

Учёные записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского.

География. Геология. Том 5 (71). № 1. 2019 г. С. 47–62.

УДК 656.025.4

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ АЗОВО-
ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В
КОНТЕКСТЕ ДИВЕРСИФИКАЦИИ МАРШРУТОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ**

Филобок А. А., Турлучев А. П.

ФГБОУ ВО «Кубанский государственный университет», г. Краснодар, Российская Федерация.

Email: turluchev.a.p@gmail.com

В статье дается анализ пространственного расположения морских портов Азово-Черноморского бассейна Российской Федерации относительно стержневых направлений международных транспортных коридоров России. Анализ погрузочно – разгрузочной деятельности и пропускной способности грузовых терминалов морских портов Азово-Черноморского бассейна Российской Федерации показал, что по состоянию на 2017 г. реализовано 73,7% мощности грузовых терминалов бассейна. На основании полученных данных и карты плотности маршрутов морского транспорта определены основные направления морского трафика, а также возможность диверсификации маршрутов международных транспортных коридоров России посредством организации транспортного коридора через морские порты Азово-Черноморского бассейна России, Румынии и Болгарии с выходом к панъевропейским транспортным коридорам № 4, 7, 8.

Ключевые слова: Экономическая география, международный транспортный коридор, морские порты, диверсификация маршрутов.

ВВЕДЕНИЕ

Российская Федерация, являясь Евразийским государством, в силу геоэкономических и геополитических особенностей, имеет нереализованный потенциал транспортировки транзитных грузов между Европой и странами Юго-Восточной Азии. Соединение международных транспортных коридоров, проходящих по территории России со странами Европы реализовано преимущественно авто- и железнодорожным транспортом. Увеличение грузооборота между Европой и Азией на фоне напряженных политических отношений России с Украиной и странами Прибалтики, негативно сказывающихся на привлекательности существующих маршрутов, определяет необходимость диверсификации транзитных маршрутов в целях устойчивого развития национальной экономики.

Цель работы состоит в определении потенциала развития морских портов Азово-Черноморского бассейна Российской Федерации в системе евроазиатских международных транспортных коридоров.

Методы исследования: системный анализ, картографический метод (в т.ч. метод картограмм), эконометрический метод, статистический метод.

Устойчивое развитие страны в значительной степени зависит от уровня развития транспортной системы. Развитию морского транспорта в СССР уделялось пристальное внимание, что обуславливалось более низкой себестоимостью

грузоперевозок относительно перевозок железнодорожным и речным видами транспорта [1]. В новых геоэкономических условиях, приоритетное значение имеет развитие международных транспортных коридоров, посредством которых обеспечивается укрепление мирохозяйственных связей стран и регионов. Международные транспортные коридоры обеспечивают организацию и развитие не только экономического, но и научно-технического сотрудничества, а также стимулируют активное развитие инфраструктуры регионов, по которым они проходят.

Российской Федерацией предприняты меры, направленные на реализацию транзитного потенциала через систему международных транспортных коридоров (далее - МТК), проходящих через территорию страны и связывающих рынки Европы с промышленными регионами Юго-Восточной Азии и Индии.

Система МТК на территории России представлена тремя евроазиатскими коридорами – «Транссиб», «Север-Юг» и «Северный морской путь». Вместе с тем, в состав МТК России включены части Панъевропейских коридоров №1 и №9, а Панъевропейский коридор №2 полностью включен в состав коридора «Транссиб». Также стоит упомянуть коридоры Приморье 1 и Приморье 2 связывающие северо-восточные провинции Китая с портами Азиатско-Тихоокеанского региона, через российские морские порты Приморского края.

Международный транспортный коридор «Северный морской путь» является самым коротким маршрутом из Северной Европы в Юго-Восточную Азию. В настоящее время меры, предпринимаемые правительством Российской Федерации, явно недостаточны для того, чтобы Северный морской путь стал функционирующим круглогодично. Нужны усилия многих стран, заинтересованных в его организации, а также инвестиции в инфраструктуру МТК, самостоятельно обеспечить которые, Россия пока не в состоянии [2].

Международный транспортный коридор «Север-Юг» – мультимодальный маршрут транспортировки пассажиров и грузов, от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Бомбей). Создан для привлечения транзитных грузопотоков из Индии, Ирана и других стран Персидского залива на российскую территорию (через Каспийское море), и далее в Северную и Западную Европу. Составными частями МТК «Север-Юг» стали международные транспортные коридоры № 9 (Финляндия - Санкт - Петербург - Москва – Киев – Кишинев – Бухарест – Димитровград - Александруполис) и № 2 (Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород - Екатеринбург). Стержневым направлением МТК «Север-Юг», в границах территории Российской Федерации является: Буловская - Санкт-Петербург – Москва – Рязань – Кочетовка – Ртищево – Саратов – Волгоград – Астрахань. Составными частями МТК являются российские морские порты Балтийского бассейна (Санкт-Петербург, Выборг, Высоцк, Усть-Луга) и Каспийского моря (порт Оля, Астрахань, Махачкала) [3].

Международный транспортный коридор «Восток-Запад» является альтернативой традиционному морскому пути из Юго-Восточной Азии вокруг Индии через Суэцкий канал в Европу. Основой МТК «Восток-Запад» является Транссибирская железнодорожная магистраль (далее - Транссиб), которая включена

в проекты Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) ООН в качестве приоритетного маршрута в сообщении между Европой и Азией [4]. Ключевыми звеньями в структуре МТК «Запад-Восток» на Дальнем Востоке являются морские порты Владивосток, Находка, Восточный, Ванино и Советская Гавань, имеющие выход на Транссиб. В европейской части России в деятельности МТК задействованы морские порты Петербургского транспортного узла.

Несмотря на включение ЭСКАТО ООН Транссибирской магистрали качестве приоритетного маршрута в сообщении между Европой и Азией, Евросоюзом активно финансируется создание и развитие международного евроазиатского транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (далее – ТРАСЕКА), который включает в себя транспортную систему 13 стран-участниц – Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина, Узбекистан [5].

Исходя из тех экономических выгод, которые дает обслуживание международного транзита, многие страны конкурируют за то, чтобы международные транспортные коридоры проходили по их территории. Кроме того, строительство МТК способствует привлечению иностранных капиталов из заинтересованных стран, повышает эффективность обеспечения межрайонных транспортных связей внутри страны, стимулируя развитие национальной экономики [6].

ПРОСТРАНСТВЕННОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ СТЕРЖНЕВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ МТК НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Анализируя географическое расположение стержневых направлений МТК проходящих по территории Российской Федерации становится очевидным, что морские порты Арктики, Балтики, Дальнего востока и Каспийского моря либо включены в МТК в качестве составной части, либо расположены в непосредственной близости от их стержневых направлений (Рис. 1). И только порты Азово-Черноморского бассейна расположены на значительном удалении от стержневых направлений международных транспортных коридоров, хотя и находятся в зоне тяготения МТК «Север-Юг» [3, 7]



Рис. 1. Расположение стержневых направлений международных транспортных коридоров России. Составлено автором по [3, 4].

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТЕКУЩЕГО ПОЛОЖЕНИЯ ПОРТОВ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА В СИСТЕМЕ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

С распадом СССР, по причине изменения как государственного строя, так и территориальных границ страны, Россия лишилась ряда крупных южных морских портов, которые отошли к Украине и Грузии (Одесса, Николаев, Потти, Батуми и др.) [8].

В настоящее время, портовая инфраструктура Азово-Черноморского бассейна Российской Федерации представлена 9 действующими морскими портами Краснодарского края, 3 портами Ростовской области, а также 4 портами республики Крым и портом города Федерального значения г. Севастополь [9, 10, 11], которые, по состоянию на 2017 г., обеспечили переработку 29,5, 3,3 и 1,5 % соответственно, всех внешнеторговых и транзитных грузов, перерабатываемых морскими портами на всей территории России (табл. 1).

Таким образом, совокупный объем переработки в морских портах Азово-Черноморского бассейна составляет 34,3 % совокупного объема внешнеторговых и транзитных морских грузов Российской Федерации.

Таблица 1

Объем переработки грузов морскими портами Азовско-Черноморского бассейна Российской Федерации. Составлено автором по [12].

	2014		2015		2016		2017	
	тыс. тонн	%	тыс. тонн	%	тыс. тонн	%	тыс. тонн	%
Российская Федерация	623570,1	100,0	676670,7	100,0	721935,0	100,0	786352,3	100,0
Республика Крым и г. Севастополь	4590,9	0,7	9555,5	1,4	11502,8	1,6	11435,9	1,5
Ростовская область	19504,1	3,1	21582,8	3,2	21906,6	3,0	26017,5	3,3
Краснодарский край	170532,7	27,3	201792,8	29,8	210615,8	29,2	232235,6	29,5
Всего по Азово-Черноморскому бассейну	194627,8	31,2	232931,1	34,4	244025,2	33,8	269688,9	34,3

При анализе объемов и структуры (таблица. 1, 2, рис. 2) переработанных грузов в морских портах АЧП за многолетний период, наблюдается возрастающий тренд в совокупном объеме переработки грузов относительно общероссийских показателей. Увеличение совокупного объема переработки составило 3,1 % относительно показателя 2014 г. Вместе с тем, в структуре обработанных грузов, прослеживается тенденция к сокращению разницы долей между сухогрузами и наливными грузами с 21 % в 2014г. до 12,1 % в 2017 г.

Таблица 2

Структура переработки грузов морскими портами Азово-Черноморского бассейна Российской Федерации. Составлено автором по [12].

год	сухогрузы		наливные	
	тысяч тонн	объем, %	тысяч тонн	объем, %
2014	76888,5	39,5%	117739,3	60,5%
2015	98443,3	42,3%	134487,8	57,7%
2016	105326,8	43,2%	138698,4	56,8%
2017	118535,4	44,0%	151153,5	56,0%

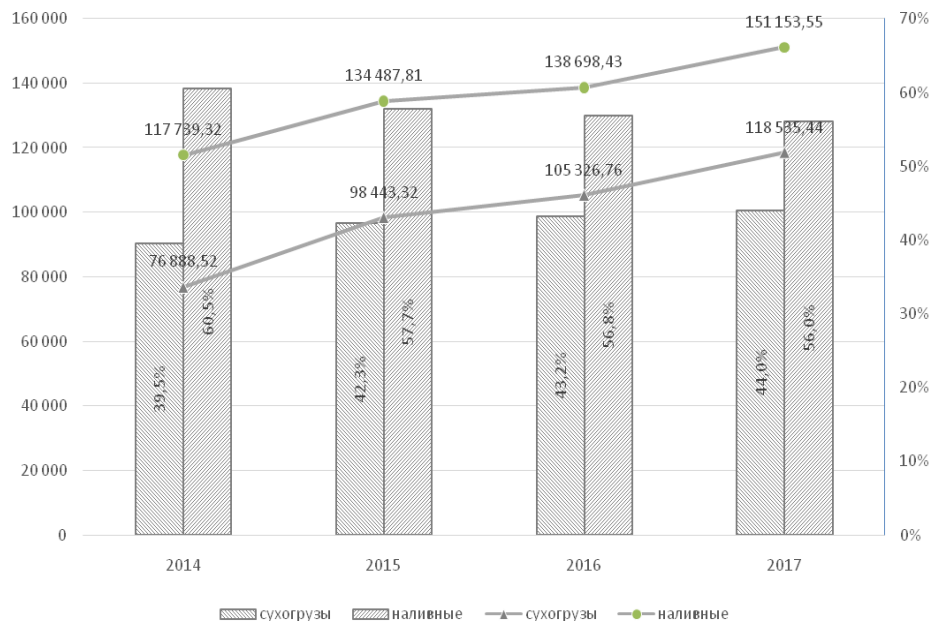


Рис. 2. Динамика объемов и структуры переработанных грузов. Примечание: Составлено автором по [12].

Отдельно стоит отметить, что при сопоставлении совокупных значений объемов переработанных грузов с декларированной пропускной способностью грузовых терминалов портов Азово-Черноморского бассейна становится очевидным, что пропускная мощность грузовых терминалов реализуется не в полном объеме. По состоянию на 2017 г. задействовано всего 73,7 % мощности терминалов.

Примечание: сведения о пропускной способности грузовых терминалов портов Республики Крым и г. Севастополя не опубликованы. Составлено автором по [12, 13].

Основные направления движения судов в пределах Азово-Черноморского бассейна возможно определить по карте плотности проложенных морских маршрутов (рис. 3) [14]. Согласно указанной карте, наиболее плотный трафик морских портов Азово-Черноморского бассейна Российской Федерации приходится на Турецкие порты Трабзон, Самсун, однако максимальная плотность маршрутов приходится в направлении Стамбула (пролив Босфор). Также можно отметить наличие трафика между портами России, Болгарии и Румынии, хотя его плотность значительно меньше, чем на Турецких направлениях.

Таблица 3

Реализация пропускной способности грузовых терминалов портов Азово-Черноморского бассейна, 2017 г.

	Фактический объем переработки, тыс. тонн	пропускная способность терминалов, тыс. тонн	Нереализованный объем переработки, тыс. тонн	Реализованная мощность, %
Республика Крым и г. Севастополь	-	-	-	-
Ростовская область	26017,5	35299,1	9281,6	73,7%
Краснодарский край	232235,6	315173,6	82938,1	73,7%
Всего по Азово-Черноморскому бассейну	258253,0	350472,7	92219,7	73,7%

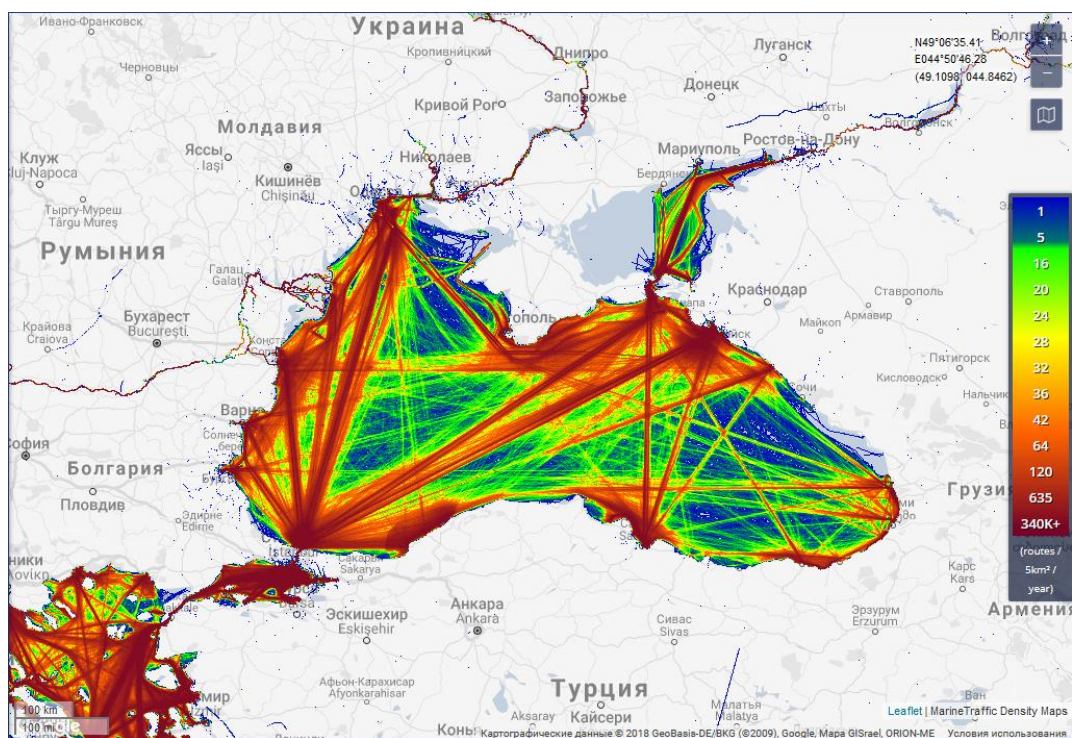


Рис. 3. Плотность маршрутов судов в пределах Азово-Черноморского бассейна [14].

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА В КОНТЕКСТЕ ДИВЕРСИФИКАЦИИ МАРШРУТОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ РОССИИ

Исходя из логики существования международных транспортных коридоров, их основной функцией является обеспечение транзитного, а также экспортно-импортного грузопотока. Очевидно, что торговыми партнерами приоритет отдается маршрутам с минимальным количеством пересекаемых стран, с минимальными пограничными и другими сборами, с безопасной политической обстановкой. [6].

Учитывая изложенное, диверсификация маршрутов грузопотоков международных транспортных коридоров, проходящих по территории России, представляется одной из приоритетных задач для реализации как конкурентного преимущества в международной торговле и транзите товаров, так и для целей устойчивого развития национальной экономики. Вместе с тем очевидно, что понятие диверсификации подразумевает увеличение количества маршрутов, соединяющих МТК проходящих по территории страны с транспортными коридорами других государств.

В силу наличия нереализованного потенциала пропускной способности грузовых терминалов портов, развитие маршрутов, связывающих международные транспортные коридоры «Север-Юг» и «Транссиб», через Российские морские порты Азово-Черноморского побережья с панъевропейскими транспортными коридорами № 4, 7, 8, проходящими по территории Румынии и Болгарии [15] представляется весьма перспективным направлением развития региона.

В настоящее время в Азово-Черноморском бассейне реализуется множество инвестиционных проектов, связанных со строительством и модернизацией портовой инфраструктуры. Согласно перечню инвестиционных проектов, реализуемых с участием ФГУП «Росморпорт» [16], к 2020 г. в пределах Азово-Черноморского бассейна планируется завершение строительства объектов, обеспечивающих увеличение проектных мощностей переработки грузов морскими портами, совокупным объемом 79,3 млн. тонн в год, а к 2025 г. – 170,7 млн. тонн в год, что составит 122,6 и 148,7 % относительно показателей 2017 г. К крупнейшим инвестиционным проектам, обеспечивающим возникновение точек роста в регионе, можно отнести строительство сухогрузного района морского порта Тамань (проектная мощность 91,4 млн. тонн в год, завершение первой очереди запланировано в 2020 году, полное развитие – 2020–2025 гг.), строительство терминала навалочных грузов в морском порту Тамань (срок реализации 2017–2020 гг., проектная мощность — 35 млн. тонн в год), строительство зернового терминала в морском порту Тамань (срок реализации проекта – 2017 – 2020 гг., проектная мощность – 14,5 млн. тонн в год), Реконструкция и модернизация объектов портовой инфраструктуры в морском порту Новороссийск (срок реализации – 2017 – 2020 гг., прирост проектной мощности: 10,5 млн. тонн в год.)

Согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (далее - Постановление), к 2021 г. предусмотрена реализация ряда проектов таких как:

Развитие объектов инфраструктуры морского порта Кавказ, включающее в себя строительство оградительных сооружений, искусственного земельного участка и причального фронта для перевалки накатных грузов с перспективным грузооборотом до 10 млн. тонн в год, генеральных грузов, контейнеров и наливных грузов.

Строительство перегрузочного комплекса СУГ (0,3 млн. тонн в год) и жидких химических продуктов (0,5 млн. тонн в год) морского порта Темрюк, а также реконструкция объектов его инфраструктуры (до 1 млн. тонн в год).

Строительство специализированных портовых терминалов и объектов инфраструктуры порта Азов, предусматривающего создание терминала по перевалке зерна и генеральных грузов мощностью до 0,7 млн. тонн в год, а также строительство перегрузочного комплекса для перевалки грузов в контейнерах (1 млн. тонн в год).

Создание сухогрузного района морского порта Тамань – глубоководного порта на Таманском полуострове, интегрированного в международный транспортный коридор «Север – Юг», обладающего примерно теми же конкурентными преимуществами, что и порт Новороссийск, и дополняющего имеющиеся в Азово-Черноморском бассейне портовые мощности, а также обеспечивающего транспортное сообщение с территорией Республики Крым.

Также, к 2021 г. Постановлением предусмотрена реализация подпрограммы комплексного развития Новороссийского транспортного узла, подразумевающей создание нового транспортного кластера для обеспечения стабильной работы промышленных предприятий Южного федерального округа, а также уменьшение несоответствия развития портовых мощностей и объектов железнодорожного и автодорожного транспорта.

Вместе с тем, ввод в эксплуатацию в 2018 г. автодорожной части и запланированный на 2019 г. ввод железнодорожной части Крымского моста обеспечивающей интеграцию транспортной инфраструктуры Крымского полуострова и Российской Федерации, способствует увеличению транзитного потенциала региона.

Таким образом, реализация потенциала развития морских портов Азово-Черноморского бассейна Российской Федерации сводится к строительству и развитию новых портовых территорий, комплексам мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности ближних и дальних подъездных путей к портам, модернизации существующей инфраструктуры. При позитивном сценарии реализации указанных инвестиционных проектов, планируемое к 2020 г. увеличение ежегодного грузооборота морских портов Азово-Черноморского бассейна составит 79,3 млн тонн в год.

ВЫВОДЫ

Рассматривая роль Морских портов Азово-Черноморского бассейна Российской Федерации в контексте диверсификации маршрутов импортно-экспортных и транзитных грузопотоков возможно утверждать, что они обладают большим

потенциалом развития. Проведенный анализ демонстрирует, что у Российской Федерации существует возможность создания перспективного морского коридора, позволяющего сократить издержки, связанные с количеством стран пересечения при транзите товаров между Европой Юго-Восточной Азией и Индией. Переработка грузов портами Азово-Черноморского бассейна, обеспечивающая более трети совокупного объема переработки морских грузов России, свидетельствует о эффективности механизмов взаимодействия транспорта, перегрузочных комплексов, таможенных и пограничных служб. Однако, наличие у Российских портов нереализованной пропускной мощности грузовых терминалов, в контексте рассматриваемой проблемы, указывает на недостаточное развитие как ближних, так и дальних подъездных путей, что является негативным фактором, сдерживающим увеличение грузопотока. Вместе с тем, реализация Правительством Российской Федерации Программы направлена в том числе, на устранение слабых мест в транспортной инфраструктуре страны. При позитивном сценарии развития морских портов Азово-Черноморского бассейна, к 2020 г. планируемый грузооборот составит 79,3 млн тонн в год. Кроме того, ввод в эксплуатацию Крымского моста также будет способствовать увеличению транзитного потенциала региона.

В настоящее время, международные транспортные коридоры «Севре-Юг» и «Трансиб» интегрированы с Панъевропейскими коридорами № 1, 2, 9. Создание морского транзитного коридора между морскими портами Азово-Черноморского Бассейна России и портами Румынии и Болгарии обеспечит воздействие мультипликативного эффекта, основанного на влиянии международных транспортных коридоров на составляющие национальной безопасности, за счет интеграции Российских МТК с панъевропейскими транспортными коридорами № 4, 7, 8 [17, 18].

В части морских перевозок в пределах Азово-Черноморского бассейна по направлению Восток-Запад единственным конкурентом возможно считать реализуемый Евросоюзом, проект ТРАСЕКА, связывающий морские порты Европы (Румыния, Болгария) и Украины с портами Турции и Грузии (страны, ассоциированные с Евросоюзом). В настоящее время, плотность маршрутов, проложенных между портами указанных государств (рис. 3) свидетельствует о невысоком трафике и как следствие, о низком грузопотоке, что в свою очередь, также создает благоприятные условия для организации рассматриваемого транзитного маршрута.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенный анализ показал, что в настоящее время пропускная способность грузовых терминалов морских портов Азово-Черноморского бассейна реализована не в полном объеме. Фактором, сдерживающим реализацию транзитного потенциала региона, является недостаточное развитие подъездных путей к морским портам. В ходе реализации Программы, к 2020 г. запланировано устранение указанного негативного фактора и увеличение пропускной мощности терминалов на 79,3 млн тонн в год относительно показателей 2017 г. Достижение указанных целей

обеспечивается реализацией инвестиционных проектов, предусматривающих строительство и реконструкцию объектов как портовой инфраструктуры, так и создания нового транспортного кластера для обеспечения стабильной работы промышленных предприятий Южного федерального округа.

Создание транзитного коридора между морскими портами Азово-Черноморского Бассейна России и портами Румынии и Болгарии будет способствовать интеграции международных транспортных коридоров проходящих по территории Российской Федерации с панъевропейскими транспортными коридорами № 4, 7, 8, обеспечивая тем самым, как диверсификацию маршрутов МТК, так и минимизацию транспортных затрат, связанных с количеством пересекаемых грузом стран и безопасностью маршрута и как следствие, усилит конкурентное преимущество России в регионе.

На глобальном уровне, при создании коридора произойдет увеличение степени интеграции Российской и мировой транспортных систем, увеличение транспортной активности в Азово-Черноморском бассейне, а также появится возможность диверсификации маршрутов грузопотоков международных транспортных коридоров «Север-Юг» и «Восток-Запад».

На мезо-уровне, развитие морского сообщения между Россией и портами Румынии и Болгарии обеспечит усиление сопряжения международных транспортных потоков с транспортными потоками Российской Федерации, стимулируя развитие транспортной системы страны.

На региональном уровне, создание коридора будет способствовать переключению части грузопотока МТК проходящих по территории России на мощности портов Крымского полуострова, что будет стимулировать интеграцию транспортных систем полуострова с «материковой частью» страны.

Список литературы

1. Лаврищев А. Н. Экономическая география СССР. М.: Экономика. 1986. 383 с.
2. Веретенников Н. П., Богачев В. Ф., Ульченко М. В. Северный морской путь: транспорт, экономика, геополитика // Вестник Мурманского государственного технического университета. 2015. Т. 18. № 3. С. 386 - 392.
3. Международный транспортный коридор «Север – Юг». [Электронный ресурс] / Министерство иностранных дел Российской Федерации URL: http://www.mid.ru/foreign_policy/economic_diplomacy/-/asset_publisher/VVbc10If1FVU/content/id/2510952 (дата обращения: 17.10.2018).
4. Цыденов А. С. «Восток - Запад»: состояние и перспективы развития международного транспортного коридора. // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2014. № 5. С. 4 – 6.
5. Страны Члены ТРАСЕКА. [Электронный ресурс] / TRACECA ORG. URL: <http://www.traceca-org.org/ru/strany> (дата обращения: 17.10.2018).
6. Пономарева Н. Н. Транссиб как ведущий евро-азиатский Международный транспортный коридор на территории России // Вестник Новосибирского государственного педагогического университета. 2014. № 4. С. 57 – 65.
7. Давыденко А.А. Российские морские порты как неотъемлемая часть международных транспортных коридоров // Транспортное дело России. 2009. № 9. С. 3 – 4.

8. Александрова Т. Е. Морские порты России: основные этапы развития, проблемы, перспективы // География в школе. 2011. № 7. С. 9-20.
9. Описание отрасли. [Электронный ресурс] / Министерство транспорта Краснодарского края. URL: <https://mt.krasnodar.ru/content/section/272/detail/85/>(дата обращения: 17.10.2018).
10. Водный транспорт. [Электронный ресурс]/ Министерство транспорта Ростовской области. URL: <http://mindortrans.donland.ru/Default.aspx?pageid=51802>(дата обращения: 17.10.2018).
11. Порты Черного моря [Электронный ресурс] // Федеральное агентство морского и речного транспорта. URL: www.morflot.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/portyi_rf.html(дата обращения: 17.10.2018).
12. Объем переработки грузов в морских портах [Электронный ресурс] / Единая межведомственная информационно-статистическая система. 2011. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/35036> (дата обращения: 17.10.2018).
13. Распоряжение Росморречфлота: 1) от 5.28.2018 № НЖ-179-р "О внесении изменений в сведения о морском порте Туапсе в Реестре морских портов Российской Федерации"; 2) от 4.19.2018 № НЖ-122-р "О внесении изменений в сведения о морском порте Кавказ в Реестре морских портов Российской Федерации"; 3) от 12.11.2017 № НЖ-330-р "О внесении изменений в сведения о морском порте Анапа в Реестре морских портов Российской Федерации"; 4) от 10.2.2017 № НЖ-253-р "О внесении изменений в сведения о морском порте Новороссийск в Реестре морских портов Российской Федерации"; 5) от 9.29.2017 № НЖ-248-р "О внесении изменений в сведения о морском порте Темрюк в Реестре морских портов Российской Федерации"; 6) от 8.8.2017 № НЖ-188-р "О внесении изменений в сведения о морском порте Азов в Реестре морских портов Российской Федерации"; 7) от 8.8.2017 № НЖ-189-р "О внесении изменений в сведения о морском порте Ростов-на-Дону в Реестре морских портов Российской Федерации"; 8) от 11.28.2016 № НЖ-283-р "О внесении изменений в сведения о морском порте Таганрог в Реестре морских портов Российской Федерации"; 9) от 3.17.2015 № АД-75-р "О внесении изменений в сведения о морском порте Тамань в Реестре морских портов Российской Федерации"; 10) от 10.9.2014 № АД-399-р "О внесении изменений в сведения о морском порте Сочи в Реестре морских портов Российской Федерации"; 11) от 4.24.2014 № АД-162.2-р "О внесении сведений о морском порте Керчь в Реестр морских портов Российской Федерации"; 12) от 4.24.2014 № АД-162.3-р "О внесении сведений о морском порте Севастополь в Реестр морских портов Российской Федерации"; 13) от 4.24.2014 № АД-162.4-р "О внесении сведений о морском порте Феодосия в Реестр морских портов Российской Федерации"; 14) от 4.24.2014 № АД-162.5-р "О внесении сведений о морском порте Евпатория в Реестр морских портов Российской Федерации"; 15) от 11.27.2009 № АД-250-р "О внесении сведений о морском порте Геленджик в Реестр морских портов Российской Федерации"; 16) от 11.27.2009 № АД-251-р (ред. от 08.08.2018) "О внесении сведений о морском порте Ейск в Реестр морских портов Российской Федерации" [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
14. MarineTraffic: Global Ship Tracking Intelligence [Электронный ресурс] / AIS Marine Traffic. 2013. URL: <https://www.marinetraffic.com> (дата обращения: 17.10.2018).
15. PAN-EUROSTAR // Inception Report. URL: http://ec.europa.eu/ten/transport/documentation/doc/2005_11_24/_report_paneurostar.pdf. (дата обращения: 17.10.2018).
16. Перечень инвестиционных проектов [Электронный ресурс] // ФГУП Росморпорт. URL: <http://www.rosmorport.ru/investors/innovations/investlist/>(дата обращения: 17.10.2018).
17. Колосовский Н. Н. Экономическое районирование производительных сил в связи с развитием транспортной сети СССР // Вопросы географии. М.: Мысль.1972.
18. Чижков Ю. В. Международные транспортные коридоры — коммуникационный каркас экономики // Транспорт Российской Федерации. 2015. № 5. С. 9-15.

**PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF SEAPORTS OF THE AZOV-BLACK SEA
BASIN OF RUSSIAN FEDERATION IN THE CONTEXT OF DIVERSIFICATION
OF THE ROUTES OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS**

Filibok A.A. Turluchev A.P.

*Kuban State University, Krasnodar, Russian Federation
Email: turluchev.a.p@gmail.com*

The article analyzes the spatial location of seaports of the Azov-black sea basin of the Russian Federation relative to the core directions of international transport corridors passing through the territory of Russia. It is established that the international transport corridors of Russia are connected with pan-European, mainly highways and Railways. At present, the international "North-South" and "Transsib" transport corridors are integrated with pan-European corridors Nos. 1, 2, 9. However, seaports of the Azov-black sea basin are located at a considerable distance from the core directions of transport corridors "North-South" and "East-West".

Currently, the port infrastructure of the Azov-Black Sea basin of the Russian Federation is represented by 9 operating seaports of Krasnodar region, 3 ports of the Rostov region, as well as 4 ports of the Republic of Crimea and the port of the federal Values of Sevastopol, which, as of 2017, provided processing of 29.5, 3.3 and 1.5%, respectively, of all foreign trade and transit cargoes processed by seaports on all territory of Russia.

However, the analysis of indicators of loading and unloading activities, as well as the capacity of cargo terminals of sea ports of the Azov-black sea basin of the Russian Federation. When comparing the aggregate values of the volume of processed goods with the declared capacity of cargo terminals of the ports of the Azov-black sea basin, it was found that the capacity of cargo terminals is not fully realized. As of 2017, only 73.7% of the terminal capacity is involved. Which indicates a lack of development of both near and far access roads, which is a negative factor constraining the increase in freight traffic

Considering the role of seaports of the Azov-Black Sea basin of the Russian Federation in the context of diversification of import-export and transit cargo routes, it is possible to assert that they have a great potential for development. The analysis shows that the Russian Federation has an opportunity to create a prospective sea corridor, which allows reducing the costs associated with the number of countries crossing the transit of goods between Europe South-east Asia and India. Processing of cargoes by ports of Azov-Black Sea basin, providing more than one third of total volume of processing of sea cargoes of Russia, testifies to efficiency of mechanisms of interaction of transport, transshipment complexes, customs and Border Services. However, the presence of unrealized capacity of cargo terminals in the Russian ports, in the context of the problem, indicates a lack of development of both near and far access roads, which is a negative factor, limiting the increase in cargo flow. At the same time, the implementation of the program by the Government of the Russian Federation is aimed at eliminating the weaknesses in the transport infrastructure of the country. With a positive scenario for the development of seaports of the Azov-Black Sea basin, by 2020 the planned turnover will be 79.3 million

tonnes per year. In addition, the commissioning of the Crimean Bridge will also help to increase the transit potential of the region.

Currently, the international transport Corridors "North-South" and "Transsib" are integrated with the pan-European Corridors № 1, 2, 9. The creation of a maritime transit corridor between the sea ports of the Azov-Black Sea basin of Russia and the ports of Romania and Bulgaria will ensure the impact of the multiplier effect based on the impact of international transport corridors on Components of national security, at the expense of integration of the Russian MTK with pan-European Transport Corridors № 4, 7, 8.

The analysis showed that at present the throughput capacity of cargo terminals of sea ports of Azov-Black Sea basin is not fully realized. Insufficient development of access roads to seaports is a factor constraining the realization of the transit potential of the region. In the course of implementation of the program, by 2020 it is planned to eliminate this negative factor and increase the capacity of the terminals by 79.3 million tonnes per year on the indicators of 2017. Achieving these goals is ensured by the implementation Investment projects, which provide for the construction and reconstruction of facilities both port infrastructure and the creation of a new transport cluster to ensure the stable operation of industrial enterprises of the Southern Federal District.

Creation of transit corridor between sea ports of Azov-Black Sea basin of Russia and ports of Romania and Bulgaria will facilitate integration of international transport corridors passing through the territory of the Russian Federation with Pan-European Transport Corridors № 4, 7, 8, thus ensuring both the diversification of the MTK routes and the minimization of the transport costs associated with the number of countries crossed by the cargo and the safety of the route, and as a consequence, will strengthen the competitive advantage Russia in the region.

At the global level, the development of the corridor will increase the degree of integration of the Russian and world transport systems, increase transport activity in the Azov-Black Sea basin, as well as the possibility of diversifying routes Cargo flows of international transport corridors "North-South" and "East-west".

At the meso-level, the development of maritime communication between Russia and the ports of Romania and Bulgaria will strengthen the interface of international transport flows with the transport flows of the Russian Federation, stimulating the development of the country's transport system.

At the regional level, the creation of the corridor will facilitate the switching of freight traffic of MTK passing through the territory of Russia on the capacity of ports of the Crimean Peninsula, which will stimulate the integration of transport systems of the peninsula with "continental Part of the country.

Keywords: Economic geography, international transport corridor, seaports, diversification of routes.

References

2. Lavrishchev A. N. Ekonomicheskaya geografiya SSSR. M.: Ekonomika. 1986. 383 p. (in Russia)
3. Veretennikov N. P., Bogachev V. F., Ul'chenko M. V. Severnyj morskoy put': transport, ekonomika, geopolitika // Vestnik Murmanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. 2015. T. 18. № 3. P. 386 - 392. (in Russia)

4. Mezhdunarodnyj transportnyj koridor «Sever – Yug» [elektronnyj resurs] / Ministerstvo inostrannyh del Rossijskoj Federacii / URL: http://www.mid.ru/foreign_policy/economic_diplomacy/-/asset_publisher/VVbc10If1FVU/content/id/2510952 (accessed: 17.10.2018).
5. Cydenov A. S. «Vostok - Zapad»: sostoyanie i perspektivy razvitiya mezhdunarodnogo transportnogo koridora. // Transport Rossijskoj Federacii. Zhurnal o nauke, praktike, ekonomike. 2014. № 5. S. 4 – 6.
6. Strany Chleny TRASEKA [elektronnyj resurs] / TRACECA ORG. URL: <http://www.traceca-org.org/ru/strany> (accessed: 17.10.2018).
7. Ponomareva N. N. Transsib kak vedushchij evro-aziatskij Mezhdunarodnyj transportnyj koridor na territorii Rossii // Vestnik Novosibirskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta. 2014. № 4. S. 57 – 65.
8. Davydenko A.A. Rossijskie morskije porty kak neot'emlemaya chast' mezhdunarodnyh transportnyh koridorov // Transportnoe delo Rossii. 2009. № 9. P. 3 – 4.
9. Aleksandrova T. E. Morskije porty Rossii: osnovnye etapy razvitiya, problemy, perspektivy // Geografiya v shkole. 2011. № 7. P. 9-20.
10. Opisanie otrasli [elektronnyj resurs] // Ministerstvo transporta Krasnodarskogo kraja. URL: <https://mt.krasnodar.ru/content/section/272/detail/85/> (accessed: 17.10.2018).
11. Vodnyj transport [elektronnyj resurs] // Ministerstvo transporta Rostovskoj oblasti. URL: <http://mindortrans.donland.ru/Default.aspx?pageid=51802> (data obrashcheniya: 17.10.2018).
12. Porty Chernogo morya [elektronnyj resurs] // Federal'noe agentstvo morskogo i rechnogo transporta. URL: www.morflot.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/portyi_rf.html (data obrashcheniya: 17.10.2018).
13. Ob'em pererabotki gruzov v morskij portah [elektronnyj resurs] / Edinaya mezhvedomstvennaya informacionno-statisticheskaya sistema. 2011. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/35036> (accessed: 17.10.2018).
14. Rasporyazhenie Rosmorrechflota. : 1) ot 5.28.2018 № NZh-179-r \O vnesenii izmenenij v svedeniya o morskome porte Tuapse v Reestre morskij portov Rossijskoj Federacii\"; 2) ot 4.19.2018 № NZh-122-r \O vnesenii izmenenij v svedeniya o morskome porte Kavkaz v Reestre morskij portov Rossijskoj Federacii\"; 3) ot 12.11.2017 № NZh-330-r \O vnesenii izmenenij v svedeniya o morskome porte Anapa v Reestre morskij portov Rossijskoj Federacii\"; 4) ot 10.2.2017 № NZh-253-r \O vnesenii izmenenij v svedeniya o morskome porte Novorossijsk v Reestre morskij portov Rossijskoj Federacii\"; 5) ot 9.29.2017 № NZh-248-r \O vnesenii izmenenij v svedeniya o morskome porte Temryuk v Reestre morskij portov Rossijskoj Federacii\"; 6) ot 8.8.2017 № NZh-188-r \O vnesenii izmenenij v svedeniya o morskome porte Azov v Reestre morskij portov Rossijskoj Federacii\"; 7) ot 8.8.2017 № NZh-189-r \O vnesenii izmenenij v svedeniya o morskome porte Rostov-na-Donu v Reestre morskij portov Rossijskoj Federacii\"; 8) ot 11.28.2016 № NZh-283-r \O vnesenii izmenenij v svedeniya o morskome porte Taganrog v Reestre morskij portov Rossijskoj Federacii\"; 9) ot 3.17.2015 № AD-75-r \O vnesenii izmenenij v svedeniya o morskome porte Taman' v Reestre morskij portov Rossijskoj Federacii\"; 10) ot 10.9.2014 № AD-399-r \O vnesenii izmenenij v svedeniya o morskome porte Sochi v Reestre morskij portov Rossijskoj Federacii\"; 11) ot 4.24.2014 № AD-162.2-r \O vnesenii svedenij o morskome porte Kerch' v Reestr morskij portov Rossijskoj Federacii\"; 12) ot 4.24.2014 № AD-162.3-r \O vnesenii svedenij o morskome porte Sevastopol' v Reestr morskij portov Rossijskoj Federacii\"; 13) ot 4.24.2014 № AD-162.4-r \O vnesenii svedenij o morskome porte Feodosiya v Reestr morskij portov Rossijskoj Federacii\"; 14) ot 4.24.2014 № AD-162.5-r \O vnesenii svedenij o morskome porte Evpatoriya v Reestr morskij portov Rossijskoj Federacii\"; 15) ot 11.27.2009 № AD-250-r \O vnesenii svedenij o morskome porte Gelendzhik v Reestr morskij portov Rossijskoj Federacii\"; 16) ot 11.27.2009 № AD-251-r (red. ot 08.08.2018) \O vnesenii svedenij o morskome porte Ejsk v Reestr morskij portov Rossijskoj Federacii\ [Elektronnyj resurs]. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy «Konsul'tantPlyus».
15. MarineTraffic: Global Ship Tracking Intelligence [elektronnyj resurs] / AIS Marine Traffic. 2013. URL: <https://www.marinetraffic.com> (accessed: 17.10.2018).

16. PAN-EUROSTAR // Inception Report. URL: http://ec.europa.eu/ten/transport/documentation/doc/2005_11_24/_report_paneurostar.pdf. (accessed: 17.10.2018).
17. Perechen' investicionnyh proektov [elektronnyj resurs] // FGUP Rosmorport. URL: <http://www.rosmorport.ru/investors/innovations/investlist/> (accessed: 17.10.2018).
18. Kolosovskij N. N. Ekonomicheskoe rajonirovanie proizvoditel'nyh sil v svyazi s razvitiem transportnoj seti SSSR // Voprosy geografii. M.: Mysl'. 1972.
19. Chizhkov Yu. V. Mezhdunarodnye transportnye koridory — kommunikacionnyj karkas ekonomiki // Transport Rossijskoj Federacii. 2015. № 5. P. 9-15.