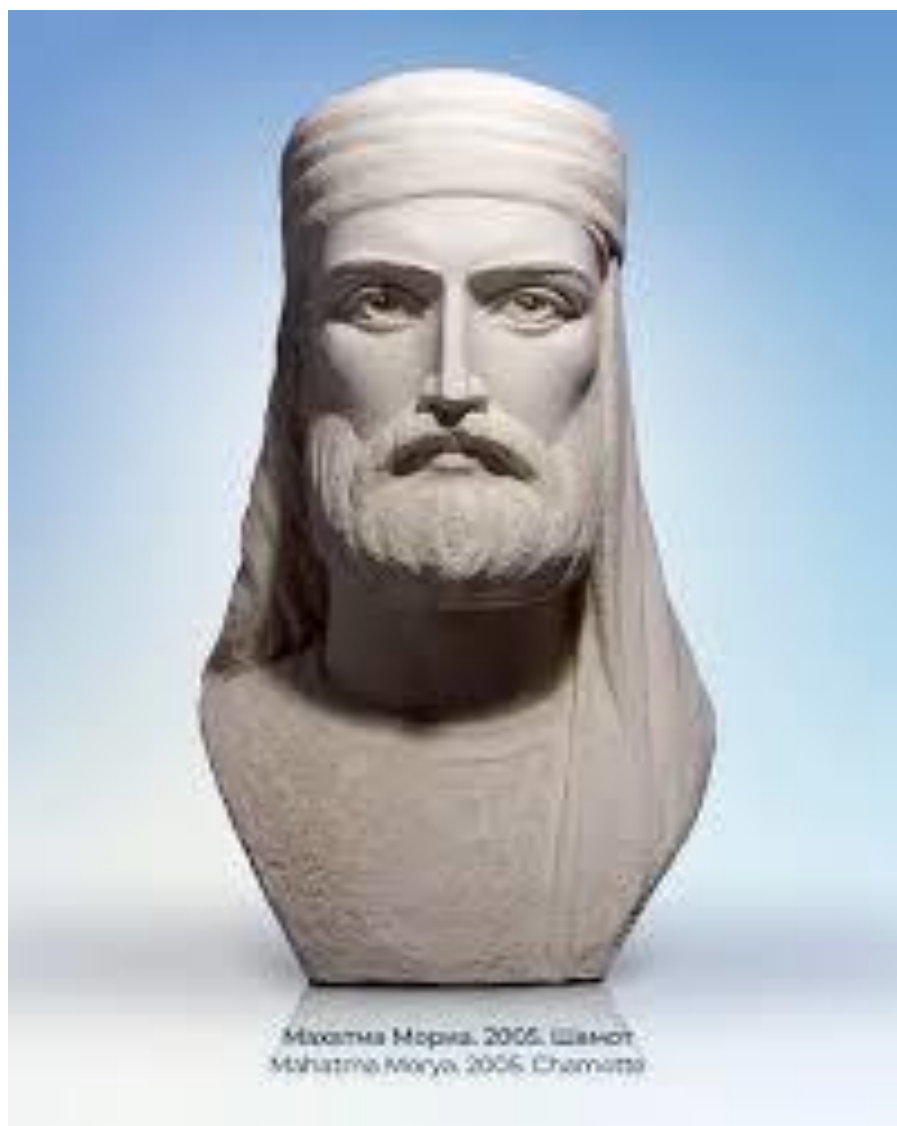


Посвящается Владыке БОЛЕЕ!

Академик АРИТПБ, к.т.н. Кузьмина Вера Павловна.

Книга. **«ВШП. Севморпуть или Южный морской канальный путь»**



2023 гг.



2023 год. Европа и Америка своими санкциями хотели загнать Россию в угол, но, в результате, загоняют в угол самих себя. Дело в том, что, введя санкции, Россию заставили, наконец-то, развиваться, искать альтернативные рынки и альтернативные маршруты.

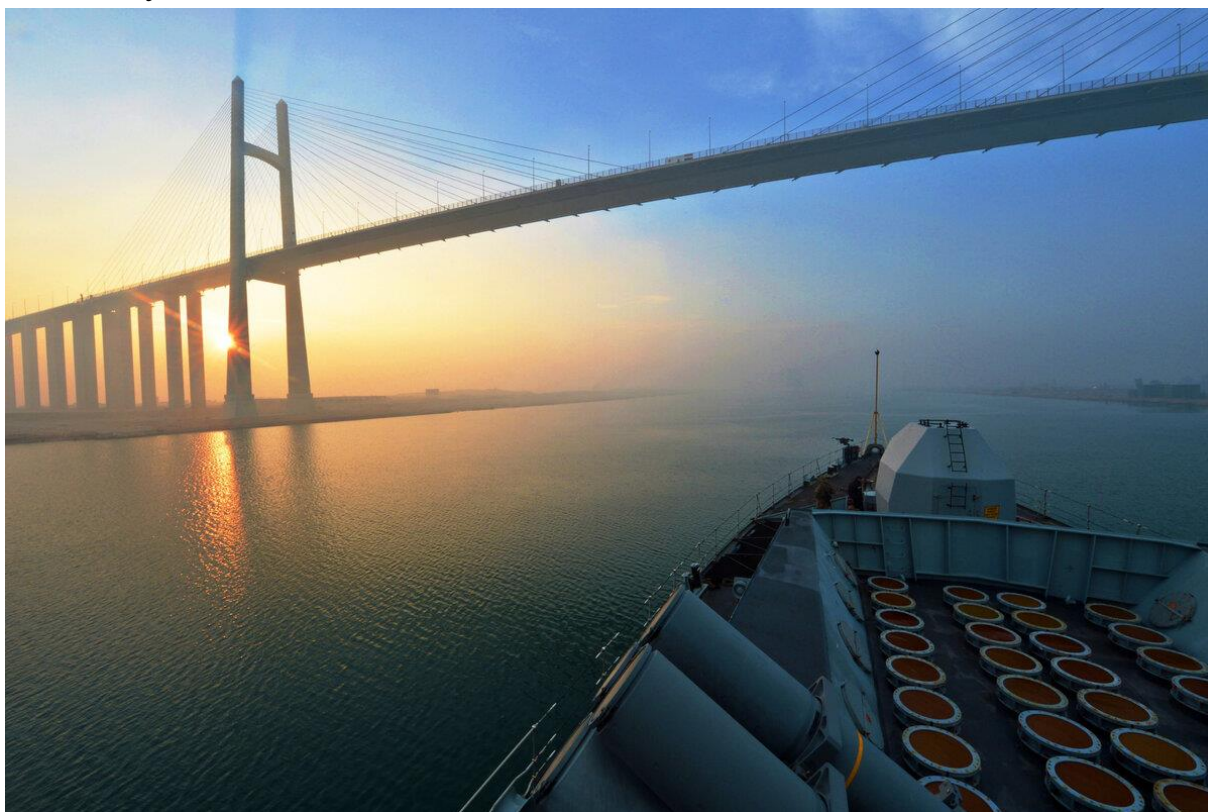
И Россия нашла их! В мощных торговых партнёров в ближайшие годы превратится Индия, а объем торговли с Китаем будет увеличиваться в разы. Современное судоходство сегодня немыслимо без Суэцкого канала, обеспечивающего кратчайший путь из Европы в Азию.

Больше четырех тысяч лет назад могущественные египетские фараоны предприняли первые попытки исправить несправедливость природы: 120 километров суши преграждали короткий путь кораблям из Европы на Восток. Судоходный канал был прорыт от реки Нил к морю.

Согласно археологическим находкам, в 4 веке до нашей эры царь Дарий восстановил канал. Спустя время канал вновь пришел в запустение и уже Птолемей II вновь восстановил судоходство на канале. Согласно древним документам в канале могли разойтись две триремы.

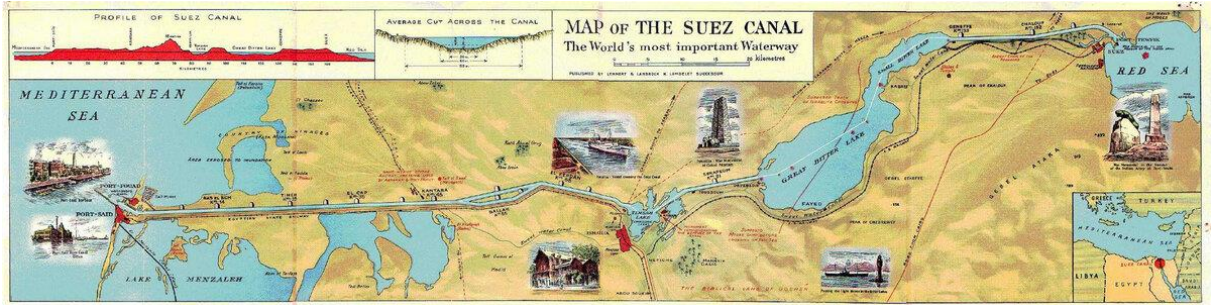
Посвящается Владыке БОЛЕЕ!

Запустение и активное использование канала сменяли друг друга с завидным постоянством. И только в 1798-1799 годах Франция предприняла попытку строительства современного канала. Эта идея нашла поддержку у многих светлых умов той эпохи.



Суэцкий канал. Фото из свободных источников.

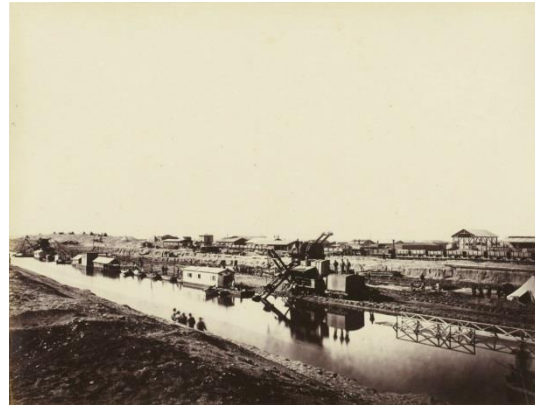
Основные притязания на Египет были у Франции и Англии. Но, Египет не спешил идти навстречу просвещенной Европе, справедливо полагая, что, как только канал будет построен, Европа тут же «закроет его на замок, а ключи положит в свой карман».



Карта Суэцкого канала

Тем не менее, в 1854 году Франция все же получает концессию на строительство канала. Удалось это благодаря тесным связям французского дипломата Фердинанда Лессепса (который впоследствии возглавил строительство) с египетским правителем того времени – Саид-пашой. И французы остались благодарны ему, назвав его именем город при входе в канал – Порт-Саид.

25 апреля 1859 года удар кирки Лессепса обозначило начало великой стройки.



Великая стройка. Фото из свободных источников.

Строительство продолжалось более десяти лет. Работали на стройке в основном египетские бедняки. Почти все работы велись вручную. Условия работы были очень тяжелыми: жара, плохое питание, постоянный недостаток питьевой воды. Много рабочих погибло при строительстве.

17 ноября 1869 года состоялось торжественное открытие Суэцкого канала в присутствии высочайших персон: императрицы Франции, императора Австро-Венгрии, принца Пруссии и других августейших особ.

Но, не все прошло гладко: утром в канале на мель село небольшое судно. Исмаил-паша, который правил Египтом в то время, пообещал посадить на кол всех виновных, если канал не будет немедленно открыт. Судно удалось быстро стащить с мели и увести. На следующий день множество судов, расцвеченных флагами, прошли караваном в Красное море. Так снова был открыт путь на Восток!

Но, на этом злоключения не закончились. Строительство практически опустошило казну Египта и Англия, пользуясь этим, за символическую стоимость купила египетский пакет акций. Еще через несколько лет Египет вообще был отстранен от права на прибыль. Франция в это время была тоже обескровлена очередной войной и фактическим владельцем канала стала Англия.

Потом были долгие годы борьбы различных стран и коалиций за прибыль, которую давал канал.

В 1956 году Суэцкий канал был национализирован. Эта акция дала толчок военной агрессии в отношении Египта.

Бесконечные локальные войны, оккупации и прочие военные действия привели к тому, что в конце 1956 года после сильных бомбардировок канал был приведен в негодное состояние. И только 24 апреля 1957 года его расчистили и восстановили для судоходства.

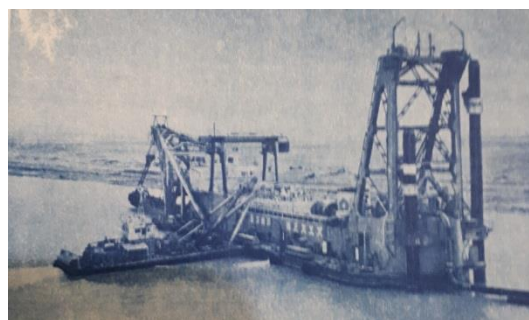
Через десять лет Суэцкий канал вновь стал линией фронта. Движение судов прекратилось, в канале было затоплено множество мелких и средних судов. Очередная война закрыла его на восемь лет.

В 1974 году, после прекращения военных действий, правительство Египта приступило к очередному восстановлению канала. По некоторым данным, было обнаружено и разминировано около 700 тысяч мин и почти 20 тысяч бомб и снарядов. Известно, что отдельными подразделениями советского ВМФ был безвозмездно разминирован Суэцкий залив.

Канал расчистили от затонувших судов, восстановили портовые сооружения, навигационное оборудование.

В 1975 году, 5 июня было торжественное открытие Суэцкого канала. Под залпы салюта первым прошел караван египетских военных кораблей из Порт-

Саида в Суэц, за ним следовал караван торговых судов. В этот же день с юга тоже прошел караван торговых судов.



План расширения и углубления канала в 80-х годах прошлого столетия.

Земснаряд на работах по дноуглублению канала. Фото 80-х годов.

Первые дни работы канал пропускал по одному каравану из 14-16 судов. И, в первый же месяц работы, канала принес в казну Египта 3 млн. фунтов стерлингов.

В 1981 году завершили первую очередь проекта по модернизации канала, которая позволила пропускать более крупные суда.

2005 год дал старт очередной реконструкции Суэцкого канала. Особое внимание уделялось углублению фарватера.

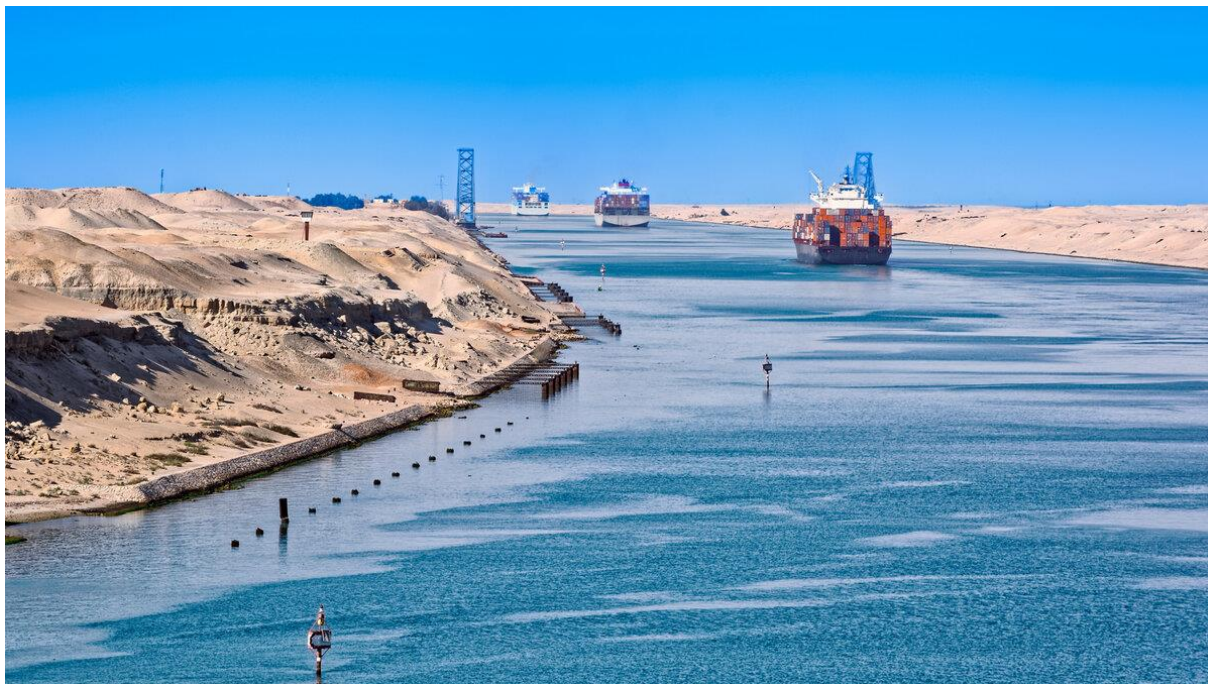
В августе 2014 года началось строительство параллельного канала длиной в 72 километра, для возможности двустороннего движения судов. Пробная эксплуатация второй очереди канала началась 25 июля 2015 года. В строительстве участвовала армия страны. А в финансировании активно участвовало население Египта.

- Сегодня общая протяженность канала составляет 193,3 км (сразу оговорюсь, что данные взяты с официального сайта администрации Суэцкого канала),
- ширина до 240 метров, максимальная глубина – 24 м.
- Максимальная загрузка судов для прохода по каналу – 240 000 тн.

На некоторых участках благодаря вводу нового канала стало возможным двустороннее движение судов.

Основные «клиенты» канала - это суда - контейнеровозы и танкеры с нефтью и сжиженным газом. Пропускная способность по разным данным от 64 до 97 судов в сутки. Трафик очень плотный. И немудрено, ведь Суэцкий канал экономит почти 8 000 км пути из Европы в Азию. Среднее время прохождения по Суэцкому каналу – 11-14 часов. Сборы собирает за проход через канал администрация канала - Suez Canal Authority. Они зависят от

тоннажа судов. Стоимость прохода колеблется от 8 до 12 долларов за тонну, так называемого Suez Gross Tonnage.



Караван судов-контейнеровозов в Суэцком канале. Фото из свободных источников.

В канале обязательная лоцманская проводка. Причем лоцманы за время прохода по каналу несколько раз сменяются. А еще все моряки говорят, что



Лоцманский катер

местные лоцманы все время выпрашивают сигареты.

При входе в порт любой пароход встречает катер или небольшое судно с надписью PILOT на борту.

Как правило, лоцманские суда окрашивают в красный, оранжевый или желтый цвета. Это больше для заметности, обязательных

требований по окраске лоцманских катеров нет. С такого катера и поднимается на борт заходящего в порт судна лоцман.

Пришло это слово из голландского языка. Оно означает человека, который знает путь. В данном случае – морской путь, удобный и безопасный. Лоцман - это высококлассный специалист, который помогает капитану зайти в порт.

<https://dzen.ru/media/kovalev/kak-vstrechaiut-parohody-istoriia-locmanskogo-dela-5dd563fbc429860a2f8e00a1>

Понятно, что есть лоции, карты с фарватерами, указанием глубин, отмелей и прочее. Но, лоцманская проводка обязательна во всех портах. Ибо, кто знает все пути к причалу лучше лоцмана?



Лоцманский катер. Фото взято из свободных источников

С давних пор мореплаватели нуждались в людях, которые могли указать им верный путь, сориентироваться по солнцу или звездам и вычислить кратчайший путь к желанному берегу.

Услугами таких людей пользовались все без исключения мореплаватели, включая знаменитых путешественников, купцов и

пиратов. Именно лоцманы стали показывать на картах безопасные пути, фарватеры.

Капитаны судов во всем полагались на лоцманов, ведь часто именно от лоцмана зависела жизнь корабля и судьба экипажа.

Кстати, в средние века за незнание безопасных морских путей лоцманов очень серьезно наказывали. Вплоть до смертной казни.

Россия не отставала от Европы в деле безопасной проводки судов. В древнем Новгороде были известны случаи, когда местные лоцманы водили за плату суда из Невы в Балтийское море, тогда оно называлось Варяжским. Это было время расцвета торговли с Ганзейским союзом.

На Белом море «корабельные вожи» встречали иностранные суда, которые приходили в Архангельск. Тогда, он назывался Холмогоры. Помните Михаила Ломоносова? Он родом из Холмогор.

Со временем, на картах появлялось все больше безопасных морских путей, обозначений опасных отмелей и рифов. Но, столь нужная профессия лоцмана не закончилась на этом. При заходе судна в порт требовались лоцманы.

Уже в середине семнадцатого века многие порты стали вводить обязательную лоцманскую проводку.

Есть версия, что Петр Первый сам неоднократно встречал торговые корабли и заводил их в порт. Он и учредил так называемые лоцманские команды. Это было в начале восемнадцатого века.

Стараниями Петра Великого появился указ об обязательном наличии достаточного количества лоцманов в Петербурге. Ведь, устье Невы имеет очень сложный фарватер и для выхода в Финский залив постоянно

требовались опытные морские провожатые. После этого слово «лоцман» прочно вошло в обиход.

И в наше время, в любую погоду лоцманы встречают суда в портах, провожая их к причалам, обеспечивая тем самым безопасное плавание в портовых водах. Сейчас на канале есть поворотный железнодорожный мост и вантовый автомобильный мост высотой 70 метров, а также автомобильный тоннель под каналом.

Интересные факты, о Суэцком канале:

- изначально знаменитую статую Свободы у входа в Нью-Йоркский порт (США) планировали привезти и установить в Порт-Саиде у входа в канал, но египетское правительство сочло слишком дорогим этот проект.



Военный корабль проходит под вантовым мостом. Фото из свободных источников.

- в 1868 году, перед торжественным открытием канала, египтяне предложили Джузеппе Верди написать оперу на национальный египетский сюжет. Но, знаменитый композитор не согласился. Впоследствии, Верди переменял свое решение и премьера оперы «Аида» состоялась 24 декабря 1871 года в Каире.

- 6 августа 2015 года прошла торжественная церемония открытия новой ветки Суэцкого канала. На открытии вновь была представлена знаменитая опера «Аида».



Жёлтыми точками отмечены военно-морские базы, которые контролируют американцы и англичане, а красным и синим - отмечены Южный и Северный морские пути.

Очевидно, что даже если треть грузов, которые идут сейчас через Суэцкий канал, пойдут по Северному морскому пути, Россия хорошо заработает, а Европа потеряет. К тому же этот маршрут позволяет России в разы увеличить объёмы продаваемого в Азию СПГ, нефти и угля, так как основная добыча полезных ископаемых перемещается в Арктику и на северные берега России. Наземные коридоры (автомобильные и железные дороги) уже не справляются с потоком грузов и работают на пределе. Строить новые дороги и расширять старые, конечно, надо, но это дорого и долго, а увеличивать грузопоток надо прямо сейчас, и как раз в этом поможет СМП. Плюс так

улучшается транспортная доступность между регионами самой России (например, Санкт-Петербургом, Мурманском и Владивостоком).

Но, если с Китаем Россия торговала и так, имея общую границу, то с Индией торговать было крайне сложно — общих границ ни по суше, ни по морю нет. Лучше слов говорят цифры — в 2021 году Россия была на 25-ой строчке в списке экономических партнёров Индии. А возглавляли рейтинг Соединенные Штаты Америки.

Теперь же Россия, Иран и Индия договорились и проложили новый транспортный коридор «Север - Юг», который идёт через Оманский залив, далее по суше через Иран, потом через Каспийское море в Астрахань, а дальше хоть по России, хоть в Европу.

ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР — ЮГ»



А теперь ещё раз смотрим на карту и видим, что помимо Индии этим транспортным коридором может пользоваться не только Индия, но все

страны Персидского залива, которые, судя по последним действиям, отворачиваются от Америки и рассматривают Россию, Иран и Китай, как союзников. Да и для других стран возможность иметь альтернативный путь на рынки России, стран СНГ и Восточной Европы, очевидно, является плюсом. Особенно беря во внимание недавнее перекрытие Суэцкого канала сухогрузом, которое застопорило всё движение почти на неделю.

МТК "Север-Юг" может выступать не только альтернативой маршруту через Суэцкий канал, но также альтернативой СМП в некоторых случаях.

<https://dzen.ru/a/Xpd2rtaAsiw-K3em>



Для всех это хорошо, но только не для англичан и американцев, потому что и тут они не смогут контролировать этот водный путь, всё по той же причине разворота Саудовской Аравии, Катар, Бахрейна, ОАЭ и других стран Персидского залива с Запада на Восток. И если до настоящего момента американцы имели мощную военную базу в Катаре, пользуясь тем, что Катару нужна была защита от Саудовской Аравии, то теперь, судя по нормализации отношений, от американцев и американского оружия будут избавляться.

Заявление принца Саудовской Аравии о том, что в ближайшие 30 лет арабы выстроят на Ближнем Востоке "Новую Европу", нас ждут глобальные изменения. Хочется заметить, что принц сказал именно "новую", а не

"вторую", именно понимая, что старой Европе уже конец. Элиты арабского мира рукоплескали принцу Саудовской Аравии, намерения у них действительно серьезные и согласованные (можно судить, хотя бы по решению ограничить добычу нефти до конца года вслед за Россией).

<https://dzen.ru/a/ZCvBy0VpmFdhxeFq>

Итак, летом 1949 года закончилась первая официальная и полномасштабная война израильских евреев с палестинскими арабами, первые одержали победу, пусть и не без труда, и почти сразу начался массовый приток сионистов в новое государство из-за того, что по всему свету их начали угнетать арабы и те, кто им симпатизировал. Справедливо ли?

https://dzen.ru/a/ZSj4hYFvlwATxAQx?referrer_clid=228&

Некоторые исследователи полагают, что во время той войны обе стороны проявили особую жестокость и совершили много ужасных преступлений, связанных, например, с казнями и пытками мирных жителей. Но, тема эта обычно замалчивается что теми, что другими. Тем более молчит международное сообщество. Но, как бы там ни было, конфликт стал открытым – к нему примешались не только территориальные споры, но и взаимная ненависть, порожденная недавним обострением противостояния.

https://dzen.ru/a/ZSj4hYFvlwATxAQx?referrer_clid=228&



Новые войны



Подбитый египетский танк на Синае



Суэцкий кризис: мировые державы прикладывают руку



Израильские десантники у Стены Плача, 1967 год

После войны, несмотря на временное относительно затишье и переход противостояния в форму дипломатических упреков, погромов и периодических терактов, совершаемых преимущественно арабами, в воздухе повисло ожидание. Складывалось впечатление, что достаточно хотя бы небольшого международного кризиса, связанного с Палестиной и близлежащими странами, как бойня полыхнет с новой силой.

Нечто подобное произошло осенью 1956 года. Египет, пользуясь укреплением отношений с СССР и Восточным блоком, как таковым, взял, и национализировал Суэцкий канал, существенно осложнив жизнь, как в экономическом, так и в военном плане:

- почти всей Европе;
- Соединенным Штатам;
- отчасти Израилю (ослабление влияния в регионе).

Египет – страна арабская, в рассматриваемом нами конфликте, он неизменно занимал позиции врагов евреев. И, несмотря на то, что сам по себе канал Израилю был не нужен, появился повод опосредованно обрушить на противника мощь некоторых европейских стран, в первую очередь, Британии и Франции, всеми силами пытавшихся вернуть контроль над регионом и важнейшим логистическим объектом.

Сионисты завершили переговоры со своими новыми союзниками, об организации давления на Египет и его «друзей», но в дело вмешались Соединенные штаты и Советский Союз. Сверхдержavam это противостояние молодого толком никем еще не признанного государства в конфликтах

такого масштаба было не нужно, так как это попросту могло привести к развитию противостояния уже совершенно иного уровня.

Так что Израиль позиции свои сдал, и из дальнейшей борьбы за Суэцкий канал вышел. Правда, арабы, опять же под давлением сверхдержав, позволили израильским судам беспрепятственно проходить через канал – какая-никакая, а победа.

Интересы Палестины, особо, никто не учитывал, даже некоторые арабские страны. Дело в том, что это государство, в отличие от Израиля, по сей день признанным субъектом международного права не является, и позиции его в борьбе с израильтянами, прямо скажем, не на высоте.

Если до создания Израиля и Палестинского государства конфликт между евреями и арабами еще можно было решить путем дипломатическим, посредством вмешательства международного сообщества, то теперь, после первой полномасштабной войны и Суэцкого кризиса, ситуация накалилась до предела.

Арабское сообщество во главе с Египтом поставило перед собой конкретную цель – выбить сионистов с земель, которые, по их мнению, принадлежат арабским мусульманам, а их самих... не то чтобы уничтожить, но, скажем так, сильно сократить численность, ограничить в правах и выгнать из Палестины куда подальше. Уничтожить Израиль, если говорить прямо и грубо.

Важно понимать, что к концу 50-х стало ясно – СССР со своими союзниками стали поддерживать арабов, в первую очередь, египтян, Израиль же переметнулся к НАТО, и это определило расстановку сил в регионе буквально до наших дней.

В последующие, десять с небольшим лет последовало еще три войны, в каждой из которых победа осталась за Израилем.

- Шестидневная война 1967 года. Арабы решили выбить евреев из Палестины, в результате потеряли важные территории, такие, как Сектор Газа, часть Синайского полуострова и Голанские высоты (Сирийские, но, тем не менее, арабские).
- Египетско-Израильская война (1967-1970). Арабы решили вернуть потери, но не смогли. В итоге столкновение закончилось потерей порядка 14 тысяч человек с обеих сторон и закономерным перемирием, без каких бы то ни было территориальных изменений.

- Октябрьская война 1973 года, она же «Война Судного дня». В очередной раз Египет решил вернуть потери Шестидневной войны, совместно с Сирией атаковал Израиль в священный для евреев день (отсюда и название войны), и снова получил по шапке. Интересно, что это столкновение закончилось по решению международного сообщества – посредством резолюции ООН №338.

Таким образом, арабы не смогли вытеснить евреев из Палестины, потеряли свои территории, не получили должной поддержки от союзников, в первую очередь СССР, заинтересованного в наступлении мира (считается, что именно Советский Союз продавливал резолюцию №338 силами самого Косыгина). В итоге противостояние «сползло» до... терроризма.



Во время Октябрьской войны 1973 года



Члены олимпийской сборной Израиля 1972 года перед приездом в Мюнхен

Нет оправдания террористам, независимо от их национальности, вероисповедания и целей. Тем более его нет тем преступникам, которые совершили свое злодеяние в дни Олимпийских игр. Речь идет о трагедии на Мюнхенской Олимпиаде 1972 года. Члены палестинской террористической организации «Черный Сентябрь» захватили заложников, из числа израильских спортсменов и тренеров в Олимпийской деревне.

Вообще, бандиты эти, вроде как, не ставили целью никого убить – они просто взяли пленников, и с их помощью пытались шантажировать власти Израиля, но... погибло 11 членов сборной из еврейского государства, а из 8 террористов в живых осталось всего трое.

Палестина – не признанное государство, тем более арабы поначалу попытались откреститься от участия в этом теракте, но МОССАД, самая сильная служба разведки и контрразведки в мире, начала операцию «Гнев Божий», длившуюся 20 с лишним лет. В ходе этой операции были

уничтожены некоторые представители разведывательных служб Палестинского государства, а также люди, напрямую причастные к совершению страшного теракта.

Теперь вопрос – после четырех войн и нескольких терактов возможно ли мирное урегулирование конфликта? Да, и в целом ситуация более или менее начала налаживаться уже в конце 70-х. В 2023 году пожар на Ближнем Востоке разгорелся с новой силой, и этот факт оказывает влияние на судоходство по Суэцкому каналу.

Возможная блокировка Суэцкого канала покажет, насколько важно сохранять открытость водных путей мировой торговли и контролировать их. Важность разнообразия источников и путей транспортировки товаров очевидна. Для снижения рисков возможных блокад и коллапса логистики, рекомендуется развивать альтернативные транспортные маршруты, такие как железные и автомобильные дороги, налаживать морские маршруты через другие каналы, и пресекать глобальные сети логистических маршрутов и транспортных систем. <https://dzen.ru/a/ZSj4hYFvlwATxAQx?referrerclid=228&>

У России возникло два новых Суэцких канала, вместо одного старого.



У нас в России очень любят показывать масштаб через сравнения. Новые транспортные коридоры сразу стали сравнивать с маршрутом через Суэцкий канал. Был один базовый торговый путь в Азию: через Средиземное море, этот самый Суэцкий канал, Красное море и так далее. Для России маршрут не такой уж и удобный. Что Индия, что Китай, даже Иран – всё далеко. Но, у нас же теперь принят курс на Восток. С полной сменой основных торговых партнеров. Глава правительства ЕС Урсула фон дер Ляйен, как раз только что, отчиталась, что товарооборот ЕС с Россией сократился радикально: - экспорт в России из ЕС уменьшился на 55%; импорт из России в ЕС сократился на 60%. И что теперь, будет загибаться Россия без Европы? Нет, это не вариант. Значит, россияне двинулись на Восток. Именно это и произошло. Но, переориентация на Восток – это не только товары, это еще и новые транспортные артерии. Хотя бы потому, что России есть что предложить. Отсюда новые действия по развитию Севморпути. Там в прошлом году получился совсем уж рекордный товаропоток. В 2022 году в 5 раз больше, чем в 2021. Если в весе, то не так уж и много, 34 млн. тонн грузов. Но, в 2026 году хотят перевозить уже до 100 млн. т, еще в 3 раза больше. А в 2030 году – до 200 млн. т.



Чем хорош Северный морской путь?

Во-первых, по морю объемы перевозок на один транспорт, обычно на несколько порядков больше. Для понимания, большой морской контейнеровоз, например, имеет вместимость от 4 до 8-9 тыс. контейнеров. Стандартный поезд из 57 условных вагонов может перевезти 80 таких же 20-ти футовых контейнеров. Вот и сравните масштаб. Во-вторых, маршрут в Китай Севморпутем на 40% короче, чем доставка через Суэцкий канал.

И потепление продолжается. Кроме СМП, сейчас активно занялись транспортным коридором Север-Юг. Всё развивается быстрыми темпами.

<https://vg-saveliev.livejournal.com/2668868.html>

УЧАСТОК РЕШТ—АСТАРА НА МАРШРУТЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА СЕВЕР—ЮГ

ИСТОЧНИКИ: РЖД, ЕАБР.



И это не только удобная фактически прямая дорога в Иран через Азербайджан. Это еще и возможность сократить путь в Индию. От Ирана до Индии сравнительно, недалеко. Путь, к сожалению, не чисто морской, но короткий. Прелесть в чем? Прелесть в том, что оба новых коридора контролируются, или Россией, или дружественными государствами. Причем очень дружественными, фактически союзными. Россия выстраивает собственную транспортную инфраструктуру. А чем торговать мы найдем.

<https://vg-saveliev.livejournal.com/2668868.html>

Уже по итогам визита Владимира Путина в Тегеран стало известно о новых подвижках в расширении возможностей эксплуатации коридора «Север – Юг» для всех стран Каспия. <https://www.gosrf.ru/bolshaya-pyatyorka-kaspiya-kak-rossiya-i-iran-delayut-transportnyj-put-sever-yug-realnostyu-nezavisimogo-ot-zapada-mira/>

Глава государства сообщил о переговорах по строительству 146 км железной дороги на иранской территории. Необходимо соединить город Решт с приграничной *Азербайджану* Астарой, что позволит вывозить грузы из Петербурга прямо в Персидский залив. Как заверил российский лидер, со своей стороны, мы готовы построить эти железнодорожные пути. Нужно только договориться, об условиях строительства с другими странами-интересантами. Президент РФ, Владимир Путин, добавил, что с *Азербайджаном* этот вопрос уже прояснили в ходе недавней встречи с президентом Ильхамом Алиевым в рамках Каспийского саммита. Иранские партнеры в общих чертах также подтвердили свою заинтересованность. Отметим, что этот недостроенный участок – это та часть иранского транзита, которая по плану должна была открыться еще в 2018 году. Но, из-за недостатков финансирования и медлительности иранской бюрократии, сроки были сорваны.

Сегодня, когда сам Президент РФ, Владимир Путин, активно взялся за решение вопроса по расширению и улучшению логистических возможностей международного транспортного коридора «Север – Юг», дело заспорилося. Понятно, что после двух десятков лет вялотекущих переговоров торговое сотрудничество между странами Каспия вступило в эпоху своего расцвета. После введения в отношении *России* санкций и разрыва логистических цепочек с Западом, путь к нашим самым надежным торговым партнерам в Азии и на Востоке лежит через *Иран*. И это обстоятельство сближает интересы нашей страны с потребностями исламского государства, претендующего на лидерство на Ближнем Востоке. За последние полгода

товарооборот *России с Ираном* вырос на 40%. В начале июля была достигнута договоренность между странами о транзите по коридору «Север-Юг» на 10 млн. тонн. Об этом договорились на 13-м заседании Совместного транспортного комитета *Ирана и России*. Также решено было создать логистические хабы с инвестициями российской стороны для увеличения пропускной способности транзитных грузов в портах Шахид Раджаи и Чабахар.

Маршрут уже протестирован – в начале июля из *России* в *Иран* пришел первый состав с товарами, который из порта в Персидском заливе отправился в *Индию*. Той же дорогой в обратном направлении на север пойдет импорт.



Долгие годы транспортный коридор «Север – Юг» существовал только в документах. Но, в середине 2022 года перспективный проект наконец-то вступил на этап реализации. 12 июля судоходные линии Исламской Республики Иран (IRISL) выделили 300 контейнеров для перевозки грузов в *Россию*, тем самым введя путь в эксплуатацию. Так, судоходный флот *Ирана* успешно завершил прохождение по пробному маршруту и начал регулярный транзит товаров из *Индии* в *Россию* и обратно, сообщили Barkhat News. Наконец-то, страны Каспия, как никогда стали ближе к тому, чтобы претворить в жизнь более совершенную альтернативу Суэцкому каналу. Дело в том, что каспийский маршрут более чем в 2 раза сокращает время

доставки товаров из *Индии* в *Россию*. Если сейчас по традиционному маршруту через Суэцкий канал грузы из Мумбаи в Санкт-Петербург следуют 30-45 дней, то по коридору «Север – Юг» их доставка сокращается до 15-24 дней.

МТК «Север – Юг» предназначен для внешней торговли РФ со странами Ближнего Востока и Южной Азии, при этом, наиболее возрастающее значение приобретают такие страны-партнеры, как *Индия, ОАЭ, Иран, Азербайджан* и другие. Речь идет более чем о 22 млн. тонн экспортно-импортных грузов к 2025 году. Объясняет обстановку руководитель направления «Экономика инфраструктурных отраслей» ЦСР Бегляр Новрузов. Это без учета планируемой переориентации из российских портов Азово-Черноморского бассейна, где грузооборот пострадал из-за ухода крупнейших морских перевозчиков.

«В настоящее время происходит перестройка традиционных транспортно-логистических маршрутов, так как требуется перераспределение примерно 30–40% внешней торговли РФ. И одним из новых направлений может послужить международный транспортный коридор «Север-Юг». Он позволит создать новый альтернативный экспортно-импортный маршрут со старыми и новыми торговыми партнерами, увеличит внешнюю торговлю РФ в целом и усилит транспортный и экономический потенциал Астраханской области и Республики Дагестан». Об этом «Регионам России» руководитель направления «Экономика инфраструктурных отраслей» ЦСР Бегляр Новрузов.

Наложённые на Россию санкции – такие, с которыми ещё не сталкивалась, ни одна страна мира, бросили нас в объятия Ирана, который живет под санкции США больше 40 лет, и больше 10 лет находится под экономическими ограничениями от Евросоюза.

Сейчас наша взаимная торговля развивается стремительно – расширение нашего сотрудничества во многих сферах способно увеличить российско-иранский товарооборот на 60% к концу 2022 года, сообщил президент Палаты кооперативов Ирана Бахман Абдоллахи. С марта мы уже договорились о бартерных поставках иранских турбин, запчастей и авиаоборудования, совместном строительстве газопроводов и разработке месторождений.

Обсудим возможности регионов. Коридор «Север – Юг» – масштабный проект, протяженностью в 7200 км.

Он объединяет транспортные системы нескольких государств, каждое из которых, видит свои перспективы в полномасштабном запуске этого логистического маршрута. К примеру, **Индия** уже вложила в этот проект около \$2,1 млрд, часть из которых пошла на строительство транспортной инфраструктуры в **Иране**.

В развитии нуждается и российская инфраструктура. Отметим, что МТК



«Север – Юг» – это мультимодальный проект, так как он включает в себя не только морской путь, но и железнодорожные линии, автомобильные магистрали, речное сообщение.

Как отмечает руководитель направления «Экономика инфраструктурных отраслей» ЦСР **Бегляр Новрузов**, по характеру планируемых мероприятий, можно сделать вывод о наращивании мощностей автомобильных пунктов пропуска и части портовых мощностей.

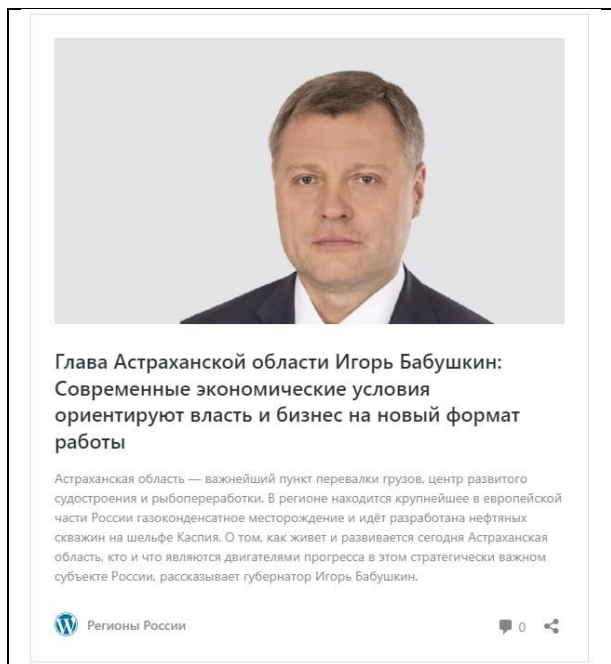
Центр стратегических (ЦСР) – некоммерческая организация, играющая ведущую роль в разработке и реализации стратегии долгосрочного развития экономики Российской Федерации. ЦСР был основан в декабре 1999 года. К маю 2000 года ЦСР завершил работу над Стратегией социально-экономического развития РФ на период до 2010 года (Стратегия 2010), которая впоследствии была принята высшим руководством страны. Руководитель направления «Экономика инфраструктурных отраслей» ЦСР, Бегляр Новрузов, рассказал.

В порту Оля (Астраханская область) планируется строительство морского терминала портово-логистического комплекса «Каспий» для перевалки контейнерных, пищевых и генеральных грузов. Ориентировочная мощность 3 млн. тонн в год с возможностью дальнейшего развития.

Однако, уже существующая портовая инфраструктура региона используется только на 18%. Это сообщил в своем недавнем интервью «Регионам России» губернатор Астраханской области **Игорь Бабушкин**. При этом её мощности позволяют отгружать свыше 16 млн. тонн грузов ежегодно.

«Мощности портов Оля и Астрахань достаточны, однако, многие терминалы находятся в не совсем пригодном к эксплуатации состоянии. Возможно,

имеет смысл в реконструкции данных терминалов учесть это», – считает эксперт ЦСР **Бегляр Новрузов**.



Также планируется реконструкция Волго-Каспийского морского судоходного канала, в ходе которой должны увеличить гарантированную проходную глубину до 4,5 метров. В разговоре с «Регионами России» губернатор **Игорь Бабушкин** сказал, что по данному вопросу имеется поддержка президента, соответствующие мероприятия планируются Росморпортом, однако, в текущих реалиях глава региона предупреждает, что требуется срочное и безотлагательное проведение **дноуглубительных работ**.

Руководитель направления «Экономика инфраструктурных отраслей» ЦСР **Бегляр Новрузов** поясняет, что углубление дна на Волго-Каспийском канале позволит судам, так называемого «каспийского типа» с осадкой до 3,6 м на реке и до 4,5-4,6 м на море, заходить в порты Оля и Астрахань. На дноуглубление регион в конце марта получил более 2 млрд. рублей из федерального бюджета. Средства были выделены в рамках федерального проекта «Оздоровление Волги», этим подразумевается очистка более 55 км водных объектов.

«В этой связи роль Астраханская области, как региона отправки и приемки грузов, возрастет, так как прогнозируется рост мультимодальных перевозок. Доставка и вывоз грузов в морские порты Астрахань и Оля будут производиться не только железнодорожным, но и речным транспортом (посредством использования Единой Глубоководной Системы РФ), что укрепит и разовьет транспортные связи Астраханской области с другими регионами РФ».

Что касается Дагестана, то республика уже является важной составляющей МТК в части транзита грузов (в первую очередь, нефтяных продуктов - морем) и их перевозки в обе стороны по железной дороге, отмечает эксперт ЦСР.

Как накануне пояснил «Регионам России», Председатель Правительства РД **Абдулмуслим Абдулмуслимов**, сегодня Махачкалинский морской торговый порт (ММТП) единственный российский порт на Каспии, который, несмотря на жесткие антироссийские санкции, наращивает объёмы экспорта. Предприятие расширяет, как номенклатуру грузов, так и географию сотрудничества. В текущем году порт впервые начнёт перевалку муки. Она транзитом через **Иран** пойдет в арабские страны. В пробной судовой партии будет около 2,2 тысяч тонн. А после налаживания технологического процесса из Махачкалы уйдут ещё несколько судовых партий – каждая по 3-5 тысяч тонн муки.

Для иранцев порт Махачкалы – надежный торговый партнёр, через который уже на протяжении многих лет идёт экспорт зерновых культур и импорт строительных материалов: порт Дагестана предоставляет услуги по перевалке, хранению и транспортно-экспедиторскому обслуживанию практически всех видов грузов. Сейчас в целях увеличения грузопотока из **Ирана**, также подготовлена площадка под рефрижераторные контейнеры с возможностью одновременного подключения к электричеству более 200 единиц 40-футовых контейнеров, что увеличит грузооборот через порт скоропортящихся грузов из Ирана до 192 тыс. тонн в год.



Подпись: Встреча Владимира Путина с главой Республики Дагестан Сергеем Меликовым 6 апреля 2022 года. Фото: пресс-служба Кремля

Кроме того, железнодорожные пути республики обеспечивают транзитные перевозки – как в регионы России, так и в **Азербайджан**. Основные виды грузов, перевозимых по территории региона, это нефтепродукты, угольная продукция, лес, строительные материалы, промышленное сырье, овощи и фрукты, сообщило министерство транспорта и дорожного хозяйства РД.



В систему международных транспортных коридоров входят железнодорожные участки по направлениям Москва–Ростов-на-Дону (Астрахань) – Махачкала – Дербент, и далее в *Азербайджан, Иран, страны Персидского Залива и Индию*.

В краткосрочной перспективе ОАО (РЖД) планирует строительство новой станции Самур-II, вблизи от российско-азербайджанской границы с расположением в ней железнодорожного пункта пропуска, который будет оснащен современным оборудованием, отвечающим всем международным стандартам. Реализация проекта позволит обеспечить гарантированный пропуск грузовых перевозок по железной дороге, через сухопутный погранпереход Самур-Ялама в годовом объёме до 7 млн. тонн к 2025 году.

Развитию транспортного потенциала Дагестана (РД) в условиях переориентации логистики на МТК «Север – Юг» способствует развитая в регионе сеть автомобильных дорог федерального и регионального значения.

Международный транспортный коридор **(МТК) «Север-Юг»** – мультимодальный маршрут транспортировки пассажиров и грузов, общей

протяженностью от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Бомбей) 7200 км. Транспортный коридор создан для привлечения транзитных грузопотоков из Индии, Ирана и других стран Персидского залива на российскую территорию (через Каспийское море), и далее в Северную и Западную Европу.
ru.wikipedia.org

РД по объемам автомобильного транспорта занимает первое место в отрасли. 92% от всех перевезённых грузов приходится на магистрали республики Дагестан. В рамках повышения пропускной способности федеральных автодорог ведётся большая работа по модернизации и расширению участков дорожного полотна. Такой работой охвачены дороги общей протяженностью 73 км, ещё по семи участкам общей протяженностью 68 км готовится проектная документация. На госэкспертизе находятся крупные проекты строительства обходов Дербента и Хасавюрта.

Таким образом, как Дагестан, так и Астраханская область активно занимаются развитием собственного логистического потенциала в Каспийском регионе.

Регионы проводят комплексную работу по улучшению собственной дорожной инфраструктуры, связанной, в том числе с коридором «Север – Юг», который является новой надеждой России на развитие собственного экспорта.

<https://www.gosrf.ru/bolshaya-pyatyorka-kaspiya-kak-rossiya-i-iran-delayut-transportnyj-put-sever-yug-realityu-nezavisimogo-ot-zapada-mira/>

Вернёмся к Южному морскому канальному пути для транспортировки грузов.

Оценим вкратце, имеет ли перспективу лоббирование использования Севморпути.

Оценим данные статистики: количество кораблей, вовлеченных в «Суэцкую пробку» по состоянию на 26 марта 2021 года:

<https://sell-off.livejournal.com/47192191.html>

- 143 корабля стоят на якоре в Горьком озере.
 - 282 корабля находятся в Порт-Саиде.
 - 3111 кораблей находятся в районе Суэца.
- В качестве главного тезиса рентабельности СМП звучит его меньшая протяженность в сравнении с Суэцем; по мнению энтузиастов, Китаю выгоднее было бы вести товары напрямую в Европу, минуя Индо-Тихоокеанский регион и Африканское побережье.

Они, впрочем, не учитывают, что экономика морских перевозок не исчерпывается одной лишь протяженностью маршрута. Для грузов, транспортируемых по воде, скорость перевозки не столь уж критична, и когда речь заходит о «расстоянии», то под этим термином подразумевается экономия топлива, достигаемая благодаря сокращению времени маршрута. Снижение цен на нефть, впрочем, сбило стоимость судового горючего – вследствие этого любой выигрыш от использования Севморпути становится менее существенным; в свою очередь, активное маневрирование среди ледовых полей в разы увеличивает расходы топлива.

Отдельно стоит сказать о том, что экономика транспортировки грузов крайне зависима от условий страхования, которые, в свою очередь, зависят от оценки рисков. Арктическое судоходство несет в себе множество «подводных камней», связанных, в частности, с гарантированным обеспечением услуг, необходимых для судовождения – и речь идет отнюдь не только о рисках получить ущерб в случае столкновения со льдами. Требуется постоянная ледокольная поддержка, навигационное, гидрографическое, метеорологическое и таможенное сопровождение кораблей.

Севморпуть крайне жестко привязан, к количеству и рабочей активности ледоколов – а это несет в себе серьезные дополнительные риски: если судна-ледореза не окажется в нужное время и в нужном месте, то сухогрузы будут вынуждены простаивать, подобно тому, как это происходит сейчас в Суэцком канале.

Не менее важным элементом привлекательности морского маршрута является хорошо развитая портовая инфраструктура. Для современных контейнерных перевозок важны не столько скорость и расстояние, но и соблюдение графика. Темп продвижения судна, в свою очередь, зависит от условий доступности подходов к портовой инфраструктуре, лоцманской поддержки, швартовки, технического обеспечении порта – это, конечно же, не только погрузка и выгрузка кораблей, но и возможность пополнить припасы, провести бункеровку, обеспечить ремонт и нанять дополнительных членов экипажа.

Таким образом, морская логистика жестко привязана к хорошо развитой портовой инфраструктуре, способной обеспечить весь необходимый спектр услуг – это и позволяет сократить количество рисков, связанных с

задержками судна. На сегодняшний же день Севморпуть имеет лишь один глубоководный порт – Мурманск.

СМП не славится и простотой условий судовождения – непростая система морей и проливов со сложной ледовой обстановкой чрезвычайно сильно влияет на выбор маршрута. Например, проливы, через которые проложен Севморпуть, серьезно ограничивают осадку и тоннаж кораблей, которые могут проходить через них.

Так, глубина пролива Карские Ворота – 21 м, а пролива Санникова – 13 м.

По этому маршруту могут пройти контейнеровозы вместимостью не более 4500 TEU.

Twenty Foot Equivalent Unit – условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств. Часто используется при описании вместимости контейнеровозов и контейнерных терминалов.

Условная Единица основана на объеме 20-футового (6.1 метров) интермодального ISO-контейнера.

В данный момент самым распространенным в мире типом контейнеровозов является т.н. «Панамакс-класс» вместимостью от 5000 до 12000 TEU – и это не говоря о гигантах «Triple E-Class», рассчитанных на 18200 TEU. Даже если предположить, что подобное судно окажется в Арктике (проливы теоретически можно углубить, как и создать сеть северных портов), ему потребуется сопровождение минимум двух ледоколов для успешного прохода через Севморпуть.

Самый, пожалуй, главный вопрос состоит в другом. Какой товар транспортировать через СМП?

Специалисты говорят, что Арктический путь полноценной заменой южным морским маршрутам быть не может: температурный режим не допускает перевозки большей части товаров, следующих Суэцким каналом, а вопрос инфраструктуры встает во весь рост под совершенно неожиданным углом: контейнеровозы, следующие из Юго-Восточной Азии в Европу, имеют по несколько остановок в портах на пути следования, где они проводят выгрузку и погрузку товаров. Например, если вести речь о промышленной продукции КНР, то на долю Европы в морских перевозках выпадает менее 20% от общего объема проданных грузов; на Северную Европу – около 3%. Более 50% от общего торгового оборота составляет Тихоокеанский регион, а оставшаяся доля китайского импорта и экспорта идет в США. Севморпуть, в свою очередь, не обладает портами, в которых можно закупать и продавать

промышленные товары, а сырьё, нефть, газ и рыба вывозятся в рамках существующей инфраструктуры.

Действительно широкие перспективы имеют наши железнодорожные транспортные пути – так, например, за прошлый год из-за скачков стоимости морского фрахта контейнерные перевозки по Транссибу выросли на 15%; в связи с этим была активно задействована и Байкало-Амурская магистраль (имеются планы по ее расширению и строительству второй ветки), но дальнейшее расширение объемов транспортировки грузов ж/д сталкивается с ограничениями пропускной способности, и кардинального решения данной проблемы в ближайшее время не предвидится.

Подводя итоги, следует сказать, что России, безусловно, необходимо вести дальнейшие работы по улучшению привлекательности морских перевозок Севморпутем. <https://sell-off.livejournal.com/47192191.html>

У этого предприятия, безусловно, есть немалые перспективы, пусть и имеющие вполне конкретные ограничения.

Эти ограничения не позволят СМП стать равноценной заменой Суэцкому каналу – так или иначе, непростые климатические и географические условия Арктического маршрута накладывают немалые сложности, которые, впрочем, при разумном подходе не мешают извлекать экономическую выгоду от эксплуатации СМП для нашей страны.

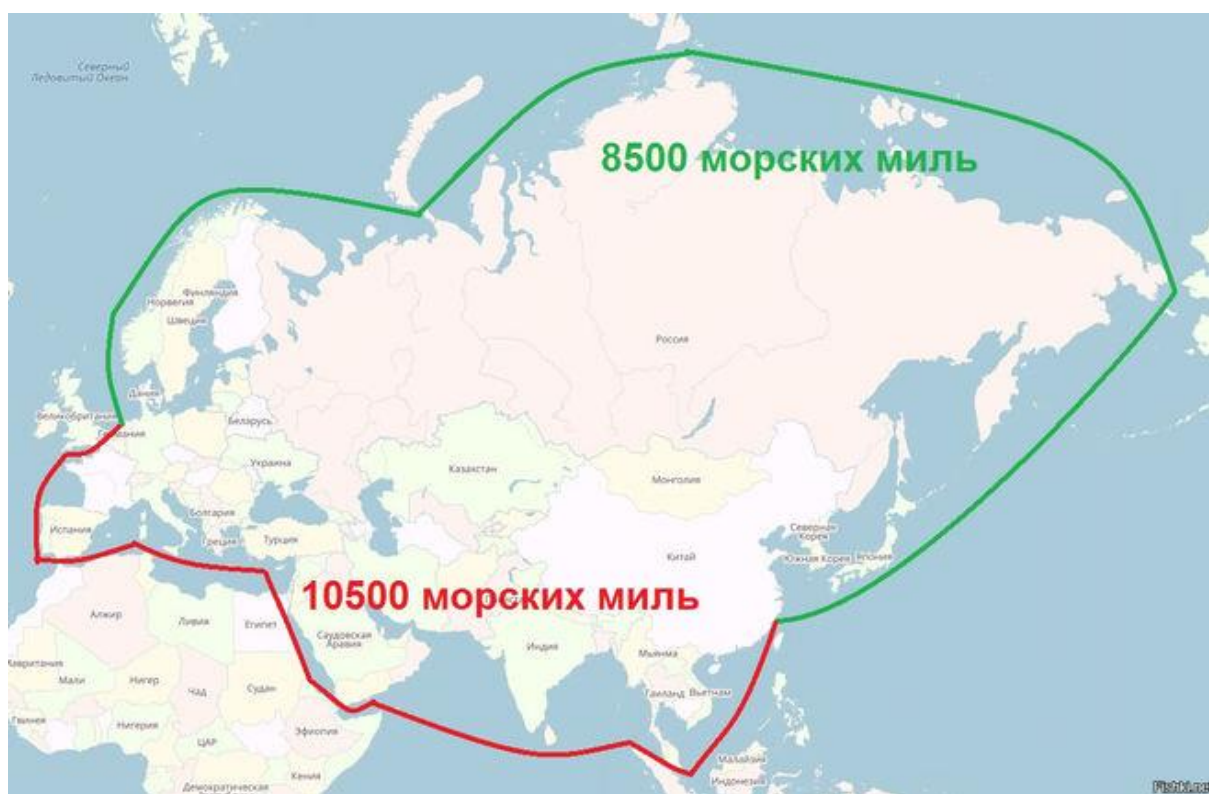
Основным портом, в котором разгружаются контейнеровозы, следующие в Европу из Азии, является Роттердам. А вот на всех русскоязычных сайтах в интернете, указывается расстояние от Роттердама до Йокогамы в Японии, а даже не в Южной Корее.

<http://www.bolshoyvopros.ru/questions/2460303-naskolko-severnyj-morskoj-put-iz-evropy-v-aziju-koroche.html>

Соотношение получается 7300 километров, если двигаться через Ледовитый океан и 11200 километров, если двигаться через Суэцкий канал.

Но, Япония не является основным торговым партнером Евросоюза. А основная часть грузов следуют в Евросоюз из Китая, Тайваня, Сингапура, Индии, ОАЭ, Пакистана. И там расстояние будет приблизительно равным.

А с учетом того, что в Северном Ледовитом океане отсутствуют глубоководные порты и инфраструктура, то Северный морской путь не выглядит таким привлекательным, как его представляют в России.



Тем не менее, экономия, судя по картинке, в 2000 морских миль это серьёзно. А глубоководные порты, в общем, не так уж и нужны. Ну а если взять сопутствующие расходы, то выгодность СМП ещё увеличивается.

Правильнее сравнивать логистическое направление Европа-страны Тихоокеанского региона через Суэцкий канал с направлением с использованием СевМорПути.

Ведь фактически СМП начинается от Новой Земли (мыс Желания), заканчивается Беринговым проливом, всего не более 3000 морских миль (зависит от маршрута).

Для российских заказчиков маршрут Мурманск-Япония по Северному Морскому Пути составит ~ 6000 миль, 18 дней, через Суэц более 12000 миль, 37 дней. Экономия 19 дней.

Если начало маршрута, например, в Англии, экономия будет поменьше, около 10 дней. Приблизительно так: 25 дней/625 тонн мазута/600000 долларов через СМП, 35 дней/875 тонн мазута/1000000 долларов через Египет.

Ну и страховка дороже по южному маршруту в связи с опасностью пиратства.

Уточните, из какого европейского порта брать точку отсчёта морского путешествия и до какого азиатского порта идти кораблю.

Если сравнивать путь из Роттердама до японской Йокагамы, то разница окажется ~ в 13 суток, 20 - Северный Морской Путь, 33 через Суэцкий канал. 7300 морских миль против 11200.

Понятно, если отсчитывать с Мурманска до Владивостока, разница увеличится.



Путь через Суэц загружен, там пробки, есть ограничения по тоннажу, ширине судов, опасен пиратскими нападениями в Малаккском проливе, Аденском заливе, иногда требуются военные корабли сопровождения.

СМП малозагружен, доступен любым судам, правда обычно требуется оплата ледокольного сопровождения. Но перспектива за ним, Россия проводит модернизацию северных портов, начала строить суда, способные обходиться без ледовой проводки.

В текущем августе произошло знаковое событие - впервые "Кристоф де Маржери", танкер-газовоз компании "Ямал СПГ" без ледоколов за 6,5 суток от Карских ворот дошёл до б. Провидения (это истинный СМП). Всего он, загрузившись норвежским сжиженным газом, за 19 суток доставил его в Южную Корею. Корейцам заказано и уже строятся ещё 14 таких газовозов.



Традиционные торговые маршруты постепенно отменяются, от берегов Норвегии до порта Южной Кореи уложился в 19 дней, груз сжиженного газа на 300 млн. \$ прибыл на 30% быстрее традиционного маршрута через Суэцкий канал. Танкер сам пробивал лед до 1,2 м и толще льда ему не встретилось, судно способно перемещать грузы связывая Европу и Азию круглый год. Это первый танкер такого класса из планируемых для

"Совкомфлота", маршрут загрузят до 2020 г. в 10 раз больше. Если так пойдет дальше, роль средиземного моря изменится, англосаксы со своим Гибралтаром могут существенно пострадать, могут включить всевозможное противодействие, так уже есть попытки с их стороны подключить зеленых, они попробуют скорее всего саботировать перевозку по новому морскому пути причитаниями об экологии севера. Но танкеры очень экологичны, способны работать на сжиженном газе, который перевозят, при этом вредные выбросы от таких танкеров снижены на 90%.

<http://www.bolshoyvopros.ru/questions/2460303-naskolko-severnij-morskoj-put-iz-evropy-v-aziju-koroche.html>

Экономия на продолжительности пути в 30% достаточная.

Работа на весь XXI век: Путин рассказал о развитии Дальнего Востока и Арктики

<https://profile.ru/politics/rabota-na-ves-xxi-vek-putin-rasskazal-o-razvitii-dalnego-vostoka-i-arktiki-1389817/#O-Severnom-morskom-puti-1694513894979>

Пленарная сессия VIII Восточного экономического форума с участием президента Владимира Путина началась с более чем часовым опозданием. Ожидание участников мероприятия и журналистов было вознаграждено важными заявлениями главы государства. На каких проблемах сделал акцент президент, разбирался «Профиль».



Президент РФ Владимир Путин на пленарном заседании Восточного экономического форума – 2023

©ВАЛЕРИЙ ШАРИФУЛИН/ТАСС

- О пятилетке роста
- О патриотизме и выгодах бизнеса
- О торговле со странами АТР
- О ведущей роли государства
- О природных богатствах
- О региональных авиаперевозках
- Об автомобильных и железных дорогах
- О Северном морском пути
- О дефиците электроэнергии
- О сжиженном газе и трубопроводах
- О доступном жилье и ипотеке
- О своем участии в президентских выборах 2024 года

О пятилетке роста

Темпы роста промышленного производства в Дальневосточном федеральном округе существенно превышают среднероссийские. По итогам последних пяти лет большая часть регионов вошла в двадцатку лучших по темпам роста валового регионального продукта, а Магаданская область возглавила рейтинг.

«В целом динамика инвестиций на Дальнем Востоке, хочу это особо отметить и подчеркнуть, в три раза опережает общероссийский показатель. Если с 2014 года по 2022-й рост инвестиций в основной капитал по всей стране составил 13%, то на Дальнем Востоке – 39%, это отражается и на объемах производства», – заявил президент.

О патриотизме и выгодах бизнеса

Бизнесу, столкнувшемуся с прессингом на Западе, надежнее вкладывать капиталы в России. Для этого с предпринимателями нужно договориться. «Не надо наступать на одни и те же грабли», – подчеркнул Владимир Путин. При этом он заверил, что о деприватизации речи не идет.

О торговле со странами АТР

Привлекательность территорий к востоку от Байкала определяется их возросшей ролью для внешнеторговых связей со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). В 2022 году товарооборот вырос на 13,7%, а за первое полугодие 2023 года – на 18,3%.

О ведущей роли государства

Благодаря государственной поддержке дальневосточных проектов подписаны инвестиционные соглашения более чем на 7,7 трлн руб., из них 3,4 трлн руб. уже вложены в конкретные проекты. Были созданы 125 тыс. рабочих мест, начали работу около 700 новых предприятий.

О природных богатствах

Дальневосточный федеральный округ – это 40% территории РФ. Здесь находится почти половина наших лесов и запасов золота, больше 70% рыбы, алмазов, свыше 30% титана, меди и так далее. При этом процент изученности недр в среднем по региону составляет всего 35%.

Правительству поручено предусмотреть в программе геологоразведки отдельный раздел, посвященный изучению недр Дальневосточного региона, а также Сибири. Это не только гарантия ресурсного суверенитета России, но и основа для развития производств новых материалов, микроэлектроники и перспективных источников энергии.



Пленарное заседание восьмого Восточного экономического форума – 2023

АДМИНИСТРАЦИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ / KREMLIN.RU

О региональных авиаперевозках

Правительству поставлена задача до 1 марта 2024 года подготовить комплексный план развития региональных воздушных перевозок. Документ

должен охватывать строительство новых и модернизацию действующих аэропортов, поставку отечественных самолетов и вертолетов. Это позволит к 2030 году увеличить пассажиропоток на Дальнем Востоке не менее чем до 4 млн. пассажиров в год.

Об автомобильных и железных дорогах

Развитие получит дорожная инфраструктура. Продолжится модернизация БАМа и Транссиба, скоростные автомагистрали пройдут через Сибирь до Тихого океана. В результате будет сформирован единый транспортный коридор – от Санкт-Петербурга до Владивостока.

О Северном морском пути

Особая роль отводится Северному морскому пути (СМП). В прошлом году по нему перевезено 34 млн. тонн грузов. Грузопоток будет расти, что требует опережающего строительства ледокольного флота, модернизации портов и их инфраструктуры. К 2030 году общую мощность морских портов Арктического бассейна планируется удвоить за счет строительства новых терминалов и расширения железнодорожных подходов.

О дефиците электроэнергии

Реалии таковы, что регионы Дальнего Востока, которые строят жилье, открывают новые производства и промышленные площадки, сталкиваются с нехваткой электроэнергии. Ликвидация дефицита требует масштабного обновления всей энергосистемы. Правительству поручено подготовить программу развития энергетики Дальнего Востока на период до 2050 года.

О сжиженном газе и трубопроводах

В планах связать газопроводы «Сила Сибири» и «Сахалин – Хабаровск – Владивосток», а затем включить их в единую систему газоснабжения страны. То есть стоит задача интегрировать в одно целое газотранспортные сети запада и востока страны.

К 2030 году производство СПГ в Арктической зоне должно вырасти втрое – до 64 млн тонн в год. Мощный центр производства СПГ появится в Мурманской области, для его снабжения углеводородным сырьем построят газопровод «Волхов – Мурманск – Белокаменка».

О доступном жилье и ипотеке

Для ряда категорий дальневосточников доступна льготная ипотека по ставке 2% годовых. Кредит в размере до 6 млн руб. выдают сроком на 20 лет. Президент предложил скорректировать параметры и повысить привлекательность ипотеки, в частности увеличить размер кредита до 9 млн

руб. и включить в программу работников оборонных предприятий, независимо от возраста и семейного положения.

О своем участии в президентских выборах 2024 года

Владимир Путин напомнил, что в соответствии с действующим законодательством парламент должен назначить дату выборов президента в конце текущего года. После этого, сказал он, можно будет говорить, намерен ли он в них участвовать.

<https://profile.ru/politics/rabota-na-ves-xxi-vek-putin-rasskazal-o-razvitii-dalnego-vostoka-i-arktiki-1389817/#O-Severnom-morskom-puti-1694513894979>

Инвестиции в экономику Дальнего Востока растут в три раза быстрее, чем в среднем по России. Если с 2014 по 2022 год рост инвестиций в основной капитал по всему государству составил 13%, то на Дальнем Востоке этот показатель был равен 39%.



Президент России Владимир Путин / ©АЛЕКСАНДР ВИЛЬФ/POOL/ТАСС

Об этом заявил российский президент Владимир Путин на пленарной сессии Восточного экономического форума. По его словам, такая динамика отражается и на объемах производства.

Глава государства также поручил Кабмину дополнительно нацелить запущенную на федеральном уровне кластерную инвестиционную

программу по финансированию крупных проектов по производству комплектующих и готовой продукции обрабатывающей промышленности на задачи развития Дальнего Востока, передает во вторник, 12 сентября, ТАСС. Путин отметил, что в 2023 году в рамках этой программы финансирование должны получить проекты выпуска значимой продукции на сумму не менее 2 трлн. руб.

"Я прошу правительство дополнительно нацелить этот инструмент именно на задачи развития дальневосточной экономики. На то, чтобы здесь появлялись более сложные производства с современными, хорошо оплачиваемыми рабочими местами", – сказал президент.

Кроме того, во время своего выступления на ВЭФ Путин [предложил создать](#) долгосрочную программу развития энергетики в Дальневосточном федеральном округе. Он указал на то, что большинство территорий Дальнего Востока все еще испытывают сложности из-за нехватки энергетических мощностей.

<https://profile.ru/news/economy/putin-dinamika-investicij-na-dalnem-vostoke-vtroe-operezhaet-srednerossijskuju-1389746/>

Может ли Северный морской путь составить конкуренцию Южному, через Суэцкий канал?

Генрих Алексеев, профессор, руководитель отдела взаимодействия океана и атмосферы Арктического и Антарктического НИИ Росгидромета:

Александр Пилясов, директор Центра экономики Севера и Арктики Совета по изучению производительных сил при минэкономразвития и РАН.

Пилясов Александр Николаевич — российский экономико-географ, доктор географических наук, профессор, специалист по северным регионам и Арктике...

<https://rg.ru/2019/01/28/mozhet-li-severnyj-morskoj-put-sostavit-konkurenciiu-iuzhnomu.html>

О том, что Северный морской путь уже через пять лет должен стать глобальной транспортной артерией с объемом перевозок более 80 миллионов тонн в год, сегодня говорят и спорят все более активно. Чтобы оценить значимость этого пути, достаточно взглянуть на глобус. По Северному морскому пути можно отправлять грузы в любую точку мира - в Китай, Японию, США, Европу. По северному пути расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока 14 000 километров, а через его альтернативу Суэцкий канал - 23 000. От Мурманска до Йокогамы нужно преодолеть

северным путем 5770 морских миль, а через Суэцкий канал в два раза больше - 12 840. Между тем пока по СМП проходит не больше сотни судов в год. Через Суэцкий канал - 18 000. Что мешает "растопить лед", может ли Северный морской путь составить конкуренцию Южному, через Суэцкий канал?



Арктический феномен



Казалось бы, все козыри у России, расстояние в разы короче, на всем пути следования ни одного пирата, почему бизнес пока предпочитает отправлять грузы Южным путем, а не Северным?

Путин пригласил зарубежных партнеров использовать Северный морской путь.

Традиция перевозить грузы через Суэцкий канал складывалась десятилетиями, и переломить ее в одночасье невозможно, да и не нужно. Логистические связи отточены, все работает, как часы.

А Севморпуть подавляющему большинству компаний представляется пока, как некий арктический феномен. Да, нет пиратов, но не сбросишь со счетов климатические риски, они сохраняются даже в условиях потепления, когда навигационный период год от года увеличивается, и северные моря сегодня свободны ото льда уже до четырех месяцев в году. Но, айсберги могут представлять порой куда большую опасность, чем многолетний толстый лед. Для мощной страховки от капризов арктической природы нужны суда усиленного ледового класса. Пока все эти ограничения позволяют говорить о Северном пути, как об очень хорошем дополнительном транзитном транспортном канале, который поможет разгрузить Суэцкий канал в периоды перегрузок. Тогда можно переключить часть грузов и пускать их по Севморпути.

Дело в том, что особый интерес к Севморпути проявляет сегодня Китай. Китайцы, как никогда, заинтересованы в диверсификации своих транспортных потоков в Европу. Экономическое будущее Китая сейчас во многом связывается с инициативой президента Китая Си Цзиньпина проложить Новый шелковый путь - "Один пояс - один путь", как говорят китайцы. Но, на самом деле, имеется в виду много транзитных путей из Азии в Европу, в том числе и ледовый Шелковый путь, то есть путь через Арктику.

По Северному морскому пути можно отправлять грузы в любую точку мира - в Китай, Японию, США, Европу.

Экспериментальные проводки грузов по Севморпути уже идут, и интерес Китая вселяет надежду, что они постепенно станут регулярными, пусть изначально и небольшими по объему. Китай может стать мощным драйвером поставок грузов по СМП.

Ряд экспертов настороженно говорят о том, что сложно будет выполнить неукоснительное правило поставки грузов "точно в срок" - just-in-time delivery. Что опять же, связано с климатическими рисками. Но, даже если сроки поставки по СМП брать с запасом, все равно будет быстрее, чем через Суэцкий канал.

Если снять требование just-in-time delivery, на условиях которого работают крупные компании США и Европы, при огромном количестве поставщиков

и рынков сбыта наши шансы, безусловно, увеличатся.

СМИ: У России появится свой "Суэцкий канал" в Арктике.



Для кого-то требование "точно в срок" не настолько принципиально. Почему, скажем, китайцы довольно толерантны к капризам Северного морского пути? Потому что их ментальность допускает большую амплитуду по срокам доставки - две-три недели, месяц для них - по сути,

пределы погрешности. Ну что это по сравнению с долгосрочной перспективой, по сравнению с вечностью, наконец? И совсем другое дело японцы, они просто не мыслят, как можно задержать поставку, хотя бы на пару дней. Не случайно на всех экономических форумах японцы доказывают, что Северный морской путь рентабельным никогда не может быть в принципе. Китайцы же, напротив, всегда выражают оптимизм по долгосрочным возможностям СМП.

Обсудим, в каком состоянии сегодня находится портовая инфраструктура на протяжении Севморпути? Изменилось что-то со времен СССР?

В советское время портовая номенклатура составляла от силы два-три коммерческих груза, а всё остальное был социальный завоз в Арктику продовольствия, топлива и т.д. Больших требований к портовому хозяйству на севере тогда не предъявлялось, поскольку и необходимости в этом не было. Но, если мы сегодня ведем речь об обслуживании большой международной транспортной магистрали, подходы меняются принципиально. Причем нужна не просто модернизация: "а давайте-ка вместо старого сделаем новое, но такое же". Необходимо весь ряд инфраструктурных объектов на протяжении СМП модифицировать и расширить, исходя из требований к современным портам. В Мурманске это уже происходит, но есть планы сделать основательный транспортный «хаб» в Петропавловске-Камчатском. В целом должна быть создана единая современная инфраструктурная сеть портов на протяжении всего СМП. В портах должны быть предусмотрены возможности для ремонта. И самое главное, нам предстоит создать логистические инфраструктурные сооружения, которые призваны обслуживать каждый свой вид груза, сегодня это огромная номенклатура самых различных видов продуктовых

групп, под каждый из которых нужна настройка, свои обслуживающие терминалы.

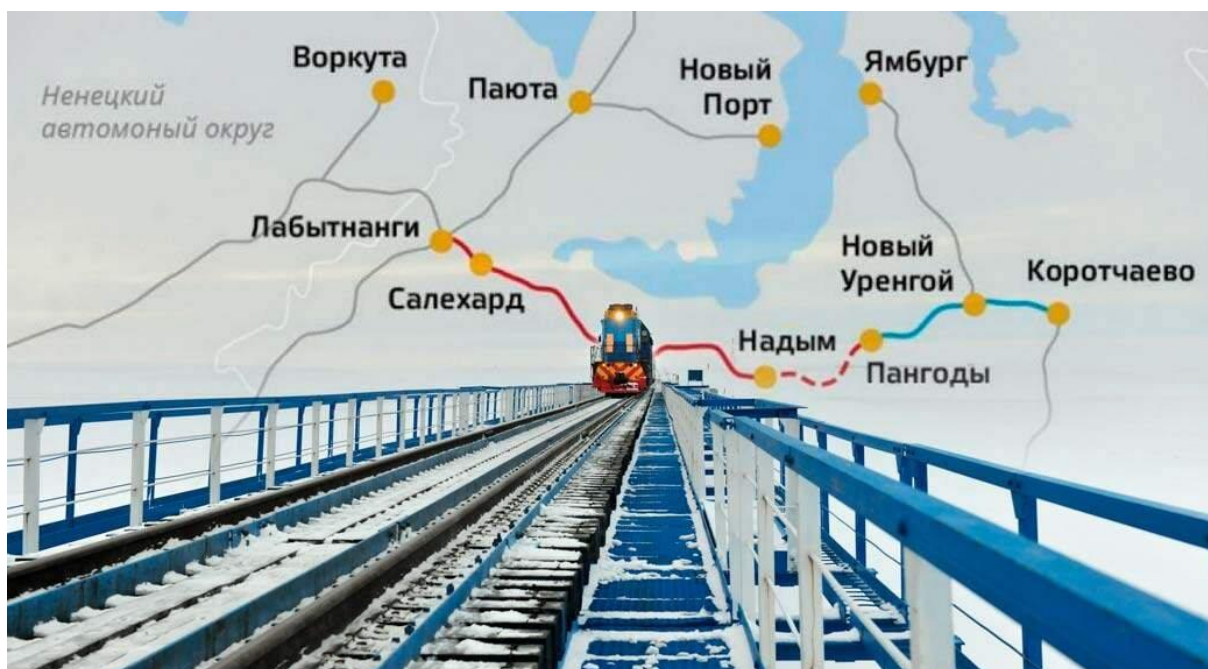
Все зависит от потенциальных долговременных потребителей, от того, как скоро они появятся. Никто же не возьмется производить дорогостоящую модернизацию под мифического потребителя, строя планы просто так, в воздухе. Но, когда появляется конкретный продукт и конкретный потребитель, дело может пойти очень быстро. Что наглядно доказывает пример с поставками сжиженного природного газа из порта Сабетта на Ямале. Современный порт был специально выстроен под поставки СПГ по всему миру, причем выстроен за очень короткое по нынешним временам время. И все потому, что была обозначена общая четкая стратегия, на доставку нового груза. Сегодня танкерозовы с нашим газом идут в Европу, Азию, даже США, и именно по Северному морскому пути.

Итак, Северный широтный ход, который строится сейчас на Ямале, оживит поставки грузов по СМП. Строится железнодорожная магистраль, которая даст выход Транссибирской магистрали к порту Сабетта на Карском море. Если проводить исторические параллели, когда-то, в 1930-1940-х годах сыграла огромную роль смычка Енисея и Северного морского пути. На первом этапе это стало каркасом, который послужил развитию СМП. Подводящие магистрали - речные, железнодорожные, тем более, такие как СШХ, конечно, позволят быстрее вдохнуть жизнь в Севморпуть. Вряд ли в ближайшие 20-30 лет на протяжении СМП будут строиться новые порты, но укреплять, модернизировать существующие и к ним подтягивать новые транспортные магистрали, в том числе железнодорожные, - вот это вполне реалистично. Тогда эти порты заживут новой жизнью, станут узловыми точками для входа и новых трасс, и новых грузов.

81,9 миллиона тонн должен составить грузопоток по Севморпути к 2024 году.

<https://dzen.ru/a/ZL48EpaHugWO2mo>

РЖД готовы вернуться к обсуждению финансирования Северного широтного хода (СШХ) из своей инвестпрограммы. С оговоркой — не раньше 2025 года. Дело в том, что в настоящее время куда острее необходимость развивать Восточный полигон и ж/д сеть, ведущую к портам Азово-Черноморского бассейна. Об этом сообщил замглавы Минтранса Дмитрий Баканов в рамках заседания президиума Совета законодателей при Федеральном Собрании РФ.



Он подчеркнул, что Росжелдор совместно с заинтересованными организациями проводит работу по согласованию актуализированных финансовых параметров проекта СШХ и дальнейшего внесения изменений в концессионное соглашение.

Ранее стало известно, что в Правительстве серьёзно задумались о переносе сроков начала строительства железнодорожной составляющей широтного хода. Всему виной — как раз нехватка средств. В частности, на возведение моста через Обь. Кабмин пока не готов «вытащить» из Фонда национального благосостояния (ФНБ) 150 миллиардов рублей на эти благие цели. При этом сам глобальный проект уже полностью согласован во всех инстанциях, проработан, по нему пройдены все необходимые экспертизы. А по самому дорогостоящему отрезку, тому самому мосту через Обь, даже имеется проектно-сметная документация, объект также прошёл госэкспертизу. Более того, уже заключены соглашения с рядом банков, готовых профинансировать часть строительства.

На данный момент стоимость всей стройки оценивается в 650 млрд. руб. Правда, эта сумма была бы зафиксирована, если всё пошло согласно плану, то есть работы начались уже в этом году. Если же перенести сроки, а в правительстве говорят о старте аж в 2027 году с прогнозами завершить ЖД часть СШХ в 2031-м, то цена проекта повысится сразу на 80 млрд. — до 730 млрд. руб.



Фото из открытых источников.
Директор Центра экономики
транспорта НИУ ВШЭ. Татьяна Кулакова



Фото из открытых источников.
Президент Национального исследовательского
центра «Перевозки и инфраструктура»
Павел Иванкин

Предварительные итоги проектирования выявили превышение стоимости проекта, в связи с чем, концессионером стал рассматриваться вопрос о корректировке финансовой модели и выделении мостового перехода через Обь из периметра концессии и его строительство в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД». Решение было принято, однако, в инвестиционной программе холдинга на этот проект деньги выделены не были, рассказала vgudok.com директор Центра экономики транспорта НИУ ВШЭ Татьяна Кулакова.

«Перенос сроков для проекта означает пересмотр всех его параметров. Скорее всего, придётся корректировать финансовую модель. А учитывая изменения логистических маршрутов ряда товаров, видимо, изменится и грузовая база проекта. Отметим, что участники проекта уже понесли расходы по проекту.

А задержка его реализации означает, что они не смогут их быстро компенсировать за счёт доходов, генерируемых проектом.

Больше потерь возникает и у Ямало-ненецкого автономного округа (ЯНАО). Перенос сроков создаёт риски рассинхронизации планов по освоению месторождений полуострова и развитию соответствующей транспортной инфраструктуры. С реализацией данного проекта были связаны и другие проекты (не только по добыче полезных ископаемых)», — полагает эксперт.

Ситуация в целом несколько парадоксальная. Мост через Обь является не только крайне дорогостоящим участком всей будущей магистрали, но и ключевым объектом всего широтного хода. Как так вышло, что его

оценили, но не определили источники финансирования? Решение о выделении средств из ФНБ на строительство моста через Обь не принято. Такие выводы можно сделать исходя из документа, направленного Минтрансом в правительство с проектом доклада президенту.

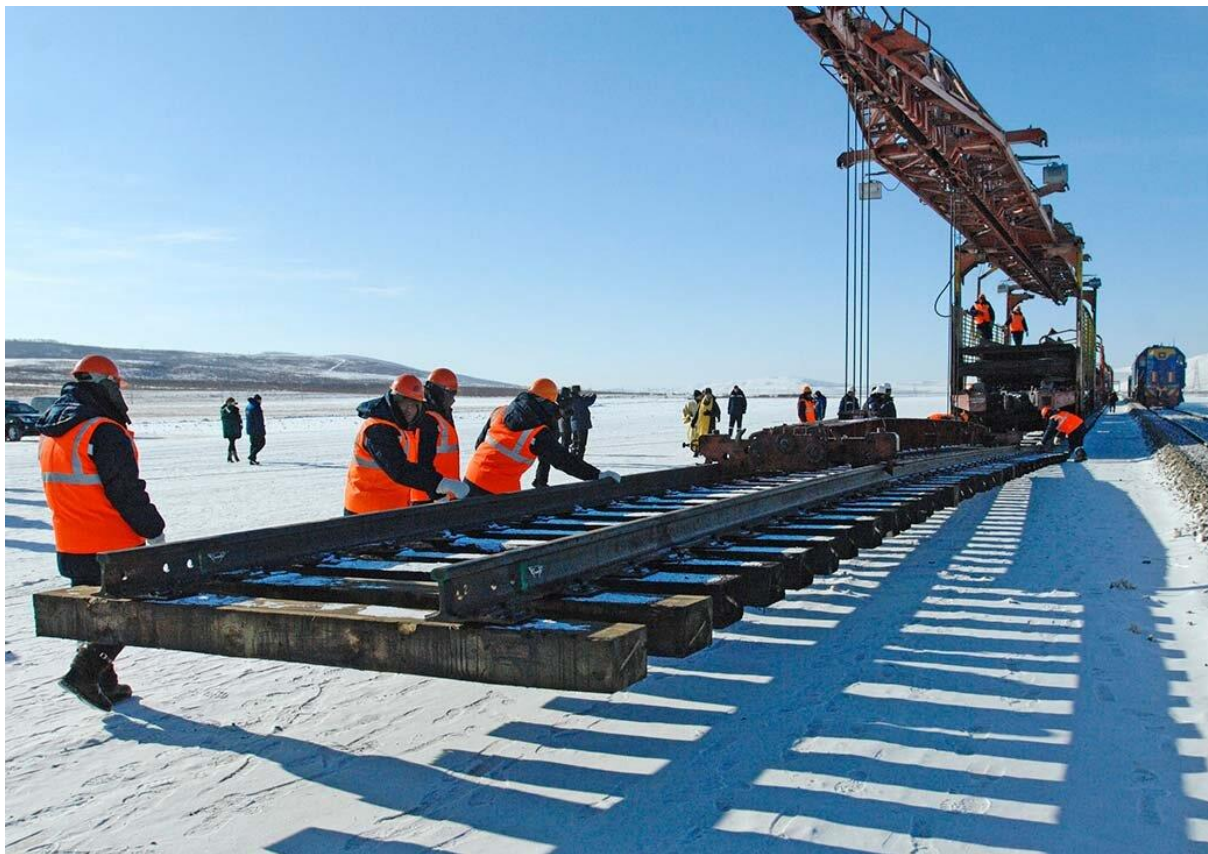


Фото из открытых источников

Из него следует, что строительство железнодорожного Северного широтного хода может быть перенесено на 2027–2031 годы. Более того, в инвестиционной программе холдинга на текущий год и проекте программы на 2024–2026 необходимые средства на широтный ход вообще не заложены. Потому монополия и просит перенести сроки.

Но, даже если РЖД и внесут СШХ в инвестпрограмму, произойдёт это, как было сказано выше, не ранее 2025 года.

А с учётом стремительно меняющихся реалий, загадывать аж на два года вперёд сегодня — непозволительная роскошь.

Есть три фактора, которые напрямую влияют на реализацию глобального инвестиционного проекта: это наличие финансирования, наличие документации и наличие так называемого строительного ресурса —

человеческого, технического и так далее. До третьего пункта пока ещё никто не дошёл, все стоят в начале. Главный вопрос — есть деньги или нет, рассказал vgudok.com президент Национального исследовательского центра «Перевозки и инфраструктура» Павел Иванкин.

«Понятно, что кусками проектно-сметная документация есть, имеется и приблизительное понимание, во сколько встанет это инфраструктурное сооружение через Обь. Но, в любом случае, это похоже на разговоры про Высокоскоростную магистраль. Сегодня ВСМ, завтра СШХ. Про него говорят, но как только доходит до дела, вдруг всех начинает тянуть вправо.

Весь 2020, 2021, 2022 год про этот проект говорили. В январе 2022 года только замаячило начало реализации, как появились другие обстоятельства. Сейчас все говорят, что по любому ход нужен, кровь из носа. Сейчас Мурманск будет осваиваться, необходимо, чтобы туда был вход. И опять начали обсуждать СШХ. Но, заметьте: всё движется, как качели — как только начали говорить про ВСМ, широтный ход тут же поплыл вправо.

Для грузовой базы Урала, Западной Сибири, это довольно важный инфраструктурный объект. Он позволит задействовать субъекты Российской Федерации, улучшить их транспортное обслуживание. Это уже несколько раз обсуждалось на разных госсоветах. Все приоритеты в рамках СШХ были расставлены. Вопрос, почему он опять не «взлетает».

Понятно, что дефицит денег, а проект действительно совсем не дешёвый.

Но, несмотря на это, есть концессионеры, есть нормальные и чистые концессионные схемы. Если бы эту схему сейчас реализовали, можно было бы в правительстве раздавать уже медальки за то, что схема реализуется. Но кто-то опять сглазил.

Это уже другой период планирования. Большинство инвестиционных программ сделаны до 2024-2025 года. А после этого срока не было пока ещё ни одной такой крупной инвестпрограммы. Сейчас на 2027 год удобнее заранее закинуть удочку, намекнуть, что проект подорожает на 80 миллиардов.

Но, когда уже начнётся детальная работа по планированию периода 2025–2030, в принципе, вопрос останется, уедет этот проект за 30-й год или нет. При этом, есть уверенность, что подорожает он больше, чем на 80 миллиардов».

В официальных источниках основной проблемой указан именно недостаток финансирования: невыделение средств из ФНБ и отсутствие денег в

инвестиционной программе АО «РЖД», продолжает эксперт Внешней школы экономики.

«Возможно, перенос можно связать с тем, что СШХ рассматривался, как проект, позволяющий перенаправить грузы с Транссиба, следующие в направлении Северо-Запада России. А этот поток в силу санкций сократился. Рост стоимости рассчитан простым перемножением стоимости проекта на начало 2024 г. на спрогнозированные Минэком ИПЦ $250 * 1,040292 * 1,040266 * 1,040266 = 731,7$. Это прогноз, однако, стоимость понизиться не может, так как стоимость используемых ресурсов растёт.

Ещё в августе 2020 года концессионером ООО СШХ получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» на первый этап проекта: «Инженерная подготовка и защита территории для строительства мостового перехода через р. Обь».

То есть участники проекта уже потратили деньги на проектно-изыскательские работы. Ожидать новых решений, которые бы снизили стоимость проекта, сложно».

Банки готовы вложиться в СШХ, но при условии, что самое затратное, то есть пресловутый мост, оплатят за счёт средств ФНБ. Тем более, что грузовая база, которую уже подтвердили грузоотправители, обеспечивает окупаемость инвестиций для всех участников проекта. Второе условие кредиторов — включение финансирования СШХ в инвестпрограмму РЖД.

«Если бы всё делалось в текущем периоде планирования, то есть до 2025 года, можно было говорить, что СШХ нужен, и железнодорожники в нём заинтересованы, как и все другие участники концессионного соглашения. Тогда было бы логично, что в целях ускорения принятия решений, отдали это РЖД.

Но, когда речь заходит о 2027, то основания для реализации проекта любыми способами выглядят уже не так красиво. И, наверное, это требует дополнительного обсуждения. Во-первых, могут поменяться концессионеры, во-вторых, вообще вся схема по проекту может сильно измениться».



Фото: РИА Новости

По новому варианту проекта участок Обская — Салехард предложено исключить из концессии и строить в рамках инвестпрограммы ОАО «РЖД» с привлечением средств ФНБ. Переправа через великую русскую реку оценивается сегодня в 150 млрд. руб., это при условии, что её начали бы возводить в следующем году и закончили в 2028. Если же сроки перенести на 2027 с окончанием в 2031, то цена сразу вырастает до 180 млрд.

В составе концессионного участка предполагается строительство совмещённого мостового перехода через р. Обь (2,5 км мост + 36,5 км подходы), линейного участка Салехард — Надым (332 км) и ж/д части мостового перехода через р. Надым (1,3 км мост + 19,7 км подходы), рассказала Татьяна Кулакова:

«ПАО «Газпром» и ОАО «РЖД» предполагается реконструкция своих ж/д участков (Надым — Пангоды ПАО «Газпром» (104 км), участки Северной (Коноша — Обская, 1667 км) и Свердловской (Пангоды — Коротчаево, 188 км) железных дорог ОАО «РЖД».

Проект нужный и важный, поскольку позволит закольцевать железнодорожную инфраструктуру и запустить ряд перспективных портовых

проектов в Арктике, рассказал vgudok.com источник, тесно связанный с арктическими проектами РФ.

«Чтобы было понятно: чем восточнее по океану, тем больше льда. На западе вплоть до Новой Земли — вообще земля почти не замерзает. Поэтому задача именно туда кидать грузы.

Гнать потоки из Сибири, условно, через Москву в Архангельск — то ещё удовольствие.

Поэтому смычка между Лабытнангами (которые сейчас тупик) и дорогой, которая заходит на Ямал с юга, из Тюмени — это очень перспективная тема, которая позволит построить много чего полезного, например, порт в Индиге.

СШХ — проект железнодорожного коридора в Арктике. По нему планируется пропускать почти 24 млн. тонн грузов ежегодно. Необходимо создание и дальнейшее развитие инфраструктуры Свердловской и Северной железных дорог. И, самое главное, теперь и спорное, строительство смычки между ними длиной 700 км от Салехарда до Надыма с мостом через Обь.

Работать над СШХ начали ещё в 2018 году, когда правительство подписало распоряжение о заключении с ООО «СШХ» концессионного соглашения. Владимир Путин дал отмашку в апреле 2022 года и поручил приступать к строительству. Обращался глава государства тогда непосредственно к РЖД и «Газпрому», которые являлись исполнителями.

Но в том же 2022, в ноябре, вице-премьер Марат Хуснуллин заявил, что Кабмин приостановил реализацию проекта. И вот — очередная пробуксовка, рискующая включить Северному широтному задний ход.

И если говорить в целом, у нас довольно хорошие перспективы. Как-то, во время одной из дискуссий, на одном из симпозиумов представители Аляски говорили, мол, у нас, в нашем огромном штате нет ни одного настоящего арктического порта, сопоставимого с российскими. И это при том, что освоение Аляски идет еще со времен Джека Лондона.

Существует много мнений о том, эффективно ли освоение Северного Морского пути. Мнений много, а оснований мало, время покажет экономическую целесообразность этого проекта, хотя инициатива далеко не всем очевидна?

Это вопрос суверенитета России. Арктический феномен важно воспринимать в контексте развития нашей страны в целом. Для России Арктика - это просто часть ее самой. И поэтому, когда мои коллеги говорят, что нужно крепить связи ресурсных компаний и российских

машиностроительных производств, они проводят, как раз, эту идеологию: для России Арктика и есть сама Россия. Поэтому для нашей страны и выбора, как такового нет, не осваивать Север невозможно для России в принципе, как невозможно не осваивать саму Россию. Вопрос лишь в том, как это делать наиболее грамотно и эффективно.

Можно ли обойтись без ледоколов?

- Площадь льда в арктических морях летом стремительно сокращается. В 1990-е годы навигация по Северному морскому пути продолжалась август и сентябрь, сейчас она начинается примерно с середины июля и захватывает октябрь. Летом 2012 года и вовсе был климатический рекорд, суда смогли свободно ходить в Арктике с середины июля до середины ноября, то есть практически пять месяцев в году. По всей видимости, период навигации к 2030-му, тем более к 2050 году может стать еще больше, но говорить о том, сколько продлится точно, пока преждевременно, нужны дополнительные замеры и новые оценки. Дело в том, что с севера, с высоких широт на открытые воды возможно опускание массивов льда, способных перекрыть отдельные участки СМП. Так, в 2007 году в сентябре был минимальный уровень ледяного покрова, но по проливу Вилькицкого без сопровождения ледокола пройти было невозможно. А это значит, что без ледокольной поддержки даже в навигационный период невозможно будет обойтись и в перспективе. При этом для круглогодичной навигации необходимы все-таки атомные ледоколы нового поколения. С одной стороны, площади, свободные ото льда, увеличиваются, и для судоходства это благо, а с другой - стремительные климатические изменения ведут к частым и очень суровым ледовым штормам, увеличению высоты ветровых волн. И к этому нужно быть готовыми. Необходимы специальные ледовые службы, которые будут следить за перемещением айсбергов, тщательно отслеживать любую ледовую опасность.

<https://rg.ru/2019/01/28/mozhet-li-severnyj-morskoj-put-sostavit-konkurenciiu-iuzhnomu.html>

18 октября в Пекине завершился международный форум «Один пояс — один путь», посвященный 10-летию появления этой экономической программы. В чем суть идеи и как она реализуется — в справке «Ъ».

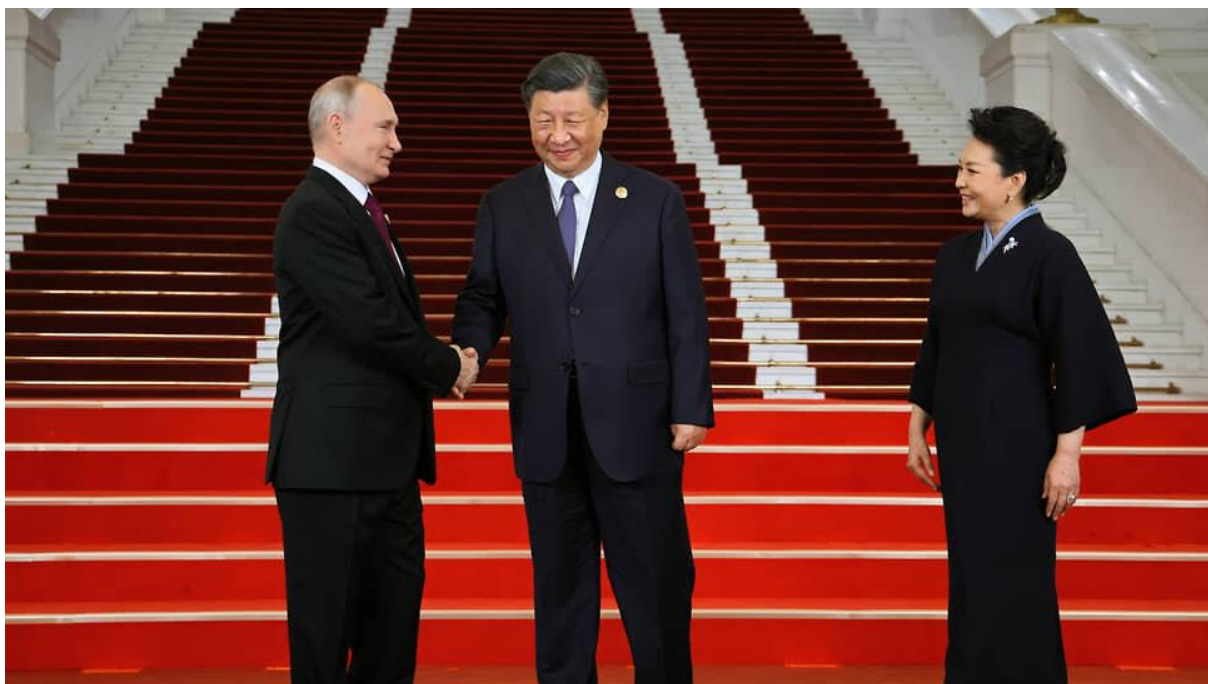


Фото: пресс-служба президента РФ 📷 Слева направо: президент России Владимир Путин, председатель КНР Си Цзиньпин и его супруга Пэн Лиюань на форуме «Один пояс — один путь»

Инициативу «Один пояс — один путь» в сентябре 2013 года выдвинул председатель КНР Си Цзиньпин. Он предложил объединить сухопутный и морской торговые пути, чтобы быстро и недорого доставлять товары в страны Юго-Восточной Азии, Африку, на Ближний Восток и в Европу. Для этого предлагается соединить два проекта — «Экономический пояс Шелкового пути», включающий несколько экономических коридоров, и «Морской Шелковый путь XXI века». На данный момент уже более 150 стран подписали с Китаем соглашения о сотрудничестве в рамках программы.

«Экономический пояс Шелкового пути»

Проект назван в честь древнего Шелкового пути — караванного маршрута, соединявшего Китай и Европу через Центральную Азию.

В рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути» планируется создать несколько экономических коридоров: Евразийский, Китай—Монголия—Россия, Западно-Азиатский, Китай—Пакистан, Китай—Индия, Китай—Юго-Восточная Азия. Ориентировочные сроки реализации проекта — 30 лет.

Ключевыми точками сухопутного экономического пояса станут Сиань (Китай), Алматы (Казахстан), Бишкек (Киргизия), Самарканд (Узбекистан), Тегеран (Иран), Стамбул (Турция), Москва и Дуйсбург (Германия).

Сейчас средний срок доставки контейнерных грузов морским транспортом из Китая в Европу составляет 45–60 суток. В случае успешной реализации проекта этот срок может сократиться до десяти дней.

В России в рамках проекта запланировано строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва — Казань, которая в перспективе может быть продлена до Иркутска, а в будущем стать частью ВСМ Москва — Пекин. Общая стоимость строительства оценивается в 7 трлн руб. Также построено два моста через реку Амур.

По мнению Си Цзиньпина, сухопутный проект поможет решить пять основных задач:

усиление региональной экономической интеграции,
строительство единой трансазиатской транспортной инфраструктуры,
ликвидация инвестиционных и торговых барьеров,
повышение роли национальных валют,
углубление сотрудничества в гуманитарной сфере.

Помимо создания единой транспортной инфраструктуры проект подразумевает расширение таможенного сотрудничества, расширение масштабов финансовых операций между странами, создание финансовых институтов при различных региональных организациях (ШОС, БРИКС). Развитие гуманитарных связей поможет обмену в сфере культуры и науки.

«Морской Шелковый путь»

Планы по его созданию Си Цзиньпин представил в октябре 2013 года в Индонезии. Морской путь начнется в городе Фучжоу (провинция Фуцзянь), пройдет через Гуанчжоу (провинция Гуандун) и остров Хайнань, по Малаккскому проливу (Малайзия—Индонезия), затем через Индийский океан, обогнет Африканский рог (Кения) и направится в Красное и Средиземное моря. Второе направление МШП должно пройти из китайских портов в южную часть Тихого океана.

Главными портами «Морского Шелкового пути XXI века» станут Ханой (Вьетнам), Джакарта (Индонезия), Куала-Лумпур (Малайзия), Калькутта (Индия), Найроби (Кения), Афины (Греция) и Венеция (Италия).

Помимо южного пути Россия также предлагает Китаю и другим заинтересованным странам развивать Северный морской путь — судоходный маршрут, который является кратчайшим путем между европейской частью России и Дальним Востоком. Он проходит вдоль северных берегов России по морям Северного Ледовитого океана. На трассе СМП находится свыше 50 портов.

Экономический эффект

За десять лет инициатива «Пояс и путь» привлекла инвестиции почти в \$1 трлн, что привело к созданию более 3 тыс. совместных проектов. По словам президента РФ Владимира Путина, страны Евразийского экономического союза в рамках инициативы «Один пояс — один путь» обеспечили проект инвестициями в сумме \$24 млрд.

Китай уже увеличил товарооборот со странами вдоль маршрута пути с \$1,04 трлн. до 2,07 трлн. Население стран, участвующих в проекте, составляет 63% населения Земли, а ВВП этих стран превышает \$21 трлн.

По прогнозу Всемирного банка, развитие инициативы «Один пояс — один путь» к 2030 году обеспечит 420 тыс. рабочих мест в странах, расположенных вдоль маршрута. <https://dzen.ru/a/ZTAaqW3YPWoE1N64>

Что такое инициатива «Пояс и путь», зачем она Китаю и полезна ли России Владимир Петровский — китаевед, доктор политических наук, главный научный сотрудник Института Китая и современной Азии РАН. <https://trends.rbc.ru/trends/social/6308bea09a7947ff4889b9b6>

С 2013 года Китай развивает инициативу «Пояса и пути», в рамках которой создает морские и сухопутные пути в Азии, Африке и Европе. Инициатива «Пояса и пути» объединяет сухопутный и морской путь из Китая в Европу. Раньше она называлась «Один пояс — один путь». Слово «путь» неслучайно, так как концепция развивается под лозунгом нового Шелкового пути. Это совокупность проектов в различных областях: транспортных, логистических, торговых и других.

Инициатива напоминает международный экономический режим, так как в ее рамках разные страны действуют согласованно в общих интересах. Она также не является интеграционным проектом, а принудительные механизмы отсутствуют.

Китай — мощная и возвышающаяся экономически страна, главная торговая держава, средоточие множества цепочек добавленной стоимости, поэтому

было бы здорово, торговать со всем миром. Участвовать в инициативе могут все желающие. Для того, чтобы стать ее частью, достаточно провозгласить приверженность концепции. Инициатива связана с попыткой Си Цзиньпина, председателя КНР, найти свой крупный проект во внешней политике по аналогии с прошлыми лидерами страны. Например, у Цзян Цзэминя (генсек компартии Китая с 1989-го по 2002-й) он представлял собой идею выхода китайских корпораций на мировой рынок, а у предшественника Си Цзиньпина Ху Цзиньтао — мирное возвышения Китая.

В сентябре 2013 года Си Цзиньпин приехал в Астану и прочитал лекцию, в которой провозгласил широкую рамочную идею того, что Китаю с Центральной Азией пора начать сотрудничество по ряду направлений: политическому, транспортному, финансовому, торговому и другим. Лекцию назвали «Экономический пояс Шелкового пути». Через два месяца Си Цзиньпин выступал в Юго-Восточной Азии и подчеркнул, что можно возродить древний морской торговый путь.

В 2013-м Си Цзиньпин предложил систему «сопряжения стратегий». Она предполагает, что каждая из стран, которая хотела бы присоединиться к инициативе, должна принести свое видение и выработать собственный план. По его словам, изначально речь шла только о сухопутных маршрутах, которые напоминали бы традиционный Шелковый путь. Через несколько месяцев возник *морской путь*.

При этом, обсуждался «Ледяной Шелковый путь», то есть обсуждалось использование Северного морского пути с применением ледоколов. Путь был бы выгоден с точки зрения срока доставки грузов из стран Восточной Азии до европейских портов. Срок доставки получается на 10-12 дней быстрее, чем через Суэцкий канал, в котором могут снова произойти непредвиденные обстоятельства.

С другой стороны, Китай — огромная индустриальная страна, большая часть внутренней инфраструктуры которой уже построена. Чтобы эти мощности не простаивали, нужно экспортировать их за рубеж. Соответственно, многие объекты инфраструктуры «Пояса и пути» нужны для доставки китайских товаров на развивающиеся рынки. Также может происходить и обратный процесс — ввоз в Китай природных ресурсов других стран. Более того, ими могут пользоваться и местные предприятия, за счет чего возникают различные бизнес-решения. Китаю это тоже выгодно: экономики соседей

растут, растут объемы торговли, появляется больше объектов для инвестиций.

«Пояс и путь» — это не только торговля, но и развитие логистических цепочек, транспортных коридоров, в том числе автомобильных и железнодорожных. Например, шоссе, которое идет из Белоруссии через Смоленскую область к Оренбургской области, а затем через Казахстан в Синьцзян-Уйгурский автономный район. Однако, всё задерживается из-за России. Казахстан уже построил свою часть, а Россия немного затягивает. Идем на Восток: почему страны Средней Азии стали трендом в логистике? Также, обсуждался проект высокоскоростной железнодорожной магистрали из Москвы в Пекин. Пока строится часть до Казани. Эти решения играют важную роль в инициативе, что выражается в китайской поговорке: «Хочешь стать богатым — построй дорогу». России эти проекты также выгодны, так как они помогают обустроить бескрайние евразийские просторы страны. Большее количество магистралей помогает РФ реализовать свой транспортный потенциал в качестве связующего звена между Европой и Азией.

Механизмы финансирования инфраструктурных проектов разнятся. Маленькие страны Юго-Восточной Азии часто берут льготные китайские кредиты. Возьмём для примера железную дорогу из Китая в Лаос, которая принесла местной экономике много денег. Однако, всегда есть риск невозврата — власти Шри-Ланки, например, не смогли отдать средства, выделенные Китаем на строительство порта. В итоге по условиям кредита Китай взял его в аренду на 99 лет. Китай идет к технологическому лидерству. У западных политиков и экспертов традиционно скептическое отношение к «Поясу и пути». Они называют это распространением китайской сферы влияния. Однако, дело в том, что главными участниками инициативы становятся граничащие с Китаем страны, которым априори выгодно такое партнерство. При этом страны Африки часто берут китайские средства, заведомо зная, что не смогут их отдать. Эта модель - рискованна. Россия предпочла бы инвестиционное взаимодействие, на что пока Китай идет не очень охотно. Отчасти потому, что в РФ возникают постоянные проблемы — с привлечением частного капитала, с расходованием средств и так далее.

Внедрение России в «Пояс и путь» несколько затянулось. На это повлияло два фактора:

Первый — опасения того, что эта инициатива может быть выгодна только Китаю, а России особых дивидендов не принесет. Эта настороженность была снята после того, как в 2017 году Владимир Путин предложил идею большого евразийского партнерства. Во многом она напоминает «Пояс и путь» — усиление экономических взаимосвязей на континенте, например, между Евразийским союзом, Шанхайской организацией сотрудничества, АСЕАН и так далее.

Второй — Россия не выработала отдельную стратегию в контексте «Пояса и пути». Эта стратегия должна быть провозглашена в межведомственном документе, на основании чего удастся составить ряд совместных проектов и начать их обсуждение с Китаем.

России выгодны инвестиции Китая, так как у нее было не так много денег до 24 февраля, а сейчас — еще меньше. Строительство портовой инфраструктуры или терминалов для отправки сжиженного природного газа привлекает капитал и создает объекты, которые будут работать, как на китайские, так и на российские интересы.

Пандемия осложнила взаимодействие стран «Пояса и пути». Во второй половине 2021 года, все начали обсуждать то, как выйти на доковидный уровень в торговых отношениях, а потом против России ввели санкции, которые еще больше затруднили российско-китайское экономическое взаимодействие. Исследователь отмечает: торговле война не нужна, поэтому Китай занял нейтральную позицию и призывает к скорейшему завершению конфликта.

С другой стороны, у России появился новый стимул активнее развивать стратегию в контексте «Пояса и пути», так как все поставки энергоносителей, основные магистрали и другие аспекты теперь будут ориентированы не на Запад, а на Восток. Таким образом, инициатива становится более актуальной. С 2015 года, Китай проводил масштабную проверку своих финансовых секторов и выяснилось, что балансы многих банков выглядят очень плохо. Поэтому средств на долгосрочные проекты с плохой окупаемостью гораздо меньше, чем планировалось при запуске инициативы в 2013-м. Так что с середины 2010-х фиксируется, гораздо большая аккуратность при вложении средств, Китай калибрует свое поведение, а вопрос «Пояса и пути» в 2020-2021 годах все реже поднимается.

Процесс важнее результата: инициатива долгосрочна и рассчитана на несколько десятков лет. На нее могут влиять отдельные негативные

обстоятельства, вроде пандемии или санкций, однако, полноценно они не нарушат ее развитие. <https://trends.rbc.ru/trends/social/6308bea09a7947ff4889b9b6>

В связи с этим Си Цзиньпин призвал применять на пространстве Евразии новые модели сотрудничества, общими усилиями формировать "Экономический пояс Шелкового пути" (ЭПШП) и предложил пять необходимых для этого мер: политическая координация, взаимосвязь инфраструктуры, либерализация торговли, свободное передвижение капитала и укрепление взаимопонимания между народами.

В октябре 2013 года во время своего визита в страны Юго-Восточной Азии глава КНР предложил странам — членам АСЕАН идею совместного строительства "Морского Шелкового пути XXI века" (МШП). Обе инициативы — ЭПШП и МШП — были объединены в общую стратегическую концепцию Китая под названием "Один пояс — один путь", которая представляет сегодня одно из основных направлений внешнеэкономического и внешнеполитического курса КНР.

В марте 2015 года по поручению Госсовета КНР Государственный комитет по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел и Министерство торговли Китая опубликовали документ "Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века". Документ призван способствовать реализации концепции "Один пояс — один путь".

В документе отмечается, что проект "Один пояс — один путь" является открытым для всех стран, международных и региональных организаций, а также создает основу для экономического сотрудничества КНР с заинтересованными странами.

Предполагается, что основные маршруты "Экономического пояса Шелкового пути" будут проходить:

- из Китая через Центральную Азию, Россию до Европы (до Балтийского моря);
- из Китая через Центральную Азию и Западную Азию к Персидскому заливу и Средиземному морю;
- из Китая в Юго-Восточную Азию, Южную Азию, к Индийскому океану.

Основные направления "Морского Шелкового пути XXI века":

- из морских портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и дальше до Европы;

— из китайских портов через Южно-Китайское море в южную акваторию Тихого океана.

В указанных направлениях планируется сформировать международные коридоры экономического сотрудничества: "Китай — Монголия — Россия", "Китай — Центральная Азия — Западная Азия", "Китай — Индокитай", "Китай — Пакистан" и "Бангладеш — Индия — Мьянма — Китай".

В документе обозначены задачи в сфере инфраструктурного строительства, инвестиций в промышленные мощности, освоения природных ресурсов, торгово-экономического и финансового сотрудничества, гуманитарных обменов, защиты окружающей среды и взаимодействия на море.

В качестве важнейшего фактора расширения сотрудничества в регионе названо взаимодействие таких многосторонних механизмов, как Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), Китай-АСЕАН (формат "10+1"), Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество (АТЭС), Форум "Азия — Европа" (АСЕМ), Диалог по сотрудничеству в Азии (ДСА), Совещание по взаимодействию и мерам доверия в Азии (СВМДА), Форум китайско-арабского сотрудничества, Диалог Китай — Совет сотрудничества арабских государств Персидского залива (Китай-ССАГПЗ), Экономическое сотрудничество Субрегиона Большого Меконга (СБМ), Центрально-азиатское региональное экономическое сотрудничество (ЦАРЭС).

Концепция "Экономического пояса Шелкового пути" рассчитана на несколько ближайших десятилетий, в настоящее время ее реализация пока не приобрела системности, и сегодня она скорее представляет собой один из векторов в продвижении Китая к новой глобальной роли.

В целях финансирования проектов концепции "Один пояс — один путь" в 2014 году в Китае были созданы два новых финансовых института: Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Фонд Шелкового пути.

Целью Азиатского банка инфраструктурных инвестиций является финансирование крупных инфраструктурных проектов стран-учредителей банка и содействие их экономическому развитию. На сегодняшний день в число учредителей банка входят 57 стран (37 из Азиатского региона и 20 стран не входящих в данный регион). 29 июня 2015 года было подписано соглашение о создании банка. 16 января 2016 года АБИИ с капиталом 100 миллиардов долларов начал свою работу. Пятерку

крупнейших соучредителей по объему вложений составили Китай, Индия, Россия, Германия и Республика Корея.

Фонд Шелкового пути был зарегистрирован в декабре 2014 года в Пекине. Общий капитал ФШП, как предполагается, составит 40 миллиардов долларов, однако его формирование будет происходить в несколько этапов. Фонд был запущен с начальным капиталом в 10 миллиардов долларов.

Основной целью Фонда является поиск инвестиционных возможностей и предоставление услуг для реализации проектов в странах, через которые проходит новый Шелковый путь. Предполагается, что Фонд будет в основном осуществлять инвестиции в инфраструктуру, а также в развитие промышленной и финансовой кооперации. Весь капитал Фонда принадлежит Китаю, а основными источниками финансирования являются Государственная администрация иностранной валюты Китая (65%), Китайская Инвестиционная Корпорация (15%), Экспортно-импортный банк Китая (15%) и Банк развития Китая (5%). В дальнейшем Фонд будет привлекать институциональных инвесторов из других стран, готовых осуществлять долгосрочные инвестиции.

Соглашение о сопряжении Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и китайской инициативы "Экономического пояса Шелкового пути" (ЭПШП) было подписано главами РФ и КНР в мае 2015 года во время визита Си Цзиньпина в Россию. Готовность поддержать инициативу и присоединиться к ней выразили более 100 стран и международных организаций. Китай подписал соглашения о сотрудничестве с более чем 40 странами и международными организациями.

Наиболее значимым из них стало Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути.

В рамках взаимодействия двух стран создана и действует Комиссия по сопряжению ЕАЭС и ЭПШП, которую возглавили первый вице-премьер правительства России Игорь Шувалов и его китайский коллега, первый вице-премьер Государственного совета КНР Чжан Гаоли.

В 2016 году настоящим прорывом в развитии многосторонних экономических коридоров в рамках инициативы "Один пояс — один путь" стало официальное подписание Китаем, Монголией и Россией планов по строительству экономического коридора. Устойчивый прогресс также был

достигнут в синергетической инициативе с Евразийским экономическим союзом. <https://ria.ru/20170514/1494097368.html> В 2023 году конфликт между Израилем и Палестиной внёс свои коррективы в китайский проект.

Шелковый путь - это древний торговый маршрут, который соединял Китай и Индию с Западной Европой и являлся одним из наиболее важных путей торговли и культурного обмена в истории человечества. Шелковый путь получил свое название благодаря тому, что одним из основных товаров, которые перевозились по этому маршруту, был шелк, производимый в Китае. Однако наряду с шелком по этому пути также перевозились и другие ценные товары, такие как специи, драгоценности, дерево, металлы и др.

Шелковый путь начал формироваться в III веке до нашей эры и достиг своего расцвета в период с V до XV веков н.э. Он проходил через различные территории, начиная от Китая, Индии и Центральной Азии, и далее через Персию, Среднюю Азию, Кавказ, Каспийское море и далее в Европу. Таким образом, Шелковый путь был не просто торговым маршрутом, но и местом культурного обмена между Востоком и Западом. На Шелковом пути формировались различные культуры, религии и науки, а также происходил обмен техническими и научными знаниями. Так, благодаря торговым контактам, Китай вывез свои инновации, такие, как изобретение пороха,

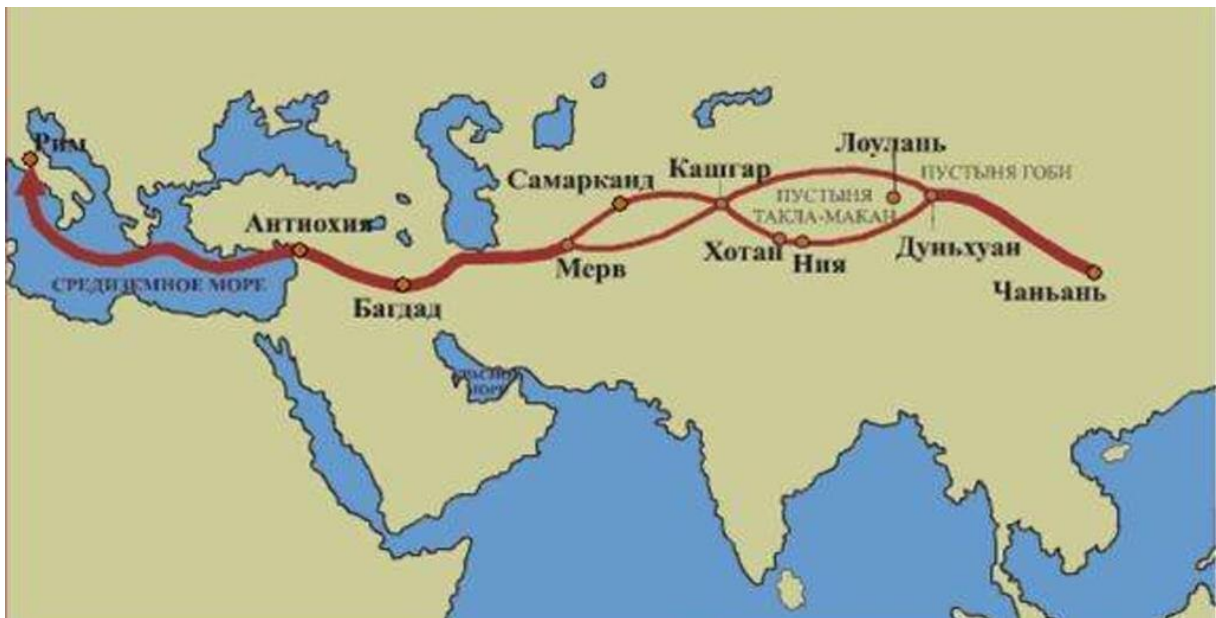


Схема Шелкового пути.

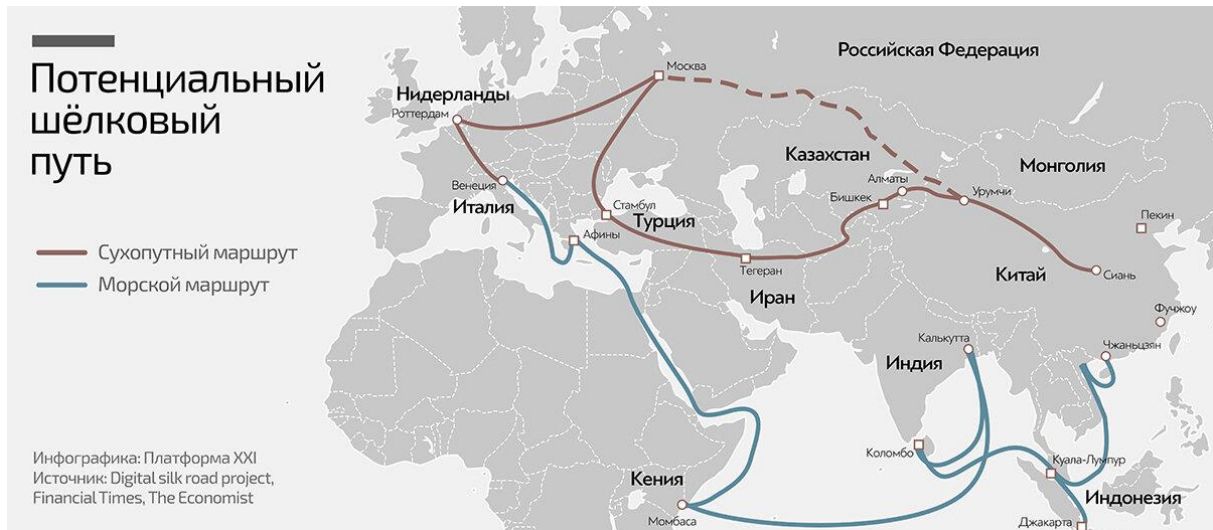
компаса, бумаги и книгопечатания. Кроме того, Шелковый путь способствовал распространению буддизма, христианства и ислама, и различных философских и научных традиций.

Шелковый путь имел огромное значение для развития торговли и экономики в регионах, которые он проходил. Он стимулировал развитие ремесла и промышленности, создание новых рынков и расширение сферы влияния государств. Кроме того, Шелковый путь стал местом, где встречались и сливались культуры и традиции различных народов, благодаря чему возникло множество новых идей, искусств и наук.

Важным фактором успеха Шелкового пути была его безопасность. Хотя на пути торговых караванов встречались различные препятствия, такие как пустыни, горы и опасные племена, многие правители признавали важность международной торговли и предпринимали меры для защиты торговых караванов и облегчения торговли. Они заключали союзы, устанавливали торговые отношения и иногда даже проводили военные кампании для обеспечения безопасности маршрута.

Одним из главных факторов, которые привели к упадку Шелкового пути, стало открытие новых морских путей в эпоху Великих географических открытий. Тем не менее, влияние Шелкового пути на мировую историю и культуру осталось огромным.

В настоящее время многие государства вновь оживляют Шелковый путь в качестве торгового маршрута, включая Китай, Иран, Казахстан, Россию и др. Этот маршрут продолжает оставаться символом культурного и экономического обмена между народами и олицетворяет важность открытости, толерантности и сотрудничества в мировой истории.



1. Одна интересная история связана с знаменитым китайским ученым Чжаном Хэнь, который жил в 2 веке н.э. и считается одним из первых путешественников по Шелковому пути. По легенде, Чжан Хэнь украл коконы шелкопряда из Китая и привез их в Индию, где они использовались для создания первых шелковых тканей. В результате этого китайские мастера шелкового производства получили конкурента, и Шелковый путь стал еще более значимым для Китая.
 2. Шелковый путь играл важную роль в развитии международных отношений и дипломатии в Средневековье. Например, многие правители использовали Шелковый путь для установления контактов с другими государствами и для заключения международных соглашений. Также Шелковый путь был важен для обмена послами и дипломатов между различными странами.
 3. Наконец, Шелковый путь продолжает оставаться важным элементом культурного наследия до наших дней. Некоторые части Шелкового пути стали популярными туристическими направлениями, привлекая путешественников со всего мира. Кроме того, Шелковый путь был включен в список Всемирного наследия ЮНЕСКО в 2014 году, что свидетельствует о его исторической и культурной значимости.
- <https://dzen.ru/a/ZA7iJpDTsBHsGC1a>