

ЭКОНОМИКА, ЛОГИСТИКА И МЕНЕДЖМЕНТ НА ТРАНСПОРТЕ

ECONOMICS, LOGISTICS AND TRANSPORT MANAGEMENT

УДК 656.6; 339.5; 339.92

DOI: 10.37890/jwt.vi81.536

Анализ и трансформация воднотранспортной составляющей МТК «Север-Юг» в условиях обострения глобального противостояния

С.С. Гончаренко¹

ORCID: 0000-0002-9147-4564

И.К. Кузьмичев²

ORCID: 0000-0001-8186-0544

В.Н. Костров²

ORCID: 0000-0003-1139-102X

Д.Н. Сухарев³

¹*Евроазиатский транспортный инновационный центр, г. Москва, Россия*

²*Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия*

³*АО «Русатом Оверсиз», г. Москва, Россия*

Аннотация. Статья посвящена анализу маршрутов евроазиатского международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг», изменению статуса, условий функционирования и направлений развития в контексте воднотранспортной составляющей. Основанием для трансформации МТК «Север-Юг» является ряд проблем стратегического характера: первая – это низкий уровень использования внутренних водных путей коридора при большой протяженности речной сети, соединяющей Каспийское и Балтийское моря; вторая – недостаточный вклад в международную грузовую базу на российском участке национальных грузовладельцев, слабое участие в формировании международных грузовых потоков стран Каспийского региона; резкое обострение глобального противостояния России и коллективного Запада с сокращением торговых связей России и стран Евросоюза, включая пропуск через Россию евроазиатского транзита. Предложенные в работе изменения задают новые подходы к формированию перспективной международной логистики данного евроазиатского коридора, исключая в сложившихся условиях участие стран Евросоюза, и предусматривающих максимальное вовлечение в функционирование МТК «Север-Юг» логистического потенциала воднотранспортной составляющей.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, международные транспортные коридоры, МТК «Север-Юг», глобальное противостояние, региональная экономика, логистика, международные связи.

Analysis and transformation of the water transport component of the ITC North-South in the context of the aggravation of the global confrontation

Stanislav S. Goncharenko¹

ORCID: 0000-0002-9147-4564

Igor K. Kuzmichev²

ORCID: 0000-0001-8186-0544

Vladimir N. Kostrov²

ORCID: 0000-0003-1139-102X

Dmitry N. Sukharev³

¹*Euroasian Transport Innovation Center, Moscow, Russia*

²*Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia*

³*Rusatom Overseas, Moscow, Russia*

Abstract. The article is devoted to the analysis of the routes of the Euro-Asian international transport corridor (ITC) «North-South», changing of the status, functioning conditions and development directions in the context of the water transport component. The basis for the transformation of the ITC North-South is a number of strategic problems: the first is the low level of using the corridor's inland waterways with long river network connecting the Caspian and Baltic Seas; the second is insufficient contribution to the international cargo base in the Russian section of national cargo owners, weak participation in the formation of international cargo flows of the Caspian region countries; sharp global confrontation aggravation between Russia and the collective West with a reduction in trade relations between Russia and the EU countries, including Eurasian transit passage through Russia. The changes proposed in the work set new approaches to the formation of promising international logistics of this Eurasian corridor, excluding participation of the EU countries in the current conditions and providing for the maximum involvement of the logistics potential of the water transport component in the ITC North-South functioning.

Keywords: inland water transport, international transport corridors, ITC «North-South», global confrontation, regional economy, logistics, international relations.

Введение

Обострение глобального противостояния России и коллективного Запада, достигшее военно-политического конфликта на Украине требует кардинальной перестройки всех отраслей и сфер деятельности России по обеспечению повышения их эффективности и надежности функционирования. Данное требование касается в том числе российских евроазиатских международных транспортных коридоров: МТК «Восток-Запад» («Транссиб»): Европа – Россия – Япония (с ответвлениями) и МТК «Север-Юг»: Северная Европа – Россия – Южная Азия (с ответвлениями).

Зарубежные партнеры использовали различные варианты, чтобы минимизировать экономическую выгоду России от евроазиатского транзита и даже от ее собственных экспортно-импортных связей. С этой же целью в условиях провозглашенного либерализма постсоветского периода более 95% российской внешнеторговой грузовой базы, транспортируемой морем, было передано на обслуживание морским иностранным зарубежным компаниям.

Еще одним шагом ущемления экономических и политических интересов России явилось открытие Евросоюзом международного транспортного коридора ТРАСЕКА (Европа-Кавказ-Центральная Азия), т.е. в обход России.

Особого внимания требуют международные транспортные коридоры, в том числе МТК «Север-Юг», связывающие Россию с мировой хозяйственной системой огромным числом торговых партнеров, имея при этом огромный потенциал водотранспортной составляющей [1,2,3].

Состояние проблемы

В новых условиях значение водного транспорта кардинально изменяется как внутри страны, так и в сфере внешнеторговых связей. Общая протяженность водного пути от Северо-Запада страны, портов Балтики до портов Каспийского, Черного и Средиземного морей составляет свыше 6000 км, в том числе по внутреннему водному участку России свыше 3000 км. Масштабы и экономический потенциал указанного транспортного пространства определяются, прежде всего, Единой глубоководной

системой (ЕГС) Европейской части России, т.е. Волжской речной сетью, представляющей древовидную структуру, стволем которой является река Волга, с большим количеством ответвлений – средних и малых рек.

Российскими учеными и специалистами доказано, что при правильном стратегическом планировании и организации цепей поставок различных видов продукции сельского хозяйства и промышленности страны на внутренний и внешний рынки водный транспорт становится не конкурентом, а партнером автомобильного и железнодорожного транспорта, на основе развития комбинированных транспортных систем [2, 4].

Формирование партнерских отношений с водным транспортом особенно актуально в связи с загруженностью железнодорожной сети на отдельных магистральных направлениях.

Согласно информации Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД», протяженность загруженных участков, на которых пропускная способность используется на 85% и более, составляет около четверти всей эксплуатируемой железнодорожной сети Российской Федерации.

С целью освоения все возрастающих объемов перевозок на лимитирующих участках и направлениях железнодорожной сети осуществляется ряд мероприятий организационно-технологического характера. Однако, как отмечено в докладе заместителя генерального директора ОАО «РЖД» - начальника Центральной дирекции управления движением [5], все это ведет к возникновению дополнительных издержек в различных подразделениях компании. Также имеют место риски задержек грузовых поездов по маршрутам следования. При этом на них приходится 80% сетевого грузооборота.

Решению проблемы перегрузки железнодорожных сетей может служить более широкое использование водного транспорта ЕГС Европейской части России.

Базовые условия и направления развития

С учетом изложенного выше России необходимо принципиально по новому оценить роль и возможности МТК «Север-Юг».

Главные водные пути ЕГС (реки Волга, Кама, Дон) в целом готовы к прохождению по МТК «Север-Юг» как внутренних отечественных грузов, так и грузов внешней торговли традиционной структуры в полном объеме. Хотя здесь и необходимо решить ряд инфраструктурных проблем (развитие портов и складской логистики в ключевых водотранзитных узлах, транспортно-логистических центров комбинированной транзитной экосистемы и др.).

Качественно новым, перспективным фактором развития МТК «Север-Юг» может стать формирование в регионе Кругокаспийского транспортно-промышленного пояса, в основу которого будет положен принцип соблюдения единых интересов, использования общих ресурсов с выпуском продукции как для стран региона, так и для экспорта [6].

Реализация данного проекта могла бы принять организационно-правовую форму Кругокаспийской многоотраслевой транспортно-промышленной логистической кластерной платформы.

На базе предлагаемого подхода к промышленно-транспортному развитию перспективного пространства ЕГС, использования его экономического и торгового потенциала, авторами статьи определены перспективные направления водной составляющей МТК «Север-Юг».

Первое направление, основное, – южное, традиционное: Россия - Каспийские и соседние с ними государства (страны Персидского залива – Индия и Пакистан). После самоизоляции Европы традиционным партнером в данном направлении остается только Белоруссия.

Второе направление – перспективное – западное: Черное море – Средиземное море.

Средиземноморское направление МТК «Север-Юг» для отечественного водного транспорта не является чем-то новым. В советский период и последующие годы российские суда «река-море» плавания свободно ходили из Волги и Каспия в Средиземное море и на Балтику, огибали Европу по Бискайскому заливу.

Узким местом при прохождении в Средиземноморье являются проливы Босфор и Дарданеллы. Беспрепятственное прохождение иностранных торговых судов через указанные проливы осуществляется согласно положений конвенции Монтре от 1936 года. Для советских судов условия конвенции исполнялись неукоснительно. После распада Советского Союза начали возникать проблемы. В настоящее время политические взаимоотношения между Россией и Турцией улучшились.

Торговые партнеры – это Сирия, Египет, Алжир, Ливия.

Сирия по объективным причинам является самым надежным партнером России в рассматриваемом регионе. Основой российского экспорта в 2021г. являлись: зерно (в основном пшеницы), бумажная продукция, масла и жиры, нефтепродукты, химикаты, корма, металлы, древесина, арматура, удобрения, трубы и тракторы.

Египет является важнейшим торговым партнером России в Средиземноморье. Российский экспорт: зерновые — 37% от общего объема, медь и изделия из неё — 10%, древесина и продуктов из неё — 9%. Энергетика это традиционно важное направление российского участия. Перспективным проектом взаимодействия России и Египта является формирование Российской промышленной зоны. Размещение зоны в непосредственной близости к Суэцкому каналу создает уникальные возможности развития сотрудничества России и Египта.

Алжир является перспективным экономическим и логистическим партнером России. Для России и Алжира в настоящее время особый интерес представляет возможность реализации совместных проектов в области промышленности, энергетики, транспорта.

Ливия имела различные этапы сотрудничества с Россией. В эту страну поставляется российское энергетическое оборудование, машины, транспортные средства, прокат, строительные материалы и т.д. Ливия начинает поставлять в Россию нефть.

Основные мероприятия

Разработке мероприятий по развитию транспортных коммуникаций южного и средиземноморского направлений МТК «Север-Юг» уделяется значительное внимание в российской отраслевой печати [2, 3]. Однако в концептуальном плане системно этот вопрос представлен впервые в работе [6] профессором Гончаренко С.С. В настоящей статье авторами осуществлена актуализация этой темы.

Первоочередным мероприятием по развитию МТК «Север-Юг» в рамках Единой глубоководной системы являются дноуглубительные работы на различных участках внутренних водных путей. Эти работы должны относиться не только к лимитирующим локальным участкам рек Волга, Дон, Кама, но и повсеместно к средним и малым рекам всей речной сети. Мероприятие является крайне необходимым для обеспечения надежной работы МТК «Север-Юг».

В то же время при планировании мероприятий по развитию внутренних водных путей необходимо исключать необоснованные проекты, разорительные с точки зрения финансов и ущербные по экологическим параметрам. Например, проект строительства канала «Евразия» для соединения Каспийского и Азовского морей. Данный проект начали обсуждать еще 2000-е годы. В свое время он был отвергнут по причине своей необоснованности (с точки зрения объема перспективного грузопотока и отсутствия водных ресурсов). Направления трех возможных каналов между

Каспийским и Азовским морями следующие: действующий и проектируемый Волго-Донской судоходный канал, проект канала Евразия, проект канала Казак [7].

Минтранс России с участием специализированных организаций проанализировали возможности и ограничения каждого из вариантов. Исследования показали, что проект «Евразия» не обеспечен водой. Одного лишь фактора – необеспеченность водой, достаточно, чтобы больше не поднимать вопрос о строительстве канала Евразия. Тем не менее, проект продолжает многократно выдвигаться вновь. Предложения по наполнению канала «Евразия» из Волги за счет строительства дополнительного канала недопустимы, поскольку представляют угрозу для судоходства по самой Волге.

Также необходимы уточнения в части обоснования актуальности строительства второй нитки Волго-Донского судоходного канала. Здесь риски связаны с оценкой перспективного грузооборота. Практически половину грузопотока составляет сырая нефть. При переориентации на трубопроводный транспорт может высвободиться значительная часть тоннажа.

К проектам, требующим серьезного научного, комплексного обоснования, относятся и предложения обеспечения 11-месячной навигации от Астрахани до Ростова-на-Дону с 3-месячной ледовой проводкой. Сейчас навигация в среднем продолжается с 1 апреля до 1 декабря, т.е. 8 месяцев. Для нового проекта авторами данного проекта предлагается «построить четыре мелкосидящих ледокола. Объем затрат на реализацию проекта оценивается в 89,8 млрд руб.»⁹

Энергозатраты и общие эксплуатационные затраты при ледовой проводке по общему водному пути протяженностью почти в 1000 км в проекте не приводятся. Что касается дополнительной транспортировки 4 млн. т при ледовой проводке, то такое наращивание объема грузов можно обеспечить и при существующей навигации. Задача состоит лишь в том, чтобы согласовать графики поставок с отправителями грузов.

В настоящее время ледовая проводка осуществляется только на Волго-Каспийском канале (188 км) и в Азовском бассейне.

Чтобы обеспечить круглогодичную навигацию из Каспия до Астрахани с последующей перевалкой груза на железную дорогу и учитывая другие особенности порта Астрахань (ограниченность мощностей, рассредоточение портовых терминалов на значительном расстоянии друг от друга по обоим берегам реки и др.) был построен морской порт Оля с прокладкой 53-километровой примыкающей ветки до железнодорожной станции Яндыки. В настоящее время, чтобы повысить грузооборот российских портов на Каспийском море, актуальным является строительство порта Лагань в Калмыкии [8].

Одним из стратегических факторов повышения эффективности МТК «Север-Юг» может стать выделение в речных и морских портах России логистических площадок для консигнационных складов прикаспийских государств, бывших союзных республик (Казахстан, Туркменистан, Азербайджан), не имеющих водного выхода в Мировой океан, а также для учредителей коридора: Ирана, Индии.

Накопление массы грузов на складах в период навигации повышает загрузку внутренних водных путей России, а трейдерам снижает долю транспортной составляющей в конечной цене продукции.

Указанные склады могут служить первым шагом к организации торговых домов и сетевой торговли Ирана, Индии в российских регионах и созданию совместных предприятий по переработке привезенного сырья с выпуском готовой продукции.

Дноуглубительные работы на ЕГС, выделение логистических площадок в речных и морских портах России под консигнационные склады иностранным

⁹ <https://portnews.ru/news/325481/>

компаньонам требуют обязательного третьего шага – обеспечения данного обширного водного пространства соответствующим флотом «река-море».

Масштабность и разноплановость развития, различные варианты и уровни поставленных целей, разнообразие имеющихся условий диктуют соответствующие требования к проектированию, строительству и эксплуатации судов для использования на МТК «Север-Юг». Потребуется грузовые суда самого разного класса. На коротких морских плечах Каспийского, Черного и отчасти Средиземного моря будут востребованы грузопассажирские паромы с накатной технологией погрузки и выгрузки железнодорожного и автомобильного транспорта, обеспечивающие минимальные затраты на стивидорные работы.

Для ускоренного прохождения генеральных грузов по реке между шлюзованными участками нужны суда с высокими скоростными характеристиками и параметрами энергоэффективности, включая суда на подводных крыльях, на воздушной подушке, экранопланов, что является актуальной задачей нижегородских судостроителей, в том числе КБ имени Р.Е.Алексеева, имеющих значительный научный задел и практику создания таких судов [9].

Для повышения эффективности речных проводок, включая большие средние и даже малые реки, было бы оправданной более широкая дальнейшая проработка барже-буксирных технологий, которыми до начала 1990 г. активно занимались ученые ВГУВТ.

Для речных путешествий также нужны суда разного класса в зависимости глубокowodности реки от крупных речных судов до мелкосидящих для прохождения по малым рекам. Такие суда в настоящее время разрабатываются и создаются судостроителями из Нижнего Новгорода, в частности суда на подводных крыльях, на колесно-двигательном рулевом комплексе, экранопланы. 10

Таким образом, с развитием водной составляющей МТК «Север-Юг» будут востребованы суда различных классов, различной грузоподъемности и пассажироместности, различной осадки, различных скоростей, с судовыми двигателями на различных физических принципах, различной высоты судна с учетом судовых надстроек и т.д. Причем флот должен быть не только разнообразным, но и многочисленным.

И здесь как нельзя лучше воедино сошлись требования и возможности. На всей протяженности МТК «Север-Юг» объектов судостроения более чем достаточно на любые запросы и требования. Возможности судостроения в требуемых масштабах и разнообразии на пространстве Единой глубоководной системы и северного Каспия (Астрахань) обеспечены в полном объеме научными, проектными организациями, судостроительными заводами, научно-образовательными комплексами воднотранспортного профиля [7].

Выводы

Обеспечение европейской части России статуса стратегического центра зарождения и поглощения мировых грузовых субъектами РФ на пространстве Единой глубоководной системы потребует от регионов Российской Федерации актуализации транспортных и логистических стратегий с учетом новых перспективных требований внутренней и внешней торговли:

- подготовка основных водных путей ЕГС и выходов в прилегающие моря к развитию воднотранспортных связей с региональными и мировыми торговыми партнерами с максимальным прохождением судов по крупным, средним и малым рекам к поставщикам и потребителям товаров и услуг.

¹⁰ <https://rg.ru/2016/05/19/reg-pfo/razrabotali-unikalnye-suda-dlia-malyh-rek.html>

- развитие инновационной транспортно-логистической инфраструктуры экосистемы водного транспорта в речных, устьевых и морских портах России с формированием в их рамках портовых экономических зон, совместных консигнационных складов с зарубежными партнерами по перспективным товарным потокам.
- строительство воднотранспортных средств, в том числе скоростной доставки генеральных грузов, включая широкий спектр судов для эксплуатации на реках различных глубин, а также в морских зонах. Гарантированное выполнение обеспечивается наличием огромного спектра организаций и предприятий судостроительного комплекса, начиная от центров Санкт-Петербурга и Нижнего Новгорода до десятков проектных организаций и судостроительных производств, а также научно-образовательных центров европейской части России [10].

Список литературы

1. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р.
2. Актуализация транспортной стратегии России как необходимое условие обеспечения экономического прорыва и национальной безопасности страны на этапах геополитического противостояния. Т. 1 и 2. Под редакцией Васильева С.Н. Сулова В.И., Кузьмичева И.К., Гончаренко С.С., Кострова В.Н., Курбатовой А.В., Малова В.Ю., Прокофьевой Т.А., Шапкина И.Н.-Москва, Нижний Новгород: Центральный дом ученых, Институт экономики и организации промышленного производства, Институт востоковедения, Волжский государственный университет водного транспорта, Евроазиатский транспортный инновационный центр, 2023. - С. 335-481.
3. Гончаренко С.С. Шесть стратегических направлений актуализации транспортной стратегии России в условиях геополитического и геоэкономического противостояния. // Вестник транспорта. 2022.- № 9 – С. 13-14, № 10 – С. 2-14, № 11 – С. 2-10.
4. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, Распоряжение Правительства РФ от 29 февраля 2016 г. № 327-р.
5. Глазков М.О. Вызовы и пути решения в технологии и организации перевозочного процесса при росте объемов перевозок и изменении логистики на железнодорожном транспорте // Доклад на заседании Круглого стола Транспортной секции Дома ученых РАН. М.: 2024.
6. Транспортно-промышленный потенциал стран Каспийского региона: состояние, проблемы, перспективы интеграции. /Монография под научной редакцией Васильева С.Н., Межевича В.Е., Наумкина В.В., Гончаренко С.С., Персианова В.А. водного транспорта. - М.: Комитет Совета Федерации РФ, Институт проблем управления им. В.А.Трапезникова РАН, Институт востоковедения РАН, Евроазиатский транспортный инновационный центр, Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН, Московская государственная академия водного транспорта, Волжская государственная академия водного транспорта, 2012. – т.1. – 225 с.
7. Гончаренко С.С. Экономико-политические предпосылки транспортно-промышленной интеграции каспийских и соседних с ними стран. / Коллективная монография. Транспортно-промышленный потенциал стран каспийского региона: состояние, проблемы, перспективы интеграции. Под научной редакцией С.Н.Васильева, В.Е.Межевича, В.В.Наумкина, С.С.Гончаренко, В.А.Персианова – Москва. Совет Федерации Российской Федерации. 2011. - С. 20-60.
8. Цверов В.В. Оценка базирования зернового хаба на Каспийском море с учетом участия в перевозках речного транспорта // Вестник УГНТУ. Наука, образование, экономика. – 2023. – №4. – С. 97-105.
9. Любимов В.И. Анализ технико-экономических характеристик перспективных типов скоростных судов // Научные проблемы водного транспорта. – 2021. – №67(2). – С. 33-41.
10. Кузьмичев И.К., Костров В.Н., Любимов В.И. Важные компоненты транспортного образования: опыт и проблемные вопросы. //Повышение роли транспортного

образования и управления в развитии экономики и обеспечения безопасности России. Под общей редакцией: Васильева С.Н., Кузьмичева И.К., Гончаренко С.С., Кострова В.Н., Шапкина И.Н. – Москва – Нижний Новгород.: Центральный дом ученых, Волжский государственный университет водного транспорта, Евроазиатский транспортный инновационный центр. - 2021. - 224 с.

References

1. Transportnaya strategiya Rossiiskoi Federatsii do 2030 goda s prognozom na period do 2035 goda [Transport strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period until 2035]. Utverzhdena rasporyazheniem Pravitel'stva RF ot 27 noyabrya 2021 g. № 3363-р. (In Russ.)
2. Aktualizatsiya transportnoi strategii Rossii kak neobkhodimoe uslovie obespecheniya ekonomicheskogo proryva i natsionalnoi bezopasnosti strany na etpakh geopoliticheskogo protivostoyaniya [Updating the transport strategy of Russia as a necessary condition for ensuring an economic breakthrough and national security of the country at the stages of geopolitical confrontation]. Vol. 1 & 2. Pod redaktsiei Vasil'eva S.N. Suslova V.I., Kuzmicheva I.K., Goncharenko S.S., Kostrova V.N., Kurbatovoi A.V., Malova V.YU., Prokofevoi T.A., Shapkina I.N.-Moskva, Nizhnii Novgorod.: Tsentralnyi dom uchenykh, Institut ekonomiki i organizatsii promyshlennogo proizvodstva, Institut vostokovedeniya, Volzhskii gosudarstvennyi universitet vodnogo transporta, Evroaziatskii transportnyi innovatsionnyi tsentr, 2023. Pp. 335-481. (In Russ.)
3. Goncharenko S.S. Shest strategicheskikh napravlenii aktualizatsii transportnoi strategii Rossii v usloviyakh geopoliticheskogo i geoekonomicheskogo protivostoyaniya [Six strategic directions for updating the transport strategy of Russia in the context of geopolitical and geo-economic confrontation]. Vestnik transporta. 2022. No. 9. Pp. 13-14, No. 10. Pp. 2-14, No. 11. Pp. 2-10. (In Russ.)
4. Strategiya razvitiya vnutrennego vodnogo transporta Rossiiskoi Federatsii na period do 2030 goda [Strategy for the Development of Inland Water Transport of the Russian Federation for the Period up to 2030]. Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 29 fevralya 2016 g. № 327-р. (In Russ.)
5. Glazkov M.O. Vyzovy i puti resheniya v tekhnologii i organizatsii perevoznogo protsessa pri roste obemov perevozok i izmenenii logistiki na zheleznodorozhnom transporte [Challenges and solutions in technology and organization of the transportation process with an increase in traffic volumes and changes in logistics in railway transport]. Doklad na zasedanii Kruglogo stola Transportnoi sektsii Doma uchenykh RAN. M.: 2024. (In Russ.)
6. Transportno-promyshlennyye potentsial stran Kaspiiskogo regiona: sostoyanie, problemy, perspektivy integratsii [Transport and industrial potential of the countries of the Caspian region: state, problems, prospects of integration]. Monografiya pod nauchnoi redaktsiei Vasileva S.N., Mezhevicha V.E., Naumkina V.V., Goncharenko S.S., Persianova V.A. vodnogo transporta. - M.: Komitet Soveta Federatsii RF, Institut problem upravleniya im. V.A.Trapeznikova RAN, Institut vostokovedeniya RAN, Evroaziatskii transportnyi innovatsionnyi tsentr, Institut ekonomiki i organizatsii promyshlennogo proizvodstva SO RAN, Moskovskaya gosudarstvennaya akademiya vodnogo transporta, Volzhskaya gosudarstvennaya akademiya vodnogo transporta, 2012. Vol.1. 225 p. (In Russ.)
7. Goncharenko S.S. Ekonomiko-politicheskie predposylki transportno-promyshlennoi integratsii kaspiiskikh i sosednikh s nimi stran [Economic and political prerequisites for transport and industrial integration of the Caspian and neighboring countries]. Kollektivnaya monografiya. Transportno-promyshlennyye potentsial stran kaspiiskogo regiona: sostoyanie, problemy, perspektivy integratsii. Pod nauchnoi redaktsiei S.N.Vasil'eva, V.E.Mezhevicha, V.V.Naumkina, S.S.Goncharenko, V.A.Persianova. Moskva. Sovet Federatsii Rossiiskoi Federatsii. 2011. Pp. 20-60. (In Russ.)
8. Tsverov V.V. Otsenka bazirovaniya zernovogo khaba na Kaspiiskom more s uchedom uchastiya v perevozkakh rechnogo transporta [Assessment of the location of a grain hub in the Caspian Sea, taking into account participation in river transport]. Vestnik UGNTU. Nauka, obrazovanie, ekonomika. 2023. No. 4. Pp. 97-105. (In Russ.)
9. Lyubimov V.I. Analiz tekhniko-ekonomicheskikh kharakteristik perspektivnykh tipov skorostnykh sudov [Analysis of the technical and economic characteristics of promising

- types of high-speed vessels]. Nauchnye problemy vodnogo transporta [Russian Journal of Water Transport]. 2021. No. 67(2). Pp. 33-41. (In Russ.)
10. Kuzmichev I.K., Kostrov V.N., Lyubimov V.I. Vazhnye komponenty transportnogo obrazovaniya: opyt i problemnye voprosy [Important components of transport education: experience and problematic issues]. Povyshenie roli transportnogo obrazovaniya i upravleniya v razvitii ehkonomiki i obespecheniya bezopasnosti Rossii. Pod obshehei redaktsiei: Vasileva S.N., Kuzmicheva I.K., Goncharenko S.S., Kostrova V.N., Shapkina I.N. Moskva – Nizhnii Novgorod.: Tsentralnyi dom uchenykh, Volzhskii gosudarstvennyi universitet vodnogo transporta, Evroaziatskii transportnyi innovatsionnyi tsentr. 2021. 224 p. (In Russ.)

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Гончаренко Станислав Степанович, кандидат экономических наук, президент, Евроазиатский транспортный инновационный центр, 119072, г. Москва, Наб. Новоданиловская, д 2, корп. 1, e-mail: goncharenkoss@mail.ru

Stanislav S. Goncharenko, Ph.D. in Economics, President, Eurasian Transport Innovation Center, 119072, Moscow, Nab. Novodanilovskaya, 2, bldg. 1, e-mail: goncharenkoss@mail.ru

Кузьмичев Игорь Константинович, доктор технических наук, профессор, ректор, Волжский государственный университет водного транспорта, 603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5, e-mail: rector@vsuwt.ru

Igor K. Kuzmichev, Doctor of Technical Sciences, Professor, Rector, Volga State University of Water Transport, Nesterova, 5, Nizhny Novgorod, 603950, Russian Federation, e-mail: rector@vsuwt.ru

Костров Владимир Николаевич, доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой логистики и маркетинга, Волжский государственный университет водного транспорта, 603950, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5, e-mail: vnkostrov@yandex.ru

Vladimir N. Kostrov, Doctor of Economics, Professor, Head of Department of Logistics and Marketing, Volga State University of Water Transport, Nesterova, 5, Nizhny Novgorod, 603950, Russian Federation, e-mail: vnkostrov@yandex.ru

Сухарев Дмитрий Николаевич, руководитель службы, АО «Русатом Оверсиз», 115280, Москва, ул. Ленинская Слобода, д. 26, стр. 5, e-mail: dnsukharev@rambler.ru

Dmitry N. Sukharev, Head of Service, Rusatom Overseas JSC, 115280, Moscow, Leninskaya Sloboda str., 26, p. 5, e-mail: dnsukharev@rambler.ru

Статья поступила в редакцию 28.06.2024; опубликована онлайн 20.12.2024.
Received 28.06.2024; published online 20.12.2024.