

Стратегические приоритеты развития российского транспортного узла Каспийского бассейна

Маркелов К.А., кандидат экономических наук, доцент, и.о. ректора,
Астраханский государственный университет Российская Федерация,
Астрахань, Россия

Аннотация. В статье исследованы состояние и динамика основных производственных показателей развития портового хозяйства, рассмотрены направления формирования российского транспортного узла Каспийского бассейна, систематизированы лимитирующие факторы, ограничивающие судоходство и организацию рыбохозяйственной деятельности, обоснована необходимость сбалансированного развития Прикаспийских территорий РФ.

Ключевые слова: российский транспортный узел Каспийского бассейна, транзитный потенциал, транспортно-логистическая инфраструктура, организация грузопотоков, инфраструктурные ограничения судоходства, смежные отрасли.

Strategic priorities of Russian transport hub of the Caspian basin development

Markelov K.A., PhD in Economics, Associate Professor, Acting Rector
of Astrakhan State University, Astrakhan, Russia

Annotation. This article considers state and dynamics of main operational indicators of port development, tendencies of Russian transport hub of the Caspian Basin formation, systematizes limiting factors for shipping and fishing activity and grounds necessity for well-balanced development of Russian territories of the Caspian Sea.

Keywords: Russian transport hub of the Caspian Basin, transit potential,

transport and logistics infrastructure, organization of cargo traffic flows, shipping infrastructural limits, related sectors.

Введение. Конвенция о правовом статусе Каспийского моря от 12.08.2018 г. определила приоритетные программные мероприятия сотрудничества в сфере морского транспорта на Каспии, формирования в регионе крупного международного транспортно-логистического узла с развитой инфраструктурой и высоким уровнем их взаимодействия при осуществлении международных перевозок. Значение региона также определяется рядом фундаментальных положений – Соглашением о международном транспортном коридоре «Север – Юг», а также Стратегией развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года [13], формирующих экспортный потенциал региона и повышающих конкурентоспособность грузовых и пассажирских перевозок.

В статье представлены результаты комплексных исследований, определяющие состояние и перспективы российского транспортного узла Каспийского бассейна и его влияние на интеграционные процессы прикаспийских государств, выявлены и экономически обоснованы возможные направления диверсификации и развития международных транспортных коридоров.

Материалы и методы исследований. Объектом исследования являются российские морские порты Каспийского бассейна, представляющие системообразующую инфраструктуру пространственно-экономического развития региона. Статистический анализ проводился на основе использования данных Федеральной службы государственной статистики РФ, результатов авторских научных исследований, нормативных источниках с применением элементов системного подхода и использованием комплекса методов анализа и синтеза, монографического, экономико-статистический, балансового и иных способов.

Результаты исследований. Для Каспийского региона основной страной транзита будет выступать Российская Федерация, поэтому стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации и российских морских портов в Каспийском бассейне [13] совместно с подписанной Конвенцией о правовом статусе Каспийского моря формируют новое международное геоэкономическое пространство на Юге России.

Основные параметры стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне до 2030 года предусматривают широкий круг поставленных задач, направлений и механизмов международного сотрудничества, включая активизацию деятельности по транспортному коридору «Север – Юг».

В связи с прогнозируемым нарастанием объемов грузопотоков и реализацией комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры России, Указом Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», предусмотрено развитие транспортных коридоров «Север – Юг» и «Запад – Восток» для перевозки грузов за счёт увеличения мощностей морских портов, включая порты Волго-Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов.

На V Каспийском саммите глав прикаспийских государств Президент Российской Федерации Владимир Путин анонсировал строительство к 2025 году глубоководного порта в районе города Каспийск в Дагестане, который будет способен принимать большегрузные суда с полезной нагрузкой от 15 до 25 тыс. т и повысит конкурентоспособность грузовых и пассажирских перевозок, интегрировать российские портовые мощности в глобальные и евразийские транспортно-логистические цепочки,кратно увеличить объемы обрабатываемых грузов [1].

Указанные обстоятельства обосновывают необходимость комплексного исследования состояния и перспектив развития российского транспортного

узла Каспийского бассейна, а также макроэкономической инфраструктуры, обеспечивающей его функционирование (портовое хозяйство, судоходные каналы, судостроительная, рыбохозяйственная и иные отрасли, железнодорожный и автомобильный транспорт, кадровое и научное обеспечение, др.), отдельные компоненты которых рассмотрены в статье.

Российский транспортный узел Каспийского бассейна представлен обширной структурой, включающей портовое хозяйство трех морских порта: Астрахань, Оля и Махачкала, динамика грузооборота которых представлена в таблице 1.

Таблица 1

**Динамика грузооборота морских портов Каспийского бассейна
за 2007-2017 годы**

Показатели	Годы						2017/ 2007, %
	2007	2009	2011	2013	2015	2017	
Всего по РФ, млн. т	451,0	496,4	535,6	589,0	676,7	786,4	174,4
Грузооборот морских портов Каспийского бассейна, млн. т							
Итого	12,7	10,0	10,6	7,8	6,7	4,0	30,1
в том числе							
- наливные грузы	5,2	4,1	5,0	4,8	3,6	1,1	21,2
- сухие грузы	7,5	5,9	5,6	3,0	3,1	2,9	38,7
Структура грузооборота морских портов Каспийского бассейна, %							
Итого	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-
в том числе							
- наливные грузы	40,9	41,0	47,2	61,5	53,7	28,2	68,9
- сухие грузы	59,1	59,0	52,8	38,5	46,3	71,8	133,3
Грузооборот Каспийского бассейна в разрезе морских портов, млн. т							
Астрахань	5,8	3,9	4,6	2,4	2,6	2,3	39,7
Оля	0,6	0,8	0,6	0,2	0,3	0,3	50,0
Махачкала	6,3	5,3	5,4	5,2	3,8	1,4	22,2
Итого	12,7	10,0	10,6	7,8	6,7	4,0	31,5
Структура грузооборота морских портов Каспийского бассейна, %							
Астрахань	45,7	39,0	43,4	30,8	38,8	57,5	125,8
Оля	4,7	8,0	5,7	2,5	4,5	7,5	159,6
Махачкала	49,6	53,0	50,9	66,7	56,7	35,0	70,6
Итого	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-
Доля грузооборота морских портов Каспийского бассейна в Российской Федерации							
В процентах	2,8	2,0	2,0	1,3	1,0	0,5	17,9

Источник: авторский, составлено и рассчитано по данным [2,9,11].

Совокупность основных производственных показателей свидетельствует, что морские порты страны за последнее десятилетие динамично развивались, увеличив грузооборот более чем в 1,7 раза.

Деятельность портов Каспийского транспортного узла, составляющая в структуре грузооборота российских портов лишь 0,5%, характеризуется устойчивой тенденцией регрессивного развития:

- общий грузооборот морских портов сократился в 3,2 раза, а в Махачкалинском порту – в 4,5 раза, главным образом, за счет снижения перевалки наливных грузов в 4,7 раза;

- порт Оля, несмотря на привлечение значительных инвестиционных вложений, не оправдал ожиданий в своем развитии, начиная с 2009 года допущено снижение грузооборота в 2,7 раза, который является незначительным;

- порт Астрахань также снизил объемные показатели в 2,5 раза;

- изменилась структура грузооборота, 71,8% стало приходиться на сухие грузы.

Соответственно, более чем втрое ухудшились показатели загрузки перегрузочных мощностей морских портов с 62,3% в 2007 г. до 19,6% - по итогам 2017 года (табл. 2).

Таблица 2

**Динамика загрузки перегрузочных мощностей морских портов
Каспийского бассейна за 2007-2017 годы, %**

Показатели	Годы						2017/ 2007, %
	2007	2009	2011	2013	2015	2017	
Коэффициенты использования мощностей морских портов Каспийского бассейна по видам грузов							
Итого	62,3	49,1	52,0	38,3	32,9	19,6	31,5
в том числе							
- наливные грузы	65,4	51,6	62,9	60,4	45,3	13,8	21,1
- сухие грузы	60,3	47,5	45,1	24,1	24,9	23,3	38,6
Коэффициенты использования мощностей в разрезе морских портов Каспийского бассейна							
Астрахань	48,7	32,8	38,7	20,2	21,8	19,3	39,6
Оля	38,0	50,6	38,0	12,7	19,0	19,0	50,0
Махачкала	91,3	76,8	78,3	75,4	55,1	20,3	22,2
Итого	62,3	49,1	52,0	38,3	32,9	19,6	31,5

Источник: авторский, составлено и рассчитано по данным [2,9,11].

Указанные изменения коснулись всех портов бассейна и видов грузов, хотя наибольшие падение приходятся на наливные грузы (в 4,7 раза) и Махачкалинский порт (в 4,5 раза).

Видовой состав перерабатываемых грузов (табл. 3) в совокупности с показателями использования мощностей (см. табл. 2) определяют состояние инфраструктуры и динамику развития портового хозяйства.

Таблица 3

**Переработка грузов в российских портах Каспийского моря
за 2016-2017 годы, тыс. т**

Показатели	Порт Астрахань		Порт Оля		Порт Махачкала		Всего	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Сухие грузы	2563,3	2233,1	197,6	267,9	395,2	377,0	3156,1	2878,0
<i>в процентах 2017/2016</i>	-	87,1	-	135,6	-	95,4	-	91,2
Навалочные грузы	43,0	66,7	15,6	27,2	-	-	58,6	93,9
Насыпные грузы	840,1	696,9	165,8	199,9	269,2	326,7	1275,1	1223,5
из них зерно	835,8	696,9	165,8	199,9	269,2	326,7	1270,8	1223,5
Лесные	394,8	418,7	-	29,3	27,2	6,5	422,0	454,5
Генеральные	1252,9	1008,9	13,0	11,0	98,7	43,7	1364,6	1063,6
- черные металлы	955,8	718,1	0,1	0,8	53,4	5,2	1009,3	724,1
- тарно-штучные	108,0	143,3	-	-	45,3	32,4	153,3	165,5
- прочие	183,3	143,3	12,9	10,2	-	-	196,2	153,5
Грузы в контейнерах	32,5	41,9	-	-	0,1	0,1	32,6	42,0
Грузы на паромах	-	-	-	-	-	-	-	-
Накатные грузы	-	-	3,2	0,5	-	-	3,2	0,5
Наливные грузы	27,1	91,4	-	-	2856,3	1011,3	2883,4	1102,7
<i>в процентах 2017/2016</i>	-	в 3,4 р.	-	-	-	35,4	-	38,2
Итого	2590,4	2324,5	197,6	267,9	3251,5	1388,3	6039,5	3980,7
<i>в процентах 2017/2016</i>	-	89,7	-	135,6	-	42,7	-	65,9

Источник: составлено и рассчитано по данным [9].

Специализация портов не претерпела существенных изменений, практически по всем наиболее значимым грузам: насыпные (зерно), генеральные (черные металлы), наливные, произошло сокращение объемов их переработки. Рост указанных показателей в порту Оля (135,6%) из-за незначительности объемов не оказал заметного влияния на результаты деятельности.

Среди основных причин можно выделить факторы объективного и субъективного характера:

- неурегулированность правового статуса Каспийского моря;
- беспокойная геополитическая ситуация - в регионе сосредоточено несколько «горячих точек» [12], что сдерживает организацию перевозок по международному транспортному коридору «Север-Юг»;

- недостаточный уровень межгосударственного сотрудничества;
- низкий уровень развития инженерной инфраструктуры российских морских портов;
- неудовлетворительная деятельность нефтеперевалочного комплекса Махачкалинского морского порта, следствием которой является переход нефтяных компаний Лукойл, Dragon Oil (ОАЭ) и Mitro International (Австрия) на обслуживание в Бакинский порт;
- наличие многочисленных лимитирующих факторов (состояние судоходных каналов, наличие специализированного торгового флота), сдерживающих развитие российского транспортного узла.

Несмотря на это предполагалось, что реализация программных документов – стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года, соглашения о международном транспортном коридоре «Север-Юг» и других, в ближайшей перспективе (2020-2030 гг.) будут существенно увеличены мощности в российских морских портах Каспийского бассейна (табл. 4). При этом потенциальный транзитный грузопоток по МТК «Север-Юг» между Индией и Ираном и странами Северной и Центральной Европы оценивался в 35-40 млн. т в год, из которых половина - грузы в контейнерах [12].

Таблица 4

**Объемы перевалки грузов в российских морских портах
Каспийского бассейна в период до 2030 года, млн. т**

Показатели	Энерго-сырьевой сценарий		Инновационный сценарий	
	2020	2030	2020	2030
Всего	22,5	23,9	33,8	42,7
в том числе				
экспорт	14,1	14,5	24,2	26,8
импорт	7,8	8,6	9,1	15,3

Источник: составлено по данным [12].

В зависимости от сценарного варианта развития действующие мощности могли быть увеличены в 1,5 – 2,0 раза. Основной прирост предполагался «за счет развития портов Оля (первый грузовой район) «Строительство нефтеналивного перегрузочного комплекса и перегрузочного

комплекса навалочных грузов в порту Оля Астраханской области» и Махачкала «Модернизация нефтеналивных причалов и дноуглубление подходных каналов и системы навигационного оборудования для приема танкеров грузоподъемностью 13 тыс. т с осадкой 7,5 метров» [12].

В силу многочисленных причин указанная цель и задачи не были достигнуты, поэтому основная нагрузка на развитие российского транспортного узла Каспийского бассейна ляжет на короткий период строительства нового глубоководного порта в Республике Дагестан.

Обсуждение. Согласно Федеральному закону от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» создание морского порта осуществляется на основании схемы территориального планирования Российской Федерации в области развития федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного, трубопроводного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения (ст. 6).

В данных условиях главные российские водные артерии Волга и Дон, и порты Волго-Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов будут формировать основные транспортные речные коридоры и морские транзитные грузопотоки прикаспийских государств, поэтому формирование схемы территориального планирования должно осуществляться на комплексной основе, в первую очередь, с учетом перспектив функционирования Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации (ЕГС).

Важным фактором, сдерживающих развитие ЕГС является состояние волжских судоходных каналов и их технические возможности по расширению транзитных коридоров.

Характеристика основных судоходных каналов.

1. Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК) [3,6]:

– канал состоит из двух участков – речной части и морской – общей протяженностью 188 км. Морская часть канала проходит через авандельту

Волги и мелководную северо-западную часть Каспийского моря и имеет протяженность 102,0 км;

- паспортные параметры канала рассчитаны на движение судов с максимальными размерами по длине 140 м, ширине 20 м и осадкой не более 4,2 м;

- глубина речной части канала, проходящей по рукаву Бахтемир, – 4,8 м;

- судам, загруженным на осадку 3,9 м, приходится простаивать в канале по 3–5 дней в ожидании подъёма уровня воды, что в среднем увеличивается время его прохождения на 10 суток и приводит к снижению эффективности работы торгового флота с 2,5–3 рейсов в месяц до 1,5 рейсов и значительному сокращению объёмов грузоперевозок в морском порту Астрахань [3];

- для доведения проходной глубины канала до уровня 5,0 м, по оценкам специалистов, необходимо втрое увеличить объёмы дноуглубительных работ.

2. Волго-Донской судоходный канал (ВДСК) [7,10]:

- протяженность канала 101 км, гарантированная глубина - 3,65 м;
- средняя продолжительность навигации - 250 суток;
- пропускная способность - более 7000 судов в год, а максимальная - 12,8 млн. т;

- грузоподъёмность судов - до 6 тыс. т.;

- время перехода по каналу от 23 до 32 часов.

Эксплуатационная пропускная способность проектируемой второй нитки канала (при проходе расчетного количества судов) составит около 45,4 млн. т. Общая пропускная способность Волго-Донского водного пути может достигать от 69 до 72 млн. т [7].

3. Проект строительства судоходного канала «Евразия» между Каспийским и Чёрным морями:

На заседании Высшего Евразийского экономического совета в Сочи

(14.05.2018) Президент Казахстана Н.А. Назарбаев предложил вернуться к проекту строительства судоходного канала «Евразия» между Каспийским и Чёрным морями (табл. 5).

Таблица 5

Основные характеристики проекта строительства судоходного канала «Евразия»

Показатели	Вариант 1	Вариант 2
Осадка расчетного судна, м	5,0	7,15
Грузоподъемность расчетного судна, тыс. тонн	10,0	20,0-26,0
Глубина судового хода, м	6,5	9,3
Ширина канала на уровне расчетной глубины, м	48	63
Полезная длина шлюзов, м	350	400
Расчетная стоимость строительства, млрд рублей (в ценах 2-го квартала 2016 г., без НДС)	588,8	1454,9
Дисконтный срок окупаемости, с учетом выплаты налога на имущество по максимальной ставке (2,2%), лет после завершения строительства и начала эксплуатации канала	менее 11	менее 25
Период навигации, дней в году (без использования ледоколов)	280	280
Грузопропускная способность канала, в каждом направлении, млн т в год (в период навигации 280 дней)	90,25	153,0
Срок прохождения судоходного пути расчетным судном, суток	2,5	2,8

Источник: составлено по данным [7].

Указанный судоходный канал в полной мере отвечает геоэкономическим и политическим интересам Казахстана и Туркменистана по расширению торгового пространства, а также развитию транспортного маршрута из Китая в Европейский Союз, который будет альтернативным Транссибирской магистрали и транспортному коридору «Запад – Восток», и выступает основным их конкурентом.

На Пленарном заседании Научного консультативного совета по комплексному использованию водных ресурсов и охране водных экосистем по вопросу: «Экологические последствия предлагаемых вариантов строительства второй нитки Волго-Донского водного пути или канала «Евразия» (18.03.2009 г.) [7] была дана оценка сравнительной эффективности проектов строительства второй нитки Волго-Донского водного пути и канала «Евразия» по важнейшим интегральным критериям (табл. 6), который показал безусловный приоритет первого варианта.

Таблица 6

Сравнительная эффективность проектов строительства второй нитки Волго-Донского водного пути и канала «Евразия» между Каспийским и Чёрным морями по важнейшим интегральным критериям

Группа критериев	ВДВП	Евразия
Транспортная эффективность	0,55	0,45
Водообеспеченность	0,95	0,05
Экономическая эффективность	0,80	0,20
Экологическая безопасность	0,77	0,23
Социально-демографический эффект	0,70	0,30
Среднее значение критерия	0,75	0,25

Источник: составлено по данным [7].

Вопросы социально-экономической эффективности, экологической безопасности и сохранения биоразнообразия Волго-Каспийского бассейна также оказались приоритетными.

Российский транспортный узел Каспийского бассейна как системообразующая инфраструктура региона выступает важнейшим катализатором пространственно-экономического развития различных отраслей экономики, в частности судостроительной и судоремонтной.

Аналитические исследования функционирования рыбохозяйственной отрасли показывают, что низкая ее эффективность определяется не только состоянием биологических ресурсов, но и их освоением, показатели которых остаются недостаточными (табл. 7).

Таблица 7

Освоение водных биологических ресурсов в Волжско-Каспийском рыбохозяйственном бассейне за 2015 - 2017 годы, тыс. т

Годы	Ресурсы, для которых устанавливается общий допустимый улов			Ресурсы, общий допустимый улов которых не устанавливается		
	допустимый улов	факт	%	допустимый улов	факт	%
2015	21,5	18,4	85,3	106,4	13,9	13,1
2016	21,9	17,6	80,3	121,4	23,3	19,2
2017	22,0	17,5	79,4	135,1	24,3	18,0

Источник: составлено по данным [4].

Вторым фактором, сдерживающим развитие рыбной отрасли, является состав и состояние рыбопромыслового флота бассейна (табл. 8)

Таблица 8

Распределение состава судов рыбопромыслового флота Волжско-Каспийского рыбохозяйственного бассейна за 2016-2017 годы, ед.

Годы	Добывающие	Обрабатывающие	Приемно-транспортные	НИС, учебные, спасательные	Всего
2016	5	-	2	3	10
2017	5	-	2	3	10

Источник: составлено по данным [4].

По данным Федерального агентства по рыболовству объемы возможного изъятия кильки для России оцениваются в 75,6 тыс. т, которые ежегодно возрастают, однако суда рыбопромыслового флота, используемых сверх нормативного срока службы составляют около 90%, что обосновывает необходимость государственной поддержки строительства малотоннажных рыболовных судов для работы в Каспийском море [4].

Тенденции и направления развития транспортного узла Каспийского бассейна будет определяться состоянием транспортно-логистической инфраструктурой, включающей железнодорожные и автомобильные подходы, трубопроводный транспорт.

В настоящее время основной экспорт нефти по трубопроводам Баку-Тбилиси-Джейхан, Баку-Новороссийск и Баку-Супса остается важнейшим экономическим фактором интенсификации добычи углеводородных ресурсов и развития интеграционных процессов на Каспии [8], включая транспортно-логистическую инфраструктуру.

Заключение. Конвенция о правовом статусе Каспийского моря усиливает позиции Российской Федерации как основной страны транзита, что обосновывает необходимость разработки комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, включая транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг», морских портов Волго-Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов.

Особое значение приобретает стратегия развития российского транспортного узла Каспийского бассейна как макроэкономической

транспортно-логистической инфраструктуры, обеспечивающей комплексное функционирование портового хозяйства, железнодорожного и автомобильного транспорта, судоходных каналов, судостроительной, рыбохозяйственной и иных отраслей.

Особенностями судоходства в Волго-Каспийской зоне является присутствие инфраструктурных ограничений судоходства на магистральных транспортных коридорах, которые определяют:

- необходимость эффективного развития инфраструктуры как действующих морских портов, так и вновь проектируемого, формируемого новый транспортно-логистический кластер;

- сложности транспортировки грузов по существующим судоходным каналам из-за их ограничения по глубине, ширине, особенностях фарватера, необходимости организации смешанной системы перегона (по р. Волге, отдельным участкам каналов и морской участок транспортировки [3];

- необходимость увеличения пропускной способности каналов за счет их модернизации и возможного строительства новых путей транспортировки грузов;

- последовательность реализации приоритетного национального проекта «Сохранение и предотвращение загрязнения реки Волги», призванного обеспечить экологическое оздоровление водных объектов реки Волга, сохранение экосистемы Волго-Ахтубинской поймы и устойчивое функционирование водохозяйственного комплекса Нижней Волги (Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204);

- целесообразность интернационализации транспортного комплекса, транспортно-логистического обеспечения и последовательное развитие на этой основе Прикаспийского региона;

- национальные приоритеты государств в осуществлении интеграционных процессов и кооперации при одновременном развитии конкурентных преимуществ, в том числе за счет диверсификации направлений поставок углеводородных ресурсов, развития альтернативных транспортных

маршрутов (трубопроводного).

Библиографический список:

1. Выступление В. Путина на Пятом каспийском саммите, 12.08.2018. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/58296>
2. Динамика развития морских портов России / ИА REX, 28.01.2018. – Режим доступа: <http://www.iarex.ru/articles/55388.html>
3. Дубинина Н. А. Управление логистическими процессами как фактор повышения конкурентных позиций предприятий судостроительного кластера Астраханской области / Н. А. Дубинина // Вестник АГТУ. – 2017. – № 1 (63). – С. 104-113.
4. Итоги деятельности Федерального агентства по рыболовству в 2017 году и задачи на 2018 год /Материалы к заседанию коллегии. – М.,2018. – 131 с. – режим доступа: http://fish.gov.ru/files/documents/ob_agentstve/kollegiya/itogi_2017_zadachi_2018.pdf
5. Коммюнике Пятого каспийского саммита от 12.08.2018 г. (не подписное, о его принятии объявлено Президентом Республики Казахстан Н.А. Назарбаевым по итогам пленарного заседания) / <http://www.kremlin.ru/supplement/5330>
6. Кривицкий С. В. Заносимость отдельных участков Волго-Каспийского морского судоходного канала / С.В. Кривицкий, Б.В. Архипов, В.В. Солбаков, М.Б. Соловьев // Вестн. Моск. гос. строит. ун-та. – 2013. – № 6. – С. 177–188.
7. Кривошей В.А. Сравнительный анализ преимуществ второй ветки Волго-Донского водного пути / В.А. Кривошей // Научно-информационный и проблемно-аналитический бюллетень «Использование и охрана природных ресурсов в России» № 4 (106), 2009. – С. 13-18.
8. Маркелов, К.А. Место и роль России и прикаспийских стран в энергетике и экономике мира / К.А. Маркелов, В.П. Зволинский, – Астрахань: Издательство АГУ, 2017. – 249 с.
9. Сайт Федерального государственного бюджетного учреждения

«Администрация морских портов Каспийского моря»

[/http://special.ampastra.ru/statistika/](http://special.ampastra.ru/statistika/)

10. Сайт Федерального бюджетного учреждения «Администрация Волго-Донского бассейна внутренних водных путей»

[/http://www.vdgbu.ru/index.php/ff](http://www.vdgbu.ru/index.php/ff)

11. Симонова Т. Обзор грузооборота морских портов России. Итоги 2017 года / Т. Симонова. – Режим доступа:

<https://aftershock.news/?q=node/611093&full>

12. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (одобрена на совещании членов Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации 28 сентября 2012 года), М., 2015. –

284 с. – Режим доступа:

http://www.rosmorport.ru/media/File/seastrategy/strategy_150430.pdf

13. Стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 08.11.2017 № 2469-р).

References

1. Speech by V. Putin at the Fifth Caspian Summit, 12.08.2018. – Access mode: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/58296>

2. Dynamics of development of Russia's seaports / IA REX, 28.01.2018. – Access mode: <http://www.iarex.ru/articles/55388.html>

3. Dubinina NA Management of logistical processes as a factor of increasing competitive positions of shipbuilding cluster enterprises in the Astrakhan region / NA Dubinina // Vestnik ASTU. – 2017. – No. 1 (63). – P. 104-113.

4. Results of the activities of the Federal Agency for Fisheries in 2017 and tasks for 2018 / Materials for the meeting of the board. – М., 2018. – 131 p. – access mode: http://fish.gov.ru/files/documents/ob_agentstve/kollegiya/itogi_2017_zadachi_2018.pdf

5. Communiqué of the Fifth Caspian Summit of 12.08.2018 (not a subscription, it was announced by the President of the Republic of Kazakhstan N.A. Nazarbayev at the end of the plenary meeting) / <http://www.kremlin.ru/supplement/5330>

6. Krivitskiy, S.V., Involvement of some sections of the Volga-Caspian Maritime Canal / SV Krivitskii, B.V. Arkhipov, V.V. Solbakov, M.B. Solovyev // Vestn. Moscow. state. builds. Univ. – 2013. – No. 6. – P. 177-188.

7. Krivoshey VA Comparative analysis of the advantages of the second branch of the Volga-Don waterway / V.A. Krivoshey // Scientific-informational and problem-analytical bulletin «Use and protection of natural resources in Russia». – № 4 (106). – 2009. – P. 13-18.

8. Markelov, K.A. The place and role of Russia and the Caspian countries in the energy and world economy / K.A. Markelov, V.P. Zvolinsky, V.P. – Astrakhan: ASU Publishing House, 2017. – 249 p.

9. The site of the Federal State Budget Institution «Administration of the seaports of the Caspian Sea» / <http://special.ampastra.ru/statistika/>

10. The site of the Federal Budgetary Institution «Administration of the Volga-Don Basin of Inland Waterways» / <http://www.vdgbu.ru/index.php/ff>

11. Simonova T. An overview of cargo turnover of Russian seaports. Results of 2017 / T. Simonov. – Access mode: <https://aftershock.news/?q=node/611093&full>

12. Strategy of development of the sea port infrastructure of Russia until 2030 (approved by the meeting of the members of the Maritime Board under the Government of the Russian Federation on September 28, 2012), M., 2015. – 284 p. – Access mode: http://www.rosmorport.ru/media/File/seastrategy/strategy_150430.pdf

13. Strategy for the development of Russian seaports in the Caspian basin, railway and automobile approaches to them in the period until 2030 (approved by the decree of the Government of the Russian Federation of 08.11.2017 No. 2469-r).

