

УДК 656
ББК 65.37
JEL N75, O24, O29, O53, R49

Возможности сотрудничества России и Ливана в рамках развития международных транспортных коридоров. (Часть 2)

Гончаренко Станислав Степанович, кандидат экономических наук,
президент, Евро-Азиатский транспортный инновационный центр
Адрес: ул. Образцова, д. 9, стр. 9, ГСП-4, 127994, Москва, Россия
E-mail: goncharenko.s.s@list.ru

Аннотация: В статье рассматриваются взаимоотношения России и Ливана в системе мировых транспортных связей. Анализ России и Ливана в системе евроазиатских международных транспортных коридоров позволяет выявить возможности стран в целях взаимовыгодного экономического сотрудничества. Стратегическое партнерство двух стран рассматривается как условие диверсификации и повышения эффективности международного транспортного коридора «Север-Юг». Для достижения поставленной цели в статье описывается современный транспортный комплекс Ливана.

Ключевые слова: Южный морской путь, железнодорожный транспорт, морские грузоперевозки, финансовый капитал, международный транспортный коридор «Север-Юг».

Opportunities for cooperation between Russia and Lebanon within the framework of the international transport corridor. (Part 2)

Stanislav S. Goncharenko, Candidate of Economic Sciences,
President, Euro-Asian Transport Innovation Center
Address: st. Obraztsova, 9, str. 9, GSP-4, 127994, Moscow, Russia
E-mail: goncharenko.s.s@list.ru

Abstract: The article deals with the relationship between Russia and Lebanon in the system of world transport links. An analysis of Russia and Lebanon in the system of Eurasian international transport corridors makes it possible to identify the countries' opportunities for mutually beneficial economic cooperation. The strategic partnership of the two countries is seen as a condition for diversifying and increasing the efficiency of the North-South international transport corridor. To achieve this goal, the article describes the modern transport complex of Lebanon.

Key words: Southern Sea Route, rail transport, sea freight, financial capital, international transport corridor «North-South».

Введение

Эпоха Великих географических открытий, связанная с началом строительства крупных морских судов, характеризуется изучением новых земель и одновременно захватом этих земель и формированием колоний. Созданная колониальная система и наличие мощных по тому времени морских судов сформировали устойчивые направления транспортных коммуникаций между метрополией-Великобританией и ее колониями: Индией, странами Юго-Восточной Азии и Юго-восточным Китаем; между метрополией-Голландией и ее колониями: Южная Африка, страны Юго-Восточной Азии (Индонезия); между метрополией-Испанией и ее колониями: Филиппины, Латинская Америка, Центральная Америка.

Обсуждение

Между метрополиями их колониями сформировался неэквивалентный экономический обмен. Из колоний вывозили по низкой цене пряности, специи и т.д., которые в Европе продавались за большие деньги. Взамен метрополии отправляли в колонии промышленную

продукцию, которую продавали по высокой цене и зачастую простым вещевым обменом. Так метрополии, ведя нечестную торговлю с колониями, накапливали значительный финансовый капитал.

Открывшиеся морские пути, которые стали использовать большие корабли, были выгодны торговцам, поскольку большая грузовая масса позволяла снизить затраты по перевозке на единицу продукции. И таким образом те грузы, которые перевозились верблюдами и лошадьми по сухопутным коридорам постепенно переориентировались на морскую перевозку.

Наиболее насыщенным грузовой базой транспортным коридором был морской путь между Европой и Азией. Он проходил по трем океанам: Атлантическому, Индийскому и Тихому. Этот коридор был назван – Южный морской путь.



Рис. 18. / Fig. 18. Евразийские международные транспортные пути / Eurasian international transport routes

Изначально Южный морской путь огибал Африку с юга. Однако после строительства Суэцкого канала, в 1868 году, морской путь сократился на 1/4 часть. С началом эксплуатации Суэцкого канала средиземноморские государства, особенно восточно-средиземноморские получили значительные преимущества из-за своего близкого расположения к богатому торговому пути.

Идея соединения Средиземного и Красного морей судоходным каналом, зародившаяся еще в глубокой древности и непрерывно эволюционировавшая в течение тысячелетий, имеет непосредственное отношение к грандиозным транспортно-коммуникационным системам общемировой значимости. Само возрождение этой идеи в очередной раз в XIX в. и ее воплощение в проект Суэцкого канала вызвали невиданный ажиотаж среди мировой общественности, ожидавшей от него революционных результатов. Реализация данного проекта, ввод в эксплуатацию Суэцкого канала в середине XIX в. полностью подтвердили обоснованность ожиданий: морские транспортно-коммуникационные пути претерпели кардинальные изменения, их эффективность резко возросла.

Но вопреки ожиданиям в 1870 г. через Суэцкий канал прошло всего 486 судов¹. Тоннаж торговых судов, заходящих в Александрию, возрос незначительно – с 907 000 т в 1863 г. до 1238 тыс. т в 1872 г. Не стали периодом бурного роста трафика через канал и 80-е годы XIX в. В 1885 г. объем перевозимых через Суэцкий канал грузов достиг 6 336 000 т. Однако в 1896 г., по причине мировой депрессии, упал до 5 768 000 т. Последующий рост объемов грузоперевозок через Суэцкий канал пришелся лишь на 1891 г. – 8,7 млн т. Такие результаты были слишком далеки от радужных ожиданий

Но, как показала дальнейшая история, причиной подобного положения стало не отсутствие востребованности Суэцкого канала, а великая мировая депрессия 1880-1890 гг., повлекшая за собой полный застой в инвестиционной активности в сфере мирового судостроения. Подъем мировой экономики и развитие заморских владений крупнейших империй той эпохи в корне изменили положение канала в международной транспортной системе. Между 1895-1900 гг. через Суэцкий канал ежегодно проходили уже от 3 400 до 3 500 судов. Англия, как крупнейшая морская держава той эпохи, которая пользовалась привилегированным положением в Египте, обеспечивала львиную долю перевозок через канал. Хотя изначально она препятствовала строительству канала, опасаясь конкуренции традиционному освоенному ей пути вокруг Африки.

Прямая зависимость общих объемов грузоперевозок от Англии в XIX – первой половине XX вв. подтверждается и динамикой грузооборота между метрополией и ее крупнейшей колонией — Индией: рост экспорта пшеницы из Индии в Великобританию за 1897-1898 гг. выразился в астрономической разнице — с 29 000 до 484 000 т. Одновременно выросли и объемы поставок английского угля за указанные годы — с 598 000 до 666 000 т. В целом же доля Британии в морских перевозках через Суэцкий канал составляла: до 75% в 1891 г., около 65 % в 1896-1900 гг., около 62% в 1901-1905 гг. и до 60 процентов в 1913 г.

Главный показатель, характеризующий место Суэцкого канала в мировой транспортной системе, к 1928-1929 гг. вырос до 6000 судов ежегодно. За указанный период объем грузоперевозок через канал увеличился в четыре раза и в 1930-х гг. стабилизировался на уровне 30 млн т в год. Такими оставались объемы грузооборота через Суэцкий канал вплоть до начала Второй мировой войны.

Несмотря на мировой экономический кризис конца 20-х - начала 30-х годов XX в., динамика трафика через Суэцкий канал в целом продолжала оставаться позитивной. В 1935 г. через него было перевезено 32,8 млн т грузов, а в 1937 г. был достигнут рекордный уровень грузоперевозок — 36,5 млн т. Одной из главных причин активизации грузоперевозок через канал в 30-е годы XX в. стало увеличение в их структуре доли нефти. Так, если в 1913 г. на нее приходилось лишь 2% от общего объема перевозок, то в 1938 г. она вплотную подошла к 25-процентному уровню.

К началу 1950-х гг. транзит через Суэцкий канал вырос более чем в два раза. В течение 1951-1956 гг. количество судов, проходящих через Суэцкий канал, выросло еще на 40 процентов

Накануне национализации объем перевезенных через Суэцкий канал грузов составил 115 756 тыс. т. При этом поток грузов, идущих с юга на север, составлял 87,4 млн т и в четыре с лишним раза превышал объем грузов, перевозимых с севера на юг. В 1955 г. Суэцким каналом пользовались суда около 50 государств. Через него прошло 14 666 судов. Грузооборот канала достиг рекордной величины, в котором около 70 % приходилось на долю нефти и нефтепродуктов. Компания Суэцкого канала получала огромные доходы — 35 млн фунтов в год, из которых лишь 1 млн поступал Египту. Основной капитал компании увеличился с момента ее создания более чем в пять раз.

В 1966 г. через Суэцкий канал проследовало 21250 судов, на его долю пришлось свыше 70 процентов мировых нефтеперевозок. Доходы Египта от эксплуатации канала в 1966 г. составили 95 млн ег. ф. По тоннажу перевозимых грузов Суэцкий канал захватил

¹ <http://articlekz.com/article/8442>.

уверенное первенство в мире среди всех международных каналов. Уже тогда он вышел на показатели, которыми характеризовалась его доля в мировой торговле на протяжении всей второй половины XX в. Через него ежегодно проходили более 20 тысяч судов под флагами более чем 100 стран мира. Они перевозили до 250 млн т различных грузов, что составляло порядка 14 процентов от общего объема мировых перевозок. Примечательно, что большая часть нефтяных перевозок из района Персидского залива в Европу и Америку осуществлялась через Суэцкий канал. По морскому пути, соединяющему Средиземное и Красное моря, перевозилось почти 3/4 добытой на Ближнем и Среднем Востоке нефти.

Наряду с нефтью через Суэцкий канал с юга на север перевозились марганцевая, медная, хромовая, титановая руды, бокситы и другие виды минерального сырья, а также каучук, хлопок, джут, шерсть, чай, тростниковый сахар, ценные тропические породы дерева и другие товары. В перевозках с севера на юг преобладали машины, цемент, химические удобрения, уголь, текстильные изделия и другие промышленные товары. При этом общий тоннаж грузов, следующих с юга на север, как правило, в несколько раз превышал объемы грузов, перевозимых с севера на юг

В 2001 году через Суэцкий канал прошло около 14 тысяч судов, а в 2008 году – свыше 21 тысячи. Объемы перевозимых грузов за этот промежуток времени также возросли почти в 2 раза. На рост перевозок во многом повлияло увеличение активности Китая, который активно расширяет экспорт своих товаров.² В 2008 году около 7,5% от общего объема международной торговли прошел через Суэцкий канал, включая 4,7% общего объема перевозимой нефти.

Суэцкий канал был и остается одним из самых загруженных морских путей в мире. Каждые сутки через канал проходит до 50 судов, и в связи с высокой плотностью морского транспорта в четырех точках канала предусмотрено двустороннее движение. 9 августа 2013 года Суэцкий канал пересекли 68 судов с общей нагрузкой 4,8 миллиона тонн, что стало новым рекордом по количеству грузов, отправленных через него в течение одного дня.³

Суэцкий канал зафиксировал в 12.12.2017 очередной рекордный показатель трафика: через канал прошло за сутки 74 судна, сообщает ТАСС. В направлении с юга на север через канал прошло 50 судов, грузооборот в этом направлении составил за сутки 3,1 млн т. Трафик в обратном направлении составил 24 судна и 2,1 млн т.

Трафик через Суэцкий канал в феврале 2018 года вырос на 2,6% – до 1,31 тыс. судов⁴.

Через Суэцкий канал в феврале 2018 года прошло 1319 различных типов судов, что на 2,6% превышает показатель февраля 2017 года (1286 ед.). В феврале через канал ежедневно проходило в среднем 47,1 судов, говорится в месячном отчете опубликованном на сайте администрации Суэцкого канала (SCA).

Количество нефтеналивных танкеров, прошедших в феврале через международную водную артерию, сократилось на 3,8% – до 329 ед. При этом тоннаж танкеров за этот период сократился на 4,1%, составив 13,829 тыс. тонн.

Количество СПГ (сжиженный природный газ) танкеров, прошедших через канал, выросло на 67,6% при аналогичном росте тоннажа (66,7% – 6,3 тыс. тонн).

Количество судов, перевозящих генеральные грузы, сократилось на 23,9% – до 102 ед., их тоннаж составил 1 309 тонн (-1,6%).

Контейнеровозов в феврале было больше на 10,6% – 448 судов, а их тоннаж за месяц составил 48,1 тыс. тонн (+12,6%). Рост в сегменте Ro-Ro судов составил 12% (28 ед.), а тоннаж вырос на 21,6% (731 тонн).

Доходы Египта от транзита судов через Суэц выросли в первые два месяца года на 15% и составили \$887 млн по сравнению с \$771 млн за аналогичный период годом ранее, передает ТАСС.

Грузовой трафик через канал вырос на 11%, до 171,2 млн т.

² <http://www.alri.ru/news/354>.

³ http://www.odyssey-ltd.ru/blog/article/shotest_sea_line_suez_canal.php.

⁴ <http://portnews.ru/news/254969/>.

Выручка в феврале составила \$435,8 млн, в январе – \$541,9 млн.

В 2017 году доходы Администрации Суэцкого канала выросли до \$5,3 млрд по сравнению с \$5 млрд в 2016-м⁵.

Учитывая стратегическое положение Суэцкого канала Россия и Египет приняли решение о строительстве мощной нефтегазовой промзоны в Египте с выходом на Суэцкий канал⁶. Правительство Египта одобрило проект создания российского промышленного кластера, входящего в экономическую зону Суэцкого канала. Правительство арабской страны одобрило выделение для России площадки в 520 гектар. Всего в проект планируют инвестировать сумму до \$7 млрд. Промзона будет построена к востоку от города Порт-Саид.

Учитывая огромный трафик, идущий через Суэцкого канал, восточно-средиземноморские государства могли бы использовать свое близкое расположение к каналу.

Опыт эксплуатации международных транспортных коридоров показал опережающий рост экономики стран, входящих в зону влияния этих коридоров. Это способствовало желанию внутриконтинентальных государств возродить древние сухопутные евроазиатские торговые пути по их традиционным маршрутам, но на новых технологических и организационных основах. С этой целью были проведены три международных Евро-Азиатские конференции по транспорту, в которых приняли участие практически все европейские и азиатские страны, а также представители США и Канады. По итогам конференций были сформированы внутри материковые Евроазиатские международные наземные транспортные коридоры:

I. Транссиб.

Европа - Россия - Япония с тремя ответвлениями на: Казахстан - Китай; Корейский полуостров; Монголия - Китай.

II. ТРАСЕКА.

Восточная Европа - через Черное море - Кавказ через Каспийское море - Центральную Азию.

III. Южный.

Юго-Восточная Европа - Турция - Исламская Республика Иран с двумя ответвлениями на: Центральную Азию - Китай; Южную Азию - Юго-Восточную Азию - Южный Китай.

IV. Север-Юг.

Северная Европа - Российская Федерация с тремя ответвлениями на Каспийском море.

Железнодорожные евразийские МТК представляют целую сеть дорог⁷.

⁵ <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/dokhody-egipta-ot-tranzita-sudov-cherez-suets-vyrosli-za-pervye-dva-mesyatsa-goda-na-15/>

⁶ http://ukrtudprom.com/news/Rossiia_postroit_ogromnuyu_promzonu_v_Egipte_s_vihodom_na_Suetsk.html

⁷ Электронный ресурс: https://guu.ru/files/referate/2015/goncharenko_e_dis.pdf



Рис. 19. / Fig. 19. Транс-азиатские транспортные коридоры⁸ / Trans-Asian transport corridors

Через территорию России прошли два сухопутных коридора МТК «Восток-Запад» (Транссиб) и МТК Север-Юг.

МТК «Север-Юг» представлен на рис. 20⁹.

Выводы

Международный транспортный коридор «Север-Юг», как всякий другой коридор развивается, исходя из складывающихся условий и требований. В настоящее время данный коридор продлен в направлении Черного моря, от Волго-Донского судоходного канала до черноморских портов России. Таким образом, обеспечен водный маршрут для выхода из европейской части России, а также каспийским государствам в акваторию Черного моря.

Россия и Ливан пока не используют возможности международных транспортных коридоров для взаимовыгодного экономического сотрудничества.

Дальнейшее развития данного коридора связано с повышением эффективности действующих участков. А также расширением пространственного охвата в различных направлениях.

⁸ https://guu.ru/files/referate/2015/goncharenko_e_dis.pdf.

⁹ https://go.mail.ru/search_images?fm=1&q=МТК%20Север-Юг%20картинки&frm=web#urlhash=8266494796812224152.



Рис. 20. / Fig. 20. МТК «Север-Юг» / ITC «North-South»

Список источников

1. Великий шелковый путь. URL: <http://shtorm777.ru/velikij-shelkovyj-put.html>.
2. Влияние динамики международных перевозок через Суэцкий канал на социально-экономическое развитие Египта. URL: <http://articlekz.com/article/8442>.
3. Гончаренко, Елена Станиславовна Российские участки международных транспортных коридоров как объект экономического исследования: автореферат ... кандидата экономических наук: Москва, 2014. – 188 с.: ил. Электронный ресурс. URL: https://guu.ru/files/referate/2015/goncharenko_e_dis.pdf.
4. Гончаренко, С.С. Исторические аспекты стратегического партнерства России и Ливана в мировой хозяйственной системе. *Экономический профессиональный журнал*. 2022;2(3):98-118. URL: <https://eproff.ru/index.php/eproff/article/view/47>.
5. Информационное агентство «partner.ru». <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/dokhody-egipta-ot-tranzita-sudov-cherez-suets-vyrosli-za-pervye-dva-mesyatsa-goda-na-15/>
6. Крупные морские порты Ливана. URL: <http://seafreightrates.ru/porty/vostok-blizhnij/porty-livana/>.
7. Ливан на карте мира. <http://www.infokart.ru/livan-na-karte-mira/>

8. Порт Бейрут. URL: <http://portsinfo.ru/ports/70-port-livan/771-port-beirut>
9. Трафик через Суэцкий канал в феврале 2018 года вырос на 2,6% - до 1,31 тыс. судов. URL: <http://portnews.ru/news/254969/>.
10. Энциклопедия Колъера. URL: https://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_colier/189/ЛИВАН.
11. Dina Antonios, Blom Bank Beirut, Port of Beirut Revenues Up in the First Month of 2018, February 13, 2018. URL: <http://blog.blominvestbank.com/24706/port-beirut-revenues-first-month-2018/>.
12. IDAL – Investment Development Authority of Lebanon. URL: investinlebanon.gov.lb.
13. Lebanese Wings Magazine, Publisher: Lebanese Air Hosters Association, January-February 2009.
14. Port of Beirut, Gestion et Exploitation du Port De Beirut, News. URL: <http://www.portdebeyrouth.com/index.php/ar/newsmainarabic-default/item/156-إفتتاح20%المنطقة20%الوجستية20%>
15. Port of Beirut, Gestionet Exploitation du Port De Beirut, History. URL: <http://www.portdebeyrouth.com/index.php/en/history>.
16. Port of Beirut, Gestionet Exploitation du Port De Beirut, Main Page. URL: <http://portdebeyrouth.com/index.php/en/>.

References

1. The Great Silk Road. URL: <http://shtorm777.ru/velikij-shelkovyj-put.html>.
2. The impact of the dynamics of international traffic through the Suez Canal on the socio-economic development of Egypt. URL: <http://articlekz.com/article/8442>.
3. Goncharenko, Elena Stanislavovna Russian sections of international transport corridors as an object of economic research: abstract ... candidate of economic sciences: Moscow, 2014. 188 p. Electronic resource. URL: https://guu.ru/files/referate/2015/goncharenko_e_dis.pdf.
4. Goncharenko, S.S. Historical aspects of the strategic partnership between Russia and Lebanon in the world economic system. Economic professional journal. 2022;2(3):98-118. URL: <https://eproff.ru/index.php/eproff/article/view/47>.
5. Information agency «partner.ru». <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/dokhody-egipta-ot-transita-sudov-cherez-suities-vyrosli-za-pervye-dva-mesyatsa-goda-na-15/>
6. Large seaports of Lebanon. URL: <http://seafreightrates.ru/porty/vostok-blizhnij/porty-livana/>.
7. Lebanon on the world map. <http://www.infokart.ru/livan-na-karte-mira/>.
8. Port of Beirut. URL: <http://portsinfo.ru/ports/70-port-livan/771-port-beirut>.
9. Traffic through the Suez Canal in February 2018 increased by 2.6% - up to 1.31 thousand vessels. URL: <http://portnews.ru/news/254969/>.
10. Collier's Encyclopedia. URL: https://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_colier/189/LEBAN.
11. Dina Antonios, Blom Bank Beirut, Port of Beirut Revenues Up in the First Month of 2018, February 13, 2018. URL: <http://blog.blominvestbank.com/24706/port-beirut-revenues-first-month-2018/>.
12. IDAL - Investment Development Authority of Lebanon. URL: investinlebanon.gov.lb
13. Lebanese Wings Magazine, Publisher: Lebanese Air Hosters Association, January-February 2009.
14. Port of Beirut, Gestion et Exploitation du Port De Beirut, News. URL: <http://www.portdebeyrouth.com/index.php/ar/newsmainarabic-default/item/156-الوجستية20%المنطقة20%إفتتاح20%>
15. Port of Beirut, Gestionet Exploitation du Port De Beirut, History. URL: <http://www.portdebeyrouth.com/index.php/en/history>.
16. Port of Beirut, Gestionet Exploitation du Port De Beirut, Main Page. URL: <http://portdebeyrouth.com/index.php/en/>.