

УДК 338.28

АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ВОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК КАСПИЙСКОГО БАССЕЙНА**Новиков Алексей Васильевич**¹, кандидат технических наук, доцентe-mail: alex1959.nn@gmail.com**Шальнова Ольга Олеговна**¹, студентe-mail: olechka-shalnova@mail.ru¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье рассматривается текущее состояние и перспективы развития водных перевозок в Каспийском бассейне, который играет ключевую роль в транспортной системе региона. Усиление значимости Каспийского региона, как части международных транспортных коридоров, предполагает также и расширение роли морских портов.

Ключевые слова: Каспийский бассейн, контейнерные перевозки, транспорт, прикаспийские страны, порты, транспортные маршруты, влияние санкций.

ANALYSIS OF THE DEVELOPMENT OF WATER TRANSPORTATION IN THE CASPIAN BASIN**Alexey V. Novikov**¹, Candidate of Technical Sciences, Associate Professore-mail: alex1959.nn@gmail.com**Olga O. Shalnova**¹, Studente-mail: olechka-shalnova@mail.ru¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article examines the current state and prospects for the development of water transportation in the Caspian basin, which plays a key role in the region's transport system. The increasing importance of the Caspian region as part of international transport corridors also implies the expansion of the role of seaports.

Keywords: Caspian basin, container transportation, transport, Caspian littoral countries, ports, transport routes, impact of sanctions.

Международные транспортные коридоры (МТК) предназначены для преодоления различных физических, экономических и политических препятствий, которые могут возникнуть при перемещении товаров. Они создают предсказуемую и прозрачную среду для работы грузоперевозчиков и их клиентов. Особенно актуальны такие коридоры на евразийском пространстве, где страны сталкиваются с вызовами, связанными с их континентальным положением.

С учетом стремительного роста внешнеэкономических связей между Россией и государствами глобального Юга, особенно с Индией, возникает необходимость в развитии транспортной инфраструктуры и организации новых грузовых маршрутов. В этом контексте особое значение приобретает международный транспортный коридор «Север — Юг», который предлагает альтернативный путь перевозок без использования Суэцкого канала. Несмотря на наличие определенных «узких мест», коридор «Север — Юг» обладает значительными преимуществами. Идея создания этого коридора имеет долгую историю, однако последние годы, характеризующиеся обострением международной политической конкуренции и ростом санкционного давления, подчеркивают важность ускорения реализации существующих проектов и запуска новых инициатив вдоль данного маршрута.

В развитии данного коридора, ключевую роль играет Каспийский бассейн. Каспийское море служит важной водной артерией, соединяющей страны Центральной Азии с Кавказом и далее с Европой и Ближним Востоком.

Развитие инфраструктуры вокруг Каспийского моря, включая порты и транспортные пути, способствует не только увеличению объемов грузоперевозок, но и укреплению экономических связей между прикаспийскими государствами, такими как Россия, Азербайджан, Казахстан, Туркменистан и Иран.

В условиях глобальной конкуренции и необходимости диверсификации торговых маршрутов Каспийский бассейн становится важным звеном в логистических цепочках. Проекты, направленные на развитие портов и создание мультимодальных транспортных коридоров, могут существенно повысить эффективность грузоперевозок и способствовать интеграции стран региона в мировую экономику.

Таким образом, Каспийский бассейн не только дополняет международные транспортные коридоры, но и становится центральной площадкой для новых экономических инициатив, что особенно актуально в свете последних изменений в глобальной политике и экономике.

Актуальность темы Каспийского бассейна связана с несколькими факторами: Экономическое значение - реализация масштабных энергетических и транспортных проектов превратила Каспийское море в зону конкурентного сотрудничества. Это демонстрирует рост товарооборота между региональными государствами. Транспортное значение – в течении многих столетий Каспий выступал в качестве важнейшей транспортной коммуникации, соединяя части евразийского континента по направлениям Север — Юг, Восток — Запад.

Вопрос развития Каспийского бассейна, возник перед правительством в 2017 году, данной теме посвящено - Распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.11.2017 № 2469-р [1]. Основная цель Стратегии – укрепление экономического и геополитического присутствия России в Каспийском море, расширение и углубление экономических и культурных связей со странами Каспийского бассейна, создание условий для дополнительного социально-экономического развития Каспийского региона России путём увеличения грузопотоков международной торговли, проходящих через порты Каспийского бассейна.

Развитие Каспийского бассейна, так же отражается в Распоряжении Правительства РФ от 25.06.2019 N 1365-р (ред. от 24.06.2020) «О плане мероприятий по реализации Стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года» [2].

Однако, в условиях санкций ЕС против Российской Федерации, которые оказали значительное влияние на логистику страны, наблюдаются серьезные изменения. Ограничения, связанные с российской логистикой, привели к уходу контейнерных морских линий с территории России, что главным образом затрагивает экспортные контейнерные



грузопотоки. В частности, речь идет о порядке 200-300 тыс. ДФЭ (двадцатифунтовый эквивалент, единица количественного измерения транспортных потоков), которые раньше грузились в экспортном сообщении, но теперь не будут ввезены в РФ. Это создает риск дефицита в размере 100-150 тыс. ДФЭ. В связи с данной ситуацией поступило предложение со стороны Китая, использовать их контейнер для транспортировок. Власти региона связывают перспективы роста грузооборота по МТК (международный транспортный коридор) с развитием Каспийского кластера. Так же происходит развитие портов, один из них находится в Астрахане, сейчас идет партнерство со странами такие как Туркменистан, Иран и развитие транзита в страны восточной Азии, Африки.

При проведении анализа хочется отметить экспортно-импортные перевозки России по МТК «Север-Юг» в 2021-2023 гг. в разрезе маршрутов.

Таблица 1

Маршруты	2021		2022		2023	
	млн.тонн	%	млн.тонн	%	млн.тонн	%
Западный	10,3	74,8	10,4	72,0	12,4	69,9
Транскаспийский	2,9	21,2	3,4	23,3	4,1	23,1
Восточный	0,6	4,0	0,7	4,7	1,2	7,0
Итого	13,8	100,0	14,5	100,0	17,7	100,0

Анализируя данные, можно заметить, что общий объем экспортно-импортных перевозок России по МТК «Север-Юг» увеличился с 13,8 млн тонн в 2021 году до 17,7 млн тонн в 2023 году. Это свидетельствует о росте на 28,3% за три года, что указывает на позитивные тенденции в развитии транспортных коридоров и увеличении объемов торговли. Западный маршрут остается доминирующим, хотя его доля в общем объеме перевозок постепенно снижается (74,8%, 72,0%, 69,9%). Это может указывать на растущую конкуренцию со стороны других маршрутов. Транскаспийский маршрут демонстрирует устойчивый рост объемов перевозок и сохраняет свою долю в общем объеме. Это может быть связано с увеличением интереса к этому маршруту как к альтернативному пути для доставки грузов. Восточный маршрут показывает самый высокий темп роста в абсолютных величинах и доле. Это может указывать на увеличение грузопотока в этом направлении и на растущий интерес к восточным рынкам.

Общий рост объемов экспортно-импортных перевозок по МТК «Север-Юг» свидетельствует о повышении значимости данного транспортного коридора для России. Западный маршрут продолжает оставаться основным, но его доля снижается, что может отражать изменение торговых потоков. Транскаспийский и Восточный маршруты показывают позитивную динамику роста, что может быть связано с изменениями в глобальных цепочках поставок и потребностями рынков. Рекомендуется дальнейшее развитие инфраструктуры и оптимизация логистических процессов для поддержания роста и повышения конкурентоспособности маршрутов.

В настоящее время коридор «Восток-Юг» имеет перспективы в своем развитии. Растет его популярность и актуальность как элемента МТК, здесь же имеется в виду рост морских портов. В апреле 2024 года грузооборот портов Каспийского бассейна вырос на 41,4% по сравнению с апрелем предыдущего года.

в апреле 2024 года экспорт увеличился на 52,9%, а транзит — на 5,5%. Импорт возрос на 69% по сравнению с аналогичным месяцем 2023 года. Каботажные перевозки также показали рост, составив 39,8%. Доля Каспийского бассейна в общем грузообороте всех морских портов России составила 1%. В структуре грузооборота портов Каспийского региона 38,9% занимали зерновые грузы, в то время как нефть составила 21,7%. Доля прочих генеральных грузов в апреле 2024 года составила 10%. Наибольший рост был

зафиксирован в сегменте прочих генеральных грузов, объемы перевалки которых увеличились в 2,1 раза. Обработка зерна возросла на 73,7% по сравнению с апрелем 2023 года. Грузооборот лесных грузов увеличился на 66,8%. В то же время, перевалка контейнерных грузов значительно снизилась на 77,6%. Оборот прочих навалочных грузов уменьшился на 42,4%, а объем навалочных грузов сократился на 25%. В апреле 2024 года доля порта Астрахань в общем грузообороте Каспийского бассейна составила 50,8%, в Махачкале было обработано 36,1%, а на Оля – 13,4% [3].

Что касается планов по увеличению мощностей, страны прикаспийской пятерки намерены расширить пропускную способность своих морских портов и создать новые порты на Каспийском море. В частности, Азербайджан планирует повысить пропускную способность Бакинского международного морского порта, где завершён второй этап расширения перегрузочных мощностей до 25 миллионов тонн грузов и 500 тысяч контейнеров TEU. Также планируется строительство двух новых терминалов для обработки минеральной продукции и зерна, что увеличит общее количество терминалов в Бакинском порту до шести.

В России также проводятся работы по улучшению портовой инфраструктуры. В трех каспийских портах — Астрахань, Оля и Махачкала — началось углубление дна до четырех метров, поскольку текущая глубина не превышает 3,6 метра. Казахстан, в свою очередь, планирует построить новый порт на Каспии для увеличения своего экспортного потенциала.

В 2025 году ожидается рост контейнерных перевозок по коридору Север–Юг через Каспийское море, а также по маршруту река-море. Уже готовятся к отправке первые четыре специализированных судна. Этот маршрут поможет снизить нагрузку на Транссиб. 54% грузов, которые сейчас проходят через Дальний Восток, могут выиграть от этого. Грузы будут доставляться из портов Ростовской и Астраханской областей в иранский порт Бендер-Аббас и обратно. Данный коридор также станет альтернативой морскому маршруту через Суэцкий канал, при этом время доставки грузов по этому транспортному пути сократится в полтора раза. [4].

Для обеспечения перевозок груза Государственная транспортная лизинговая компания занимается созданием флота специализированных судов класса "Волго-Дон Макс" для грузоперевозок. Судостроительный завод "Лотос" в Астраханской области планирует в 2025 году спустить на воду четыре контейнеровоза проекта 00108, заказанных ГТЛК. К 2030 году их число должно вырасти до 25. Суды данного класса способны перевозить до 429 TEU (один эквивалентный 20-футовый контейнер) на реке и до 531 TEU в море[5].

Каспийский регион находится на пересечении важных торговых путей между Европой и Азией, что создает уникальные возможности для развития транспортной инфраструктуры. Реализация проектов, таких как Транспортный коридор «Север-Юг» и «Запад-Восток», позволит значительно улучшить логистику и сократить время доставки грузов. Модернизация портов и транспортных сетей, а также привлечение инвестиций в развитие инфраструктуры станут ключевыми факторами для повышения эффективности контейнерных перевозок. Увеличение объемов торговли в регионе, а также развитие мультимодальных перевозок способствуют росту интереса к контейнерным перевозкам. Углубление сотрудничества между прикаспийскими странами обеспечит более эффективное функционирование транспортной сети и упростит таможенные процедуры. Внедрение устойчивых и экологически чистых технологий в транспортную инфраструктуру будет способствовать повышению конкурентоспособности региона.

Таким образом, Каспийский регион имеет все шансы стать важным узлом международной логистики, что будет способствовать экономическому росту стран региона и их интеграции в мировую экономику.



Список литературы:

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.11.2017 / [Электронный ресурс] // Правительство России : [сайт]. — URL: <http://government.ru/docs/30086/> (дата обращения: 25.03.2025).
2. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 25.06.2019 / [Электронный ресурс] // Правительство России : [сайт]. — URL: <http://government.ru/docs/all/122668/> (дата обращения: 25.03.2025).
3. Грузооборот Каспийского бассейна / [Электронный ресурс] // Seanews.ru:[сайт].— URL: <https://seanews.ru/2024/06/25/gruzooborot-kaspijskogo-bassejna-v-aprele-2024-vyroslo-perevalka-lesnyh-gruzov/?ysclid=m909bs967m500742899> (дата обращения: 27.03.2025).
4. Владимир Гаврилов Суда идут: контейнерные перевозки по Каспию планируют нарастить с 2025 года / Владимир Гаврилов [Электронный ресурс] // Биржа грузоперевозок и крупнейшая экосистема сервисов ati.su : [сайт]. — URL: <https://news.ati.su/article/2024/11/29/suda-idut-kontejnernye-perevozki-po-kaspiju-planirujut-narastit-s-2025-goda-615277/> (дата обращения: 02.04.2025).
5. Минеев В.И., Иванов В.М., Карташов М.В. Перспективы развития транспорта каспийского региона в эпоху перемен / Минеев В.И., Иванов В.М., Карташов М.В. [Электронный ресурс] // КиберЛенинка : [сайт]. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-transporta-kaspiyskogo-regiona-v-epohu-peremen> (дата обращения: 03.04.2025).

