

Перспективы реализации экономического потенциала Каспийского региона на примере транспорта

Инна Витальевна АНДРОНОВА,
доктор экономических наук, профессор,
Российский университет дружбы народов
(117198, Россия, Москва, ул. Миклухо-Маклая 6),
кафедра международных экономических
отношений – заведующая кафедрой,
e-mail: andronova-iv@rudn.ru;

УДК:332:656; ББК: 65.04:39; А661
DOI: 10.24412/2072-8042-2022-9-94-106

Егор Вадимович ПАК,
кандидат экономических наук,
МГИМО МИД России
(119454, Россия, Москва, проспект Вернадского 76),
кафедра международных экономических отноше-
ний и внешнеэкономических связей
им. Н.Н. Ливенцева, кафедра международных
транспортных операций – доцент,
e-mail: e.pak@impo.mgimo.ru

Аннотация

В статье представлен критический анализ перспектив позиционирования Каспийского региона как формирующегося центра международной торговли и важного транспортного узла в системе МТК «Север-Юг» в условиях переориентации внешней торговли России под влиянием Западных санкций. Представляется, что комплексной и инклюзивной реализации экономического потенциала каспийского бассейна может способствовать создание «Каспийского консорциума развития». При этом транспортно-логистическое направление инициативы видится одним из наиболее значимых. Однако ряд нерешённых проблем в области транспорта и логистики в регионе (сохраняющихся с начала 2000-х) может потребовать выработки новых подходов, а также взаимных уступок как на государственном, так и корпоративном уровнях.

Ключевые слова: Каспийский регион, Каспийское море, международные транспортные коридоры, экономические санкции, внешняя торговля России.

Rethinking Economic Potential of the Caspian Region: Case of Transport

Inna Vitalévna ANDRONOVA,

*Doctor of Economic Sciences, RUDN University
(6, Miklukho-Maklaya st., Moscow, Russia, 117198)*

*Department of International Economic Relations – Head of the Department,
e-mail: andronova-iv@rudn.ru;*

Egor Vadimovich PAK,

*Candidate of Economic Sciences, MGIMO University
(76, Prospect Vernadskogo, Moscow, Russia, 119454),*

*Department of International Economic Relations
and Foreign Economic Affairs named after N.N. Liventsev,
Department of International Transport and Shipping – Associate Professor,
e-mail: e.pak@inno.mgimo.ru*

Abstract

The paper critically captures ideals and realities of turning the Caspian region into an emerging global trade centre and, consequently, a promising transport hub within the International North-South Transport Corridor given the redirection of Russia's foreign trade flows under the sanctions imposed by the West. Thus, creation of a designed "Caspian Consortium for Development" might be a good tool for a complex and inclusive utilization of economic potential of the basin. As of today, transport and logistics dimension of this initiative looks one of the most burning. However, a bundle of related chronic problems of the region lasting from early 2000s requires revised approaches and mutual concessions both at interstate and corporate levels.

Keywords: Caspian region, Caspian Sea, international transport corridor, economic sanctions, foreign trade of Russia.

Действующий в отношении России санкционный режим из-за событий на Украине уже привёл к изменению маршрутов международного товародвижения в Россию и из России. Представляется, что процесс соответствующей переориентации грузопотоков продолжится, в т.ч. в системе международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг» и его транскаспийского маршрута (в целом несмотря на достаточно дискуссионный характер научно-практической категории – международный транспортный коридор¹ как таковой). В текущих условиях превращение Каспийского моря в новый центр международной торговли и, соответственно, важный транспортный узел как регионального, так и международного значения, в определённой мере отвечает интересам целого ряда участников: России, других прикаспийских государств, а также стран, напрямую не имеющих выхода к Каспию (например Индии). В целом такой подход также укладывается в концепцию так называемого «поворота России на Восток»²



При этом к развитию грузоперевозок между Россией и прикаспийскими странами, как и организации новых маршрутов товародвижения в/из России с использованием транскаспийского маршрута в условиях санкций следует подходить системно – увеличение грузоперевозок (в т.ч. транзитных) и, как следствие, рост российского экспорта транспортных услуг в МТК «Север-Юг» невозможны без наличия собственной материально-технической базы транспорта. Особое место здесь отводится формированию национального торгового флота России.

В этой связи, целью статьи является выявление проблем и перспектив комплексного и инклюзивного развития потенциала Каспийского моря в части торговли, инвестиций, производственной кооперации, технологий, а также транспорта и логистики. Представляется, что в условиях действующего в отношении России санкционного режима транспортно-логистическое измерение инициативы системного подхода к развитию бассейна заслуживает первоочередного внимания. Основным инструментом реализации такого подхода к развитию Каспия видится создание специализированного экономического института – *«Каспийского консорциума развития»*, деятельность которого может иметь синергетический эффект для экономики России и региона в целом.

Выявлено, что при всей многогранности и неоднозначности концепции «поворота России на Восток» в первом полугодии 2022 г. он получил определённое торговое и транспортное измерения, правда, пока только по основному экспортному товару России. Так, в марте-мае 2022 г., по сравнению с аналогичным периодом 2021 г., экспорт российской нефти марки Urals в Азию вырос почти на 347%, в т.ч. в Индию на 658%, а в Китай на 205%.³ При этом в апреле 2022 г. морские поставки российской нефти в Азию впервые опередили отгруженные объёмы в европейском направлении, а в мае 2022 г. – превысили их почти в три раза.⁴ По состоянию на конец мая – начало июня 2022 г. объём закупаемой Индией российской нефти в стоимостном измерении увеличился в 31 раз в сравнении с соответствующим периодом годом ранее.⁵ Однако следует отметить, что после переработки российской нефти на индийских НПЗ около 2/3 нефтепродуктов уходит на экспорт, в т.ч. в страны ЕС, что можно расценить как инструмент обхода действующих в отношении России торговых ограничений. При этом российская нефть продаётся с дисконтом около 30 долл. с барреля (что пока компенсируется возросшей ценой), а оплата, помимо рублей, может также осуществляться в рупиях и дирхамах ОАЭ.⁶ Возросшая отгрузка российской нефти осуществляется танкерами из Балтийского (п. Усть-Луга и п. Балтийск) и Черноморского (п. Новороссийск) бассейнов. Срок доставки составляет в среднем 35-40 дней.

В целом ожидается, что по итогам 2022 г. объём взаимной торговли товарами между Россией и Индией может достигнуть – 11 млрд долл. (8 млрд долл. в 2021 г.), между Россией и Китаем – 200 млрд долл. (146,88 млрд долл. в 2021 г.), а между Россией и Ираном – 5,5 млрд долл. (4,0 млрд долл. в 2021 г.) Тем не менее, по ито-

гам 2021 г., доли, например, Индии и Ирана в географической структуре российского экспорта незначительны и составляют 1,7% и 0,6% соответственно.

Таким образом, представляется, что с учётом действующего санкционного режима в отношении России использование коридора «Север-Юг» может обеспечить России доступ к морским портам Персидского залива (куда, например, заходят крупнейшие линейные операторы, прекратившие или приостановившие деятельность на территории России) с последующим выходом в Южную Азию и Юго-Восточную Азию, а также создать условия для восполнения части «выпавших» объёмов национального экспорта транспортных услуг. Вместе с тем транзитный потенциал коридора пока оценить достаточно сложно, так как, например, сообщение России с Индийским океаном (т.е. в обход Каспийского моря) можно обеспечить и морем, например, через Суэцкий канал, не попадая в зависимость от стран-транзитёров.⁷

На сегодняшний день МТК «Север-Юг» представляет собой меридианный трансконтинентальный маршрут, связывающий Россию со странами Южной Азии и Ближнего Востока. Его отличительной чертой в сравнении, например, с МТК «Восток-Запад» является тот факт, что он институционализирован межправительственным соглашением между Россией, Ираном и Индией от 2000 г. Коридор «Север-Юг» мультимодален, однако на всём пути отсутствует сплошная железнодорожная сеть, и на отдельных участках (например, участок Решт-Астара на территории Ирана) требуется перегрузка на автомобильный транспорт.

К тому же имеет место разница в ширине железнодорожной колеи: в Иране она составляет 1435 мм, тогда как в России, Казахстане, Азербайджане и Туркменистане – 1520 мм, что требует перегрузку, смену вагонных тележек или использование подвижного состава с раздвижными колёсными парами. Вместе с тем необходимо отметить, что железнодорожная перевозка по коридору полностью осуществляется по «праву СМГС», а железные дороги Азербайджана, России, Казахстана, Туркменистана и Ирана являются членами Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

Сроки и стоимость перевозки в целом способствуют росту привлекательности МТК «Север-Юг» для грузовладельцев. Сроки доставки грузов по коридору составляют в среднем 15-24 дней, что почти в 2 раза быстрее, чем через Суэцкий канал. В свою очередь, на фоне возросшей волатильности стоимости морской перевозки, железнодорожные тарифы выглядят более стабильными.

С организационной точки зрения в МТК «Север-Юг» условно можно выделить три участка: центральный, западный и восточный. Все три участка заканчиваются в крупнейшем индийском порту Нава-Шева (Джавахарлал Неру), соединённом «морским плечом» с иранским портом Бендер-Аббас. Также возможен выход и на другие иранские порты на берегу Персидского залива – Имам Хомейни и Чабахар.



Груз по **центральному** маршруту (именуемому иногда транскаспийским) следует из портов прикаспийских стран-членов СНГ – Казахстана (Актау и Курык), Азербайджана (Баку и Алят), Туркменистана (Туркменбаши) и России (Астрахань, Оля и Махачкала) в иранские порты на Каспийском море (Бендер-Энзели, Ноушехр и Амирабад), далее авто- и железнодорожным транспортом в Бендер-Аббас.

Западный маршрут преимущественно железнодорожный и соединяет железнодорожные сети Ирана и Азербайджана на ст. Астара с дальнейшим выходом на Россию через ст. Самур (к 2025 г. планируется строительство ст. Самур-2). Ответвлением западного маршрута является железная дорога Баку-Тбилиси-Карс, которая связывает МТК «Север-Юг» с Турцией.

Восточный маршрут связывает Индию и Иран с Россией через железнодорожную сеть Туркменистана и Казахстана (железная дорога Узень-Берекет-Горган) вдоль Каспийского моря.

На сегодняшний день объём грузоперевозок по МТК «Север-Юг» составляет около 5 млн т, а уровень контейнеризации грузов составляет около 20%.⁸ По оценкам Евразийского банка развития (ЕАБР), объёмы грузоперевозок по коридору к 2030 г. могут составить от 14,6 млн т (базовый сценарий) до 24,7 млн т (оптимистический сценарий), из которых на зерно придётся от 8,7 млн т до 12,8 т, т.е. около 50%.⁹ В части контейнеропригодных грузов потенциал перевозок составляет от 198 тыс. TEU (базовый сценарий) до 416 тыс. TEU (оптимистический сценарий).¹⁰

Основой грузовой базы коридора служат продовольственные товары и сельскохозяйственное сырьё, в т.ч. зерно, минеральные удобрения, продукция химической промышленности, древесина и бумага, текстиль, а также металлы и изделия из них. В свою очередь, наибольшим потенциалом контейнеризации обладают продовольственные товары (за исключением зерна и масла наливом), металлы и изделия из них, а также древесина и бумага.

К наиболее значимым перевозкам последних лет по трём участкам коридора можно отнести следующие. Так, в 2021 г. по *западному* маршруту финский оператор Nurminen Logistics совместно с «РЖД Логистика» осуществили железнодорожную отправку 32 сорокафутовых контейнеров из Финляндии в Индию: перевозка заняла 30 дней, из которых 12 дней составило ожидание контейнеровоза в иранском порту Бендер-Аббас.¹¹

В июле 2022 г. «РЖД Логистика» запустила контейнерный сервис по *восточному* маршруту МТК «Север-Юг» до индийского порта Нава-Шева. Железнодорожный состав с 39 сорокафутовыми контейнерами со строительными материалами вышел с ж/д ст. Чехов (Московская обл.) и 13 июля прибыл на территорию Ирана.¹² Расстояние перевозки составило свыше 8 тыс. км, сроки доставки – 35-37 дней. Однако агрегированные данные по регулярности, тарифной политике, грузовой базе и потенциалу перевозок данного сервиса пока отсутствуют.¹³

Наконец, показательна пилотная перевозка иранской судоходной компании Islamic Republic of Iran Shipping Lines Group (IRISL) по *транскаспийскому* маршруту. В июне 2022 г. она осуществила доставку двух сорокафутовых контейнеров с ламинатом из Санкт-Петербурга в Нава-Шева. Груз проследовал из Санкт-Петербурга в астраханский порт Солянка, далее морем до Бендер-Энзели с последующим «автомобильным» плечом до Бендер-Аббаса и выходом в Нава-Шева. Перевозка была осуществлена по единой накладной (вероятнее всего с использованием мультимодального коносамена линейного перевозчика) и заняла 25 дней.¹⁴ Всего же IRISL выделила до 300 контейнеров для использования на данном маршруте.¹⁵

На сегодняшний день Каспийскому морю отводится значимая роль в нескольких (порой конкурирующих между собой, а также идущих в обход России) транспортных проектах, что придаёт ему значимое геоэкономическое и геополитическое значение. К ним помимо МТК «Север-Юг» можно отнести, например, *Транскаспийский международный транспортный маршрут* (КНР-Казахстан-Азербайджан-Грузия-Турция-ЕС), иногда именуемый как «*Шёлковый ветер*», и совпадающий с трассировкой транспортного коридора *Европа-Кавказ-Азия* (ТРАСЕКА), а также «*Лазуритовый коридор*» (Афганистан-Туркменистан-Азербайджан-Грузия-Турция).

С организационно-экономической точки зрения судоходство в Каспийском бассейне имеет ряд отличительных особенностей.

Так, согласно «Конвенции о правовом статусе Каспийского моря» от 2018 г. морские перевозки на Каспии могут осуществляться судами под флагом только прикаспийских государств.

В Каспийском море не зарегистрирована ни одна судоходная линия, что даёт основания для отнесения судоходства к трамповой форме. Однако перевозки на Каспии фактически являются линейными, что нашло отражение в используемых транспортных документах – чартерный коносамент с элементами линейного.¹⁶

Торговый флот, эксплуатируемый на Каспии, можно условно разделить на две группы судов: типа «река-море» (в т.ч. «Волго-Балт» и «Волго-Балт макс»), а также «Волго-Дон» и «Волго-Дон макс»), и условно «каспийского» типа, осуществляющие перевозки исключительно на Каспии с учётом осадки в 4,54 м.

Действующий флот преимущественно состоит из многофункциональных судов типа «река-море». Значительная их часть морально и технически устарела. Специализированный парк контейнеровозов отсутствует, так как существующая инфраструктура каспийских портов не позволяет обслуживать их должным образом. К тому же, по сложившейся практике контейнеры по Каспийскому морю перевозятся на крышках трюмных люков (deck cargo).¹⁷ Практикуется также использование судов по договору бербоут-чартера.



Значимое место занимают паромные переправы с использованием железнодорожного и автомобильного видов транспорта, используемых как для грузовых, так и пассажирских перевозок:

- Алят/Баку (Азербайджан) – Туркменбаши (Туркменистан);
- Алят/Баку – Актау (Азербайджан) – Актау (Казахстан);
- Алят/Баку – Актау (Азербайджан) – Курык (Казахстан).

Данные регулярные переправы обслуживают 19 морских паромов: 13 железнодорожных и 6 автомобильных. Средний возраст паромов составляет 24,6 лет.¹⁸ «Азербайджанскому Каспийскому морскому пароходству» (КАСПАР) принадлежат 13 железнодорожных паромов и 2 автомобильных.¹⁹

В 2020 г. была открыта регулярная паромная переправа Амирабад (Иран) – Курык (Казахстан), обслуживаемая судами типа Ро-Ро, с применением книжки МДП.²⁰

Основными центрами судостроения для нужд Каспийского бассейна являются российские предприятия – завод «Красное Сормово», «Невский судостроительный-судоремонтный завод», «Онежский судостроительный завод», «Окская судостроительная верфь», азербайджанское – «Бакинский судостроительный завод» и иранское – Иранский судостроительный и морской промышленный комплекс (ISOICO).

Так, в 2019 г. «Бакинский судостроительный завод» спустил на воду головной танкер-химовоз типа «Лачин» дедвейтом 8009 т проекта RST12С. Ещё 3 таких танкера строятся. Танкеры типов «Балт Флот» и «Волго-Дон макс» выпускаются на заводе «Красное Сормово».

В 2020 г. завод «Красное Сормово» завершил ходовые испытания 15-го по счёту многоцелевого сухогруза дедвейтом 8144 т проекта RSD59. В свою очередь, «Невский судостроительный-судоремонтный завод» сдал в эксплуатации 2 танкера проекта RSD59, а «Окская судостроительная верфь» получила заказ на 15 таких танкеров (головное судно спущено на воду в марте 2020 г.).

К 2025 г. численность сухогрузного флота Казахстана на Каспии планируется довести до 20 ед.²¹ Так, в 2016 г. на «Невском судостроительном-судоремонтном заводе» были спущены на воду два сухогруза – «Жибек Жолы» и «Атамекен».

В 2022 г. конструкторское бюро «Вымпел» представило техпроект универсального сухогруза-контейнеровоза смешанного плавания типа «Волго-Дон макс» дедвейтом 429 TEU (в условиях реки) и 531 TEU (в условиях моря).²²

В 2021 г. иранской судоходной компании (IRISL) были переданы 4 новых торговых судна, построенные на крупнейшем судостроительном предприятии страны – Иранском судостроительном и морском промышленном комплексе (ISOICO). Таким образом, торговый флот Ирана на Каспии увеличился до 24 ед.²³

Таким образом, для того чтобы Каспий превратился в новый центр международной торговли представляется целесообразным выработать обновлённую концепцию развития транспортно-логистического комплекса Каспийского моря.

Основными предпосылками такого подхода являются недостаточный уровень развития портовой инфраструктуры (в т.ч. для осуществления контейнерных перевозок), высокий моральный и технический износ действующего флота, а также отсутствие специализированных контейнерных судов.

В данном контексте одним из инструментов всесторонней реализации Россией и всеми заинтересованными членами (наиболее вероятными участниками пока видится «каспийская пятёрка») экономического потенциала Каспия может стать создание *«Каспийского консорциума развития»*. Формирование консорциума должно осуществляться исключительно на паритетных коммерческих началах, максимально деполитизировав (насколько это возможно в текущих реалиях) процесс вступления и принятия решений. Участниками объединения могут стать транспортно-экспедиторские компании, провайдеры логистики, судовладельцы, промышленные предприятия и научно-исследовательские центры заинтересованных стран. Впоследствии консорциум может обрести собственную финансовую и инвестиционную инфраструктуру – банк и инвестиционную компанию.

На начальном этапе одной из главных целей деятельности Каспийского консорциума может стать всестороннее и инклюзивное развитие транспортно-логистического комплекса Каспийского региона. В этой связи, к основным задачам его функционирования можно отнести следующее:

- строительство новой и модернизация существующей (где это уместно) транспортно-логистической инфраструктуры портов на Каспийском море. При этом особое внимание следует уделить грузовой специализации портов, в т.ч. в части контейнеров. Целесообразно применить соответствующие подходы и к подъездным путям к портам;
- расширение и углубление производственной кооперации в транспортном машиностроении, главным образом, судостроении для обеспечения нужд торгового флота, эксплуатируемого на Каспии. Учитывая «сухопутное» плечо внешнеторговых перевозок с использованием Каспийского моря, производственная кооперация возможна также в железнодорожном, автомобильном и подъёмно-транспортном сегментах транспортного машиностроения. Так, определённый задел в производственной кооперации в транспортном машиностроении уже создан между рядом предприятий стран ЕАЭС;
- создание единого оператора на маршруте, обеспечивающего перевозку по единой транспортной накладной по принципу «от двери до двери». Здесь возможно использование опыта «Объединённой транспортно-логистической компании – Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК-ЕРА), являющейся оператором сквозного железнодорожного транзита в направлении КНР-ЕС в МТК «Восток-Запад»;
- развитие более предметной кооперации между научно-исследовательскими центрами в области транспортного машиностроения, прогнозирования, управления и цифровизации.



Таким образом, деятельность консорциума в целом может иметь синергетический эффект как для экономики России, так и других заинтересованных стран и, соответственно, иметь весомый макрорегиональный масштаб. Например, в соответствии с методом «затраты-выпуск» развитие кооперации в судостроении приведёт к росту выпуска стали, а также увеличению производства в других смежных отраслях.

Важно отметить, что, проводя исторические параллели, схожий научно-практический интерес к проблематике комплексной реализации транзитного потенциала МТК «Север-Юг» (в т.ч. содержащий отдельные элементы концепции «Каспийского консорциума развития») наблюдался на рубеже 2000-2010-х гг.²⁴ Способствовал этому определённый успех России в области развития транспортно-логистической инфраструктуры Каспийского моря, главным образом порта Оля, в 2005-2011 гг.: «подключение» порта к железнодорожной сети, строительство двух причалов, пункта пропуска через границу, крытых складов и зернового терминала.²⁵ Однако санкционный режим в отношении Ирана, общее сокращение грузооборота на Каспии, а также коммерчески невыверенные действия оператора-монополиста порта привели к заметному сокращению интереса грузовладельцев и судовладельцев к данной опции доставки.²⁶ При этом многое из предложенного в тот период, в т.ч. в части развития контейнерных перевозок по Каспию, не было реализовано, а выявленные проблемы актуальны и сегодня. Представляется, что всё это следует учитывать и при создании консорциума.

Так, на Каспийском море до конца не сформирована связка основных составляющих контейнерных перевозок – «специализированный контейнерный флот-специализированный контейнерный терминал-контейнерный парк-коммуникации наземного транспорта».²⁷ Например, сегодня на Каспии не эксплуатируется ни один специализированный контейнеровоз.

В целом остаётся неясным потенциал обратной загрузки контейнеров из России в Иран и Индию, а также механизм возврата порожних контейнеров из России в данном направлении как таковой.²⁸ Выработке такого механизма, например, препятствует отсутствие чётко определённых «центров притяжения» иранских и индийских грузов на территории России, способных одновременно обеспечить обратную загрузку контейнеров с последующей железнодорожной доставкой до каспийских портов.²⁹

Есть сомнения и в эффективности создания специализированного оператора контейнерных перевозок в рамках коридора по принципу «сверху-вниз», т.е. при ведущей роли профильных государственных структур.

Как следствие, ещё одним сдерживающим фактором контейнерных перевозок (впрочем, как и перевозок других грузов) на маршруте является отсутствие сквозного тарифа и единого транспортного документа, который бы принимался уполно-

моченными органами и другими инстанциями участвующих стран. Сохраняются и высокие временные затраты на прохождение пограничного и таможенного контроля.

В этой связи, уместно вспомнить опыт компании «Каскон» («Каспийский контейнер»), созданной в 2001 г. экспедиторами и судовладельцами из Москвы и Астрахани при непосредственном участии Минтранса РФ, участвовавшего в компании через ФГУП «Морской торговый порт Оля». «Каскон» был заявлен в качестве официального экспедитора МТК «Север-Юг» и отвечал за агентирование контейнеров ирано-индийской судоходной компании Iran-o-Hind Shipping Company Ltd. по территории России.³⁰ С декабря 2001 г. по апрель 2002 г. из Индии в Россию транзитом по территории Ирана, далее по Каспию с последующим выходом на российскую железнодорожную сеть (в направлении 11 железнодорожных станций) было направлено около 700 контейнеров. Неоднозначные решения руководства «Каскон», принятые под влиянием Минтранса, привели к тому, что обратно в Индию вернулось только 60% всех отправленных контейнеров и то только через год. Соответственно, интерес грузовладельцев к данному сервису сошёл на нет.

Таким образом, выявлено, что создание «Каспийского консорциума развития» в целом имеет определённую научно-практическую значимость в условиях глобальной экономической трансформации, а также действующего в отношении России санкционного режима и практики так называемых «вторичных санкций». Импульс инициативе придаёт постоянный межгосударственный диалог в области транспорта на площадке «Каспийского саммита» (например, 6-й саммит, прошедший в июне 2022 г. в Ашхабаде и недавняя ратификация «Соглашения между правительствами прикаспийских государств о сотрудничестве в области транспорта»), а также в двустороннем формате: Россия-Иран и Россия-Индия. Вместе с тем ряд хронических проблем транспортно-логистического характера – организационных, инфраструктурных и технических – Каспийского региона, сохраняющихся с начала 2000-х, определённно потребует выработки новых подходов, а также взаимных уступок (порой значительных) как на государственном, так и корпоративном уровнях.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). – М.: Институт экономики РАН, 2018. – С. 8.

² Торкунов А.В., Стрельцов Д.В., Колдунова Е.В. Российский поворот на Восток: достижения, проблемы и перспективы / Полис. Политические исследования. 2020. №5. С. 8. <https://doi.org/10.17976/jpps/2020.05.02>



³ Эксперты: страны Азии этой весной увеличили импорт российской нефти Urals в 4,5 раза. ТАСС. 21.06.2022. <https://tass.ru/ekonomika/14987389>

⁴ Russia's seaborne crude flows rise while EU tussles over ban. Bloomberg. 30.05.2022. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-05-30/russia-s-seaborne-crude-flows-rise-while-eu-tussles-over-ban>

⁵ Exclusive: India's Russian coal purchases spike despite sanctions. Reuters. 18.06.2022. <https://www.reuters.com/markets/commodities/exclusive-indias-russian-coal-buying-spikes-traders-offer-steep-discounts-2022-06-18/>

⁶ Индия увеличила закупки российской нефти более чем в 31 раз. Forbes. 18.06.2022. <https://www.forbes.ru/biznes/469095-india-uvelicila-zakupki-rossijskoj-nefti-bolee-cem-v-31-raz>

⁷ В июне-июле 2022 г. было открыто два новых контейнерных сервиса из России в Индию в обход Каспийского моря: Новороссийск – Нава-Шева («Трансконтейнер») и Санкт-Петербург – Нава-Шева («Модуль») со средними сроками доставки 14-15 дней и 25 дней соответственно. Планируется, что сервис «Модуля» заработает на регулярной основе, а отгрузка из Новороссийска (сервис «Трансконтейнера») пока будет осуществляться раз в месяц.

⁸ Посол Ирана: порт Санкт-Петербург должен иметь выход в Персидский залив. РЖД Партнёр. 17.06.2022. <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/comments/posol-irana-port-sankt-peterburg-dolzhen-imet-vykhod-v-persidskiy-zaliv/>

⁹ Международный транспортный коридор «Север-Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. ЕАБР. 30.11.2021. https://eabr.org/upload/iblock/c69/EDB_2021_Report_5_INSTC_rus.pdf

¹⁰ Там же

¹¹ «РЖД Логистика» и Nurminen Logistics завершили тестирование маршрута из Финляндии в Индию по МТК «Север-Юг». РЖД Логистика. 11.08.2021. https://rzdlog.ru/press/2679/?utm_source=google.ru&utm_medium=organic&utm_campaign=google.ru&utm_referrer=google.ru

¹² В Иран прибыл первый транзитный контейнерный поезд из России в Индию. PortNews. 13.07.2022. <https://portnews.ru/news/332173/>

¹³ «РЖД Логистика» запустила новый контейнерный железнодорожный сервис по восточной ветке МТК «Север-Юг». PortNews. 05.07.2022. <https://portnews.ru/news/331734/>

¹⁴ Iran kicks off pilot transit via North-South Corridor. Islamic Republic News Agency. 11.06.2022. <https://en.irna.ir/news/84784416/Iran-kicks-off-pilot-transit-via-North-South-Corridor>

¹⁵ Транспортный коридор «Север-Юг» соединит Россию, Индию и Иран. Российская газета. 12.07.2022. <https://rg.ru/2022/07/12/iz-mumbai-v-piter.html>

¹⁶ Голубчик А.М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление. – М.: Издательство «ТрансЛит». – 2011. – С. 131-132.

¹⁷ Там же, С. 134-135.

¹⁸ Грузовой флот в Каспийском регионе и его перспективы. PortNews. 14.04.2020. <https://portnews.ru/comments/2816/>

¹⁹ Все паромы: Каспийский бассейн. PortNews. 06.10.2020. <https://portnews.ru/comments/2909/>

²⁰ New intermodal TIR service across Caspian Sea supports regional trade. IRU. 25.11.2020. <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/new-intermodal-tir-service-across-caspian-sea-supports-regional-trade>

²¹ Казахстанский грузовой флот получил ещё один сухогруз. SPUTNIK Казахстан. 06.10.2016. <https://ru.sputnik.kz/20161006/kazahstanskij-gruzovoj-flot-poluchil-eshche-odin-suhogruz-784926.html>

²² Из-за санкций будущее морских контейнерных перевозок оказалось под угрозой. Морские вести России. 18.05.2022. <http://www.morvesti.ru/analitika/1689/95648/>

²³ Иран наращивает торговлю с соседними прикаспийскими странами. Каспийский вестник. 12.01.2021. <http://casp-geo.ru/11154-2/>

²⁴ Холопов К.В., Голубчик А.М. Особенности морской доставки российских внешнеторговых грузов на Каспии / Российский внешнеэкономический вестник. 2008. №3. С.41-42.; Боровиков С., Казанцев Е., Переслегин С., Рахимов К., Собянин А. Место коридора «Север-Юг» в системе международных коридоров Евразии: формирование индийско-иранско-российского пространства экономического сотрудничества. Русский Архипелаг. 2003. https://archipelag.ru/ru_mir/ostrov-rus/corridors/corridor/

²⁵ Голубчик А.М. Современное состояние российского экспорта транспортных и транспортно-экспедиторских услуг / Российский внешнеэкономический вестник. 2018. №1. С. 51.

²⁶ Там же, С. 51.

²⁷ Голубчик А.М., Мельников А.В. Контейнерные перевозки на Каспии. Миф или реальность? / Вестник транспорта. 2009. №12. С. 20, 25.

²⁸ Голубчик А.М. Международный транспортный коридор «Север-Юг»: состояние, проблемы, перспективы / Вестник транспорта. 2008. №3. С. 36.

²⁹ Голубчик А.М., Мельников А.В. Контейнерные перевозки на Каспии. Миф или реальность? / Вестник транспорта. 2009. №12. С. 25.

³⁰ Там же, С. 25.

БИБЛИОГРАФИЯ/ BIBLIOGRAPHY

Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). – М.: Институт экономики РАН, 2018. – 64 с. @@ Vardomskij L.B., Turaeva M.O. Razvitie transportnyh koridorov postsovetskogo prostranstva v uslovijah sovremennyh geopoliticheskij i jekonomicheskijh vyzovov (nauchnyj doklad). – М.: Institut jekonomiki RAN, 2018. – 64 s.

Голубчик А.М. Современное состояние российского экспорта транспортных и транспортно-экспедиторских услуг / Российский внешнеэкономический вестник. 2018. №1. С. 46-55 @@ Golubchik A.M. Sovremennoe sostojanie rossijskogo jeksporta transportnyh i transportno-jekspeditorskih uslug / Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. 2018. №1. S. 46-55.

Голубчик А.М., Мельников А.В. Контейнерные перевозки на Каспии. Миф или реальность? / Вестник транспорта. 2009. №12. С. 19-20, 25-26 @@ Golubchik A.M., Mel'nikov A.V. Kontejnernye perevozki na Kaspii. Mif ili real'nost'? / Vestnik transporta. 2009. №12. S. 19-20, 25-26.



Голубчик А.М. Международный транспортный коридор «Север-Юг»: состояние, проблемы, перспективы. / Вестник транспорта. 2008. №3. С. 35-38 @@ Golubchik A.M. Mezh-dunarodnyj transportnyj koridor «Sever-Jug»: sostojanie, problemy, perspektivy. / Vestnik trans-porta. 2008. №3. S. 35-38.

Голубчик А.М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управ-ление. – М.: Издательство «ТрансЛит», 2011. – 320 с. @@ Golubchik A.M. Transportno-jekspeditorskij biznes: sozdanie, stanovlenie, upravlenie. – M.: izdatel'stvo «TransLit», 2011. – 320 s.

Торкунов А.В., Стрельцов Д.В., Колдунова Е.В. Российский поворот на Восток: дости-жения, проблемы и перспективы / Полис. Политические исследования. 2020. №5. С. 8-21 @@ Torkunov A.V., Strel'cov D.V., Koldunova E.V. Rossijskij povorot na Vostok: dostizheni-ja, problemy i perspektivy / Polis. Politicheskie issledovanija. 2020. №5. S. 8-21. - <https://doi.org/10.17976/jpps/2020.05.02>

Холопов К.В., Голубчик А.М. Особенности морской доставки российских внешнетор-говых грузов на Каспии / Российский внешнеэкономический вестник. 2008. №3. С.40-44 @@ Holopov K.V., Golubchik A.M. Osobennosti morskoj dostavki rossijskih vneshnetorgovyh грузov na Kaspии / Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. 2008. №3. S.40-44.

