

Садыкова Э.Ф.¹

¹ Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, г. Новороссийск

Перспективный проект развития морской туристско-рекреационной зоны в Каспийском бассейне

АННОТАЦИЯ:

В статье рассматривается актуальность развития международных морских грузопассажирских сообщений между странами Каспийского бассейна. В настоящее время в России продолжается сокращение грузооборота и перевозок пассажиров всеми видами транспорта, особенно морского, что явилось следствием отсутствия внимания государства к этой отрасли на начальном этапе рыночных реформ. Реконструкция старых и строительство новых портов позволит освоить перспективные пассажиропотоки между портами Махачкалы и Дербента и портами иностранных государств Каспийского бассейна.

Предлагается поэтапное развитие морских пассажирских перевозок: первый этап – развитие внутренних, второй – международных сообщений. К моменту принятия окончательных решений о разделе Каспийского бассейна Россия должна иметь все условия для активного развития морского транспорта, что позволит обеспечить доступность качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами.

Данное исследование может быть полезным: органам государственной власти Республики Дагестан, Федеральному Агентству морского и речного транспорта, студентам, обучающимся по направлению специальности 100103 «Социально-культурный сервис и туризм».

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *Каспийский бассейн, транспортная стратегия развития, интеграция, морские международные сообщения, международный морской порт, туризм*

JEL: L92, R11, Z30

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ:

Садыкова Э.Ф. Перспективный проект развития морской туристско-рекреационной зоны в Каспийском бассейне // Российское предпринимательство. — 2016. — Т. 17. — № 5. — С. 685–696. — doi: [10.18334/rp.17.5.35009](https://doi.org/10.18334/rp.17.5.35009)

Садыкова Эсмירה Фирудиновна, аспирант кафедры «Экономика и менеджмент»,
Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, г. Новороссийск
(esmi_sadykova@mail.ru)

ПОСТУПИЛО В РЕДАКЦИЮ: 26.01.2016 / ОПУБЛИКОВАНО: 18.03.2016

ОТКРЫТЫЙ ДОСТУП: <http://dx.doi.org/10.18334/rp.17.5.35009>

(с) Садыкова Э.Ф. / Публикация: ООО Издательство
"Креативная экономика"

Статья распространяется по лицензии Creative Commons CC BY-NC-ND
(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>)

ЯЗЫК ПУБЛИКАЦИИ: русский



Введение

Для России как самой большой по площади страны мира (17 млн км²), имеющей протяженные сухопутные и морские границы (22 тыс. км и 61 тыс. км соответственно), актуальной проблемой на протяжении всей истории ее существования является укрепление территориальной целостности. В решении этой проблемы огромная роль отводится транспортной отрасли. Несмотря на стремительное развитие этой сферы, появление принципиально новых видов транспорта, проблема транспортировки грузов и пассажиров не только не теряет своей злободневности, но и принимает более острые черты. Интеграция России в глобальную экономику должна базироваться не только на экспорте товаров, истощающих природные запасы страны, но и на расширении форм участия в международном сотрудничестве.

Стратегии социально-экономического развития многих субъектов Российской Федерации в некоторой степени ориентированы на появление в регионах таких элементов управления, как кластеры. В последнее время все чаще при проектировании развития территорий, регионы России уделяют внимание развитию туристской сферы как возможности диверсифицировать экономику [6]. Как и вся экономическая деятельность, туристско-рекреационная деятельность является объектом острой конкурентной борьбы между государствами и крупнейшими монополиями флота.

Таким образом, необходимо усиление внимания государственной власти к морскому пассажирскому и туристско-круизному сервису в России [2, С. 23]. На взгляд автора, современная глобализация – императив усиления роли государства в национальной экономике.

В Транспортной стратегии развития РФ до 2030 г. перечислены основные общесистемные проблемы развития транспортной отрасли:

- наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры;
- недостаточный уровень доступности транспортных услуг и мобильности населения;
- недостаточно высокое качество транспортных услуг;
- низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транспортного потенциала;
- недостаточный уровень обеспечения транспортной безопасности;

– усиление негативного влияния транспорта на экологию [1].

Перечисленные проблемы в полной мере относятся к морскому транспорту, играющему стратегически важную роль в политическом и экономическом развитии страны. Как известно, общая площадь акватории, находящейся под юрисдикцией России, составляет 8,6 млн км² (3,9 млн км² приходится на шельф, а 4,7 млн км² на глубоководные части акваторий морей и океанов). Для возрождения былой славы России как великой морской державы необходимо развивать не только военно-морской флот и морское торговое судоходство, но и возрождать морские международные пассажирские и туристические перевозки.

В настоящее время в России продолжается сокращение перевозок пассажиров всеми видами транспорта, особенно морского. За период с 1992 по 2014 гг. количество перевезенных пассажиров всеми видами транспорта сократилось в 2,5 раза, морским транспортом – в 5 раз. Как положительное явление можно отметить тот факт, что в 2014 г. по сравнению с 2013 г. количество перевезенных пассажиров увеличилось почти в четыре раза, с 0,5 млн чел. до 1,9 млн чел.

Несколько ниже темпы падения показателя пассажирооборота морского транспорта (произведение количества перевезенных пассажиров на расстояние). Пассажирооборот всех видов транспорта в 2014 г. по сравнению с 1992 г. сократился на 18,6%, а морского транспорта в 10 раз (табл. 2).

Такие результаты явились следствием отсутствия должного внимания государства к этой сфере на начальном этапе рыночных реформ [3, С. 134]. Активные действия в развитии морского транспорта могут способствовать ускоренному росту приморских регионов, исторически густозаселенных и занимающих выгодное природно-климатическое и географическое положение. В частности, это касается самой южной Республики России – Дагестана. Многие города Республики расположены на побережье Каспийского моря. Каспийское море расположено на стыке двух частей Евразийского континента – Европы и Азии. В связи с этим существует стратегический экономический и политический интерес большой группы государств к данному региону.

Таблица 1

**Динамика перевозки пассажиров всеми видами транспорта в России
с 1992 по 2014 гг., млн чел.**

	1992	2000	2005	2008	2010	2011	2012	2013	2014
Транспорт (всего)	47885	44854	30128	24967	22045	21891	21347	19625	19526
– в том числе морской	9	1,1	1,3	1,4	1,5	1,3	1,1	0,5	1,9

Источник: Россия в цифрах – 2015 г. [Электронный ресурс] // Федеральная служба государственной статистики. – Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/b15_11/Main.htm

Таблица 2

**Динамика пассажирооборота морского транспорта России
с 1992 по 2014 гг. (млрд. пассажиро – километров)**

	1992	2000	2005	2008	2010	2011	2012	2013	2014
Транспорт (всего)	681,2	496,2	473,3	512,2	483,8	502,6	532,5	547,0	554,6
– в том числе морской	0,5	0,1	0,09	0,07	0,06	0,05	0,04	0,04	0,05

Источник: Россия в цифрах – 2015 г. [Электронный ресурс] // Федеральная служба государственной статистики. – Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/b15_11/Main.htm

Рассматривая Каспийское побережье России как важный регион для привлечения инвестиций, создания условий для бизнеса, как крупного, так малого, необходимо понимать, что одним из перспективных вариантов является создание морской туристско-рекреационной зоны.

Основным фактором, влияющим на процессы интеграции морских пассажирских перевозок, является рост числа владельцев морского пассажирского транспорта (яхты и суда) как в России, так и за рубежом, который, по различным прогнозам, будет происходить и в ближайшем будущем. Однако инфраструктура портов не подготовлена для усовершенствования всех процедур морского пассажирского транспорта. Создание условий, повышающих конкурентоспособность отечественных морских портов, и совершенствование государственного управления в сфере морского портового хозяйства являются стратегией

развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года [9, С.70].

В настоящее время взаимоотношения между Российской Федерацией, Азербайджаном, Казахстаном, Ираном, Туркменией развиваются во всех аспектах. Целесообразно использовать возможности всех портов на юге России для того, чтобы еще больше упростить экономические взаимоотношения между странами, совместно развивать транспортную логистику. В этой связи перспективы развития морских каботажных пассажирских перевозок в летний период времени особенно актуальны в связи с низкой пропускной способностью автомобильных дорог и с высокой пропускной способностью морского транспорта, а также низкой себестоимостью в сравнении с авиаперелетами [10, С.266].

В Транспортной стратегии развития транспорта до 2030 года отмечено, что федеральные автомобильные дороги исчерпали свою пропускную способность. С превышением нормативной загрузки эксплуатируется почти 27% протяженности сети. Местная дорожная сеть развита недостаточно, поэтому значительная часть локальных перевозок производится по федеральным дорогам. Ускорение автомобилизации страны пока не привело к соответствующему росту объемов строительства, реконструкции и ремонта дорожной сети, а ремонт автомобильных дорог в последние годы даже несколько сократился [1].

Эта проблема актуальна для всех российских регионов. «В современных условиях транспортной перегруженности остро встает вопрос о переброске части пассажиропотока с автотранспорта на водный транспорт. В частности, в Москве разрабатываются проекты по восстановлению водного общественного транспорта, открытию регулярных пассажирских перевозок по Москве-реке, как это было в столице в прошлом столетии [4, С. 91]. Появляется возможность разгрузить автомобильные дороги и обеспечить безопасное передвижение туристов и очистить атмосферу от загрязнений выхлопными газами. Благодаря тому, что побережье Каспийского бассейна является огромной туристической зоной, есть вероятность для привлечения инвестиций от предпринимателей и иностранных инвесторов. В связи с этим будут образовываться новые рабочие места, что снизит социальную напряженность в трудоизбыточных регионах Юга России. Дагестан имеет все предпосылки для формирования морской туристско-рекреационной зоны.

Укрепление международных экономических и транспортных связей между городами Дагестана и зарубежьем возможно путем развития морских пассажирских сообщений (суда и паромы) в Каспийском бассейне с выходом в Азербайджан, Туркмению, Казахстан и Иран.

Подвижность населения России (порядка 6,3 пасс. – км. в год) в 4 с лишним раза меньше, чем развитых странах с обширной территорией (США, Канаде и Австралии), и примерно в 3 раза меньше, чем в странах западной Европы. Население России распадается по фактору мобильности на полярные кластеры – высокомобильный (подвижность 15% населения приближаемся к американским стандартам) и маломобильный (подвижность основной части населения находится на крайне низком уровне) [1]. «Существует потенциальный спрос на скоростные суда в Каспийском море на направлениях: Астрахань – Баку, Астрахань – Актау, Астрахань – Туркменбаши, Астрахань – Энзели, Баку – Актау – Туркменбаши» [3, С. 136].

Несмотря на это, остро стоит проблема привлечения инвестиций в развитие транспортной отрасли, что обусловлено низкими инвестиционными возможностями транспортных предприятий, трудностями с привлечением долгосрочных заемных средств, неразвитостью механизмов государственно-частного партнерства. Есть все основания предполагать, что также есть потребность в открытии морских пассажирских перевозок между портами Дагестана (Махачкала, Дербент), Азербайджана, Туркмении и Казахстана. Это экономически выгодно в связи с тем, что развитие морских пассажирских перевозок имеет огромное значение для курортных регионов, так как:

- повышает их привлекательность;
- увеличивает количество туристов;
- способствует диверсификации их доставки туристов к местам отдыха;
- повышает уровень и качество туристских услуг.

Морской транспорт всегда был одной из базисных отраслей экономики нашей страны, обеспечивавшей стратегические внешнеэкономические и внешнеполитические интересы государства, занятость и благополучие для десятков тысяч моряков и членов их семей, а также персонала туристской сферы.

В целом осуществление модернизации морских пассажирских перевозок в Каспийском бассейне позволит освоить перспективные

пассажиропотоки к порту Махачкалы и портам иностранных государств Каспийского бассейна. Махачкала является крупным туристским и лечебно-оздоровительным центром. Благодаря теплomu климату и благоприятной геомагнитной обстановке, вблизи Махачкалы расположилось большое количество санаториев и лечебных центров.

Одной из проблем развития международных пассажирских сообщений в Каспийском море является определение статуса Каспия. Прикаспийские страны стремятся к консенсусу в выработке согласованных позитивных решений, чтобы скорее перейти к практическому осуществлению проектов, сулящих немалые экономические выгоды всем заинтересованным странам. Промедление же приносит лишь финансовые убытки, вызывает сложности во взаимоотношениях, нагнетает международную напряженность [7, С.298].

Для решения каспийского вопроса был создан Каспийский саммит. 29 сентября 2014 года прошел IV Каспийский саммит в Астрахани. Собравшиеся на саммите главы прикаспийских государств – Президенты России, Азербайджана, Ирана, Казахстана и Туркменистана – по итогам встречи подписали совместное заявление и приняли итоговое коммюнике. Были подписаны Соглашение о сотрудничестве в области гидрометеорологии Каспийского моря, Соглашение о сотрудничестве в сфере предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций в Каспийском море, Соглашение о сохранении и рациональном использовании водных биологических ресурсов Каспийского моря.

Россия предлагает разделить морское дно Каспия по принципу «средней линии» и сохранить открытость прилегающих вод для судоходства всех прибрежных государств. Это предложение поддерживается Казахстаном и Азербайджаном, но отвергается Ираном. Если будет принята точка зрения России, то Казахстан получит 28,4% площади зон суверенитета, Азербайджан – 21%, Россия – 19%, Туркмения – 18% и Иран – 13,6%.

Дискуссии на эту тему продолжаются уже около 20 лет. Если Каспий признают озером, то его природные богатства и акватория будут делиться поровну, если морем – то границы на Каспии будут определяться с учетом длины границ на суше. Каспий не только занимает второе место по объему запасов нефти и газа после Персидского залива. Основные сферы его экономического развития – добыча полезных ископаемых, судоходство, рыболовство: в Каспийском

море также сосредоточено около 90% мировых запасов осетровых. Каспийское море – самое большое на Земле бессточное озеро, расположенное на стыке Европы и Азии, называемое морем из-за того, что его ложе сложено земной корой океанического типа [12].

Транспортный комплекс Дагестана имеет прямой выход к международным морским путям. Республика Дагестан по своим физико-географическим особенностям и наличию богатых естественных лечебных и рекреационных ресурсов является одним из перспективных регионов России для развития индустрии туризма и отдыха [11]. Перспективой развития Дагестана является развитие международного морского грузопассажирского сообщения между странами Каспийского бассейна, а также между курортными городами края. Россия, являясь участником Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года Конвенции ФАЛ-65, взяла на себя обязательства принимать все надлежащие меры для облегчения и ускорения международного морского судоходства и предотвращения неоправданных задержек судов.

Одним из факторов развития морского пассажирского флота в Дагестане является вхождение в состав России Крымской Республики, обладающей мощным судостроительным потенциалом. На территории Крымского полуострова расположены Керченский судостроительный завод «Залив», Феодосийский судостроительный завод «Море», Севастопольский морской завод им. С. Орджоникидзе и судостроительные-судоремонтные заводы «Фрегат» и «Южный Севастополь». Во времена существования СССР все они имели свою уникальную специализацию и выпускали инновационную продукцию, среди которой: атомный лихтеровоз, торпедные катера, корабли-амфибии, пассажирские суда на подводных крыльях, плавучие краны и др. «Приоритетная задача государства – формирование портфеля заказов для этих предприятий» [4, С. 91]. Один из таких заказов может поступить со стороны Республики Дагестан.

Махачкалинский морской торговый порт – единственный незамерзающий и глубоководный порт России на Каспии. Порт является важным стратегическим связующим звеном транспортной системы Юга России с государствами Средней Азии, Ираном, Закавказьем, другими странами региона. Коллектив компании занимается перевозкой и переработкой генеральных, минерально-строительных и наливных грузов, а также паромными и контейнерными перевозками.

Сегодня Махачкалинский торговый порт весьма интересен для грузополучателей и инвесторов – по своей сути порт является международным и одним из ключевых факторов в транспортном бизнесе на Каспии. Транспортировка через Махачкалинский порт каспийской нефти и перевозка грузов, формирующихся в Казахстане, Туркмении, Иране и других странах Каспийского региона, экономически выгодна и уменьшает сроки доставки грузов по коридору «Север – Юг» [13].

Существует необходимость создания нового порта. Этот порт мог бы расположиться в акватории Каспийского моря, у побережья древнего города Дербента. Организация порта на побережье Дербента даст толчок в развитии не только города, но региона в целом. Сам город со временем имеет все шансы стать туристическим центром, как, например, город Сочи в Краснодарском крае. Для этого есть все условия, как географические, так и климатические. Кроме того, туристов привлекает еще и история самого города. 19 сентября 2015 года город отмечал свой юбилей – 2000-летие.

Главной достопримечательностью города является старинная крепость Нарын-Кала, признанная архитектурным наследием ЮНЕСКО. Республика Дагестан прикладывает огромные усилия для совершенствования условий города в плане туристской привлекательности и сферы услуг. Этот город считается самым южным в России и находится на границе с Азербайджаном. При взвешенной государственной политике есть вероятность привлечения иностранных инвестиций для строительства международного пассажирского порта в г. Дербенте.

Развитие грузопассажирских международных сообщений предлагаем осуществлять в 2 этапа: первый этап – развитие внутренних морских пассажирских сообщений; второй этап – развитие международных морских пассажирских сообщений.

Люди, живущие в развитом обществе, помимо биологических нужд имеют много других потребностей и желаний. Одной из потребностей является потребность в туризме. Удовлетворение туристических потребностей и желаний предполагают производство туристических продуктов и услуг, а это, в свою очередь, влияет на развитие производственной деятельности и развитие туристических ресурсов [8].

Для развития внутренних пассажирских сообщений нужно в сознании общества пробудить интерес к морским перевозкам и

морскому транспорту в целом. Необходимо создать условия для развития яхт-клуба в городе и осуществления частных пассажирских перевозок (морские прогулки) либо перевозки граждан по прибрежным городам республики. Это предложение требует создания причала для осуществления внутренних морских сообщений между городами Дагестана, находящимися у побережья Каспия. Благодаря данному предложению разгрузятся трассы с автобусами и маршрутными такси, перевозящие пассажиров по прибрежным городам республики. Люди начнут ощущать реальный комфорт, качество и безопасность морских перевозок.

Морские перевозки считаются самым дешевым видом перевозок, не требующим ремонта дорог и обслуживания трассы. В связи с этим и цена в перспективе может быть весьма приемлемой для граждан, желающих быстро и без пробок добраться до места назначения. Для пенсионеров и малоимущих семей можно ввести систему проездных билетов либо льготу на проезд. Все эти методы бы могли сделать данный вид перевозок популярным среди простого населения.

Следующий этап будет стартом для создания порта в целях осуществления морских международных грузопассажирских сообщений между странами Каспийского бассейна. Расширение границ международного сотрудничества в сфере путешествий вызывает необходимость постоянного совершенствования норм и правил осуществления таможенного, пограничного и санитарного видов контроля [5]. Для этого нужно обеспечить и оснастить порт всем необходимым для прохождения процедур таможенного декларирования всех граждан, обеспечения безопасности пассажиров и груза.

Для упрощения таможенного контроля со странами Каспия необходим комплексный подход, затрагивающий пограничные и таможенные структуры и направленный на их упрощение. Предлагаем создать «Каспийский туристический союз». Деятельность новой организации будет направлена на упрощение процедур прохождения таможенного и пассажирского контроля, что будет способствовать развитию морских пассажирских и грузопассажирских перевозок, расширению сотрудничества России со странами Каспийского бассейна, притоку иностранных туристов и другим положительным последствиям, в частности снижению отрицательного сальдо платежного баланса по статье «поездки».

Заключение

1. Главной целью развития международных пассажирских сообщений в Каспийском бассейне является организация международных маршрутов с использованием круизных лайнеров. Лайнеры могут быть оснащены разными опциями, включая развлечение и отдых пассажиров на борту. Данный вид перевозок будет намного интереснее для туристов в плане отдыха и всевозможных развлечений на круизном лайнере, а также увлекательным путешествием с посещением интересных мест и достопримечательностей Дагестана и других прибрежных регионов Каспийского бассейна.

2. Предложенные нами направления развития будут способствовать реализации поставленной в стратегии цели «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами», что в дальнейшем, благодаря развитию туризма, приведет к повышению экономического роста Республики Дагестан.

ИСТОЧНИКИ:

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» (ред. от 11.06.2014).
2. *Бабурина О.Н.* Развитие морского транспорта России в условиях глобализации: роль государственной власти // Транспорт Российской Федерации. – 2013. – № 2. – С. 20-23.
3. *Бабурина О.Н.* Морской пассажирский транспорт России: состояние, проблемы и направления развития // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2015. – № 5-1. – С. 134-137.
4. *Baburina O.N.* Retro- and perspective of Crimean shipbuilding and ship repairing in context of Russian sea industry's revival // European Journal of Economics and Management Sciences. – 2015. – № 2. – P. 89-92.
5. *Осипова О.Я.* Транспортное обслуживание туристов: Учебное пособие. – 5-е изд., стер. – М.: Академия, 2010. – 382 с.
6. *Шепелев И.Г., Маркова Ю.А.* Туристско-рекреационные кластеры – механизм инновационного совершенствования системы стратегического управления развитием регионов // Современные исследования социальных проблем (электронный научный журнал). – 2012. – № 3. – С. 10.
7. Экономическая интеграция Азербайджана в мировое хозяйство: Монография / Ф.Р. Миришли, Ю.П. Кожаев, С.Э. Садыкова [и др.]. – М.: Книга Бизнес, 2012. – 497 с. – С. 298-316.
8. *Морозов М.А.* Экономика и предпринимательство в социально-культурном сервисе и туризме: Учебник. – М.: Академия, 2004. – 288 с.

9. Садыкова Э.Ф. Развитие морских пассажирских сообщений в Азово-Черноморском бассейне // Российское предпринимательство. — 2013. — № 11. — С. 68-73.
10. Садыкова Э.Ф. Проблемы восстановления и перспективы развития морских пассажирских перевозок в Азово-Черноморском бассейне // Молодой ученый. — 2013. — № 3. — С. 265-267.
11. Шабанова М.М., Мурадова З.Р., Косоев М.К. Проблемы и перспективы развития сферы туризма в Республике Дагестан // Бизнес в законе. Экономико-юридический журнал. — 2010. — № 3. — С. 327-330.
12. В Астрахани состоялся IV Каспийский саммит [Электронный ресурс] // Сайт Президента России. — 2014. — 29 сентября. — Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/46686>
13. Сайт ФГУП «Махачкалинский морской торговый порт».

Esmira F. Sadykova, Postgraduate of the Chair of Economics and Management, Admiral Ushakov Maritime State University, Novorossiysk

An advanced project for development of the sea recreational area in the Caspian basin

ABSTRACT

The article discusses the importance of developing international sea freight and passenger services between the Caspian countries. Nowadays, cargo turnover and passenger carriage by all means of transport, especially marine one, are reducing in Russia due to the absence of the government's attention to this industry at the initial stage of market reforms. Renovation of old and construction of new ports will develop the profitable passenger routes between Makhachkala and Derbent ports and the ports of other Caspian countries. The author proposes a step-by-step development of passenger shipping: the first step is developing internal links, and the second step is developing international links. Russia should create all the necessary conditions for active sea transport development before the final decisions on the Caspian basin division are made. This will ensure the availability of high-quality transport services to the population in compliance with social standards. This study can be useful to state government bodies of the Republic of Dagestan, Federal Marine and River Transport Agency, as well as students studying social and cultural service and tourism.

KEYWORDS: Caspian basin, transport development strategy, integration, international marine communications, international sea port, tourism
