

## **Стратегическое партнерство России и Ливана как условие диверсификации и повышения эффективности международного транспортного коридора «Север-Юг»<sup>1</sup>**

**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](mailto:goncharenko.s.s@list.ru)

**Аннотация.** В статье рассматриваются преимущества сотрудничества России и Ливана в развитии международных транспортных коридоров. Описываются два внутриматериковых евроазиатских международных транспортных коридора: «Восток-Запад» и «Север-Юг», проходящие по территории страны. Кроме них упоминается влияние международного транспортного коридора «Южный морской путь».

**Ключевые слова:** транзитные перевозки; природный газ; грузооборот; промышленное производство; Южный морской путь.

## **Strategic partnership between Russia and Lebanon as a condition for diversification and increasing the efficiency of the international transport corridor «North-South»<sup>2</sup>**

**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](mailto:goncharenko.s.s@list.ru)

**Abstract:** The article discusses the advantages of cooperation between Russia and Lebanon in the development of international transport corridors. Two intra-continental Euro-Asian international transport corridors are described: «East-West» and «North-South», passing through the territory of the country. In addition to them, the influence of the international transport corridor «Southern Sea Route» is mentioned.

**Key words:** transit transportation; natural gas; cargo turnover; industrial production; Southern Sea Route.

### **Введение**

Ливан, фактически является страной, которая своими перевозками, экспортно-импортными связями участвует в международном транспортном коридоре «Южный морской путь». Точно таким же образом Ливан, ничего не меняя, и даже не замечая этого будет участвовать в предложенной Китаем морской составляющей Нового Шелкового пути. Фактически отработанный веками «Южный морской путь» будет иметь еще одно название. Этот проект Китая будет наполнен новыми мероприятиями (строительство портов, создание портовых свободных экономических зон, открытие судостроительных производств и т.), но трасса остается одной и той же. То есть идет развитие имеющихся коридоров под новые мероприятия, и направления маршрутов. И это является объективным развитием международных транспортных коридоров.

---

<sup>1</sup> Использованы материалы Гончаренко С.С. Глава 4. Стратегическое партнерство России и Ливана как условие диверсификации и повышения эффективности международного транспортного коридора «Север-Юг» / С.С. Гончаренко // Организация и управление предприятием – фундамент развития мировой экономики. – Москва: ЭКЦ «Профессор», 2018. – С. 121-195. – EDN XUTYPR. – ISBN: 978-5-9500900-6-6.

<sup>2</sup> Materials used by Goncharenko S.S. Chapter 4. Strategic partnership between Russia and Lebanon as a condition for diversification and increasing the efficiency of the international transport corridor «North-South». *Organization and management of an enterprise – the foundation of the development of the world economy*. Moscow. ECC «Professor», 2018. P. 121-195. EDN XUTYPR. ISBN: 978-5-9500900-6-6.

## Результаты

Точно также Россия диверсифицировала свои выходы с международного транспортного коридора «Восток-Запад» (далее – МТК «Восток-Запад») (Транссиб), добавив к сухопутным переходам морскую составляющую через Балтийское море. Эта мера была принята по двум основным причинам:

- Польша резко увеличила железнодорожные тарифы на транзитные перевозки;
- основной европейский партнер России – Германия имеет морской выход в Балтийское море (Мукран-Засниц).

Точно также Россия расширила возможности международного транспортного коридора «Север-Юг» (далее – МТК «Север-Юг»), продлив его от Волгограда до Новороссийска, как по железной дороге, так и через Волго-Донской судоходный канал.

Сейчас ситуация еще больше изменилась, когда построен автомобильный и сдан в эксплуатацию железнодорожный мост, соединяющий Кавказ и Крым.

В этой связи представляется оправданным дальнейшее развитие морской составляющей МТК «Север-Юг» в сторону Черного и Средиземного морей.

Основной проблемой является наличие судов, которые были бы способны ходить и по глубоководным рекам (Волга, Дон и др.) и по морям.

И такая проблема решена. Россия, единственная страна в мире, которая разработала, построила, эксплуатировала и эксплуатирует данный класс судов «река-море». Эти российские суда ходили и ходят по указанным рекам. Они совершали маршруты в Средиземное море, на Балтику, в Северное море. Они обходили Европу по Бискайскому заливу Атлантики. Они осуществляли переходы по большому Европейскому водному кольцу: Волга-Дон-Азов-Черное и Средиземное море-Бискайский залив-Северное и Балтийское моря-Волга. Эти суда и сейчас ходят по этим акваториям. Особенно, когда закрывается навигация на Волге и Дону. Эти суда и сейчас осуществляют экспортно-импортные перевозки в Египет, страны Северной Африки и Южной Европы. Эти суда использовались для морских переходов в Индию.

В советский период существовали даже судоходные линии: российско-средиземноморская, российско-каспийская и др.

При появлении интереса в развитии международных экономических связей между Россией и Ираном вполне логичным было бы открытие судоходных линий Россия-Ливан. При этом Ливан мог бы оказаться центром как распыляющим грузы России по странам Средиземноморья, так и консолидирующим грузы стран Средиземноморья в направлении России.

Ливан мог бы выступить соинвестором строительства таких судов на верфях России. Таким образом, Ливан получал бы право участвовать в управлении судоходной компании и т.д. В портах Ливана, в свою очередь, нужно было бы расширять судоремонтную базу. Таким образом, Ливан фактически становился бы участником МТК «Север-Юг».

Водная связь Ливана с Россией в период навигации на единой глубоководной системе (ЕГС) могла бы достигать городов, расположенных по Дону, Волге и Каме. После закрытия навигации водный маршрут оканчивался бы портами Крыма и Кавказа. Это является важным, поскольку отдельные небольшие порты Кавказа, а также порты Крыма пока имеют резервы по перерабатывающим мощностям, погрузочным и складским площадям.

Немаловажным является тот факт, что при освоении водного пути, связанного с реками, появляется возможность прямого выхода Ливана на страны Каспийского бассейна. Выше было сказано, какую грузовую базу можно было бы получить из этих государств.

Взаимовыгодное сотрудничество между Ливаном и Россией при учете имеющейся экспортной базы России может существенно развиваться при расширении возможностей портов Ирана, строительстве в портах или на прилегающих территориях соответствующих ливанско-российских терминалов.

Считаем оправданным строительство ливанско-российского нефтяного и газового терминалов. Порт Сайда уже сейчас связан с нефтяными операциями.

Также необходимо строительство терминала для лесной продукции, с возможной частичной переработкой в порту, а также терминала для целлюлозно-бумажной (картонажной) продукции.

Терминал по приемке бутилированной воды был бы также экономически оправдан.

При этом порт Бейрут мог бы играть роль порта-хаба, через который проходила бы консолидация или распыление судовых партий, проводились все необходимые провайдерские операции.

### **Обсуждение**

Важным организационно-юридическим моментом является определение условий присутствия в национальных портах партнеров. В частности, отдельные участки территории могут выделяться под консигнационные склады долговременного хранения. Площади могут выделяться под организацию промышленного производства, в том числе и совместного, то есть и выбор конкретного производственного объекта, и его организационно-правовые формы определяются договаривающимися сторонами.

Не следует забывать, что доставка грузов в порты еще не является доставкой конечному потребителю. Сухопутная доставка должна осуществляться автомобильным или железнодорожным транспортом. Поэтому было бы оправданным участие России в модернизации железнодорожной инфраструктуры на территории Ливана, с возможными выходами в соседние государства.

Участие России в транспортных инфраструктурных проектах уже начало обсуждаться Российской и Ливанской сторонами.

Еще одним исключительно важным мероприятием, взаимовыгодным для России и Ливана является создание в одном из ливанских портов бункеровочной базы, обеспечивающей нефтяным и газовым топливом суда, идущие по «Южному морскому пути» в сторону Суэцкого канала или из него.

На топливо для главного двигателя, вспомогательных механизмов приходится до 90% рейсовых расходов. Отсюда становится ясной роль бункеровки в обеспечении работы судоходных компаний, их эффективности и, соответственно, конкурентоспособности.

Бункерный рынок обеспечивает работу всего мирового судоходства. Годовая потребность мирового торгового флота в топливе в 2050 году достигнет 402-543 млн т/год. Мировой флот к 2050 году достигнет 125-170 тыс. судов<sup>3</sup>. При этом суммарная мощность двигателей судов мирового флота оценивается в диапазоне 657,4-890,3 мВт – к 2050 году<sup>4</sup>.

Основными потребителями бункерного топлива являются суда-контейнеровозы. На их долю приходится до 40% мирового потребления<sup>5</sup>.

В самом выгодном положении находятся портовые комплексы, для которых характерно целое сочетание благоприятных факторов – размещение на оживленных океанских водных путях, значительный грузооборот, развитые функции обслуживания транзитного, фидерного и прибрежного судоходства, собственная нефтепереработка.

Бункеровка осуществляется различными способами: с причала, у причала, на рейде, на ходу или в дрейфе с помощью танкеров-бункеровщиков.

Чрезвычайно важным направлением в развитии мирового бункеровочного рынка является перевод судов на работу с двумя видами топлива: нефтяным и газовым.

Сжиженный природный газ становится альтернативой жидкого топлива.

Перспектива развития перехода морских судов на газовое топливо для России, которая обладает более 16% от мирового объема добычи, имеет особое значение (таблица 1).

---

<sup>3</sup> Холопов К.В. Соколова О. В. Бункерный рынок и бункерные операции как фактор обеспечения международного морского судоходства // Российский внешнеэкономический вестник. – 2015. – №7. – С. 103.

<sup>4</sup> Там же. С. 103

<sup>5</sup> Там же. С. 103

**Таблица 1. Страны-лидеры по добычи природного газа в 2014 г. (в миллионах тонн нефтяного эквивалента)<sup>6</sup>**

| №  | Страна                                 | Добыча<br>млрд<br>м³/год | Добыча *<br>млн<br>тонн/год | Доля в %<br>от<br>мировой |
|----|----------------------------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------------------|
| 1  | США США                                | 728,3                    | 668,2                       | 21,4                      |
| 2  | Россия Россия                          | 578,7                    | 520,9                       | 16,7                      |
| 3  | Катар Катар                            | 177,2                    | 159,5                       | 5,1                       |
| 4  | Иран Иран                              | 172,6                    | 155,3                       | 5,0                       |
| 5  | Канада Канада                          | 162,0                    | 145,8                       | 4,7                       |
| 6  | КНР КНР                                | 134,5                    | 121,0                       | 3,9                       |
| 7  | Норвегия Норвегия                      | 108,8                    | 97,9                        | 3,1                       |
| 8  | Саудовская Аравия Саудовская<br>Аравия | 108,2                    | 97,4                        | 3,1                       |
| 9  | Алжир Алжир                            | 83,3                     | 75,0                        | 2,4                       |
| 10 | Индонезия Индонезия                    | 73,4                     | 66,1                        | 2,1                       |

По разведанным запасам Россия занимает 1-ое место в мире (рисунок1)



**Рис. 1. / Fig. 1. Распределение мировых запасов газа<sup>7</sup> / Distribution of world gas reserves**

<sup>6</sup> Составлено автором на основе: Pstats. Statistical Review of World Energy 2015 (англ.). BP (10 June 2015). P. 22. – Режим доступа: <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-statistical-review-of-world-energy-2015-full-report.pdf>

<sup>7</sup> Энциклопедия инвестора. Запас природного газа. 2013. – Режим доступа: [https://investments.academic.ru/956/Запас\\_природного\\_газа](https://investments.academic.ru/956/Запас_природного_газа) (access date: 10/04/2023).

Поэтому Россия может формировать бункеровочные базы в различных частях Мирового океана. Но наиболее эффективная должна располагаться у горловины самого насыщенного транспортного канала, каковым является Суэцкий канал. И в этом отношении большую роль играет географическое положение Ливана.

### **Установление деловых и культурных связей между портовыми городами Ливана и России**

Наибольший комплексный эффект в любом совместном проекте или мероприятии достигается при добрых отношениях между партнерами. Это касается и международных экономических связей.

В конкретном случае взаимодействия России и Ливана такая будущая тесная связь просматривается между портовыми городами Ливана и России. Причем в России это могут быть как морские, так и речные порты. Ориентироваться было бы оправданным на те населенные пункты, в которых в наибольшей степени достигает продукция из Ливана. Речные порты открыты в соответствии с периодом навигации. Это для европейской части страны составляет 180-220 суток. Круглогодично открыты для захода судов морские порты Кавказа и Крыма.

Крупные порты Кавказа загружены и работают на пределе перерабатывающих мощностей. Поэтому грузы для Ливана или из его портов более оправдано ориентировать на слабо загруженные порты Крыма. Исходя из условий круглогодичного экономического сотрудничества, представлялось бы целесообразным организовывать с Севастополем, Керчью и Феодосией культурные связи. Это тем более оправдано, поскольку и климат, и рельеф, и образ жизни ливанцев и населения Крыма в какой-то мере схожи.

### **Заключение**

В результате проведенных исследований можно сделать следующие выводы:

- стратегическое партнерство России и Ливана является объективно востребованным и практически реализуемым;
- для реализации глубоких двухсторонних экономических связей целесообразно использовать положительный опыт, накопленный в Советском Союзе, по использованию водного транспорта, в частности судов «река-море» для обеспечения экономических связей со странами Средиземноморья;
- одним из необходимых механизмов реализации стратегического партнерства являются международные транспортные коридоры, в частности МТК «Север-Юг»;
- пространственные, экономические и политические внешние и внутренние условия и ограничения требуют особого комплексного и расширительного подхода к повышению эффективности МТК «Север-Юг» на участке Россия-Ливан.

По результатам исследования были разработаны конкретные рекомендации по развитию стратегического партнерства России и Ливана за счет расширения экономического пространства, охватываемого международным транспортным коридором «Север-Юг», повышения эффективности коридора за счет модернизации и расширения его инфраструктуры на ливанском участке, по наращиванию высококонкурентной, востребованной в Средиземноморье и на Ближнем Востоке грузовой базы, основанной на промышленной переработке сырьевых грузов, поступающих из России, налаживанию в России совместного производства готовой продукции для указанного региона, созданию на базе ливанских портов новых центров распределения (дистрибуции) в рассматриваемом обширном регионе. Были даны обоснованные предложения по созданию на нем МТК «Север-Юг», опорных точек в морских и речных портах взаимодействующих стран.

Фактически Россия и Ливан, объединяя на территории портов Ливана и прилегающих к ним территориях производства, средства доставки и общую аналитическую структуру управления сбытом (дистрибуцию) на базе цифровых технологий, фактически выходят на формирование транспортно-промышленной кластерной платформы.

Разработанные рекомендации позволяют обеспечить достижение важной экономической, политической и пространственной цели на современном историческом этапе развития.

В рамках реализации экономических, технологических и организационных задач представлялось бы оправданным разработать правовую и институциональную базу с привлечением отечественных и зарубежных ученых и практиков, государственных деятелей и представителей бизнес-сообществ России и Ливана, а также других заинтересованных в этом стран – будущих участниц МТК «Север-Юг» в Средиземноморье.

### Список источников

1. Гончаренко С.С. Перспективы развития транспортного и экономического сотрудничества России и Ливана // Экономический профессиональный журнал. – 2023. – № 3(3). – С. 94-104. – ISSN 2713-2242. – Режим доступа: <https://eproff.ru/index.php/eproff/article/view/67>. (access date: 06/10/2023).
2. Гончаренко С.С. Глава 4. Стратегическое партнерство России и Ливана как условие диверсификации и повышения эффективности международного транспортного коридора «Север-Юг» / С.С. Гончаренко // Организация и управление предприятием – фундамент развития мировой экономики. – Москва: ЭКЦ «Профессор», 2018. – С. 121-195. – EDN XUTYPR. – ISBN: 978-5-9500900-6-6.
3. Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры и интеграция стран ШОС // Восточная аналитика. – 2010. – № 1. – С. 65-77. – ISSN: 2227-5568. – EDN PKPSND.
4. Международный транспортный коридор «Север-Юг» // Министерство иностранных дел Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.mid.ru/foreign\\_policy/economic\\_diplomacy/-/asset\\_publisher/VVbcI0f1FVU/content/id/2510952](http://www.mid.ru/foreign_policy/economic_diplomacy/-/asset_publisher/VVbcI0f1FVU/content/id/2510952) (access date: 25/07/2023).
5. Международный транспортный коридор «Север-Юг» // Российские железные дороги. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5130](http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5130) (access date: 20/06/2023).
6. Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития; Российская акад. наук, ВИНТИ. – Москва : ВИНТИ РАН, 2010. – 311 с. – ISBN 978-5-902928-33-1. – EDN QUDLIV.
7. Руденко Л.Н. Особенности современного социально-экономического кризиса в Ливане // Восток. Афро-азиатские общества: история и современность. – 2021. – № 3. – С. 52-60. – DOI 10.31857/S086919080015012-0. – ISSN: 0869-1908. – eISSN: 2713-0401. – EDN TBTOTG.
8. Холопов К.В. Соколова О. В. Бункерный рынок и бункерные операции как фактор обеспечения международного морского судоходства // Российский внешнеэкономический вестник. 2015. №7. С. 98-114.
9. Энциклопедия инвестора. Запас природного газа. 2013. – Режим доступа: [https://investments.academic.ru/956/Запас\\_природного\\_газа](https://investments.academic.ru/956/Запас_природного_газа) (access date: 10/04/2023).
10. Pstats. Statistical Review of World Energy 2015 (англ.). BP (10 June 2015). P. 22. – Режим доступа: <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-statistical-review-of-world-energy-2015-full-report.pdf> (access date: 06/10/2023).

### References

1. Goncharenko S.S. Prospects for the development of transport and economic cooperation between Russia and Lebanon. *Economic professional journal*. 2023;3(3):94-104. Access mode: <https://eproff.ru/index.php/eproff/article/view/67>. ISSN 2713-2242.
2. Goncharenko S.S. Chapter 4. Strategic partnership between Russia and Lebanon as a condition for diversification and increasing the efficiency of the international transport corridor «North-South». *Organization and management of an enterprise – the foundation of the development*

of the world economy. Moscow. ECC «Professor», 2018. P. 121-195. EDN XUTYPR. ISBN: 978-5-9500900-6-6.

3. Goncharenko S.S. International transport corridors and SCO integration countries. *Eastern Analytics*. 2010;1:65-77. ISSN: 2227-5568. EDN PKPSND.

4. International transport corridor «North-South». *Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation* [Electronic resource]. – Access mode: [http://www.mid.ru/foreign\\_policy/Economic\\_diplomacy/-/asset\\_publisher/VVbcI0If1FVU/content/id/2510952](http://www.mid.ru/foreign_policy/Economic_diplomacy/-/asset_publisher/VVbcI0If1FVU/content/id/2510952) (date of access: 07/25/2023).

5. International transport corridor «North-South». *Russian Railways*. [Electronic resource]. – Access mode: [http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5130](http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5130) (access date: 06/20/2023).

6. Rezer S.M., Prokofieva T.A., Goncharenko S.S. *International transport corridors: problems of formation and development*; Russian academician Sciences, VINITI. Moscow. VINITI RAS, 2010. 311 p. ISBN 978-5-902928-33-1. EDN KUDLIV

7. Rudenko L.N. Features of the modern socio-economic crisis in Lebanon. *East. Afro-Asian societies: history and modernity*. 2021;3:52-60. DOI 10.31857/S086919080015012-0. ISSN: 0869-1908. eISSN: 2713-0401. EDN TBTOTG.

8. Kholopov K.V. Sokolova O. V. Bunker market and bunker operations as a factor in ensuring international maritime shipping. *Russian Foreign Economic Bulletin*. 2015;7:98-114.

9. *Encyclopedia of the investor. Natural gas reserves*. 2013. Access mode: [https://investments.academic.ru/956/Natural\\_gas\\_reserve](https://investments.academic.ru/956/Natural_gas_reserve) (date of access: 10/04/2023).

10. Pstat. Statistical Review of World Energy 2015 (English). BP (June 10, 2015). R. 22. – Access mode: <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-statistical-review-of-world-energy-2015-full-report.pdf> (access date: 06/10/2023).