



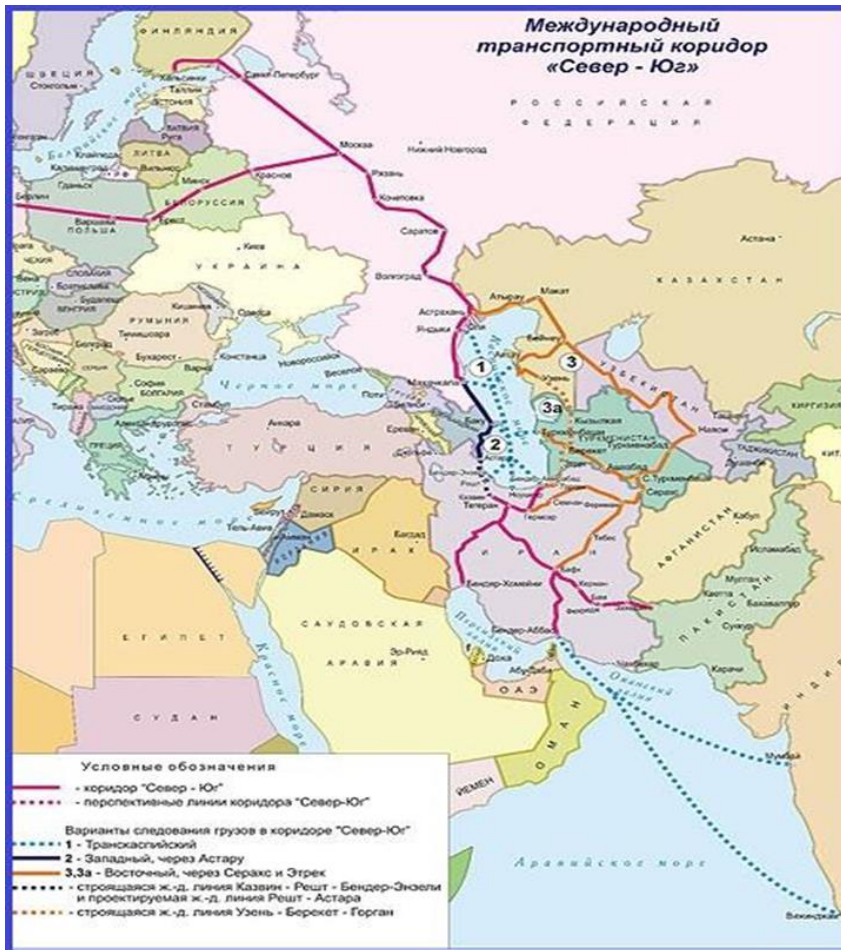
АФАНАСИЙ НИКИТИН
АССОЦИАЦИЯ

Ассоциация участников аграрных, инфраструктурных и гуманитарных проектов евразийского пространства «Волга-Каспий-Индийский океан»

Международный транспортный коридор «Север-Юг» - драйвер роста экономики Ярославской области

Гоц И.Г. - управляющий директор ассоциации «Афанасий Никитин»

Маршрут и потенциал МТК Север-Юг



- Грузооборот
- 2030 год 35-50 млн. тонн
- 2050 год – до 100 млн.т. (оценка ГК «Дело»)
- Население в
Россия -80 млн. чел.
Иран 40 млн. чел.
+ Индия 1500 млн. чел.
Общий объем инвестиций в развитие инфраструктуры \$38,2 млрд.(Оценка Евразийского банка развития)



Пространство коридора Рейн - Дунай

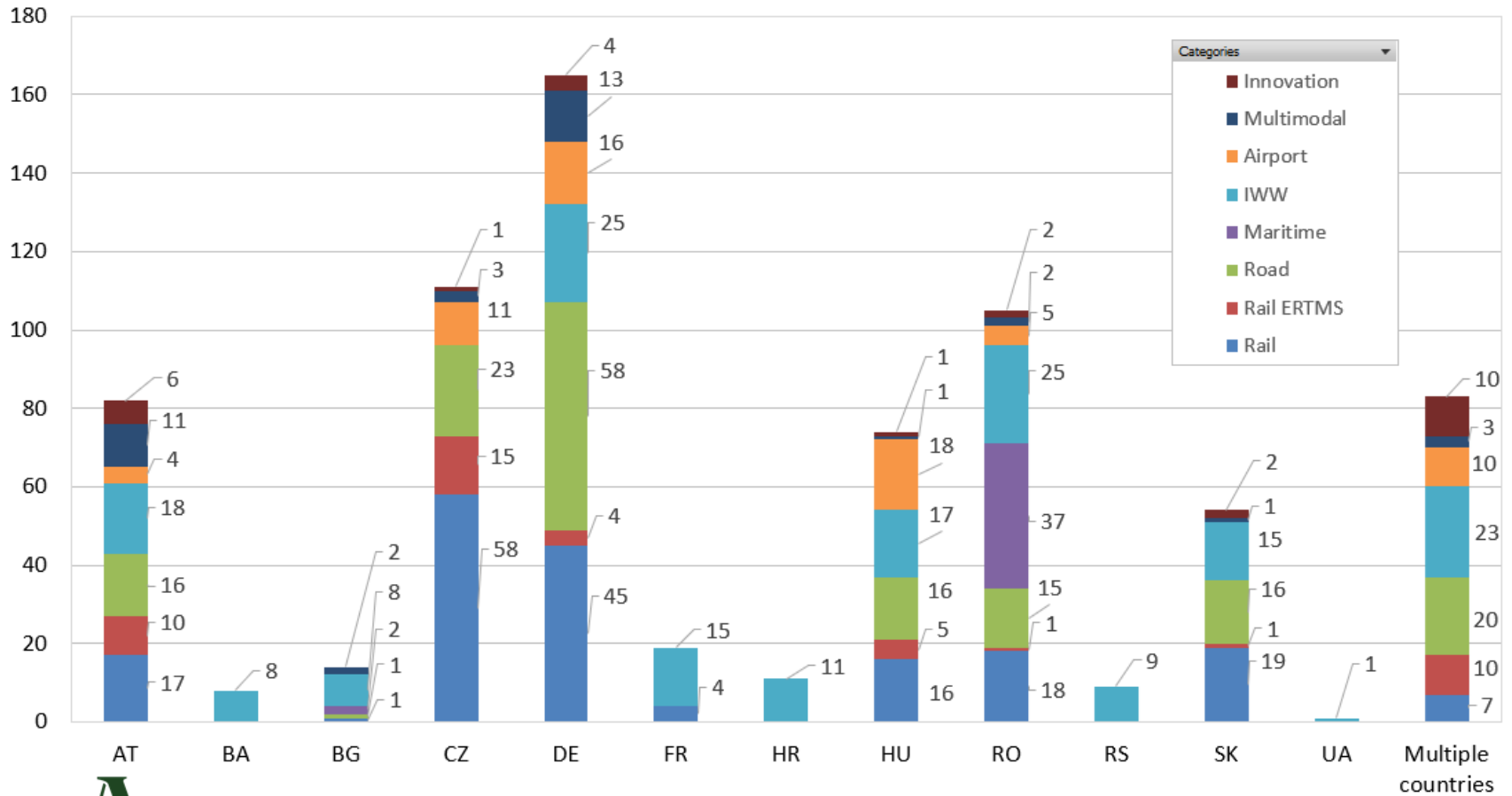


Коридор «Рейн-Дунай» TEN T 10 (Trans-Euro Transport Net)

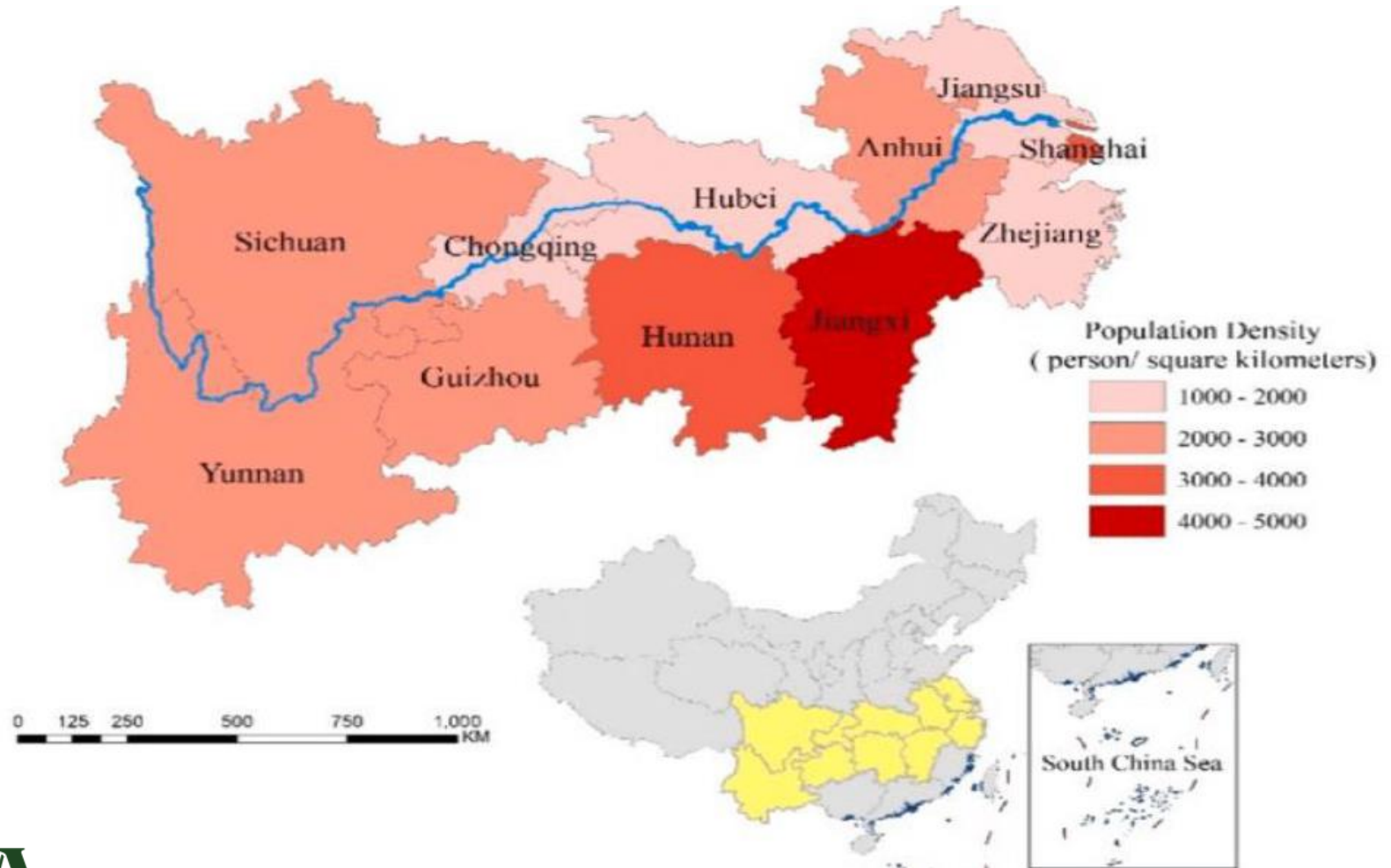
- Мультимодальный, 2800 км,
- 90 млн человек. 13 стран.
- **Инвестиции : 110 млрд Евро, 736 инвест. проектов**
- реализация новых технологических решений:
интегрированные информационные системы управления транспортом RIS, жд, авто; интернет вещей, смарт контейнеры, беспилотные суда, водородное топливо и другие

736 проектов коридора Рейн - Дунай

Number of projects



Экономический пояс реки Янцзы



Экономический пояс реки Янцзы



The Yangluo port in Wuhan, capital of central China's Hubei Province, August 13, 2018. /Xinhua

Агро - Потенциал российской части экономического пояса МТК Север-Юг



Географическая зона МТК «Север-Юг» – один из крупнейших аграрных регионов России, полностью обеспеченный земельными, водными, энергетическими и трудовыми ресурсами около **10 млн. га залежных земель** выбывших из оборота после 1991 года. Экспортный потенциал к 2030 году до **30 млн. т. зерна**



Программа льготного лизинга гражданских судов водного транспорта

- 130 грузовых судов, 20 земснарядов, 163 пассажирских судна и 5 единиц судов рыбопромыслового флота.

В том числе

- 88 сухогрузных судов проекта RSD59, сериями по 9-11 единиц
- 24 сухогруза проекта RSD34
- Общая стоимость программы 300,44 млрд рублей до 2030 года



Требования к судам нового типа

- Флот должен быть **массовым**, а значит доступным для судоходных компаний.
- Флот должен быть **универсальным**, строиться по **высокопроизводительной технологии**.
- Суда должны быть **высокоэффективными**, с конкурентной стоимостью и с низкой себестоимостью перевозок.
- Применение **качественно нового уровня** организации перевозок водным транспортом, который может быть достигнут за счет более широкого использования толкаемых **барже-буксирных составов ББС** как классического речного типа, так и морского типа со сцепами японского, финского или американского типа.

Перспективное направление

Строительство барже-буксирных составов (ББС).

Использование одной силовой и нескольких грузовых частей - это главное и принципиальное отличие логистических схем с использованием ББС от традиционных схем грузоперевозок сухогрузными судами.



Барже-Буксирные составы на р. Миссисипи, США

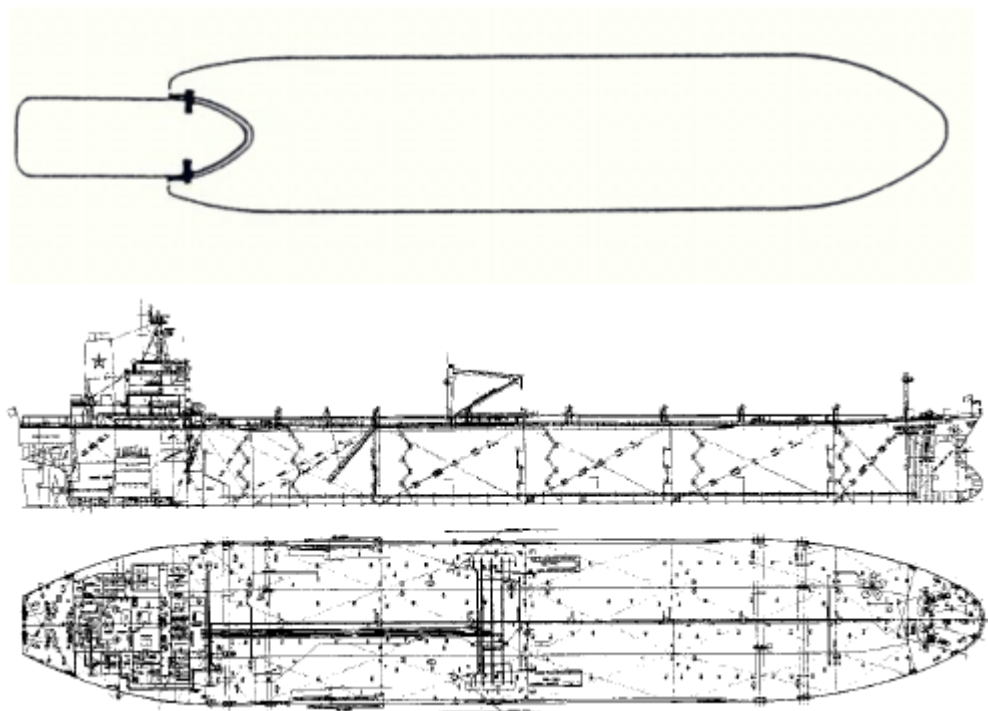


В бассейне р. Миссисипи работают 2000 зерновых барж Суммарная вместимость 3 миллиона тонн зерна

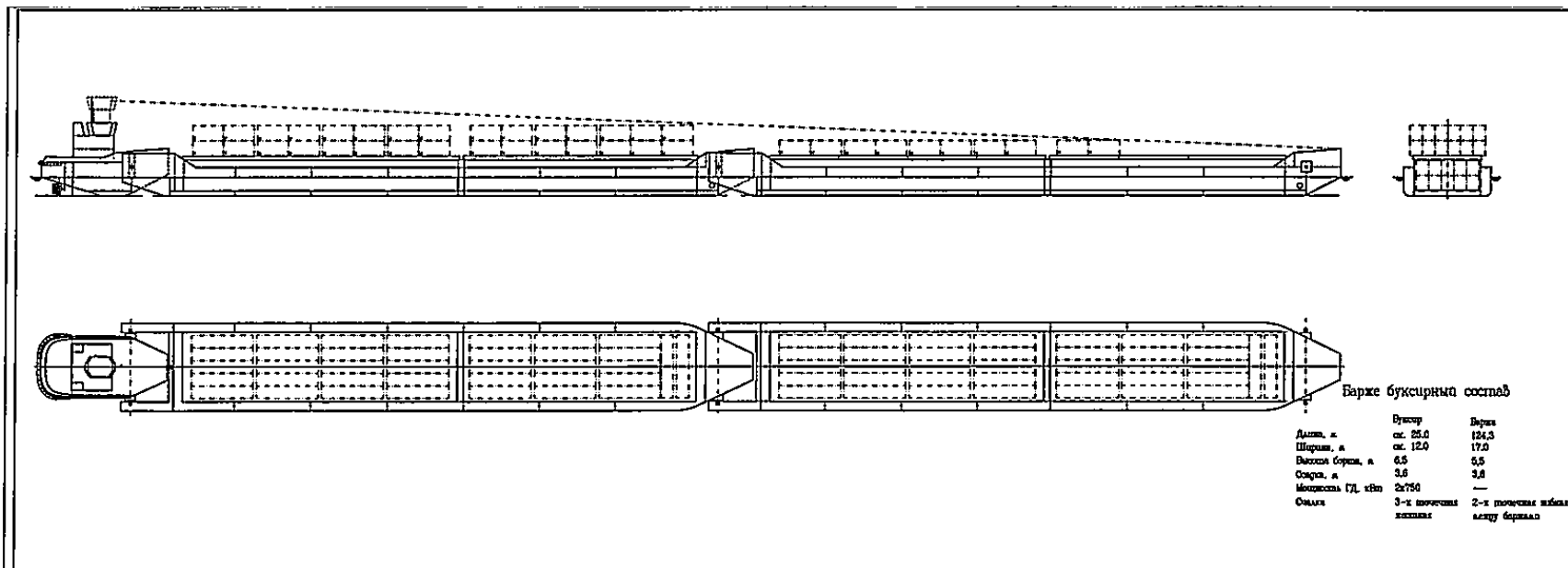


Основные отличия и преимущества ББС от традиционных судов

- **Автономность** грузовой и силовой (двигательной) частей состава.
- **Меньше затраты** на строительство.
- **Сокращение времени** строительства.
- **Сокращение времени** кругового рейса.
- **Увеличение объема** перевозимого груза.
- **Снижение эксплуатационных затрат**
- **Баржу** можно использовать в качестве склада.



Движение ББС в реке

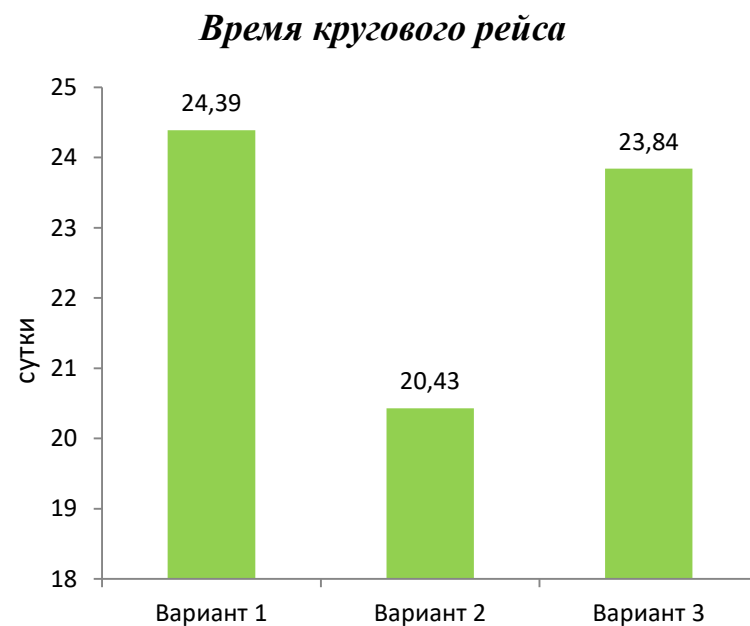


Экономическое обоснование применения ББС на маршруте Самара – Энзели (Иран)

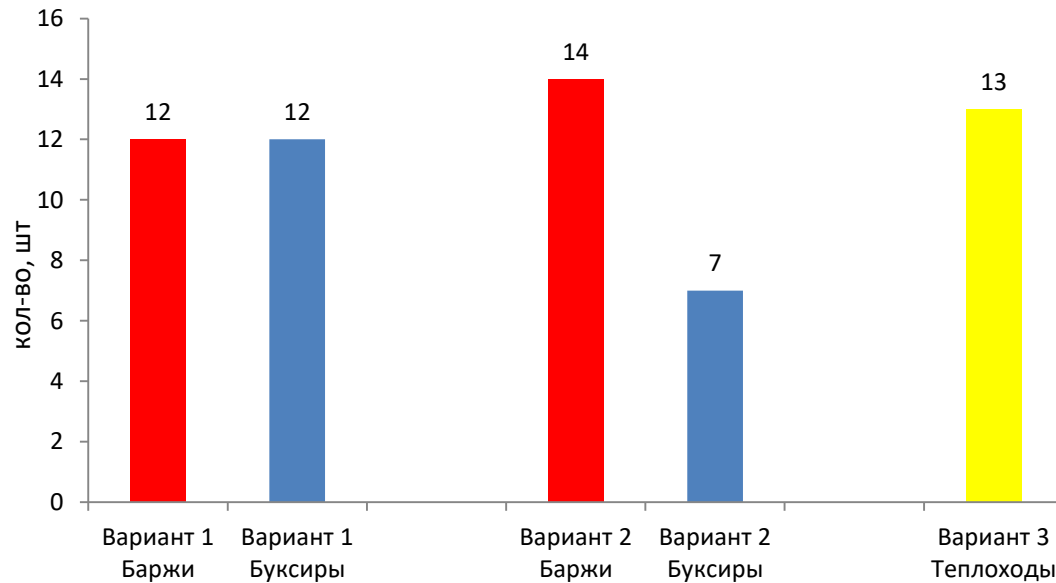
- Цель: Определить наиболее экономичный способ доставки зерна объемом 500 000 тонн в навигацию по маршруту Самара - Энзели.
- Решаемая проблема : Обеспечить ритмичную отгрузку зерна с минимальными затратами по сравнению с использованием традиционного водного транспорта.
- Способ транспортировки : Двумя схемами ББС и сухогрузным теплоходом:
 - Вариант 1: один буксир - одна баржа;
 - Вариант 2: один буксир - две баржи в реке, один буксир - одна баржа в море;
 - Вариант 3: сухогрузный теплоход.
- Способ решения: Строительство и эксплуатация ББС.

Исходные данные

	Вариант 1	Вариант 2	Вариант 3
Объем перевозимого груза тн.	500 000	500 000	500 000
Грузоподъёмность			
в реке тн.	5000	10 000	4 650
в море тн.	5000	5 000	4 650
Расстояние Самара – Астрахань км.	1 322	1 322	1 322
Расстояние Астрахань – Энзели км.	1 215	1 215	1 215
Расстояние Самара – Энзели км.	1 537	1 537	1 537
Скорость Самара – Астрахань км/ч	14,5	11,5	15,5
Скорость Астрахань – Энзели км/ч	16	16	21
Период навигации дн.	200	200	200
Время кругового рейса сут.	24,39	20,43	23,84

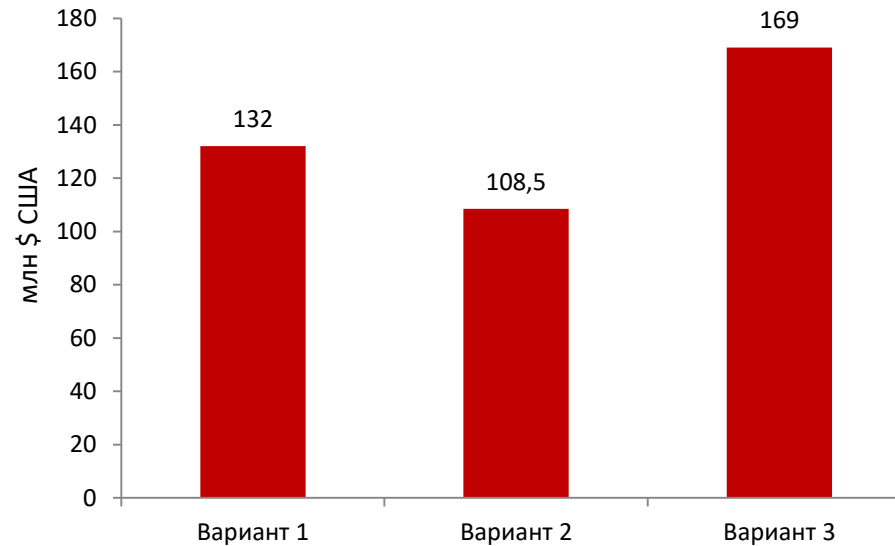


Необходимое количество флота



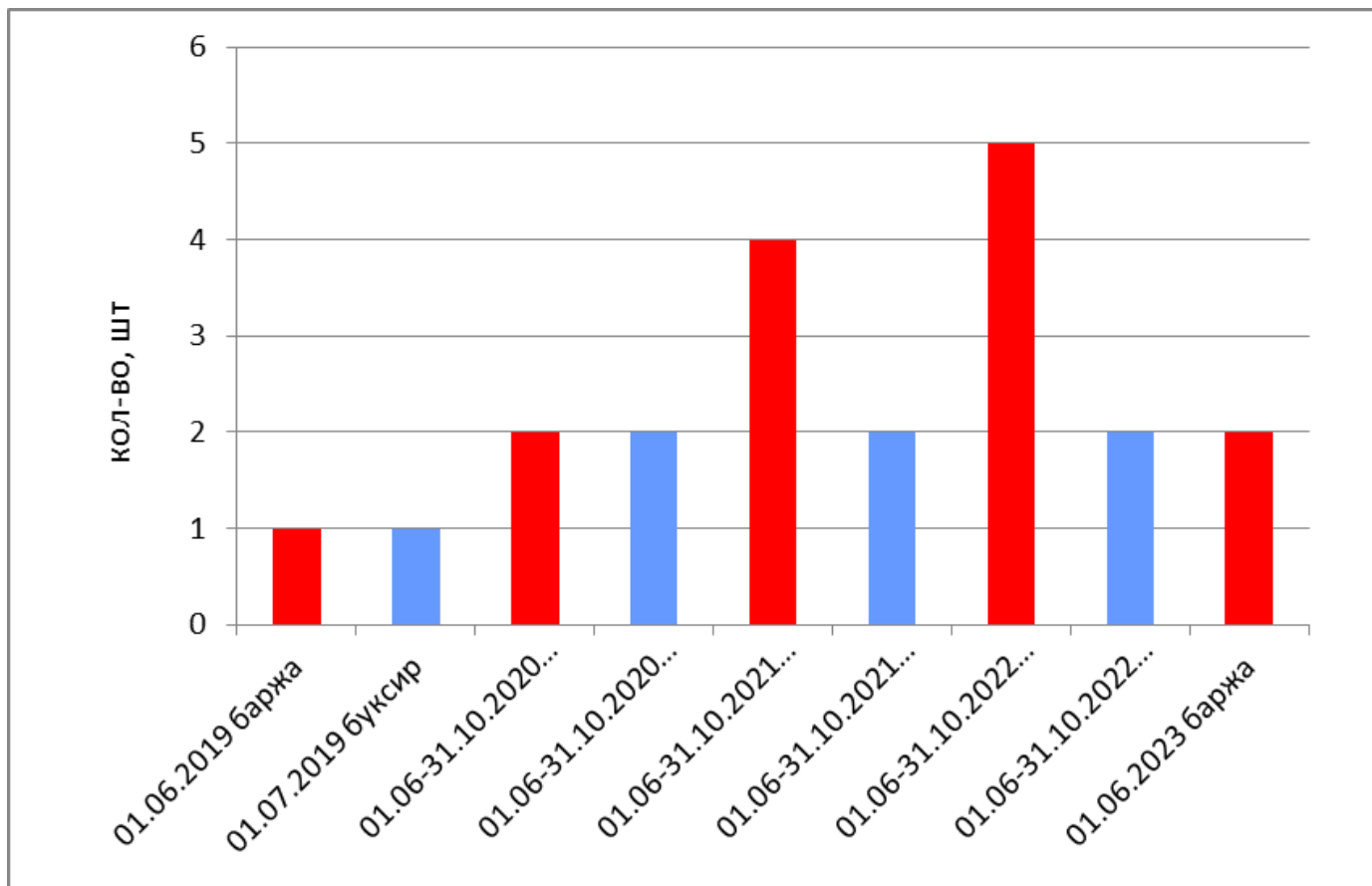
	Вариант 1	Вариант 2	Вариант 3
Необходимое кол-во судов в т.ч.:	24	21	13
- буксиров шт.	12	7	
- барж шт.	12	14	
- теплоходов шт.			13
Кол-во членов экипажа чел.	12	12	10
Расход топлива на рейс тн.	104,5	120,4	131,5

Инвестиции в строительство

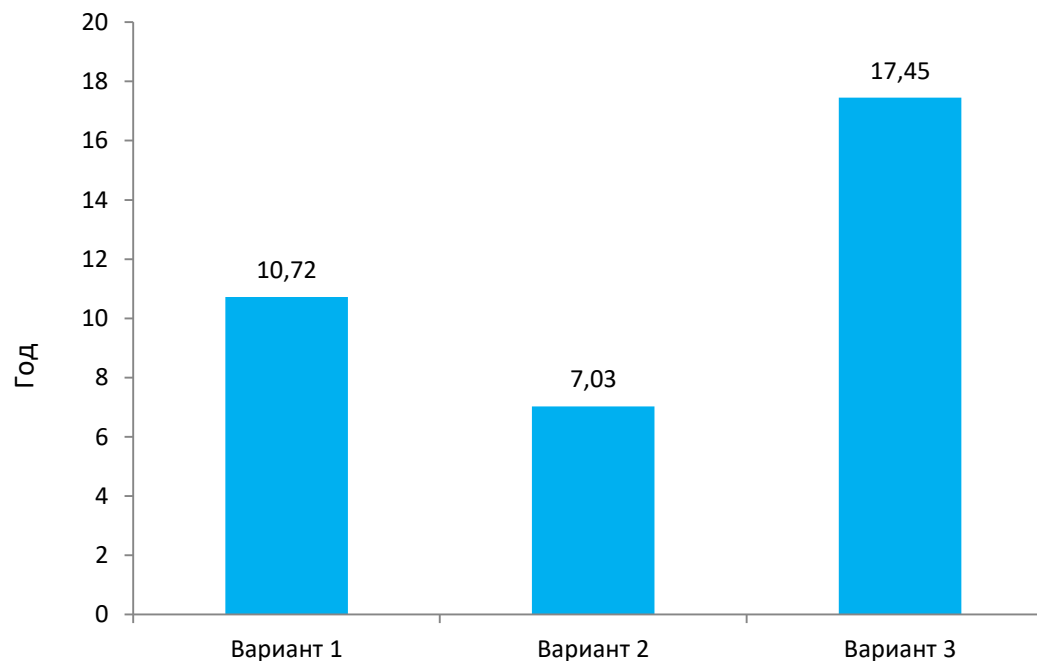


	Вариант 1	Вариант 2	Вариант 3
Стоимость 1 буксира \$ США	6 500 000	6 500 000	
Стоимость 1 баржи \$ США	4 500 000	4 500 000	
Стоимость сухогруза \$ США			13 000 000
Стоимость всего флота \$ США	132 000 000	108 500 000	169 000 000

График строительства судов



Эффективность проекта



При стоимости фрахта 50 \$/тн.	Вариант 1	Вариант 2	Вариант 3
<i>Срок окупаемости проекта, год</i>	<i>10,72</i>	<i>7,03</i>	<i>17,45</i>

Перспективные проекты

Проект RDB 01.05

Несамостоятельная трюмная баржа «река-море»

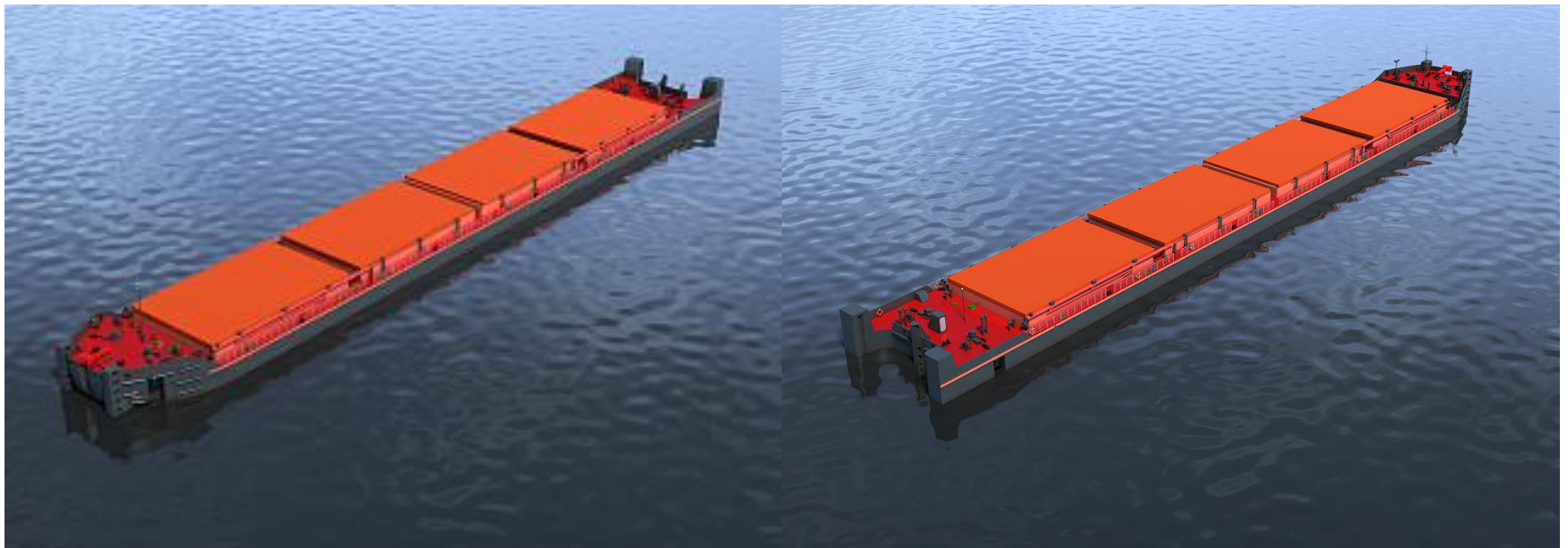
Класс судна К (*) R3-RSN

Длина м – 118,5

Ширина м – 16,8

Грузоподъемность при осадке 3,70 м – 5720 тн

Объем грузовых трюмов – 8476 м³



Перспективные проекты

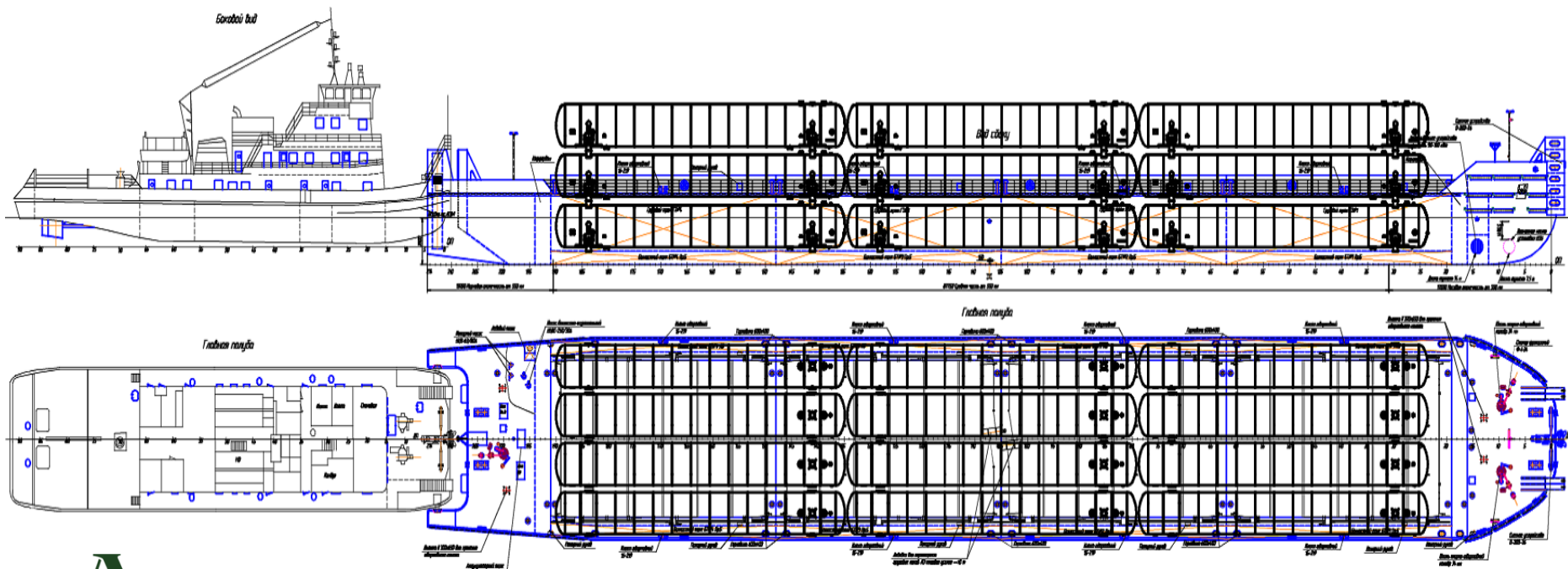
Баржа-газовоз для перевозки, хранения и регазификации СПГ

Класс судна – «река – море»

Объем 1-ой емкости – 200 м³

Общий объем газовоза - 7200 м³

Рабочее давление – 0,6 МПа



Перспективные проекты



Буксир «река – море»

Класс судна - К (*) R3-RSN

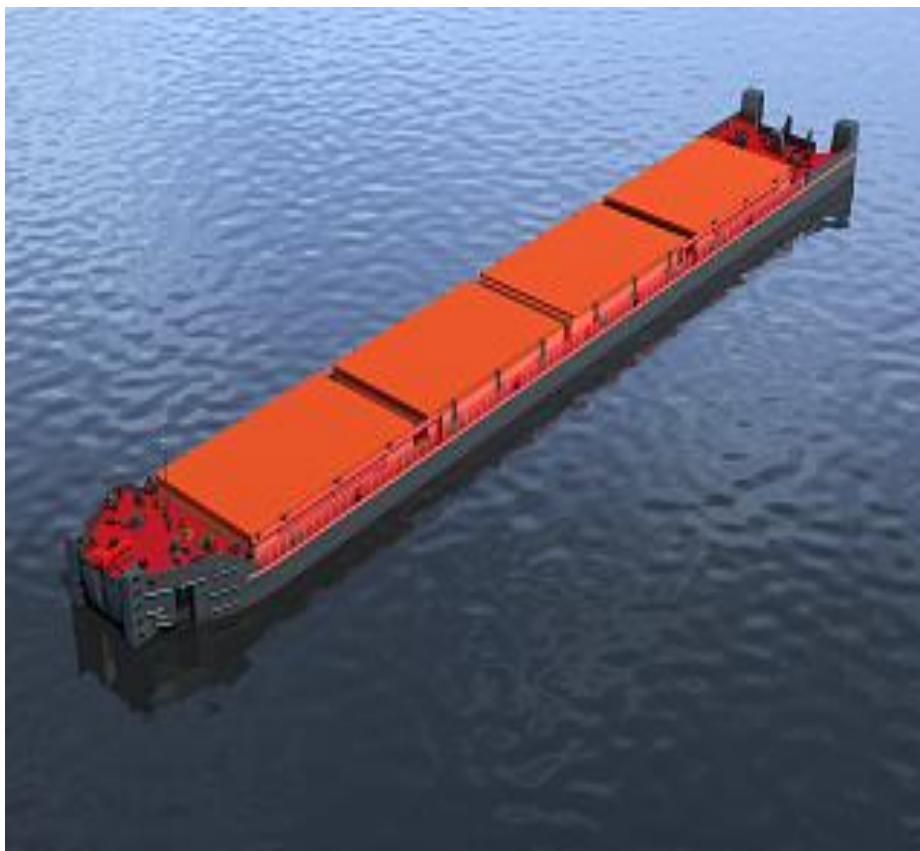
Длина м. – 25

Ширина м. – 12

Высота борта м. – 3,5

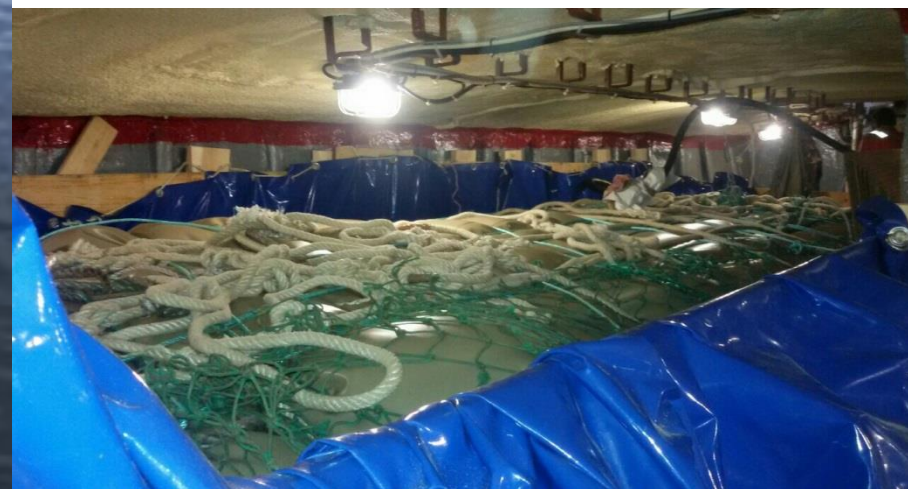
Мощность л/с – 2000

Перевозка растительного масла



В трюмы баржи укладываются многоразовые мягкие вставки из полиуретановых композитов.

Грузоподъёмность баржи тн. – 5000



ПОТОЧНОЕ ПРОИЗВОДСТВО СУДОВ
США, программа «ЛИБЕРТИ» 1941-1943 гг.
2710 судов за три года



Портовые зерновые терминалы



Портовые зерновые терминалы

Вид и локация	Кол-во	Единичная мощность перева \ки (в год)	Суммарная мощность перевалки (в год)
Речные ПЗТ на р. Волга, Дон, Кама	20	300 тыс. т	6 млн. т
Морские ПЗТ на северном берегу Каспийского моря	4	1 млн. т.	4 млн. т
Морские ПЗТ на южном побережье Каспийского моря (ИРИ)	4	2.5 млн. т.	10 млн.
Зерновые хабы на побережье Индийского океана (ИРИ)	2	4 млн.т.	8 млн.
ИТОГО	30		

- «Капиллярная» сеть кооперативных малых отгрузочных речных терминалов в зоне доступности автотранспортом для местных субъектов МСП агросектора
- Участие потенциальных грузоотправителей и судовладельцев в капитале и управлении терминалами.
- Управление и диспетчеризация в режиме единого «распределенного» порта на основе цифровой платформы


Сеть малых зерновых терминалов на р. Волга и р. Кама




- 20 зерновых терминалов
- Суммарная мощность перевалки до 10 млн.т.
- Инвестиции 8-10 млрд. руб.
- В том числе машины и оборудование 5-7 млрд. руб.

Наши контакты

Ассоциация «Афанасий Никитин» открыта к диалогу и сотрудничеству, направленному на построение системы взаимодействий в рамках реализации проекта развития МТК «Север-Юг».

 +7 (926) 269-08-64

 info@afanasy-nikitin.ru

 г. Москва, ул.
Станиславского, дом 22,
стр. 2

 www.afanasy-nikitin.ru

 [Afanasy_Nikitin](https://t.me/Afanasy_Nikitin)