

УДК 338.47

Корчагин Алексей Александрович¹, доцент кафедры «ЭиУнаВТ»,
e-mail: alexkor7224@gmail.com

Шумовская Наталья Евгеньевна¹, к.э.н., доцент, кафедра «ЭиУнаВТ»
e-mail: gavrilinan.e@mail.ru

Харченко Ольга Александровна¹, к.т.н., доцент, кафедра «ЭиУнаВТ»,
e-mail: kharchenko2007@mail.ru

Корчагина Ирина Вячеславовна², к.ю.н., доцент кафедры Корпоративного права,
юридического факультета,
e-mail: kortchagina-irina@mail.ru

¹ Каспийский институт морского и речного транспорта филиал Волжского государственного университета водного транспорта, г. Астрахань, Россия.

² Астраханский государственный Университет

ПОЛИТИЧЕСКОЕ, ЭКОНОМИЧЕСКОЕ, ПРАВОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕРЕР-ЮГ». ЭКОНОМИКА. ПОЛИТИКА. ПРАВО

Аннотация. Сложности транзита грузов для хозяйствующих субъектов Белоруссии. Особенности географического расположения Белоруссии в Европе. Отсутствие собственных морских портов и выхода к морю. Поиск новых транспортных маршрутов. Выстраивание новых логистических процессов. Новая роль Евразийского пространства. В условиях санкций планируется увеличить объёмы транспортировки белорусских грузов через Астраханскую область по коридору «Север – Юг».

Ключевые слова: изменениям в сфере транспортной логистики и экспедирования в России и Белоруссии.

Совсем недавно, ещё год назад, многим казалось, что формирование единой рыночной и транспортно-коммуникационной инфраструктуры обостряет конкуренцию за рынки и пути транспортировки товаров среди региональных и мировых лидеров. Значение контроля над транспортными путями будет только увеличиваться из-за динамичного развития экспортоориентированных секторов экономики стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Развитие глобального рынка транспортно-логистических услуг, снижение торговых барьеров и либерализация торговых режимов, что обеспечит облегчённый выход на рынки сбыта и создаст предпосылки для экономической интеграции, интенсивный процесс переноса производства из ЕС и США в азиатские государства и формирование обратного потока готовых изделий в условиях роста потребления в развитых странах стали важнейшим стимулом конкуренции за развитие проектов международных транспортных коридоров (МТК).

О растущем политическом значении МТК говорит и тот факт, что такие мировые лидеры, как ЕС, США и Китай пытаются создать свои варианты сухопутных международных транспортных коридоров, соединяющих Европу и Азию. Европейские страны развивают сотрудничество по МТК ТРАСЕКА со странами Евразии. США воплощают свои интересы через реализацию проекта МТК по территории Афганистана. Китайская сторона, в рамках проекта «Экономический пояс Шёлкового пути», активно присматривается к инфраструктурным

проектам в странах Закавказья: строительству порта Алят в Азербайджане, железнодорожных магистралей Иран - Армения, Баку – Тбилиси - Карс, проекту реабилитации аэродрома в регионе Гурия, «Шелковой железной дороги» с крайнего востока Китая в Европу через Казахстан, Азербайджан и Грузию, развитию Потийской свободной индустриальной зоны, автомобильным дорогам Север - Юг в Армении. Каждая из шести постсоветских государств: трех стран европейского сектора — Беларуси, Молдовы и Украины, а также трех государств Закавказья — Азербайджана, Армении и Грузии, надеется стать важным транзитным элементом в инициативе «Пояс и путь» и соответственно - извлечь достойную выгоду из своего географического положения.

Объем торговли между двумя макрорегионами континента - ЕС и АТР, прежде всего Китаем, уже в ближайшие годы достигнет \$1 трлн., только 1% от общего объема грузоперевозок которого проходит по транспортным коридорам России [2].

Тенденции развития международной торговли, во многом и обусловили проведение в 2019 году в г. Ахтубинске совещания по вопросам социально-экономического развития Астраханской области. На нем Президент России Владимир Путин отметил, что значительные объемы грузов на Каспии все еще идут в обход России. Он также подчеркнул что много лет назад было принято решение о развитии порта Оля. «В 2004 году к нему была проведена железнодорожная линия. Однако до сих пор на полную мощность порт не заработал, да и объем грузов, перевозимых по железной дороге, пока далек от желаемого. Между тем грузопотоки в Каспийском регионе в целом, в том числе транспортные, постоянно растут. Но значительные объемы грузов всё ещё идут в обход России, и, естественно, их забирают соседние государства. Потому что создают современные мощные портовые и логистические комплексы» подчеркнул президент РФ.

По его мнению, одним из вариантов решения проблемы может стать 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.

Заместитель министра финансов России Максим Орешкин, выступая на совещании сообщил, что все порты, которые работают на Каспии, – и казахские, и туркменские, и азербайджанские – они все имеют льготный налоговый режим, и поэтому России для конкуренции нужно выстраивать ровно такие же условия». В своем выступлении он поддержал предложение о развитии портовой инфраструктуры в Астраханской области через наделение соответствующих территорий статусом портовой особой экономической зоны

Он также отметил, что Минфин и Минтранс провели работу по верификации существующих и перспективных грузопотоков и по оценке специалистов, в ближайшие семь-восемь лет тот грузопоток, который приходится на российскую инфраструктуру, может удвоиться по сравнению с текущим уровнем, что соответственно, требует обеспечения соответствующей инфраструктурой.

По поручению Президента России Владимира Путина Премьер-министр России Михаил Мишустин в ноябре 2020 подписал постановление о создании портовой особой экономической зоны (ОЭЗ) в Астраханской области. В районе действующего морского порта «Оля» планируется создание ОЭЗ и объединение ее в Каспийский кластер с ОЭЗ промышленно-производственного типа «Лотос» как грузовой базы Международного транспортного коридора «Север – Юг» с единой управляющей компанией. Проект планируется реализовывать в два этапа.¹

В рамках Постановления Правительства РФ планируется следующее.

1

https://www.economy.gov.ru/material/news/pravitelstvo_rossii_utverdilo_sozdanie_portovoy_osoboy_ekonomicheskoy_zony_v_astrahanskoy_oblasti.html

1. Создание портовой особой экономической зоны на территории муниципального образования "Лиманский район" Астраханской области на земельных участках, определяемых соглашением о создании портовой особой экономической зоны.

2. Исполнение обязательства Правительства Астраханской области об осуществлении в период до 2025 года создания объектов инженерной, транспортной, социальной и иной инфраструктуры портовой особой экономической зоны (далее - объекты инфраструктуры портовой особой экономической зоны) за счет средств бюджета Астраханской области в размере до 105,67 млн. рублей.

3. Министерство экономического развития Российской Федерации заключает от имени Правительства Российской Федерации с Правительством Астраханской области и администрацией муниципального образования "Лиманский район" соглашение о создании портовой особой экономической зоны.

4. Объединить в Каспийский кластер портовую особую экономическую зону и особую экономическую зону промышленно-производственного типа на территории муниципального образования "Наримановский район" Астраханской области.

5. Министерство экономического развития Российской Федерации совместно с акционерным обществом "Особые экономические зоны" обеспечивают принятие решения о внесении взноса в уставный капитал акционерного общества "Особая экономическая зона "Лотос" в 2020 году в размере 257,23 млн. рублей на создание объектов инфраструктуры портовой особой экономической зоны.

6. Министерство экономического развития Российской Федерации и Министерство финансов Российской Федерации предусматривают в установленном порядке в федеральном бюджете бюджетные ассигнования на предоставление субсидии бюджету Астраханской области на осуществление взноса Астраханской области в уставный капитал акционерного общества "Особая экономическая зона "Лотос":

- в 2021 году - в размере 1100 млн. рублей для инженерной подготовки территории и создания объектов инфраструктуры портовой особой экономической зоны в рамках реализации этапа 1 (причалы 8 и 9 порта Оля) создания портовой особой экономической зоны;

- в 2022 году - в размере 1400 млн. рублей для инженерной подготовки территории и создания объектов инфраструктуры портовой особой экономической зоны в рамках реализации этапа 1 (причалы 8 и 9 порта Оля) и этапа 2 (новый морской порт) создания портовой особой экономической зоны;

- начиная с 2023 года - в размере до 7595,31 млн. рублей с учетом реализации мероприятий, предусмотренных абзацами вторым и третьим настоящего пункта.

Мероприятия по капитальному строительству объектов инфраструктуры портовой особой экономической зоны являются мероприятиями, имеющими общегосударственное значение.

Реализация проекта будет поэтапной. Сначала перевозки грузов будут осуществляться через причалы №8, 9 морского порта Оля. Они построены и будут оборудованы необходимой перегрузочной техникой за счёт частного инвестора.

Следующий этап предусматривает строительство нового грузового района на прилегающей к морскому порту Оля территории в районе ильмена Забурунный, что в 8 км южнее порта Оля.

Создание портовой зоны входит в перечень поручений президента Российской Федерации по вопросам социально-экономического развития Астраханской области.

В рамках проекта заявлены 5 якорных резидентов с общим объемом заявленных инвестиций 19 млрд рублей, готовых реализовать инвестиционные проекты по строительству и эксплуатации инфраструктуры морского порта, а также в сферах логистики и производства. Компаниями-резидентами будет создано около 1000 рабочих мест.

Строительные работы в особой портовой экономической зоне (ПОЭЗ) в Астраханской области планируют начать в IV квартале 2021 года. Как сообщила пресс-служба губернатора и правительства региона, на федеральные и областные средства будет обеспечена вся необходимая инфраструктура для будущих резидентов ПОЭЗ. Затем сами инвесторы построят на территории особой зоны современный порт с контейнерным терминалом.²

18 февраля 2021 года этот вопрос обсуждали участники заседания правительства Астраханской области во главе с губернатором Игорем Бабушкиным. Глава региона напомнил, что в ноябре 2020 года было подписано постановление правительства РФ о создании портового кластера и портовой особой экономической зоны на территории Лиманского района Астраханской области.

Министерство экономического развития РФ передало АО «Особая экономическая зона «Лотос» полномочия управлять портовой зоной сообщил генеральный директор компании Сергей Милушкин.

Общая территория ПОЭЗ составляет 644 гектара и предусматривает поэтапное развитие. На первом этапе – обустройство причалов №8 и №9, прилегающих к действующему порту Оля. Планируется, что строительство начнется уже в текущем году, а в 2023 году портовая зона заработает.

Главная задача состоит в обеспечении резидентов, которые придут на эту территорию в конце 2023 года всей необходимой инфраструктурой.

Вторая очередь - строительство основного порта в районе ильменя Забурунный. Там нужно провести дноуглубительные работы, которые будет производить частный инвестор. Затем пройдет отсыпка около 200 гектаров, на которых возведут современный порт. Общая сумма заявленных инвестиций составляет более 25 млрд руб.

Параллельно началась работа по привлечению грузов. Для этого инвесторами созданы судоходные и логистические компании. Сотрудничество идет с партнерами из разных стран, не только прикаспийских.

Также руководитель ОЭЗ «Лотос» считает, что уже сегодня нужно начинать решать вопрос с созданием комфортных условий для специалистов, которые приедут на строительство портовой зоны, а также тех, кто будет работать в новом порту.

Губернатор Астраханской области особо подчеркивал, что необходимо формировать программу по развитию инфраструктуры в Лиманском районе. Нужно решать вопросы и с транспортной доставкой, и с организацией жизнеобеспечения, и с жильем. Проект несет очень важное для страны значение. Вместе с тем он рассматривается как точка роста для Астраханской области и для Лиманского района в частности».

Губернатор Астраханской области Игорь Бабушкин и генеральный директор ООО «Портово-логистическая компания «Каспий» (ПЛК «Каспий») Олег Савченко подписали соглашение о намерениях по реализации инвестиционного проекта между правительством Астраханской области и ООО «ПЛК «Каспий». В соответствии с соглашением, компания «Каспий» планирует инвестировать не менее 15 млрд руб. в строительство частного порта для обработки контейнерных грузов, идущих по МТК «Север-Юг».

Однако начало военной операции на Украине не могло не отразиться на транспортно-логистических операциях на территории России и Белоруссии.

Так, санкционные меры, привели к существенным изменениям в сфере транспортной логистики и экспедирования. По данным участников рынка зарубежные партнеры из Литвы, Латвии, Эстонии отказываются оплачивать белорусским компаниям выполненные перевозки. Европейские партнеры, в свою очередь, требуют полную предоплату за оказание услуг [13].

Зарубежные производители прекращают отгрузку технологического оборудования, запасных частей, расходных материалов и др. Например, на белорусском рынке уже возник дефицит

² <https://portnews.ru/news/309122/>

комплектующих для бортового оборудования систем телематики и проблемы с цепочкой их доставки.[13]

Однако осуществление поставок даже тех зарубежных партнеров, которые предоставляют Белоруссии возможность транзита груза через свою территорию сопряжен с рядом возникших трудностей. Эти трудности обусловлены объективными причинами: введенными санкция в отношении Союзного Государства России и Белоруссии (запрет иностранных государств, и отказ коммерческих структур осуществлять перевозку и логистику грузов), а также географическим расположением Белоруссии в Европе. Отсутствие собственных морских портов и выхода к морю заставляет белоруссов искать новые транспортные маршруты и выстраивать логистические процессы. Так логика развития ситуации заставляет обратить внимание на Юго-Восток Евразийского пространства. В условиях санкций планируется увеличить объёмы транспортировки белорусских грузов через Астраханскую область по коридору «Север – Юг», а также увеличения транзита через Казахстан и Туркмению.

Именно поэтому состоялся визит делегация Республики Беларусь Астраханскую область, в составе представителей органов власти, промышленности и бизнеса. В рамках визита произошло знакомство с предприятиями Астраханского водно-транспортного узла в целях выяснения транспортно-логистического потенциала области.

В результате состоявшегося визита белорусские партнёры запланировали уже в этом году увеличить транзит грузов через астраханские порты, в частности продукции своих деревообрабатывающих предприятий. Этот объём предположительно составит до 128 тысяч тонн грузов. Машиностроение и химическая промышленность также увеличат поставки по коридору «Север – Юг» [14].

Ещё одно событие вызывает особую настороженность. Так с 1 марта крупнейшие мировые контейнерные перевозчики прекратили перевозку контейнеров в Россию и из нее.[3] Перспективы этого события настораживают транспортные и логистические российские компании в силу того, что что контейнерные перевозки являются значительной частью российского импорта. Вместе с тем может открыться дополнительная новая рыночная ниша по восполнению этого направления бизнеса. Это касается производства контейнеров и организации их транспортировки.

По мнению специалистов, укрепление бизнеса может произойти в результате открытия филиалов и дочерних компаний за рубежом с продолжением работы там. Мелкому бизнесу это поможет оставаться на плаву, а крупным транспортно-логистическим компаниям представится возможность нарастить объемы, приобретая новых клиентов и увеличивая свой капитал. Существует надежда на то, что переориентация транспортных потоков со временем приведет к освоению новых рынков.

Развитие также может быть связано с появлением собственных ремонтных зон. Ранее преобладающая доля оборудования и транспортных средств использовалась в лизинг, а услуги ремонта оказывали сторонние организации. Кризис может изменить текущую ситуацию и развить отрасль ремонтных зон транспортных компаний.

Происходящие события диктуют необходимость принятия срочных мер по развитию транспортной инфраструктуры в Российской Федерации. Именно поэтому 24 мая 2022 года, в ходе совещания по развитию отдельных направлений транспортного комплекса РФ Президент В. В. Путин поддержал предложения губернатора Астраханской области по формированию транспортно-логистической инфраструктуры Астраханского региона [16].

Глава государства на совещании отметил, что крупные логистические узлы на юге России – морские порты Махачкала, Астрахань и Оля являются важнейшими точками на маршруте транспортного коридора «Север-Юг», который задействует потенциал [Волги](#) и [Каспия](#). Были даны прямые поручения федеральному Правительству ускорить завершение дноуглубительных работ на Волго-Каспийском морском судоходном канале до конца 2023 года, обеспечив проходную осадку судов не менее 4,5 метров, а также строительство новых и модернизацию

действующих пунктов пропуска на границе, чтобы обеспечить более быстрое, удобное для бизнеса прохождение таможенного, фитосанитарного и других видов контроля [16].

Список литературы:

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 7 ноября 2020 г. № 1792 «О создании на территории Астраханской области портовой особой экономической зоны и Каспийского кластера»
2. Бабынина Л.О. Транспортные системы ЕС и ЕврАзЭС: перспективы интеграции // ЕврАзЭС и интеграционный опыт ЕС / Отв. ред. М.Г.Носов. Доклады Института Европы №242. Москва, 2009. С.123-144.
3. Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше. Евразийский банк развития. Отраслевой обзор. Март 2009.
4. Волчок Ю.Г. Единое транспортное пространство ЕврАзЭС // Логинфо. 2008. №9. С. 6–10.
5. Волчок Ю.Г. Единое транспортное пространство ЕврАзЭС // Логинфо. 2008. №9. С. 6–10.
6. Железнодорожный хаб в Астрахани примет первые иностранные грузы до конца года URL: http://press.rzd.ru/smi/public/ru?STRUCTURE_ID=2&layer_id=5050&refererLayerId=5049&id=305943
7. Кузменко Ю.Г. О перспективах развития региональных транспортно-логистических центров в условиях активного развития международных транспортных коридоров / Ю.Г. Кузменко, Р.С. Турлаев // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». - 2015. -Т. 9, № 1. - С. 178-184.
8. Махošвили Ю.А. Инфраструктурные проекты в рамках развития МТК «Север – Юг» // VI Международный транспортный форум «ЮгТранс-2010» (Новороссийск, 18 – 19 марта 2010 г.): материалы докл. URL: <https://old.konfer.ru/events/1938/> (дата обращения: 21.12.2018г.).
9. Петровский В.Е. Участие в работе институтов глобального управления и их реформировании: сравнительный анализ опыта России и Китая // Китай в мировой и региональной политике: История и современность. Ин-т Дальнего Востока РАН. 2014. №19. С. 104–120.
10. Подберезкина О.А. Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах (на примере ЕАЭС) // Вестник МГИМО Университета, 2015. №1 (40). С. 57-65.
11. Россия, Иран и Индия намерены создать альтернативу Суэцкому каналу URL: <https://tass.ru/ekonomika/5744968> (дата обращения: 12.01.2019г.).
12. <https://portnews.ru/magazine/>
13. <https://neg.by/novosti/otkrytj/transportnyy-biznes-v-period-nestabilnosti-riski-i-novye-vozmozhnosti/>
14. https://a24-press.turbopages.org/a24.press/s/news/politic/2022-03-25/astrahanskaya-oblast-i-respublika-belarus-naraschivayut-sotrudnichestvo-v-samyh-aktualnyh-sferah-89119?utm_source=share_link_button
15. <https://journal.tinkoff.ru/no-container-carriers>
16. https://ast-news.ru/node/prezident-rossii-vladimir-putin-podderzhal-predlozhenie-astrakhanskoj-oblasti/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

POLITICAL, ECONOMIC, LEGAL SIGNIFICANCE OF THE TRANSPORT CORRIDOR “SERER-SOUTH. ECONOMY. POLITICS. RIGHT

Korchagin A., Korchagina I., Shumovskaya T., Kcharchenko O.

Abstract. The world's largest container carriers have stopped transporting containers to and from Russia. The prospect of reducing container traffic. Difficulties in the transit of goods for economic entities of Belarus. Features of the geographical location of Belarus in Europe. The lack of own seaports and access to the sea forces the search for new transport routes. Building new logistics processes. The new role of the Eurasian space. Under the sanctions, it is planned to increase the volume of transportation of Belarusian goods through the Astrakhan region along the North-South corridor..

Keywords: changes in the field of transport logistics and forwarding in Russia and Belarus.