

УДК 341.1/8:504 (502.131.1)
DOI 10.36511/2588-0071-2020-2-183-189

Иванов Александр Владимирович

кандидат экономических наук, доцент кафедры водоснабжения, водоотведения, инженерной экологии и химии (ВВЭХ) и кафедры ЮНЕСКО

Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет (603950, Нижний Новгород, ул. Ильинская, 65)

Alexander V. Ivanov

candidate of sciences (economics), associate professor of water supply water disposal, environmental engineering and chemistry chair and UNESCO chair

Nizhny Novgorod State University of Architecture and Civil Engineering (65 Ilyinskaya st., Nizhny Novgorod, Russian Federation, 603950)

E-mail: alexanderivanov52@yandex.ru

Оценка социальных и экономических конкурентных преимуществ как инструмента обеспечения экологической безопасности Волжского бассейна

Assessment of social and economic competitive advantages as a tool for ensuring environmental safety of the Volga basin

Принятие в 2018 году Конвенции о правовом статусе Каспийского моря создает условия для обеспечения экологической безопасности Волжского бассейна и Каспия в соответствии с международными и национальными документами, такими как Цели ООН в области устойчивого развития на 2030 год, Парижское соглашение об изменении климата и федеральный проект «Оздоровление Волги». Вновь возникшие правовые аспекты позволят использовать конкурентные преимущества географического положения в экономике и социальной сфере для эффективной реализации проекта «Международный транспортный коридор “Север — Юг”». Оценка конкурентных преимуществ была разработана на основе концепции риска и оценки уникальных природных ресурсов для ландшафтно-бассейновых систем. Потенциал формирования геопарков ЮНЕСКО оценивался на основе документов ЮНЕСКО, Каспийской экологической программы и федеральных междисциплинарных проектов. Ключевым результатом исследования является определение кумулятивного эффекта проекта «Транспортный коридор “Север — Юг”» и экологических проектов, направленных на сохранение природных ресурсов и ландшафтов Поволжья.

Ключевые слова: экономическая безопасность, экологическая безопасность, устойчивое развитие, Волжский бассейн, оценка конкурентоспособности, геопарки.

© Иванов А.В., 2020

The adoption in 2018 of the Convention on the Legal Status of the Caspian Sea creates the conditions for ensuring of environmental safety of the Volga basin and the Caspian in accordance with the international and national documents such as the UN Sustainable development goals on 2030 the Paris agreement on Climate change and the federal project on the Volga Rehabilitation. The potential of the formation of UNESCO geoparks was assessed on the basis of Caspian environmental programme and the federal multidisciplinary projects. Newly emerging legal aspects will make it possible to use competitive advantages geographic position in economy and society to enable effective implementation of the North South Transport Corridor project. Assessment of competitive advantages was designed on the basis of risk concept and the unique natural resources estimation for landscape-basin systems. The key output of the research is identification of cumulative effect of the North South Transport Corridor project and environmental projects focused on conservation of the natural resources and landscapes of the Volga basin.

Keywords: economic safety, environmental safety, sustainable development, Volga basin, competitiveness assessment, geoparks.

В соответствии со Стратегией национальной безопасности Российской Федерации национальными интересами на долгосрочную перспективу являются повышение конкурентоспособности национальной экономики и закрепление за Российской федерацией статуса одной из лидирующих мировых держав, деятельность которой направлена на поддержание стратегической стабильности и взаимовыгодных партнерских отношений в условиях полицентричного мира [1]. Условием для достижения стратегических целей является обеспечение экономической и экологической безопасности на всех этапах предстоящего развития. В данной работе речь идет об устойчивом экономическом развитии на длительные периоды времени в условиях меняющегося мира с однополярного на многополярный. При этом оценивается влияние социальных и экономических факторов конкурентоспособности на экологическую безопасность крупного региона — бассейна Волги.

Согласно работе С.А. Афонцева, в настоящее время обсуждение экономической безопасности развернулось в сторону противостояния целенаправленным действиям экономических и политических субъектов, преследующим цели дестабилизации экономических процессов на национальном и международном уровне [2, с. 31]. Для успешного противостояния внешним дестабилизирующим факторам принципиально важным становится выявление конкурентных преимуществ, устойчивых по отношению к различным проявлениям дестабилизирующей политики потенциальных конкурентов по всему периметру границ России. В данной работе рассматриваются аспекты конкурентоспособности применительно к стране или региону как наличие преимуществ, обеспечивающих способность страны добиться устойчиво высоких темпов экономического роста в средне- и долгосрочной перспективе. Наивысший уровень экономической безопасности России обеспечат международные проекты полицентричной системы, в которых у России будет центральная роль. В современном мире фундаментом экономической

безопасности является экологическая безопасность, понимаемое как состояние защищенности окружающей среды, природных ресурсов и человека.

Исходя из оценки географических, геополитических и природно-ресурсных особенностей положения России в современном мире, естественно прийти к выводу об особой роли социальных, экономических и экологических конкурентных преимуществ России, вытекающих из ее географических особенностей, включая природные ресурсы, прибрежные моря, международные водные бассейны и впадающие в них реки России. Географический фактор является ключевым в проектах Северного морского пути и Международного транспортного коридора «Север — Юг». Россия сохранила выход в Тихий океан, Балтийское, Черное и Баренцево моря и благодаря внутренней инфраструктуре может рассматриваться как часть пути из Восточной Азии в Северную, Восточную, Центральную и Южную Европу. Это обеспечивает определенный потенциал в проектах «шелкового пути». Однако с точки зрения противостояния дестабилизирующим действиям внешних сил очевидна второстепенная и зависимая от ключевых акторов роль в таких проектах, где России отводится роль транзитного пространства. При этом проекты «шелкового пути» по сути содействуют возврату к биполярному миру, где место Советского Союза займет Китай. Для России актуальным становится поиск более устойчивых и выгодных географических многополярных конфигураций, обеспечивающих конкурентные преимущества независимо от воли внешних акторов. В основе проектов, гарантирующих более высокий уровень безопасности, должны лежать внутренние российские территории с их социальной, экономической инфраструктурой и уникальным природным и культурным наследием. К таким природным объектам относится Волжский бассейн, обеспечивающий 80% пресноводного стока в Каспийское море и являющийся основной системой внутренних вод Европейской части России с выходом в Азовское, Черное, Балтийское, Белое и Каспийское моря. На протяжении как минимум полутора тысяч лет со времен империи готов Волга является транспортной артерией, соединяющей Северную и Восточную Европу с прикаспийским регионом. Такой вывод можно сделать по работе историка VI века Иордана, исходя из порядка и полноты списка народов, проживающих вдоль водного пути из Балтийского моря в Каспийское [3].

Возвращение ключевой роли Волжского бассейна в формировании конкурентных преимуществ для России связано с утверждением нового международного правового статуса Каспийского моря в соответствии с Конвенцией о правовом статусе Каспийского моря от 12 августа 2018 года, согласно которому Каспийское море — это международный водный бассейн, окруженный берегами пяти государств [4]. Таким образом, Каспийское море вместе с внутренними водными путями выводится за рамки международного морского права. Конвенция расширяет возможности использования уже существующих рек и каналов на эксклюзивной правовой основе и создает благоприятные условия строительству новых гидротехнических систем при соблюдении строгих экологических ограничений.

Проектом, существенно повышающим конкурентоспособность Волжского бассейна, является проект «Иранруд» (Иранская река), который соединит Каспийское море с Индийским океаном. Проект разрабатывался с 1890 года

вначале русскими, а затем иранскими инженерами, но из-за давления Великобритании и других стран Запада Иран отказывался от проекта, несущего значительные экономические и политические выгоды как Ирану, так и России в ущерб бенефициарам Суэцкого канала и планируемого канала «Стамбул» в Турции. В настоящее время рассматриваются два варианта прокладки маршрута. В первом варианте канал через Мазендаран, засушливые районы на востоке страны направлен к крупному порту Чабахар, расположенному в Оманском заливе Индийского океана. Этот вариант, предложенный иранскими инженерами, в последние годы рассматривается как приоритетный. Второй вариант, предложенный в XIX веке русскими инженерами, существенно короче, он может связать юго-западный Каспий, приграничные с Ираком территории и Персидский залив. Его недостатком является значительный, примерно 1500 м перепад высот, что потребует многократного шлюзования. В результате строительства канала «Иранруд» появится более короткий, по сравнению с традиционными, маршрут через Каспий, Волгу, Волго-Донской канал и Дон в Азовское море, а также путь через Волгу и Балтийские каналы в Финский залив. Этот путь существенно короче пути через Суэц, Дарданеллы и Босфор. Однако проект не реализуется, несмотря на очевидную политическую выгоду, так как экономические оценки выглядят в настоящее время крайне неопределенными. Дело в том, что сухопутный аналог «Иранруда» — проект Международного транспортного коридора «Север — Юг», реализуемый Индией, Ираном, Азербайджаном и Россией и обеспечивающий доставку индийских грузов через Иран, Азербайджан и Россию в Западную и Северную Европу, показывает крайне невысокую эффективность из-за устаревшей логистики Ирана, Азербайджана и России. При этом подготовка к работе в новых экономических условиях, возникших в результате подписания Соглашения между правительствами прикаспийских государств о торгово-экономическом сотрудничестве, ведется во всех прикаспийских государствах [5]. Так, в России принята и реализуется Стратегия развития морских портов в Каспийском бассейне до 2030 года. В частности, запланировано строительство до 2025 года нового глубоководного порта в районе Каспийска, который будет способен принимать большегрузные суда с полезной нагрузкой до 25 тыс. т. В конечном счете выйдет на проектную мощность проект международного коридора «Север — Юг», включающий железнодорожное, паромное и автомобильное сообщение. Его запуск позволит в 2,5 раза быстрее, чем сегодня, доставлять грузы — ежегодно это до 25 млн т из европейских стран через Иран в страны бассейна Индийского океана. Вновь создаваемая портовая инфраструктура пяти государств Каспийского региона включает крупнейший на Каспии вновь построенный порт Амирабад в Иране, порт Оля в Астраханской области, уже упомянутый строящийся в России глубоководный порт Каспийск, порты Казахстана и Туркменистана.

Важно учесть, что именно страны вокруг Индийского океана будут характеризоваться по многочисленным прогнозам наиболее быстрым демографическим и экономическим ростом в XXI веке, создавая конкуренцию странам Азиатско-Тихоокеанского региона. Рост создает целый набор факторов неопределенности, которые могут быть устранены благодаря более тесному

сотрудничеству с Россией как гарантом формирования полицентрической системы безопасности. Совместное использование железнодорожного и водного транспортных коридоров за счет кумулятивного эффекта повысит надежность, эффективность как транзита, так и сообщения российских субъектов Федерации с партнерами в бассейне Каспия и Индийского океана. Именно интересы российских производителей товаров и услуг возможно и целесообразно поставить в этом случае во главу угла.

Вытекающие из новых реалий перспективы развития Волжского бассейна связаны с развитием науки, инновационной деятельностью, оборонно-промышленным комплексом, судостроением, транспортным машиностроением, а также с развитием рекреационных, туристических услуг, новых прикладных направлений научных исследований.

Принятые решения создают надежную правовую основу для сохранения биоресурсов и благоприятной окружающей среды. Среди действующих документов Рамочная конвенция по защите морской среды Каспийского моря, Соглашение о рациональном использовании биоресурсов Каспия и Протокол по оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте. В 2018 году по решению профильной межправительственной комиссии пяти Каспийских государств продлен запрет на коммерческий лов осетровых. Национальный проект «Экология» включает в себя федеральный проект «Оздоровление Волги», реализуемый с 20 декабря 2018 года по 25 декабря 2024 года. Проект предусматривает сокращение в три раза доли загрязненных сточных вод, отводимых в реку Волгу, обеспечение устойчивого функционирования водохозяйственного комплекса Нижней Волги, ликвидацию объектов накопленного экологического вреда, представляющих угрозу реке Волге, а также снижение негативного воздействия затонувших судов. Инфраструктурные проекты, создающие потенциальные риски для благополучия Каспийского моря, проверяются на соответствие вышеуказанным документам [5].

Однако интерес представляют не столько уже запланированные затратные проекты по обеспечению экологической безопасности Волги и Каспия. Есть целый ряд уникальных социально-экономических, геологических и экологических особенностей, обладающих конкурентным потенциалом, использование которого станет основой для обеспечения экологической безопасности Волжского бассейна и Каспия [6; 7].

В Волжском бассейне располагаются уникальные ландшафты, целиком сформированные водной стихией. В первую очередь это Мстерско-Козьмодемьянская гряда в Нижегородской области и Жигулевские горы в Самарской области, с которых отрывается вид на необозримые волжские просторы левобережья. Геологическая уникальность связана с тем, что на протяжении сотен миллионов лет эта территория была дном мелководного моря, где происходило накопление донных отложений. Сформировавшиеся в четвертичный период реки Ока, Волга и Кама в период таяния ледников под действием силы Кориолиса смыли поверхностный слой в десятки метров толщиной и сформировали современный рельеф, характеризующийся обширной левобережной поймой и высоким правым берегом. Ландшафт «царственно поставленного города» Нижнего Новгорода при слиянии Оки и

Волги является национальным достоянием, заслуживающим включения во Всемирное наследие.

В Волжском бассейне расположены палеонтологические объекты мирового значения. В первую очередь это крупнейшее на планете кладбище ящеров пермского периода возле Котельнича в Кировской области, геопарк «Ундория» в Ульяновской области и геопарк «Янган-Тау» в Башкортостане — первый геопарк ЮНЕСКО в России [8]. Народы Поволжья накопили уникальный опыт природопользования, который в условиях глубокого экологического кризиса, охватившего планету, относится к важнейшему нематериальному наследию человечества. Культура сохранения и придания особого священного статуса родникам, рекам, озерам у русского и других славянских народов, устойчивое природопользование угро-финских народов, наиболее ярко проявившееся в отношении марийцев к священным рощам, диким животным, водоплавающим птицам, фауне рек и озер, культ коневодства у тюркских народов Поволжья, почитание дуба как священного дерева у чувашей. Благодаря этому наследию Волга до сих пор располагает богатейшими запасами особо ценных осетровых, лососевых и иных редких пород рыб, утраченные в других крупных реках Европы и Азии [9]. В Каспии водятся эндемичные млекопитающие, например каспийские тюлени. Дельта Волги, входящая в число крупнейших водно-болотных угодий мира, является, подобно Байкалу, природным наследием общемировой ценности. ЮНЕСКО поддерживает развитие в Волжском бассейне нового направления экономической деятельности, связанного с формированием системы геопарков ЮНЕСКО. Это направление предполагает бережное отношение к природным ресурсам на основе формирования новой инфраструктуры поддержки научной и образовательной деятельности, народных промыслов, «зеленой» экономики, транспортной инфраструктуры и туризма. Российская академия наук совместно с правительством Нижегородской области планируют создать в Нижнем Новгороде крупнейший в мире пресноводный аквариум, где будут проводиться мультидисциплинарные научные исследования природных богатств Волжского бассейна и организована обширная программа научно-образовательного туризма. Формирование новой инфраструктуры уже началось. В качестве примеров реализации возникших конкурентных преимуществ упомянем спуск на воду первого за последние 60 лет в России круизного пассажирского лайнера «Мустай Карим» проекта PV300, построенного в 2019 году в Нижнем Новгороде. Ввод теплохода в эксплуатацию планируется в навигацию 2020 года. Длина судна составляет 141 м, ширина — 16,82 м, осадка — 3,2 м, скорость — 22,5 км/час. Лайнер способен перевозить 310 пассажиров, экипаж и обслуживающий персонал состоит из 144 человек. По этому же проекту в Астрахани построен морской лайнер «Петр Великий», который обеспечит круговые круизные поездки по Каспию с заходом во все пять прикаспийских государств и путешествия по Каспийскому, Черному и Азовскому морям.

Таким образом, можно сделать вывод об огромном природно-ресурсном, научном, социальном и экономическом потенциале Волжского бассейна и Каспия как в обеспечении экологической безопасности, так и в формировании безопасного многополярного мироустройства.

Примечания

1. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации: указ Президента РФ от 31 декабря 2015 г. № 683 // Собрание законодательства РФ. 2016. № 1. Ч. II, ст. 212.
2. Афонцев С.А. Национальная экономическая безопасность: на пути к теоретическому консенсусу // *Мировая экономика и международные отношения*. 2002. № 10. С. 30—40.
3. Иордан. О происхождении и деяниях гетов. СПб.: Алетейя, 1997.
4. Конвенция о правовом статусе Каспийского моря от 12 августа 2018 года. URL: www.kremlin.ru/supplement/5329 (дата обращения: 28.05.2020).
5. Соглашение между правительствами прикаспийских государств о торгово-экономическом сотрудничестве (г. Актау, 12 августа 2018 года).
6. Ivanov A., Klochkova N. Innovative infrastructure: experience of France and Russia // *Наука и Экономика. Инновационная деятельность*. 2011. № 2 (6).
7. Иванов А.В. Учет эколого-экономической оценки территорий // *Использование и охрана природных ресурсов в России*. 2006. № 6 (90). С. 130—139.
8. Иванов А.В. Опыт регионов России по сохранению национальных ландшафтов на основе создания геопарков // *Великие реки'2018: труды научного конгресса 20-го Международного научно-промышленного форума / отв. ред. А.А. Лапшин*. Н. Новгород, 2018. В 3-х т. С. 152—154.

References

1. On the National Security Strategy of the Russian Federation: decree of the President of the Russian Federation of December 31, 2015 no. 683. *Collection of legislative acts of the RF*, 2016, no. 1, part II, art. 212. (In Russ.)
2. Afontsev S.A. National Economic Security: Toward Theoretical Consensus. *World Economy and International Relations*, 2002, no. 10, pp. 30—40. (In Russ.)
3. The Jordan. On the origin and deeds of the Getae. St. Petersburg: Aletheia Publ., 1997. (In Russ.)
4. Convention on the Legal Status of the Caspian Sea dated August 12, 2018. URL: www.kremlin.ru/supplement/5329 (accessed 28.05.2020). (In Russ.)
5. Agreement between the governments of the Caspian littoral states on trade and economic cooperation (Aktau, August 12, 2018). (In Russ.)
6. Ivanov A., Klochkova N. Innovative infrastructure: experience of France and Russia. *Science and Economics. Innovative activity*, 2011, no. 2 (6). (In Russ.)
7. Ivanov A.V. Accounting for the environmental and economic assessment of territories. *Use and protection of natural resources in Russia*, 2006, no. 6 (90), pp. 130—139. (In Russ.)
8. Ivanov A.V. The experience of Russian regions in the preservation of national landscapes through the creation of geoparks. *Great Rivers '2018: proceedings of the Scientific Congress of the 20th International Scientific and Industrial Forum / ed. A.A. Lapshin*. Nizhny Novgorod, 2018. In 3 vols. Pp. 152—154. (In Russ.)