

Директор Центра междисциплинарных исследований Института государственного и муниципального управления НИУ ВШЭ, член Рабочей группы по инфраструктуре, транспорту и логистике Делового совета БРИКС

МАРАТ ЗЕМБАТОВ

«КОРИДОР «СЕВЕР – ЮГ» –
СТАНОВОЙ ХРЕБЕТ
ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНО-
ЛОГИСТИЧЕСКОГО
КАРКАСА ЕВРАЗИИ»



Международный транспортный коридор «Север – Юг» — масштабнейший мегапроект, современная история которого насчитывает четверть века. О смелости и необходимости такого транспортного коридора и о движущей роли России в нём — в нашем материале.

Из века XIX в век XXI

Марат, начать предлагаю с истории международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг». Когда о нём заговорили впервые? Как развивался проект и что мы имеем сегодня?

Современная история проекта началась в 2000 году на II Евроазиатской конференции по транспорту в Санкт-Петербурге, когда между Россией, Ираном, Индией и Оманом было заключено соответствующее соглашение. В нём речь шла о том, что эти четыре страны хотят совместно развивать свои транспортные сети для повышения объёмов и эффективности перевозки грузов и пассажиров.

Однако идея создания МТК не нова. Ещё в конце XIX века при участии русских инженеров был предложен проект соединения Каспийского бассейна с Персидским заливом: канал протяжённостью 700 км пролегал бы там, где, по мнению геологов, находился водный путь, соединявший когда-то Каспий с Индийским океаном.

Сегодня МТК «Север – Юг» — это устоявшаяся транспортная магистраль протяжённостью в 7200 км между Санкт-Петербургом и Мумбаи в Индии.

У коридора три маршрута: Западный — через Азербайджан, Транскаспийский — по морю и Восточный — через Казахстан и Туркменистан в Иран. У каждого маршрута есть свои ограничения и преимущества. На Западном маршруте основное ограничение — это 162 км недостроенного железнодорожного пути между городами Решт и Астара в Иране. У Транскаспийского маршрута сложности с глубинами и с отсутствием железнодорожных паромов. При этом Восточный маршрут наиболее протяжённый среди всех, хотя сейчас ведутся активные переговоры по созданию единого перевозчика между Казахстаном и Туркменистаном.

МТК нуждается как в форсировании темпов инфраструктурного обеспечения, так и в переориентировании грузопотоков, но в любом случае МТК «Север – Юг» — это самый перспективный мегапроект, правда, темпы роста его загрузки пока далеки от желаемых. Раскатка коридора — самая актуальная задача. За три года, с 2020 по 2023 год, грузопоток

по коридору вырос с 5 до 11 млн тонн. Прогнозы звучат разные, но большинство экспертов сходится в том, что к 2030 году объёмы грузоперевозок составят порядка 30 млн тонн.

В октябре 2023 года в рамках III Международного форума «Один пояс, один путь» в Пекине Владимир Путин назвал МТК «Север – Юг» одним из приоритетных стратегических проектов, который необходимо реализовывать в краткосрочной перспективе. Наряду с МТК президент России упомянул и новый меридианный ход с Севера на Юг, который пройдёт через Сибирь, Северо-Сибирскую железнодорожную магистраль*. Связать порты на Балтике и в Арктике с портами на побережье Персидского залива и Индийского океана бесшовным железнодорожным сообщением и «интегрировать Северный морской путь с крупными логистическими узлами на юге нашего континента, на побережье Индийского и Тихого океанов» — это важная цель и самый необходимый шаг в построении единого транспортно-логистического каркаса Евразии. В этом ключе можно рассматривать МТК «Север – Юг» как становой хребет единого транспортно-логистического каркаса Евразии.

«Чёрные лебеди» на пути коридора

МКак изменялись задачи и цели МТК с течением времени и политико-экономической ситуацией в мире?

Геополитическая обстановка, как и уровень развития технологий, формируют различные акценты в эксплуатации МТК. Сегодня мы рассматриваем МТК как пространство расширенного межстранового или макрорегионального взаимодействия с экономической мотивацией.

Вклад МТК в развитие материковых макрорегионов, в развитие большой Евразийской интеграции трудно переоценить. Такие транспортные коридоры выступают центрами консолидации новых цепочек поставок, развивающихся внутри Евразийского континента. В конце апреля мы проводили в Высшей школе экономики конференцию «Измерения Евразийской интеграции: транспорт и логистика, энергетика и продовольственная

СВЫШЕ

1,8 МЛН КМ

ПРОТЯЖЁННОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ ПУТЕЙ РОССИИ

* Северо-Сибирская железнодорожная магистраль — планируемая стратегическая железная дорога, которая соединит, как предполагается, Восточную Сибирь и Северный Урал

безопасность» с участием представителей дипломатического корпуса дружественных арабских стран. Участники представляли разные сегменты рынка, но оказались единомышленными в одном: роль России на пространстве Евразии — объединяющая и цивилизационная. Обеспечить справедливое и безопасное развитие континента можно только одним способом: используя транзитный потенциал России для перемещения грузов и, в первую очередь, агропродукции и энергоносителей для обеспечения продовольственной и энергетической безопасности как основополагающих условий любого экономического развития. Вот это и есть главная задача коридора «Север — Юг». Как мы видим из опыта развития других МТК, у меридианного транспортного хода шансов на стабильную работу намного больше, чем у любого широтного хода. Причина проста: широтный ход пересекает, как правило, больше межгосударственных границ, а значит, его стабильное функционирование находится в зависимости от намного большего числа факторов, предсказать траектории развития которых мы сегодня не можем. Дело не только в «чёрных лебедях» Нассима Талеба. Дело в том, что современные средства связи и транспорта сделали мир очень лабильным. Любая новость, любой товар теперь достигают своей цели не просто очень быстро, а несравнимо быстрее, чем это было 30 лет назад.

И это ещё не все. Главное последствие развития технологий коммуникации — непредсказуемая адресность любого сообщения (неважно, информационного или товарного). Связность мира за счёт интернета, социальных сетей, персонализированных маркетинговых технологий, цифровых инструментов, в том числе и финансовых, придала последствиям каждой транзакции элемент непредсказуемости на порядок больший, чем это было в любую предшествующую эпоху. Здесь можно было бы приводить много примеров, но приведу только один — маркетплейсы, которые полностью изменили облик привычного на протяжении тысячелетий договора купли-продажи. Это повлекло за собой массу последствий, и для логистики не в последнюю очередь.

В этой связи одной из самых важных задач логистики становится формирование предсказуемой экосистемы взаимодействия участников рынка не только транспортных услуг,

МАРШРУТ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР — ЮГ»

Источники: РЖД, Евразийский банк развития



7,2 ТЫС. КМ
КОРИДОР «СЕВЕР — ЮГ» — УСТОЯВШАЯСЯ ТРАНСПОРТНАЯ МАГИСТРАЛЬ МЕЖДУ САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ И МУМБАИ В ИНДИИ

но и всей производственной цепочки. А предсказуемость напрямую зависит от стабильности работы транспортной артерии. Если мы пользуемся широтным ходом, риски велики. А если мы организуем экосистемы товарного сотрудничества вдоль долготного, меридианного, хода, мы получаем дополнительные гарантии стабильности. И это даёт положительный сигнал в петле обратной связи — экономика растёт

быстрее. Так достигается синергетический эффект в экономике сотрудничающих вдоль долготного транспортного хода рынков.

Какие же существуют трудности в реализации проекта?

Первое и главное — рост загрузки МТК отстаёт от желаемых темпов по причине инерционности сложившихся отлаженных логистических путей (например, через Суэцкий канал). Вторая трудность — это большие и неиспользуемые резервы инфраструктурного развития МТК. Поясню на примере. Есть Северный морской путь. Он начинается в Мурманске. И есть МТК «Север — Юг», начинающийся в Санкт-Петербурге. Между Мурманском и Санкт-Петербургом чуть больше 1,3 тысячи км. Есть железнодорожное сообщение. И теоретически мы можем говорить о том, что в будущем создастся один мегакоридор, который обеспечит решение проблемы обратного транзита за счёт кругового грузопотока — через Северный морской путь до Китая и индийского порта Ченнаи, а затем в Мумбаи и по МТК «Север — Юг» — до Санкт-Петербурга и снова в Мурманск. Но для того, чтобы такой мультимодальный мегакоридор стал возможен и выгоден, нужны инфраструктурные мощности. Это, прежде всего, современные мультимодальные транспортно-логистические центры, или хабы. Один из них обязательно должен обеспечивать мультимодальную перевалку на отрезке между Мурманском и Санкт-Петербургом.

Если представить себе карту российских транспортных путей, то мы увидим, что в пересечении МТК «Север — Юг» и коридора, идущего от Калининграда до Шанхая, также просится ещё один мультимодальный транспортно-логистический хаб. Этот центр может располагаться где-то в треугольнике Саратов — Саранск — Самара. В этой связи очень важно придать планам территориального развития регионов и их стратегиям развития внешнеэкономической деятельности правильный импульс, который бы учитывал важность такого инфраструктурного строительства.

Ещё одно узкое место на российской части МТК — каспийский бассейн. Возможности использования судов класса «река-море» ограничены. Навигация на Каспии также имеет свои ограничения в связи с небольшими глубинами на нашем побережье. Кроме того, сегодня

мы не используем одни из признанных и широко применяемых в мире инструментов бесшовной мультимодальной логистики — железнодорожные морские паромы (ролкеры).

Узкие места МТК на территории Ирана тоже есть. Это 162 км между городами Рештом и Астарой, где пока нет железной дороги; отсутствие мультимодальных транспортно-логистических хабов, как и у нас. Это необходимость электрификации дорог и повышения их пропускной способности. И это узкое место в портовой инфраструктуре на побережье залива. Сейчас в рамках МТК предполагается использовать только порт Бандар-Аббас, но, на мой взгляд, вариант иранского порта Чабахар более выигрышный.

Что касается морского отрезка — Нова Шева (Мумбаи), здесь тоже есть мысль. Она заключается в создании дополнительной к уже существующей морской линии — Хасаб. Хасаб — это самый северный Оманский порт. Между Ираном и Оманом здесь через пролив всего 107 км. С учётом того, что это расстояние можно преодолевать с помощью того же морского железнодорожного парома, есть возможность существенно обогатить логистические возможности стран-участниц МТК. Но следует учитывать, что у Омана пока нет железных дорог, их строительство только запланировано. Однако уже созданы соответствующие юридические лица, ведётся проектно-исследовательская работа. Всё это — вопрос будущего, пусть и ближайшего, но будущего.

Вопрос вопросов

Кадры для строительства, развития и эксплуатации МТК — как обстоят дела с этим вопросом?

Подготовка кадров — это действительно вопрос вопросов. Без людей никакая технология не работает. Здесь у нас есть огромный накопленный потенциал. Это, прежде всего, гиганты современного высшего образования в транспортной отрасли — Петербургский государственный университет путей сообщения и Российский университет транспорта. Но есть и вызовы. Самые значимые из них: утрата исключительной роли высшего образования как инструмента формирования будущего, неразрывно связанного с социальной группой — носителем профессиональных компетенций; общедоступность технологической информации; роботизация.

Как я уже сказал выше, сегодня время общедоступности технологической информации, а это значит, что кроме профессионалов доступ к отраслевым компетенциям может появляться и у непрофессионалов. Это ведёт к размыванию границ между профессиями. Есть и ещё одна сторона у этого: изучение общедоступной информации — это неглубокое образование, оно не формирует пути мышления, не формирует навыки.

Сегодня распространено явление, когда выпускники вузов занимают должности, которые не требуют высшего образования. В транспортной отрасли такое встречается не только

на начальных стадиях карьеры путейца, когда он должен на практике овладеть премудростями работы по сортировке вагонов, что называется, вручную, потом пересестись в кресло помощника дежурного и только после этого — за пульт в качестве дежурного по станции. Речь не об этом традиционном пути приобретения профессиональных навыков, а о том, что есть постоянные и не всегда предсказуемые изменения в балансах трудовых ресурсов, которые готовятся в вузах, и в потребности в них на практике.

Нехватка кадров высшего уровня подготовки — тоже вызов. По направлению «Техника и технологии наземного транспорта» в последние годы образование уровня аспирантуры получает около 100 человек в год. А по направлению «Техника и технологии кораблестроения и водного транспорта» чуть более 50. Достаточно ли это для системы, в которой трудится почти 6,5 млн человек?

Есть ещё один вызов, к которому все одинаково не готовы — это появление новых профессий. Сейчас очевидно, что одна из востребованных профессий будущего — инженер промпта. Это человек, который должен уметь задавать вопросы искусственному интеллекту наиболее эффективным способом.

Система подготовки кадров должна не обороняться, а наступать — внедрять практико-ориентированные методы гибкого обучения; работать над созданием непрерывного замкнутого цикла обучения (обучение длиною в жизнь); готовить инженеров-транспортников, в частности, железнодорожников по нашим образовательным стандартам для дружественных государств Евразийского экономического пространства. Это и Оман, и Бахрейн, и Ирак, и Йемен. Синтез опыта и энергии, зрелого поколения и смены. Преемственность и инновации не против друга, а вместе способны дать любой синергетический эффект.

Марат, уже есть понимание, какие новые профессии или компетенции нужны для реализации проектов, подобных МТК?

Конечно, новые компетенции точно востребованы, и в первую очередь они связаны с мультимодальной перевалкой грузов. Коридор — это всегда мультимодальное пространство перемещения грузов, поэтому нужны специалисты,

которые будут в равной степени разбираться во всех видах транспорта. К примеру, приходит груз морским транспортом, его нужно перевалить в порту и отправить дальше наземным транспортом. Всё это требует высокоуровневых компетенций и грамотности в эксплуатации высокотехнологичных современных инженерных систем.

Обязательно необходима страновая грамотность, чтобы понимать, что и куда можно отправлять: например, существуют такие виды агропродукции, которые в определённых странах никак не могут быть востребованы. Структура потребления и спроса, знание языка, культурных особенностей, обычаев делового оборота — всё это является составляющими такой грамотности.

СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ДОЛЖНА НЕ ОБОРОНЯТЬСЯ, А НАСТУПАТЬ

И ещё момент. Если сегодня логист может попросить, чтобы ему что-то объяснили на пальцах, то уже лет через пять это будет невозможно, потому что точно заработает национальная цифровая транспортно-логистическая платформа, связанная с платформами других стран. Такая уже существует в Китае: в LOGINK зарегистрировано более 500 тысяч пользователей — юридических лиц, они выбирают маршруты, следят за перемещением груза и так далее.

Ну и для топ-менеджмента необходимо разбираться в вопросах геостратегии, экономики и развития технологий: функционирование таких коридоров зависит в равной степени и от структуры спроса, и от структуры межгосударственных отношений, которые иногда могут ставить непреодолимые препятствия.

А как налажены контакты и взаимодействие с вузами, ведь это им готовить людей с актуальными компетенциями?

Есть и контакты, и живое общение, и понимание, широко разделяемое не только в нашей стране, но и за рубежом: страны БРИКС стремятся к унификации не только нормативно-технических требований доставки грузов, но и к унификации понимания того, куда движется транспортно-логистическая отрасль сегодня и куда она будет двигаться завтра.

Есть конкретные запросы на получение пока дополнительных профессионального образования инженерами дружественных стран, в частности, Глобального Юга и Глобального Востока. Наше участие, кстати, очень востребовано

в Пакистане: их железнодорожной сети на определённых участках необходима масштабная реконструкция, да и в эксплуатации тягового подвижного состава и в управлении движением наш опыт мог бы быть им чрезвычайно полезен.

Чтобы всё это стало реальностью, необходимо заключать межгосударственные соглашения, возможно, работать в сторону создания сетевого университета между странами. В этом смысле вопрос даже не столько в унификации, сколько в сближении позиций в подготовке специалистов высшего инженерного, в частности, железнодорожного образования. За этим вопросом, я считаю, будущее, ведь правильная школа инженерной мысли — это то, чем традиционно отличалось наше высшее образование.

В качестве первого шага на этом пути можно рассмотреть такую вещь, как соединение усилий профильных железнодорожных вузов с вузами, которые могут взять на себя подготовку других компетенций, о которых я говорил выше. К примеру, при участии Высшей школы экономики можно было бы предлагать совместные программы, сочетающие повышение не только инженерной, но и страновой грамотности.

Пространство сотрудничества

Вы сказали, что современная история коридора «Север — Юг» началась в 2000 году, то есть четверть века назад. 25 лет для такого проекта — это нормально? И можно ли сейчас говорить о том, что работа по его реализации интенсифицировалась?

Трудно сказать, нормально это или нет, ведь проект действительно мирового масштаба, который неизбежно изменит облик всей логистики. Конечно, есть скептики, сомневающиеся в его реалистичности, но им стоит посмотреть на то, как развивается сегодня глобальная транспортно-логистическая отрасль. Да и реальность не согласна с таким скептицизмом: в январе был подписан и к сегодняшнему дню ратифицирован договор с Ираном о всеобъемлющем стратегическом партнёрстве, в том числе в части реализации МТК «Север — Юг».

Если говорить именно о нашей стране, то сеть транспортных путей России — одна из наиболее масштабных в мировой экономике. Мы не только выделяемся огромным транзитным



потенциалом в силу обладания самой большой территорией в мире, у нас ещё и одна из самых больших суммарных протяжённостей транспортных путей всех видов — свыше 1,8 млн км.

В отрасли зарегистрировано около 204 тысяч предприятий, на которых трудятся 6,4 млн человек, а это 9% работающего населения. Только в авангардной тройке — РЖД, «Транснефть» и «Почта России» — трудятся 1,1 млн человек.

Это огромный живой организм, который, с одной стороны, живёт и воспроизводится по своим собственным законам, а с другой, не может быть свободен от условий, в которых он существует. Окружающая обстановка влияет на этот транспортно-логистический мир — и влияние это взаимное. Это очень хорошо видно на примере взаимного влияния геополитической нестабильности на Юге Евразии и развития новых транспортно-логистических коридоров: насколько активизировались участники рынка в направлении МТК «Север — Юг» после случая с судном Ever Given*.

Коридор — это широкое пространство сотрудничества: производственного, гуманитарного и кадрового с экономической подоплёкой и мотивацией. А транспорт в нём — инструмент достижения результата в этом сотрудничестве. Безусловно, от геополитических факторов не может быть свободен ни один большой инфраструктурный проект, тем более межгосударственный. Время от времени случаются непредвиденные и совсем несозидательные события, которые тормозят развитие прорывных проектов в сфере транспорта и логистики. Однако любая напряжённость рано или поздно заканчивается, поэтому какими бы ни были задержки в реализации созидательных проектов (а МТК «Север — Юг» являет собой классический пример именно созидательного и взаимовыгодного проекта), они обязательно закончатся. И проект будет реализован.

* Ever Given — в 2021 году судно село на мель в Суэцком канале, создав на неделю транспортный коллапс