

УДК 338.242.2

DOI: <https://doi.org/10.37890/jwt.vi72.290>

Перспективы развития транспорта Каспийского региона в эпоху перемен

В.И. Минеев¹

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5079-7922>

В.М. Иванов¹

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0195-934X>

М.В. Карташов²

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9580-3006>

¹*Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия*

²*Каспийский институт морского и речного транспорта, г. Астрахань, Россия*

Аннотация. В общем объеме грузооборота российских морских портов доля Каспия составляет около 1% и с точки зрения статистики практически не оказывает влияние на общую эффективность их деятельности. Однако геополитическое и экономическое значение этого региона трудно переоценить. Он является своеобразным перекрестком международных широтных и меридиональных транспортных коридоров «ТРАСЕКА» и «Север-Юг». Сегодня потенциал сотрудничества в Каспийском регионе используется недостаточно, в частности, слабо реализован потенциал роста производства агропромышленной и промышленной продукции, который может быть направлен на удовлетворение растущих потребностей постсоветских прикаспийских стран, Ирана, Индии и стран Персидского залива. Перспективы Каспийского региона неразрывно связаны с развитием перевозок, что определяет необходимость оценки имеющейся перспективной грузовой базы. Конечной целью такого анализа является разработка программ развития существующих и создания новых транспортных маршрутов, основанных на принципах синхромодальности, включающей распределение грузовой базы между транспортными средствами и организацию их движения по наиболее выгодным маршрутам.

Ключевые слова: Каспийский регион, транспорт, грузовая база, прикаспийские страны, порты, транспортные маршруты, влияние санкций.

Prospects for the development of transport in the Caspian region in the era of change

Valery I. Mineev¹

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5079-7922>

Valery M. Ivanov¹

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0195-934X>

¹*Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia.*

Maxim V. Kartashov²

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9580-3006>

²*Caspian Institute of sea and river transport, Astrakhan, Russia*

Abstract In the total volume of cargo turnover of Russian seaports, the share of the Caspian Sea is about 1% and, from the point of view of statistics, it has practically no effect on the overall efficiency of their activities. However, the geopolitical and economic significance of this region can hardly be overestimated. It is a kind of crossroads of the international

latitudinal and meridional transport corridors "TRACECA" and "North-South". Today, the potential for cooperation in the Caspian region is not used enough, in particular, the potential for growth in the production of agro-industrial and industrial products, which can be directed to meet the growing needs of the post-Soviet Caspian countries, Iran, India and the Persian Gulf countries, is poorly realized. The prospects of the Caspian region are inextricably linked with the development of transportation, which determines the need to assess the existing promising cargo base. The ultimate goal of such an analysis is to develop programs for the development of existing and creation of new transport routes based on the principles of synchromodality, including the distribution of the cargo base between vehicles and the organization of their movement along the most profitable routes.

Keywords. The Caspian region, transport, cargo base, Caspian countries, ports, transport routes, the impact of sanctions.

Введение

Стратегическое значение Каспийского региона обусловлено не только его расположением на перекрестке основных держав Евразии – России, Турции и Ирана. но также из-за его расположения на различных транзитных коридорах, соединяющих Европу и Центральную Азию. Этим объясняются ожидания доходов от транзитных сборов за счет эффективного использования функционирующих здесь транспортных маршрутов. Вот почему сегодня большое количество инвестиции в инфраструктуру осуществляются с целью привлечения международных грузов в Среднюю Азию и Каспийское море. [1]

Для создания устойчивой транспортной инфраструктуры потребуются усиление регионального сотрудничества между правительствами, промышленностью и научными кругами в различных областях, включая образование рабочую силу, создание общих спецификаций, техническое сотрудничество, финансовое сотрудничество и т. д. в рамках ФТА (Соглашение о свободной торговле). [2]

Китайская народная республика обозначила свой вклад в инфраструктурные проекты программы «Один пояс, один путь» в размере до 1 триллиона долларов, тем самым обеспечивая транспортные связи с более чем 70 странами мира, на долю которых приходится половина мирового населения и четверть мирового валового внутреннего продукта. [3] Ключевая роль при этом отводится морским и речным портам, которые все чаще воспринимаются как интегрированные и неотделимые узлы в цепочках поставок своих клиентов. [4,5]

Транспортные узлы подвержены различным возмущениям, например, сбоям инфраструктуры и временным закрытиям из-за экстремальных погодных условий (засуха, сильный снегопад, сильный ветер). Поэтому развивающиеся в последние годы транспортные сообщения на принципах мультимодальности переходят в фазу синхромодальности, включающую централизованное управление маршрутами и распределением грузовой базы по видам транспортных средств. [6,7] По предложению Голландского института продвинутой логистики, синхронная транспортировка влечет за собой то, что «Грузоотправитель соглашается с оператором службы по доставке продукции по указанной цене, качеству и устойчивости, но дает оператору услуги свободу решить, как доставить в соответствии с этими спецификациями». [8]

С учетом вышесказанного становится очевидной актуальность стратегического анализа грузовой базы и состояния портов Каспийского воднотранспортного узла.

Методы

Стратегическое значение Каспия определяется его географическим положением при осуществлении трансконтинентальных перевозок в коридорах «Восток-Запад» и «Север-Юг». Его выгодное положение как связующего звена между Северным Кавказом и Югом России, Казахстаном и Средней Азией, Россией и Ираном является базой для торгово-экономического сотрудничества с прикаспийскими государствами. Транскаспийский маршрут из Центральной России через Каспийское море с задействованием портов Оля и Астрахань до Иранского порта Амирабад может дать толчок к развитию внутреннего водного транспорта России, в чем он так нуждается в последние тридцать лет [9-11].

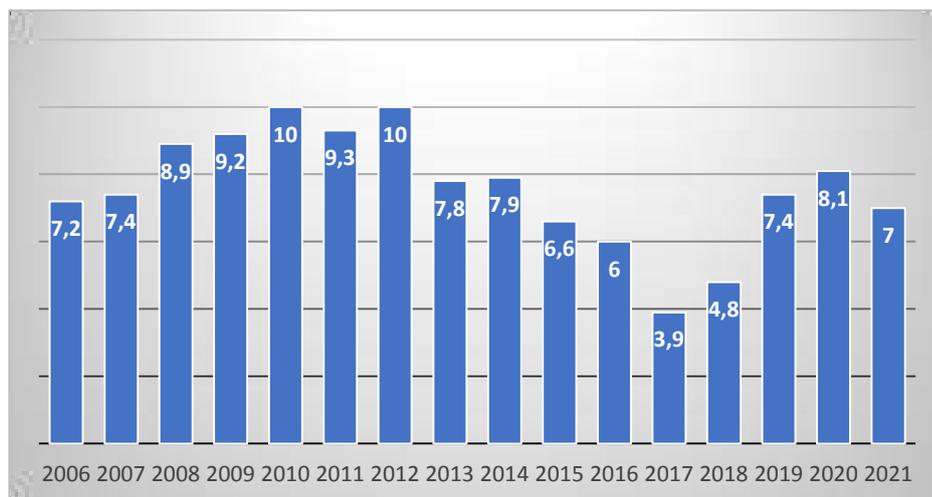


Рис. 1. Грузооборот российских портов Каспийского бассейна, млн. т.
Источник: Росстат России

Для понимания направлений развития перевозок на Каспии принципиально важно определиться с грузовой базой и ее перспективами. При проведении исследований в данном направлении использовались элементы комплексного, компаративного и логистического исследования экономико-статистической информации, использование методов обобщения, анализа, синтеза и группировки.

Результаты

Анализ динамики грузооборота российских портов региона свидетельствует о том, что она существенным образом зависит от экономических процессов в прикаспийских странах – Иране, Казахстане, Туркменистане, а также Азербайджане. Оценивая перспективы роста грузооборота, необходимо также учитывать развитие торговли с Индией и странами Персидского залива.

После затяжного падения грузооборота портов Каспийского бассейна с 2012 по 2017 годы (более, чем в 2,5 раза) наметилась положительная тенденция (Рис.1). С 2017 по 2020 годы грузооборот Каспийских портов увеличился в два раза и составил 8,1 млн. т. Согласно статистике, основными перерабатываемыми грузами являются наливные, идущие через порт Махачкала, насыпные (зерно) и генеральные грузы (черные металлы) [12]. Сырьевой характер грузооборота портов делает его зависимым от рыночной конъюнктуры (Табл.1).

Таблица 1

Структура грузооборота каспийских портов в 2019 г.

Всего, % в том числе	наливные грузы		сухогрузы					
	Сырая нефть и нефтепродукты	Пищевые наливом	Насыпные грузы	ген грузы	лесные	навалочные	грузы в контейнерах	накатные грузы
100	56,3	6,0	22,0	8,9	5,5	0,7	0,5	0,1
	62,3		37,7					

Так, в 2019-2020 годах в порт Махачкала осуществлялись поставки туркменской нефти, что и обеспечивало рост перевалки грузов. Однако в 2021 году существенная часть туркменской нефти пошла по трубопроводу Баку-Тбилиси-Джейхан. Кроме того, развитие Ираном собственной черной металлургии снижает перевозки черных металлов.

Внешнеторговый оборот России с прикаспийскими странами за период с 1995 по 2020 годы увеличился более, чем в четыре раза (Рис.2). При этом наибольшие темпы роста за этот период наблюдаются в торговых отношениях с Ираном и Азербайджаном [13].

Основным торговым партнером России из прикаспийских государств является Казахстан (Рис.2). На его долю приходится более 75% внешнеторгового оборота России с этими странами. Казахстан, используя выгоды своего географического положения на перекрестке евразийских дорог, участвует в трех направлениях Евразийского трансконтинентального коридора : Китай – Казахстан – Россия – Европа, с выходом к Балтийскому морю; Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия – Турция – Европа, в рамках международной программы TRACECA, с выходом к Черному и Средиземному морям; Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран – Пакистан, с выходом к Персидскому заливу и Индийскому океану.

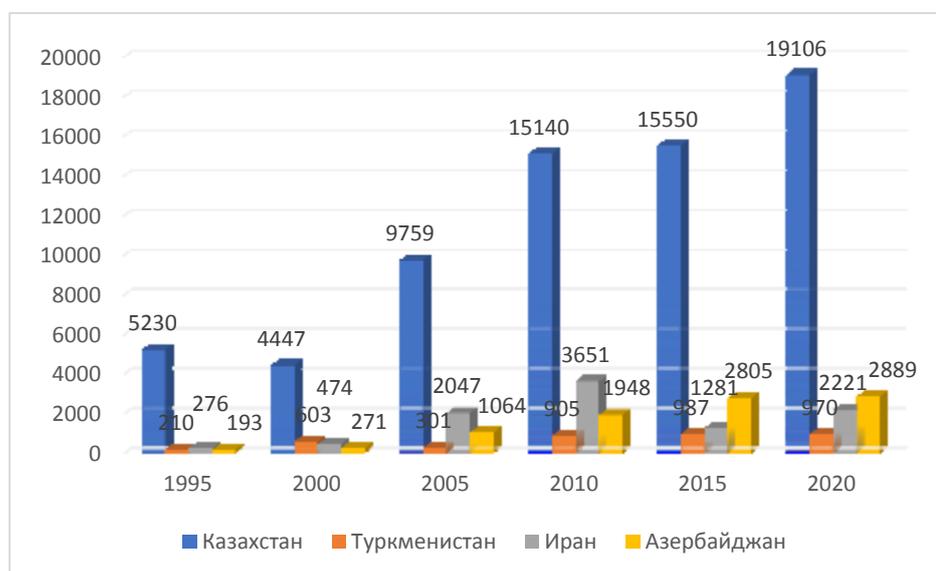


Рис. 2. Внешнеторговый оборот России с прикаспийскими странами, млн. долл. США
 Источник: По данным сайта Внешняя торговля России на основе данных Федеральной таможенной службы России

По данным Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики **Казахстан**, внешнеторговый оборот за 2021 год составил 101,5 млрд. долл. США, превысив показатели предыдущего года на 17,4%. При этом экспорт увеличился на 26,9%, а импорт на 5,8%. В структуре регионального товарооборота Россия занимает лидирующее положение с удельным весом 21,4% от общего товарооборота, далее следует Китай – 18,1%, Италия – 8,9%, Южная Корея – 6,9%, Нидерланды – 4%, Турция – 3,6%, Узбекистан – 3,4%, Франция – 3,3%, Индия – 2,8%, Германия – 2,4% [14].

Сгруппировав экспортные товары в две категории: промышленные товары и сельскохозяйственные товары можно отметить, что более 70% промышленных товаров приходится на долю сырьевого экспорта и менее 30% – на долю несырьевого. Чуть лучше обстоят дела с экспортом сельскохозяйственной продукции, сырьевой экспорт превалирует и там. В структуре импорта машины, оборудование, транспорт и прочее оборудование составляют 40,6%, продукция химической промышленности – 16,2%, продукты – 11,8% [12]. Необходимо отметить, что транзит через территорию Казахстана грузов в контейнерах в 2020 году из Китая в Европу составил 517,5 тыс. ДФЭ, что на 65 % больше показателя 2019 года

В 2021 году товарооборот России с Казахстаном составил 25,6 млрд. долл. США, увеличившись почти на 35% к уровню предыдущего года, при этом экспорт из России увеличился на 31,7%, а импорт – на 41,9%. Россия является главным торговым партнером Казахстана, занимая в общем объеме торговли последнего более 20%.

В связи с антироссийскими санкциями, введенными после того, как Россия приступила к специальной военной операции на Украине, Казахстан, Азербайджан и Грузия планируют создать совместное предприятие с целью развития Транскаспийского международного транспортного маршрута. Предполагается, что путь через Каспий позволит этим странам решить возникшие логистические проблемы. Однако уровень их экономик не в состоянии обеспечить необходимые объемы перевозок по данному маршруту. Думается, что главным грузоотправителем здесь должен стать Китай.

Попытки Казахстана обойти Россию стороной в экспорте своих товаров не приводят к желаемому результату. Экспорт через другие страны приводит к увеличению тарифов на перевозку и, следовательно, к увеличению стоимости самих товаров, что снижает их конкурентоспособность на рынке. Из всех возможных маршрутов можно рассматривать два – через Китай и Транскаспийский маршрут. Первый маршрут получается слишком длинным и дорогим, второй в сложившейся ситуации является едва ли не единственным, но логистика этого маршрута крайне сложная по сравнению с российской.

По итогам 2021 года внешнеторговый оборот **Азербайджана** увеличился на 32,8%. При этом объем экспорта увеличился на 48,4%, а его доля во внешнеторговом обороте увеличилась по отношению к предыдущему году на 8,1% и составила 65,5%. Импорт в годовом исчислении вырос на 7,5%, а доля его соответственно снизилась и составила во внешнеторговом обороте 34,5% [13].

В структуре экспорта основное место занимает продукция нефтегазового сектора, доля которого по итогам 2021 года составила 88,1%. В импорте преобладает продовольственная продукция (16,3%), машины, механизмы, электроаппараты, оборудование и запчасти (23,7%), транспортные средства и запчасти к ним (11,4%).

В страновом разрезе основными экспортерами Азербайджана являются Италия (12,8%), Турция (12,8%), Россия (4,1%), Израиль (4%), Хорватия (3,8%). Среди значимых импортеров выступают Россия (17,8%), Турция (15,9%), Китай (14%), Германия (5,5%).

Внешнеторговый оборот России и Азербайджана за последние годы увеличился почти в три раза и составил в 2021 году 3,35 млрд. долл. США. Экспорт из России в 2021 году увеличился на 11,9%, а импорт на 26,8% по сравнению с 2020 годом. В структуре экспорта России в Азербайджан основная доля поставок приходится на продовольственные товары и сельскохозяйственное сырьё (32,77%), машины, оборудование и транспортные средства (22,8%), древесина и целлюлозно-бумажные изделия (15,3%), металлы и изделия из них (11,0%), продукция химической промышленности (10,8%). В структуре импорта России из Азербайджана основная доля поставок приходится на продовольственные товары и сельскохозяйственное сырьё (61,1%), продукцию химической промышленности (22,1%), минеральные продукты (9,61%).

Необходимо отметить, что в 2020 году после четырехлетнего перерыва Азербайджан возобновил перевозки нефти судовыми партиями. До этого основной объем азербайджанского дизтоплива вывозился по железной дороге в Грузию. В период навигации через Волго-Донской судоходный канал российскими танкерами осуществлялись перевозки нефтепродуктов в Турцию и в Азербайджан из Румынии и Болгарии. Кроме того, танкерами из Баку осуществлялась поставка авиакеросина в туркменский порт Окарем.

По свидетельству перевозчиков, стоимость доставки топлива в Азербайджан в судах оказалась не выше, чем при железнодорожных поставках через Грузию. Использование маршрута через ВДСК способствовало снижению потерь и скопления цистерн в районе терминалов.

Вместе с тем перевозки карбамида через ВДСК в 2020 году не осуществлялись в связи с ограниченным объемом его производства, при том, что в 2019 году из Баку было отправлено не менее 17 судовых партий общим объемом более 60 тыс. тонн [12].

Внешнеторговый оборот *Туркменистана* в 2021 году увеличился на 20,5% по отношению к уровню предыдущего года. При этом экспорт увеличился на 33,9%, а импорт всего лишь на 5,5%. В Россию в 2021 году было экспортировано больше на 85,9%, в Грузию – на 73,5%, Китай – на 24,1%, Турцию – на 44,8% по отношению к показателям 2020 года. Увеличению экспорта способствовало увеличение объема поставок газа на 34,8%, сырой нефти на 32,6%, нефтепродуктов на 28,5%, серы более, чем в 2,3 раза. Увеличился импорт в страну на 12,6% технологического оборудования и механизмов, на 2% потребительских товаров. Снизился импорт сырья и материалов на 5,5%, уменьшился так же объем закупок черных металлов и изделий из них [13].

В 2021 году товарооборот России и Туркменистана уменьшился на 10,8% по сравнению с предыдущим годам. При этом экспорт увеличился на 11,7%, а импорт сократился на 56,4%. Основная доля поставок в структуре экспорта приходится на машины, оборудование и транспортные средства (44,3%), продовольственные товары и сельскохозяйственное сырьё (17,8%), продукцию химической промышленности (16,7%), металлы и изделия из них (14,3%). В структуре импорта России из Туркменистана приходится на текстиль и обувь (42,8%), продовольственные товары и сельскохозяйственное сырьё (33%), продукцию химической промышленности (23,8%).

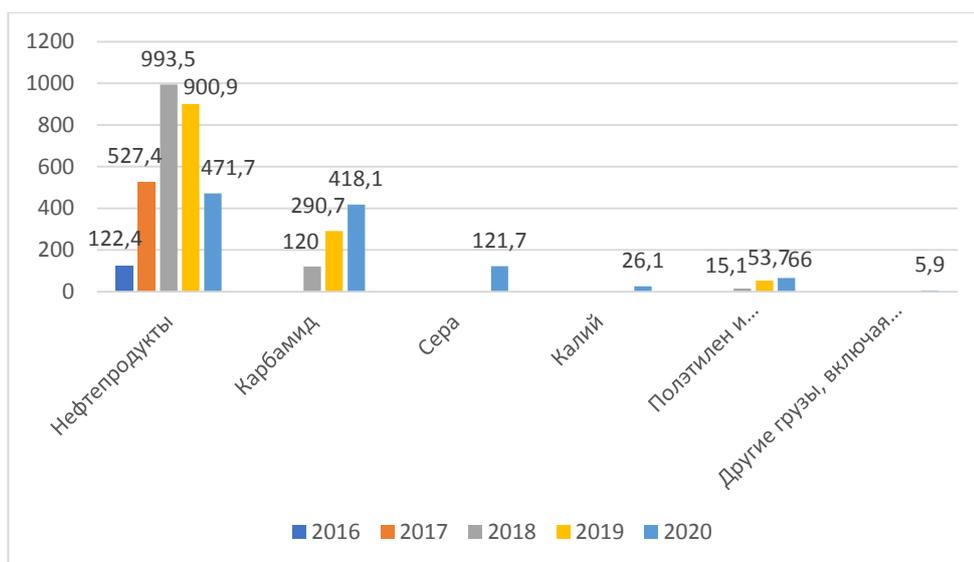


Рис. 3. Перевозки через Волго-Донской судоходный канал из Туркмении, тыс. т.
Источник: Агус Транспорт Каспия

Объем транзита из Туркменистана по Волго-Донскому судоходному каналу составил в 2020 году 1,1 млн. тонн (на 11% меньше 2019 года), из них 42,5% приходилось на нефтепродукты и 51% на минеральные удобрения (Рис.3). Необходимо отметить, что в 2020 году значительно на 47,7% упали перевозки нефтепродуктов, которые отгружались в основном в Средиземноморский регион, Украину и накопители в Керченском проливе. Транзит топлива в Афганистан через ВДСК практически не использовался в 2020 году из-за карантинных мер в туркменских портах. Через Окаремский терминал были отправлены всего две партии топлива объемом 7 тыс. т. В навигацию же 2019 года через порт Окарем было отправлено 67,8 тыс. т. В то же время транзит минеральных удобрений через ВДСК увеличился почти в два раза за счет роста поставок карбамида и перевозок серы и калия, которые начались в 2020 году. Основной объем туркменских удобрений в российских судах направлялся в порты Черного и Мраморного морей и страны Северной Африки [12].

Иран является четвертым партнером России по Каспийскому региону. Оценивая его внешнеэкономические связи, необходимо иметь в виду, что Иран долгое время находится под внешними санкциями, что определенным образом сказалось на его внешней торговле. При этом анализ внешнеэкономической деятельности сопряжен с определенными трудностями, связанными с доступностью и корректностью статистических данных.

Анализ показал, что внешнеторговый оборот Ирана имеет ярко выраженный сырьевой характер – в стоимостном выражении нефтепродукты составляют 69% в экспорте 2018 года. Другими относительно значимыми позициями в экспорте страны являются пластмассы (6%), органическая химия (4%) и черные металлы (4%).

Импорт Ирана ориентирован в основном на ввоз товаров и комплектующих, не производимых в стране. В структуре импорта преобладает различное оборудование (19%), злаки (10%), электроника (9%), фармацевтика (4%), средства наземного транспорта (4%).

Основными экспортными направлениями Ирана являются КНР (9,5%), Ирак (9,3%), ОАЭ (6,2), Афганистан (3%), Корея (2,7%), Турция (2,5%) и Индия (2,15). Доля России в экспорте Ирана невелика и составляет всего 0,3%.

В импорте также лидирующее место занимает Китай с долей 25% от всего импорта Ирана. Из Китая завозится оборудование, электроника, потребительские товары. За Китаем следуют ОАЭ (14%), Индия (6%), Турция (6%), Германия (6%) и на восьмом месте Россия с долей импорта 3,3%. Структура импорта из ОАЭ, Индии, Турции и Германии аналогичная китайскому импорту.

В отличие от указанных стран торговля Ирана с Россией имеет иной характер. Основную долю экспорта России представляют продовольственные товары и продукция сельского хозяйства (80%), машины и оборудование (8%), древесина и целлюлозно-бумажная продукция (7%). Необходимо отметить, что при сокращении экспорта черных металлов перевалка российского зерна, сухогрузов и продовольствия 2020 г. через порт Энзели увеличилась более чем на 38% по сравнению с предыдущим годом. С марта по ноябрь 2020 года количество судозаходов составило 403, что на 34% больше аналогичного периода предыдущего года. Этому способствовало увеличение мощности порта Энзели. По данным Организации портов и морского судоходства (РМО) в порту был введен в эксплуатацию новый причал для наливных грузов и два причала для перевалки генеральных грузов и зерна. Также было построено новое зернохранилище мощностью 50 тыс. тонн и склад для генеральных грузов.

Импорт России из Ирана также является в основном сырьевым и отличается от экспорта Ирана в другие страны-партнеры. На продовольственные товары и сельское хозяйство приходится порядка 78% импорта, на продукцию химической промышленности -9%, на металлы - 3%.

Из Иранского порта Неки в 2020 году осуществлялись перевозки небольших партий нефтепродуктов через ВДСК в порты Черноморского региона.

Несмотря на то, что экспорт и импорт России в торговле с Ираном имеют схожую структуру, развитие контейнерных перевозок ограничивается их сырьевым характером, делая торговлю между странами зависящей от рыночной конъюнктуры, а следовательно, непредсказуемой.

Анализ показал, что внешняя торговля Ирана носит специфический характер как по товарной номенклатуре, так и по странам-партнерам. Существенное влияние на экономику страны оказывают действующие санкции, что приводит к преобладанию сырьевых товаров низкого передела в экспорте и к обратной картине в импорте, основу которого составляют товары высокого передела. Данная ситуация чревата непостоянством грузопотоков как по объёму, так и по направлениям перевозок.

Драйвером развития новых евразийских транспортных маршрутов являются растущие объёмы экспорта двух ведущих экономик мира – Китая и Индии.

На сегодняшний день **Индия** представляется одним из самых перспективных рынков. Этому способствуют огромное население, которое в 2019 г. достигло 1,36 млрд., при среднем возрасте населения 28,5 лет и ВВП на душу населения в 7200 дол. США. Несмотря на существующие проблемы, отмеченное выше делает Индию страной с огромным потенциалом.

В отличие от Китая, который развивает широтные маршруты доставки экспорта в Европу, Индия рассматривает меридиональные маршруты. Согласно статистическим данным Индия за последние 10 лет удвоила экспорт в Европу [15]. Вместе с тем, в экспорте продолжает доминировать США с долей более 17% от общего экспорта Индии. Китай вышел на второе место, потеснив ОАЭ. В импорте лидерство принадлежит Китаю, который занимает 16,5% в общем объёме (рис.4).

Оценивая распределение экспорта по регионам, необходимо отметить устойчивый рост экспорта в Северную Америку (4,4%) за последние пять лет и снижение экспорта в страны Азии на 2%. Возможно, Индия отказывается от торговых отношений на востоке в пользу малоизученных рынков на западе.

Внешнеторговый оборот Индии имеет свою специфику в силу ограниченности природных ресурсов. Основными статьями экспорта являются минеральное топливо (в том числе нефть) (9,2%), драгоценные камни и металлы (8,9%), фармацевтические препараты (6,6%), механическое оборудование (6,5%), органические химикаты (6,2%). Минеральное топливо, драгоценные камни и металлы остаются основными импортируемыми товарами – на их долю приходится 39,1%.

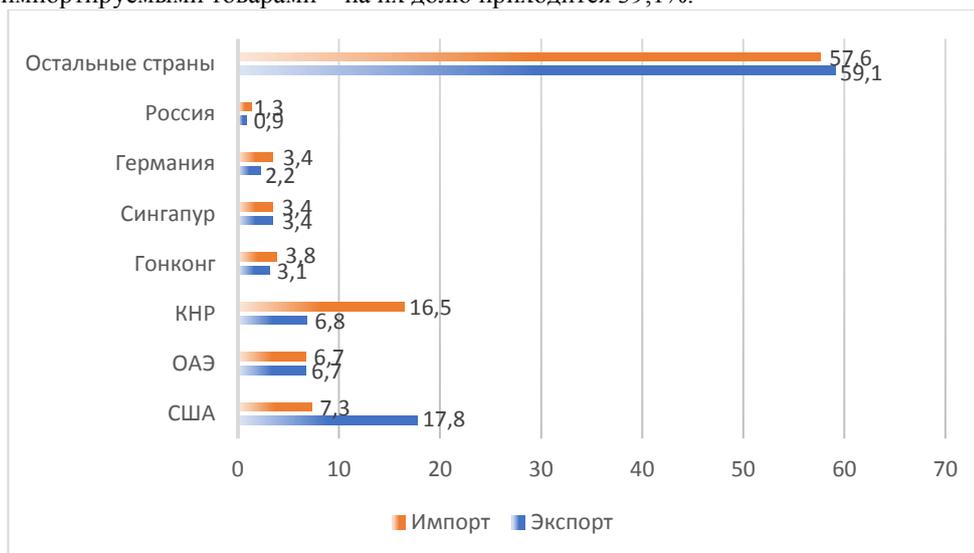


Рис. 4. Региональный аспект внешнеторгового оборота Индии в 2021 г., %
 Источник: По данным сайта Внешняя торговля России на основе данных Федеральной таможенной службы России.

В 2021 г. взаимная торговля России и Индии достигла 13,5 млрд. долл. США, увеличившись за последние пять лет на 33,7%. При этом экспорт Индии увеличился за этот период более чем в два раза, а импорт, преодолев тенденцию к снижению, длившуюся с 2018 г., увеличился на 13,7%.

Номенклатура экспорта Индии в Россию в основном совпадает со структурой торговли страны в целом. Двумя основными позициями экспорта в Россию являются продукция химической промышленности (37,5%) и машины, оборудование и транспортные средства (29,9%). Кроме того, экспорт представлен также продовольственными товарами, металлами и изделиями из них и текстилем.

В структуре импорта Индии из России основная доля приходится на минеральные продукты (31,8%), машины, оборудование и транспортные средства (19,9%), драгоценные металлы и камни (18,4%) и продукцию химической промышленности (16,1%).

Анализ внешнеторгового оборота Индии свидетельствует о том, что перспективной номенклатурой товаров для транзитных контейнерных перевозок является продукция фармацевтики, пищевой промышленности и текстиль. Обратный же грузопоток представлен в основном наливными грузами, что является большой проблемой.

Заключение

Анализ грузовой базы стран Каспийского региона свидетельствует о том, что несмотря на ограничения, обусловленные covid 19, показатели внешнеторгового оборота этих стран имеют положительную тенденцию.

Внешнеторговый оборот России с прикаспийскими странами за период с 1995 по 2020 годы увеличился более, чем в четыре раза. Наибольшие темпы роста за этот период наблюдаются в торговых отношениях с Ираном и Азербайджаном. Россия в этом регионе тяготеет к перевозкам по транскаспийскому маршруту, проходящему через порты Ирана напрямую в Россию. В этой связи напрашивается организация хаба в районе Астрахани или Оля. По всей видимости, в ближайшее время наиболее рациональным представляется маршрут перевозки в рамках единого экономического пространства ЕАЭС – через Каспийское море в порты Казахстана, Азербайджана и Туркменистана. Вероятнее всего, возрастет в транзите роль Ирана. В этом случае Россия может получить возможность прямого выхода к Индийскому океану и в Южную Азию, оставляя в стороне Черное море и проливы, контролируемые Турцией. Антироссийские санкции приводят к необходимости поиска альтернативных транспортных маршрутов по направлению Европа – Азия. Одним из таких является маршрут Европа-Турция-Азербайджан-Дагестан взамен маршрута доставки грузов в Россию через Прибалтику и Польшу-Белоруссию.

Индийские грузопотоки идут преимущественно в широтном направлении. При этом грузопотоки из Индии представлены товарами высокой степени переработки, обратный же грузопоток носит сырьевой характер. Несмотря на то, что за последние годы Индия удвоила экспорт в Европу, это направление является для нее вторичным. Основным экспортным регионом для Индии является Азия, занимающая 46,5% от общего экспорта Индии. Из европейских стран важнейшими для Индии являются исторические связи с Великобританией, осуществляемые морским путем. Незначительная доля в индийской торговле принадлежит Германии, Польше и Скандинавии. Доля России в индийском экспорте и импорте крайне невелика.

Специальная военная операция на Украине и последовавшие за этим санкции вызвали кардинальные изменения в транспортной связи России с остальным миром. Западные санкции практически заблокировали авиасообщение с так называемыми «недружественными странами» ударили по морским и автомобильным перевозкам. Прекращение перевозок на Украину и через Украину сказываются и на работе железных дорог.

«РЖД Бизнес Актив» отмечает, что в начале текущего года распределение перевозок по направлениям запад/восток/юг составляло 60%/35%/5%. После введения санкций соотношение составило 46%/50%/4% и имеются серьезные основания полагать, что южное направление перевозок будет расти.

Серьезнейшим образом текущая политическая ситуация затронула отрасль водных перевозок. Количество судозаходов в российские порты резко сократилось вследствие отказа судовладельцев заходить в российские порты опасаясь ответных санкций. В этой ситуации экспортеры изучают новые рынки и маршруты через «дружественные» страны. Эмбарго на морские перевозки российскими судами толкает грузовладельцев к использованию судов под иностранным флагом, оставляя российские суда без работы при высоких ставках фрахта.

Экспортеры вынуждены искать новые рынки сбыта и выстраивать соответствующие логистические схемы доставки грузов. Не исключено, что на судоходном рынке могут появиться совместные предприятия с партнёрами из «дружественных» стран для организации морских перевозок только российских грузов.

Антироссийские санкции создали немало проблем на всем постсоветском пространстве. Сегодня ЕАЭС проходит проверку на прочность. В частности, казахстанские бизнесмены неоднократно высказывались о нецелесообразности такого объединения. Сегодня эти голоса звучат все громче, призывая пересмотреть распределение таможенных платежей при импорте из третьих стран. Неслучайно Казахстан, Азербайджан и Грузия планируют создать совместное предприятие с целью развития Транскаспийского международного транспортного маршрута в обход России. Агентство «Синьхуа» сообщило, что из Сианя уже отправлен первый состав в обход России новым сухопутно-морским путем через Каспийское и Черное моря назначением в Германию через Казахстан, Азербайджан, Румынию, Венгрию, Словакию и Чехию. Все это ведет к потере российского транзита на этих направлениях.

Список литературы

1. Acar A.Z., Gürol P. An innovative solution for transportation among Caspian region // *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Volume 229, 19, 2016, pp. 78-87.
2. Tyagi R., Bansal A., Kaul V., De D. India-ASEAN FTA: Analysis of Cooperation in Transportation Sector // *Procedia Computer Science*, Volume 122, 2017, pp. 759-766.
3. Bersenev A., Chikilevskaya M., Rusinov I. Silk Road Rail Corridors Outlook and Future Perspectives of Development // *Procedia Computer Science*, Volume 167, 2020, pp. 1080-1087.
4. Yeo H-j. Competitiveness of Asian Container Terminals // *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, Volume 26, Number 2, 2010, pp. 225-246.
5. Yeo, G.T., Thai, V.V., Roh, S.Y. An Analysis of Port Service Quality and Customer Satisfaction: The Case of Korean Container Ports // *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, Volume 31, Issue 4, 2015, pp. 437-447.
6. Zhang M, Pel AJ. Synchromodal hinterland freight transport: Model study for the port of Rotterdam // *Journal of Transport Geography*, Elsevier, vol. 52(C), 2016, pages 1-10.
7. Giusti, R. Synchromodal logistics: An overview of critical success factors, enabling technologies, and open research issues/ R.Giusti, D.Manerba, G.Bruno, R.Tadei//*Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*.Volume 129.-September 2019.-p.92-110.
8. Arturo E. Pérez Rivera, Martijn R. K. Mes Integrated scheduling of drayage and long-haul operations in synchromodal transport//*Flexible Services and Manufacturing Journal* volume 31, 2019, pages 763–806.
9. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период 2035 года, утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. N 3363-р.
10. Егоров Г.В., Анисимов К.О. Анализ и перспективы международных железнодорожных и автомобильных паромных линий Каспийского бассейна. Труды Крыловского государственного научного центра. 2020; Специальный выпуск 2: с.199–204.
11. Калачев, В.К., Карташов М.В. Интермодальные технологии перевозок грузов на паромках: современный аспект. Научные проблемы водного транспорта, выпуск 64, 2020 г. с.134-143.
12. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь-декабрь 2021г. 25 декабря 2020, выпуск VII, No 24. 37 с. [Электронный ресурс]: <https://www.argusmedia.com/-/media/Files/sample-reports/argus-caspian-transportation-2020-12-25.ashx?la=en&hash=F958123549CACDC14A3D13C68071AE1E98ADA349&ysclid=l4motvlqt1197335267>
13. Торговля между Россией и Казахстаном, Азербайджаном и Туркменистаном. Отчет о внешней торговле в 2021 году: товарооборот, экспорт, импорт, структура, динамика. Подготовлен сайтом Внешняя торговля России на основе данных Федеральной

- службы России, февраль 2022 г. [Электронный ресурс]: <https://russian-trade.com/reports-and-reviews/2022-02/>
14. Внешняя торговля Республики Казахстан: экспорт, импорт и точки роста, #FCBAnalytics, аналитический дайджест, февраль 2022 г. 67с. [Электронный ресурс]: <https://www.1cb.kz/api/v1/images?doc=true&main=true&name=7b963f5948a927bae0afc34dce361395fullFileRU.pdf&ysclid=14mpfbscr6897503549>
15. Export-Import Data Bank. Department of Commerce, Ministry of Commerce and Industry of India. [Электронный ресурс]: <https://tradestat.commerce.gov.in/eidb/icntq.asp>

References

1. Acar A.Z., Gürol P. An innovative solution for transportation among Caspian region // *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Volume 229, 19, 2016, pp. 78-87.
2. Tyagi R., Bansal A., Kaul V., De D. India-ASEAN FTA: Analysis of Cooperation in Transportation Sector // *Procedia Computer Science*, Volume 122, 2017, pp. 759-766.
3. Bersenev A., Chikilevskay M., Rusinov I. Silk Road Rail Corridors Outlook and Future Perspectives of Development // *Procedia Computer Science*, Volume 167, 2020, pp. 1080-1087.
4. Yeo H-j. Competitiveness of Asian Container Terminals // *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, Volume 26, Number 2, 2010, pp. 225-246.
5. Yeo, G.T., Thai, V.V., Roh, S.Y. An Analysis of Port Service Quality and Customer Satisfaction: The Case of Korean Container Ports // *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, Volume 31, Issue 4, 2015, pp. 437-447.
6. Zhang M, Pel AJ. Synchromodal hinterland freight transport: Model study for the port of Rotterdam // *Journal of Transport Geography*, Elsevier, vol. 52(C), 2016, pages 1-10.
7. Giusti, R. Synchromodal logistics: An overview of critical success factors, enabling technologies, and open research issues/ R.Giusti, D.Manerba, G.Bruno, R.Tadei//*Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*.Volume 129.-September 2019.-p.92-110.
8. Arturo E. Pérez Rivera, Martijn R. K. Mes Integrated scheduling of drayage and long-haul operations in synchromodal transport//*Flexible Services and Manufacturing Journal* volume 31, 2019, pages 763–806.
9. The transport strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period of 2035, approved by the decree of the Government of the Russian Federation dated November 27, 2021, N 3363-R.
10. Egorov G.V., Anisimov K.O. Analysis and prospects of international railway and automobile ferry lines of the Caspian basin. *Proceedings of the Krylov State Scientific Center*. 2020; Special Issue 2: pp.199–204.
11. Kalachev, V.K., Kartashov M.V. Intermodal technologies of cargo transportation by ferries: a modern aspect. *Scientific Problems of water transport*, issue 64, 2020, pp.134-143.
12. Transport of Russia. Information and statistical bulletin. January-December 2021. December 25, 2020, issue VII, No. 24. 37 p. [Electronic resource]: <https://www.argusmedia.com/-/media/Files/sample-reports/argus-caspian-transportation-2020-12-25.ashx?la=en&hash=F958123549CACDC14A3D13C68071AE1E98ADA349&ysclid=14motvlqtl197335267>
13. Trade between Russia and Kazakhstan, Azerbaijan and Turkmenistan. Report on foreign trade in 2021: trade turnover, export, import, structure, dynamics. Prepared by the website Foreign Trade of Russia based on data from the Federal Service of Russia, February 2022 [Electronic resource]: <https://russian-trade.com/reports-and-reviews/2022-02/>
14. Foreign trade of the Republic of Kazakhstan: export, import and growth points, #FCBAnalytics, analytical digest, February 2022 67с. [Electronic resource]: <https://www.1cb.kz/api/v1/images?doc=true&main=true&name=7b963f5948a927bae0afc34dce361395fullFileRU.pdf&ysclid=14mpfbscr6897503549>
15. Export-Import Data Bank. Department of Commerce, Ministry of Commerce, and Industry of India. [Electronic resource]: <https://tradestat.commerce.gov.in/eidb/icntq.asp>

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Минеев Валерий Иванович, д.э.н., профессор, главный научный сотрудник кафедры экономики и менеджмента, Волжский государственный университет водного транспорта» (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»), 603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5, e-mail: mineev.vi@vsuwt.ru

Valery I. Mineev, Doctor of Economics, Professor, Chief Scientific Officer of the Department of Economics and management, Volga State University of Water Transport, 5, Nesterov st, Nizhny Novgorod, 603951

Иванов Валерий Михайлович, к.т.н., доцент, зав. кафедрой экономики и менеджмента, Волжский государственный университет водного транспорта» (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»), 603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5, e-mail: i52nn@mail.ru

Valery M. Ivanov, Ph.D. in Engineering Science, Associate Professor, Head of the Department of Economics and management, Volga State University of Water Transport, 5, Nesterov st, Nizhny Novgorod, 603951

Карташов Максим Вячеславович, заместитель директора по учебной работе, Каспийский институт морского и речного транспорта, (филиал ФГБОУ ВО «ВГУВТ»), 414024, г. Астрахань, ул. Б. Хмельницкого 3, e-mail: mwkart@gmail.com

Maxim V. Kartashov, Deputy Director for academic Affairs, Caspian Institute of sea and river transport, 3, B. Khmelnitsky st., Astrakhan, 414024

Статья поступила в редакцию 29.06.2022; опубликована онлайн 20.09.2022
Received 29.06.2022; published online 20.09.2022.