

References

1. *Mezhdunarodnyy transportnyy koridor "Sever – Yug" i stsenarii transregionalnoy integratsii : doklad Mezhdunarodnogo diskusnogo kluba "Valday" (iyun 2019 g.)* [North-South International Transport Corridor and scenarios for trans-regional integration: report of the Valdai International Discus Club (June 2019)]. Moscow, 2019, pp. 14–19.
2. Vartumyan A. A. Geografiya transporta: vzaimosvyaz ekonomiki, politiki i turizma [Geography of transport: the relationship of economics, politics and tourism]. *Sinergiya gostepriimstva: vozmozhnosti, problemy i perspektivy* [Synergy of hospitality: opportunities, problems and prospects]. Pyatigorsk, 2019, pp. 49–53.
3. Vartumyan A. A. Politicheskaya geografii Severo-Kavkazskogo regiona: teoreticheskie i metodologicheskie problemy [Political geography of the North Caucasus region: theoretical and methodological problems]. *Turizm i rekreatsiya: fundamentalnoe i prikladnoe issledovanie* [Tourism and Recreation: Fundamental and Applied Research]. Moscow, Lomonosov Moscow State University Publ., 2017, pp. 257–262.

РОЛЬ АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ КАК КЛЮЧЕВОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО УЗЛА В МЕЖДУНАРОДНОМ ТРАНСПОРТНОМ КОРИДОРЕ «СЕВЕР – ЮГ»

Волынский Илья Александрович, заместитель министра промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области

Министерство промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области
Российская Федерация, 414000, г. Астрахань, ул. Советская, 12
E-mail: ilya.volynskiy@mail.ru

Статья посвящена международному транспортному коридору «Север – Юг» (МТК «Север – Юг»). Транспортный коридор рассматривается как способ усиления единства экономического пространства страны и развития предпринимательства и международного сотрудничества. Проанализирована текущая ситуация транспортного коридора, а также роль Астраханской области, порта Астрахань и порта Оля в его развитии. Эффективное обслуживание товарообмена как внутри региона, так и в направлении экспорта / импорта возможно только при развитой транспортно-промышленной логистической системе. Предложены пути устранения существующих препятствий для полноценного запуска МТК «Север – Юг» и наращивания объемов внешней торговли между Россией, Ираном и Индией, в том числе проведение дноуглубительных работ в Волго-Каспийском морском судоходном канале, упрощение таможенных процедур, обновление флота и т. д.

Ключевые слова: логистика, МТК «Север – Юг», транспортная инфраструктура, грузоперевозки, транспортный коридор, транспортный узел, экспорт, импорт, порт Оля, порт Астрахань, Астраханская область

ROLE OF THE ASTRAKHAN REGION AS A KEY TRANSPORTATION AND LOGISTICS UNIT IN THE INTERNATIONAL "NORTH – SOUTH" TRANSPORT CORRIDOR

Volynsky Ilya A., Deputy Minister of Industry, Transport and Natural Resources of the Astrakhan region

Ministry of Industry, Transport and Natural Resources of the Astrakhan region
12 Sovetskaya St., Astrakhan, 414000, Russian Federation
E-mail: ilya.volynskiy@mail.ru

The article is devoted to the North-South international transport corridor ("North – South" ITC). The transport corridor is seen as a way to strengthen the unity of the economic space of the country and the development of entrepreneurship and international cooperation. The article analyzes the current situation of the transport corridor, as well as the role of the Astrakhan region, the port of Astrakhan and the port of Olya in its development. Efficient service of commodity exchange both within the region and in the direction of export/import is possible only with a developed transport and industrial logistics system. The author suggests ways to eliminate existing obstacles for the full launch of the "North – South" ITC and increase the volume of foreign trade between Russia, Iran and India, including dredging works in the Volga-Caspian shipping channel, simplifying customs procedures, fleet renewal, etc.

Keywords: logistics, ITC "North – South", transport infrastructure, cargo transportation, transport corridor, transport hub, export, import, Olya port, Astrakhan port, Astrakhan region

Постоянный рост сегмента мультимодальных перевозок во многом достигается за счёт развития транспортных коридоров. Одним из таких перспективных континентальных транспортных коридоров считается международный транспортный коридор «Север – Юг» (далее – МТК «Север – Юг»), соединяющий Индию, Иран, а в перспективе и Китай с рынками государств-членов Евразийского экономического союза.

Рамочное соглашение по созданию коридора «Север – Юг» было подписано в сентябре 2000 г. в Санкт-Петербурге на второй Евроазиатской конференции по транспорту. Странами, подписавшими соглашение, стали Российская Федерация, Республика Индия, Исламская Республика Иран. Позднее к соглашению присоединились Беларусь, Султанат Оман, Республика Таджикистан и Казахстан [1]. Однако до настоящего времени перевозки по МТК не получили должного развития. Транспортный коридор работает преимущественно для обеспечения торговли России с Ираном и рядом государств Закавказья. При сохранении идеологии использования только морских маршрутов на Каспийском море не реализуется главная идея соглашения, состоящая в приоритете обеспечения мощных транзитных грузопотоков между Европой и Южной Азией с использованием всех видов транспорта.

Благодаря Каспийскому морю и сочетанию речного, морского, железнодорожного, автомобильного и авиационного видов транспорта Астраханская область призвана сыграть ключевую роль в формировании и обслуживании контейнерных грузопотоков в рамках МТК «Север – Юг».

Волго-Каспийский морской судоходный канал является единственной глубоководной артерией, соединяющей Каспийское море с внутренними водными путями реки Волги и, далее, с Азово-Черноморским, Балтийским и Северным морскими бассейнами.

Объёмы международных грузоперевозок на определённых направлениях формируются не один год, это достаточно консервативный процесс. Решающими факторами при выборе маршрута всегда являются время и стоимость доставки. По сравнению с традиционным Южным морским путём маршрут по коридору «Север – Юг» в два раза короче. Для реализации преимуществ и обеспечения конкурентоспособности МТК «Север – Юг» в экономической составляющей необходимо выстроить эффективную логистическую схему.

В таблице представлены три основных варианта доставки грузов в Россию из Индии (стоимость рассчитана за 20-футовый контейнер):

- Южный морской путь с точкой выгрузки в Санкт-Петербурге;
- ответвление МТК № 9 с выгрузкой в порту Новороссийск;
- транскаспийский вариант МТК «Север – Юг» с выгрузкой в морских портах Астраханской области.

Таблица

Варианты доставки грузов из Индии

Показатели	Мумбаи – С.-Петербург	Мумбаи – Новороссийск	Мумбаи – Астрахань
Расстояние, км	13610	7980	4400
Тариф доставки, долл. США	1500	1450	1630
Сроки доставки, дней	30	21	14

По сравнению с другими маршрутами «Север – Юг» заметно короче при конкурентной стоимости доставки. Предварительные подсчёты показывают, цена доставки по всем трём маршрутам находится в пределах 1500–1600 долл. США за двадцатифутовый контейнер, при этом доставка в Астраханскую область занимает две недели, в Новороссийск – 21 день, а в Санкт-Петербург по Южному морскому пути – около месяца.

Таким образом, стоимость доставки из Индии до Астрахани по сравнению с Санкт-Петербургом является конкурентной, при сокращении расстояния транспортировки в два раза. Однако доставка по России железнодорожным транспортом из Астрахани до Москвы добавляет к стоимости транспортировки еще 1500 тыс. долл. США, что увеличивает стоимость доставки по МТК «Север – Юг» до 3 тыс. долл. США. Высокая стоимость доставки не позволяет в настоящее время перенаправить грузопотоки с традиционных морских маршрутов на МТК «Север – Юг».

У транскаспийских перевозок по МТК «Север – Юг» есть конкуренты, которые могут частично перехватить грузовую базу коридора, – это железнодорожные маршруты вдоль западного и восточного побережий Каспийского моря; порт Махачкала, который перерабатывает в основном наливные грузы, но также и сухогрузы; широтный коридор TRACECA, идущий из Азии в Европу, южнее России; а также поезд комбинированного транспорта «Викинг» – специализированный маршрутный поезд, перевозящий контейнеры и контейлеры из Клайпеды через Белоруссию и Украину в Ильичевск, откуда паромы идут в порты Грузии, и маршрут подключается к коридору TRACECA [2, с. 33].

В целях повышения эффективности логистики маршрута транспортировки грузов через регион правительством Астраханской области совместно с Министерством транспорта России, Росморречфлотом, государственными контрольными органами (таможенной, пограничной

службой и др.) и хозяйствующими субъектами Астраханской области проводится скоординированная политика, направленная на развитие транспортной инфраструктуры и ускорению транспортно-логистического сопровождения экспортно-импортных грузов.

По мнению главы российского Минпромторга России Дениса Мантурова, Астрахань может стать ключевым логистическим хабом в транспортном коридоре «Север – Юг». Для региона – это приток денежных средств, активизация работы портов и развитие транспортных магистралей.

Вместе с тем текущая пропускная способность Волго-Каспийского морского судоходного канала не соответствует выполнению данных масштабных задач. Ежегодно проводятся ремонтные дноуглубительные работы с целью поддержания паспортных глубин Волго-Каспийского морского судоходного канала. На сегодняшний день в дноуглубительном флоте Астраханского филиала ФГУП «Росморпорт» работают четыре земснаряда. Они обеспечивают необходимую глубину для прохода судов на Волго-Каспийском морском судоходном канале и в акваториях морских портов Астрахань и Оля [3, с. 864]. Дноуглубление носит ежегодный характер. В 2017 г. из канала было извлечено 4,5 млн м³ грунта, в 2018 г. – около 3 млн м³. Запланированный объем дноуглубительных работ в 2019 г. – 4,5 млн м³.

Другое важное направление – дальнейшее совершенствование законодательства в части облегчения и ускорения процедур обработки грузов в портах.

Зерно является одной из ключевых номенклатур груза и составляет более 50 % от общего объема экспорта через порты Астраханской области. До недавнего времени остро стоял вопрос упрощения процедуры фитосанитарного контроля при организации экспорта зерновых грузов. Именно на этот фактор указывали представители отрасли, говоря о препятствиях на пути к повышению конкурентоспособности астраханских портов. Так, чтобы организовать экспортную поставку зерна в количестве судовой партии через порты Астраханской области в Иран, необходимо было получить двенадцать сертификатов и актов в различных учреждениях. Все эти процедуры приводили к удорожанию продукции, простоям вагонов и судов в ожидании разрешительных документов. В настоящее время процедуры получения разрешительных документов при проведении фитосанитарного и ветеринарного контроля в портах зерновых грузов значительно упрощены.



Рис. Портовая инфраструктура Астраханской области

Кроме того, приказами Минтранса России от 22.11.2016 № 351 и 352 внесены изменения в обязательные постановления в морских портах Астрахань и Оля об уменьшении района плавания судов в ВКМСК с обязательной лощманской проводкой и отмене внутрипортовой проводки в морском порту Астрахань.

Открытие в конце 2017 г. в Астрахани Иранского торгового дома можно также считать одним из ключевых событий в наращивании внешнеэкономических связей между странами. Более того, именно Иран, по некоторым данным, пытается активизировать процессы развития МТК, решения инфраструктурных проблем, упрощения и сокращения бюрократических процедур, унифицирования порядка оформления документации [4, с. 142].

В настоящее время Астраханский воднотранспортный комплекс условно разбит на два стратегических участка:

- морской порт Астрахань, расположенный в черте города;
- морской торговый порт Оля, расположенный на трассе Волго-Каспийского канала ниже г. Астрахани на 100 км.

Суммарная мощность указанных портов на сегодняшний день составляет порядка 16,5 млн т. Навигация в морских портах Астрахань и Оля осуществляется круглогодично. В условиях льдообразования на акватории морского порта осуществляется ледокольная проводка судов.

Порт Астрахань имеет ключевое значение для экспорта ряда сельскохозяйственных товаров: суммарная перегрузочная мощность грузовых терминалов составляет свыше 12 млн т в год, оснащён необходимой грузоподъёмной техникой и оборудованием, открыт для захода судов под иностранным флагом, имеется пункт пропуска через государственную границу.

Морской порт Оля находится в 100 км южнее Астрахани, в дельте р. Волги (на 67-м километре Волго-Каспийского морского судоходного канала) и является открытым для захода судов под иностранным флагом. В настоящее время в порту построено 12 причалов. Перегрузочная мощность составляет 4,4 млн т грузов в год. Основной объём сухих грузов приходится на зерно и продукты помола.

Имеющиеся в Астраханской области портовые мощности загружены на 15 %. Кроме того, в морском порту Оля имеется собственный транспортный флот в количестве, позволяющем обеспечить перевозку до 2000 контейнеров ежемесячно. Таким образом, необходимость дополнительного наращивания портовых мощностей в Каспийском регионе отсутствует.

Для полноценного запуска транспортного коридора и начала его успешного функционирования в настоящее время необходима работа по следующим направлениям:

- предоставление операторами перевозок участникам ВЭД сквозной тарифной ставки на транспортировку товаров по всему коридору, их обеспеченности контейнерным парком и комплексным страхованием транспортировки грузов;
- продолжение работы по упрощению таможенных процедур, единообразию их применения, снижению таможенных сборов и установлению зоны свободной торговли между Россией, Ираном и Индией. Этот вопрос имеет особую актуальность для Астраханской области, поскольку значительная часть импортных грузов из Ирана была переориентирована из российских в казахстанские порты в связи с разными подходами к определению таможенной стоимости таможенными органами России и Казахстана;
- обновление парка подвижного состава железнодорожного транспорта, т. к. в 2018 г. многие участники внешней экономической деятельности столкнулись с нехваткой вагонов-зерновозов и полувагонов;
- необходимо значительное обновление флота. Так, из числа судов, заходивших в морские порты в 2018 г., свыше 47 % имеют возраст более 30 лет. Возраст от 20 до 30 лет имеют свыше 21 % судов и лишь 20 % – это современные суда возрастом до 10 лет.

Для увеличения грузовой базы также необходимо устранить препятствия для наращивания объёмов внешней торговли между Россией и Ираном на уровне межправительственной комиссии путём:

- снятия ограничений на ввоз в Иран пшеницы и принятия межправительственного соглашения о допустимом проценте засоренности подкарантинной продукцией зерновых грузов;
- возобновления своповых поставок нефтепродуктов по схеме замещения;
- заключения соглашения об использовании российского металлопроката для строительства объектов энергетики в рамках открытых Россией кредитных линий для Ирана.

Кроме того, требуют решения вопросы развития инфраструктуры – продолжение проведения дноуглубительных работ в Волго-Каспийском морском судоходном канале и реализация мероприятий по снижению его заносимости. Реализация указанных мероприятий предусмотрена в Стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных

и автомобильных подходов к ним в период до 2030 г., разработку которой осуществляло Министерство Российской Федерации по развитию Северного Кавказа при участии Минтранса России и Правительства Астраханской области по поручению Президента России В. В. Путина. Кроме того, Президент Российской Федерации 11.12.2018 г. дополнительно утвердил перечень поручений по вопросам социально-экономического развития Астраханской области, в том числе международного транспортного коридора «Север – Юг». Данный документ включает в себя модернизацию инфраструктуры морского порта Оля, проектирование и строительство паромов, а также организацию паромных переправ в Каспийском бассейне, увеличение пропускной способности автомобильных подходов к морским портам Астраханской области. Также поручено проработать вопрос о создании портовой особой экономической зоны на территории, прилегающей к морскому порту Оля [5, с. 74–78].

Большое значение в процессе запуска коридора наряду с государственным регулированием является наличие частных инвесторов, готовых совершенствовать инфраструктуру в целях привлечения грузопотока. Так, учитывая намерения частного инвестора по созданию на прилегающей к морскому порту Оля портовой инфраструктуры в районе и. Забурунный (8 км южнее порта Оля) и необходимость создания условий для модернизации портового комплекса Астрахани, целесообразно создание портовой особой экономической зоны на территории Астраханской области. Этот вопрос, в частности, обсуждался 14 мая 2019 г. на совещании по социально-экономическому развитию Астраханской области при участии Президента Российской Федерации В. В. Путина, представителей федеральных министерств, ведомств и правительства Астраханской области.

Президент России обратил особое внимание на порт Оля, который до сих пор не работает на полную мощность. В качестве варианта решения проблемы он поддержал создание специальных условий для привлечения транзитных грузов и инвесторов: «Возможно, одним из вариантов решения проблемы станет предложение специальных условий для привлечения транзитных грузов и инвесторов, которые будут готовы построить соответствующую инфраструктуру для обработки этих грузов и их транзита через российскую территорию».

Глава Минэкономразвития России Максим Орешкин также подтвердил значимость развития логистического потенциала области и необходимость создания особой зоны: «...по нашим оценкам, в ближайшие семь – восемь лет тот грузопоток, который приходится на российскую инфраструктуру, может удвоиться по сравнению со текущим уровнем. Соответственно, это всё нужно обеспечивать инфраструктурой... мы предлагаем поддержать развитие портовой инфраструктуры в Астраханской области через наделение соответствующих территорий статусом портовой особой экономической зоны. У нас все порты, которые работают на Каспии, – и казахские, и туркменские, и азербайджанские, – они все имеют льготный налоговый режим, и поэтому здесь нам для конкуренции нужно выстраивать ровно такие же условия» [6].

Создание ОЭЗ даст большой импульс в развитии припортовой территории с точки зрения транспортной обработки грузов, их расфасовки для создания более высокой добавленной стоимости транспортируемого товара.

Из проведённого анализа видно, что транспортный комплекс Астраханской области обладает серьёзным потенциалом для развития. Это касается расширения сотрудничества с прикаспийскими и азиатскими странами в рамках МТК «Север – Юг». Создаются благоприятные условия для развития конкурентоспособного торгового маршрута и установления прочных и долговременных внешнеэкономических связей Российской Федерации с соседними странами.

Список литературы

1. Международный коридор «Север – Юг» важен для всего региона. – Режим доступа: <https://rg.ru/2019/01/24/mezhdunarodnyj-koridor-sever-iug-vazhen-dlia-vsego-regiona.html>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
2. Титов, А. В. Управление логистическими системами: от транспортного узла до транспортно-логистического кластера / А. В. Титов, Н. Е. Гаврилина, И. А. Волынский, М. С. Курленко. – Прага : Sociosféra-CZ, 2016. – 120 с.
3. Русанов, Н. В. Волго-Каспийский морской судоходный канал – современное состояние проблемы и пути их решения / Н. В. Русанов, П. И. Бухарицин, Л. Г. Беззубиков // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2016. – № 4. – С. 863–871.
4. Каратаева, К. Е. МТК «Север – Юг»: новые возможности или повторение старых ошибок? / К. Е. Каратаева // Проблемы национальной стратегии. – 2009. – № 1. – С. 128–147.

5. Маркелов, К. А. Черноморско-Каспийский регион: от геополитики к геоэкономике транспортных систем / К. А. Маркелов, Р. Х. Усманов, В. Г. Головин // Каспийский регион: политика, экономика, культура. – 2019. – № 1 (58). – С. 74–88.

6. Путин, В. В. Совещание по вопросам социально-экономического развития Астраханской области / В. В. Путин. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/60518>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.

References

1. *Mezhdunarodnyy koridor "Sever – Yug" vazhen dlya vsego regiona* [The North-South international corridor is important for the entire region]. Available at: <https://rg.ru/2019/01/24/mezhdunarodnyj-koridor-sever-yug-vazhen-dlia-vsego-regiona.html>.

2. Titov A. V., Gavrilina N. Ye., Volynskiy I. A., Kurlenko M. S. *Upravlenie logisticheskimi sistemami: ot transportnogo uzla do transportno-logisticheskogo klastera* [Management of logistics systems: from a transport hub to a transport and logistics cluster]. Prague, Sociosféra-CZ Publ., 2016, 120 p.

3. Rusanov N. V., Bukharitsin P. I., Bezzubikov L. G. *Volgo-Kaspiyskiy morskoy sudokhodnyy kanal – sovremennoe sostoyanie problemy i puti ikh resheniya* [The Volga-Caspian Sea Shipping Channel - the current state of the problem and ways to solve them]. *Mezhdunarodnyy zhurnal prikladnykh i fundamentalnykh issledovaniy* [International Journal of Applied and Basic Research], 2016, no. 4, pp. 863–871.

4. Karataeva K. Ye. MTK "Sever – Yug": novye vozmozhnosti ili povtorenie starykh oshibok? [International transport corridor "North – South": new opportunities or repetition of old mistakes?]. *Problemy natsionalnoy strategii* [Problems of National Strategy], 2009, no. 1, pp. 128–147.

5. Markelov K. A., Usmanov R. Kh., Golovin V. G. *Chernomorsko-Kaspiyskiy region: ot geopolitiki k geoekonomike transportnykh sistem* [The Black Sea-Caspian region: from geopolitics to geo-economics of transport systems]. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian region: politics, economics, culture], 2019, no. 1 (58), pp. 74–88.

6. Putin V. V. *Soveshchanie po voprosam sotsialno-ekonomicheskogo razvitiya Astrakhanskoj oblasti* [Meeting on the socio-economic development of the Astrakhan region]. Available at: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/60518>.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР – ЮГ»: ПЕРЕОСМЫСЛЕНИЕ ЛАНДШАФТА ЕВРАЗИИ (КЕЙС АЗЕРБАЙДЖАНА)

Косов Геннадий Владимирович, доктор политических наук, профессор
Пятигорский государственный университет
Российская Федерация, 357532, г. Пятигорск, пр-т Калинина, 9
E-mail: kossov1@yandex.ru

Гукасов Арсен Вячеславович, кандидат политических наук, доцент
Пятигорский государственный университет
Российская Федерация, 357532, г. Пятигорск, пр-т Калинина, 9
E-mail: gukasov_arsen@pgu.ru

Рассмотрены проблемы международного транспортного коридора «Север – Юг» в контексте геополитического, инфраструктурного и информационного состязания на территории Евразии. Акцентируется внимание на внешней политике современного Азербайджана в контексте проблем МТК «Север – Юг». Авторы доказывают, что решая вопросы привлечения инвестиций вне углеводородного сектора, Азербайджан сделал ставку на развитие логистически-транспортной инфраструктуры, которая позволит ему стать транзитным хабом по линии Запад – Восток и Север – Юг, что, в свою очередь, позволит реализовать одну из актуальных внешнеполитических задач по сохранению собственной стратегической автономии.

Ключевые слова: внешняя политика, Азербайджан, геополитика, геоэкономика, Евразийское пространство, международные политические процессы, международный транспортный коридор «Север – Юг»

INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR "NORTH – SOUTH": RETHINKING THE LANDSCAPE OF EURASIA (CASE OF AZERBAIJAN)

Kosov Gennady V., D. Sc. (Policy), Professor
Pyatigorsk State University
9 Kalinina Ave., Pyatigorsk, 357532, Russian Federation
E-mail: kossov1@yandex.ru

Gukasov Arsen V., Ph. D. (Policy), Associate Professor
Pyatigorsk State University
9 Kalinina Ave., Pyatigorsk, 357532, Russian Federation
E-mail: gukasov_arsen@pgu.ru