

Научная статья
УДК 656
<https://doi.org/10.24143/2073-1574-2024-2-96-102>
EDN KQVLKE

Создание нового порта: фактор влияния на развитие транспортной логистики региона

Александр Сергеевич Цыганов[✉], Светлана Андреевна Конева

*Севастопольский государственный университет,
Севастополь, Россия, tsyhanov72@mail.ru[✉]*

Аннотация. Рассматривается процесс формирования, строительства и развития нового международного порта на полученном от другой страны участке берега реки, которая имеет непосредственный выход к морю. Проводится анализ выгодного расположения и благоприятных условий для создания порта, в том числе условий захода в порт морских и речных судов, наличия и доступности автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта. Проиллюстрирована созданная структура порта, а также рассмотрены краткие характеристики, возможности и особенности различных портовых терминалов для перевалки грузов и перевозки пассажиров. Изучены организационный и технологический опыт по созданию узла логистики в регионе с учетом потребностей производителей, получателей и особенностей транспортных перевозчиков, представлены особенности управления активами. Проведен анализ показателей объема перевалки различных грузов, определены основные направления развития порта на ближайшую перспективу. В процессе изучения опыта создания портовой инфраструктуры рассмотрены созданные условия по развитию бизнеса и привлечению инвестиций, особенности налогового и таможенного режима, а также отличительные черты свободной экономической зоны порта от других подобных территорий. Приведены расчеты доступности человеческих ресурсов в районе порта и их привлекательности для транспортных компаний. Проанализирован процесс развития торгового флота республики Молдова, а также показана роль портовой инфраструктуры и транспортной логистики в развитии морской деятельности государства и региона в целом. Проведен сравнительный анализ развития однотипных портов в регионе по основным показателям. Сделаны выводы о влиянии интенсивности развития портов и транспортной логистики в регионе на укрепление морского потенциала государства, его инфраструктуру и торговлю.

Ключевые слова: Джурджулешты, региональный узел логистики, международный свободный порт, свободная экономическая зона, портовая инфраструктура, терминалы порта, смешанная ширококолейная и узкоколейная железная дорога

Для цитирования: Цыганов А. С., Конева С. А. Создание нового порта: фактор влияния на развитие транспортной логистики региона // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Морская техника и технология. 2024. № 2. С. 96–102. <https://doi.org/10.24143/2073-1574-2024-2-96-102>. EDN KQVLKE.

Original article

Creation of a new port: factors influencing the development of transport logistics in the region

Aleksandr S. Tsyganov[✉], Svetlana A. Koneva

*Sevastopol State University,
Sevastopol, Russia, tsyhanov72@mail.ru[✉]*

Abstract. The process of formation, construction and development of a new international port on a section of the river bank received from another country, which has direct access to the sea, is considered. The analysis of the advantageous location and favorable conditions for the creation of the port, including the conditions for entry into the port of sea and river vessels, the availability and accessibility of road, rail and air transport, is carried out. The created structure of the port is illustrated, as well as brief characteristics, capabilities and features of various port terminals for cargo transshipment and passenger transportation are considered. The organizational and technological experience in creating a logistics hub in the region was studied, taking into account the needs of producers, recipients and the char-

acteristics of transport carriers, including the features of asset management. The analysis of indicators of the volume of transshipment of various cargoes was carried out, the main directions of the port's development in the near future were determined. In the process of studying the experience of creating port infrastructure, the created conditions for business development and investment attraction, the peculiarities of the tax and customs regime, as well as the distinctive features of the port's free economic zone from other similar territories are considered. Calculations of the availability of human resources in the port area and their attractiveness for transport companies are given. The process of development of the merchant fleet of the Republic of Moldova is analyzed, and the role of port infrastructure and transport logistics in the development of maritime activities of the state and the region as a whole is shown. A comparative analysis of the development of similar ports in the region was carried out according to the main indicators. Conclusions are drawn about the impact of the intensity of development of ports and transport logistics in the region on strengthening the state's maritime potential, its infrastructure and trade.

Keywords: Giurgiulesti, regional logistics hub, international free port, free economic zone, port infrastructure, port terminals, mixed broad-gauge and narrow gauge railway

For citation: Tsyganov A. S., Koneva S. A. Creation of a new port: factors influencing the development of transport logistics in the region. *Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Marine engineering and technologies. 2024;2: 96-102.* (In Russ.). <https://doi.org/10.24143/2073-1574-2024-2-96-102>. EDN KQVLKE.

Введение

В скором времени после распада Советского Союза новая страна Молдова, бывшая ранее сухопутной Молдавской Советской Социалистической Республикой, стала морским государством, у которого появились своя портовая инфраструктура и свой торговый флот.

Необходимо отметить, что в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 04 ноября 1940 г. были установлены границы между Молдавской и Украинской ССР, в том числе отмечен конечный населенный пункт для разграничения территорий двух республик «Джурджулешты, ... в составе Молдавской ССР, и далее граница доходит до реки Прут» [1]. При этом река Дунай в вышеуказанном документе вообще не упоминается. Соответственно, Молдавская ССР во времена Советского Союза непосредственно к берегу Дуная выхода не имела. Однако уже во второй половине 90-х гг. (1996–1998) независимое государство Молдова по соглашению между странами получило от Украины небольшой участок территории (не более 500 м длиной) на берегу Дуная для создания портовой инфраструктуры в обмен на передачу последней участка автомобильной дороги, проходящей по территории Молдовы. В результате активного использования полученной береговой линии по реке Дунай Молдова в 2006 г. создала собственный международный порт Джурджулешты (Джурджулешть), что позволило ей осуществлять перевалку различных грузов и интенсивно развивать транспортную логистику в регионе [2].

В настоящей работе проводится изучение и обобщение опыта по созданию и развитию международного порта, рассматривается влияние созданной портовой инфраструктуры на развитие морской деятельности в государстве Молдова и в регионе в целом.

Создание международного порта Джурджулешты является удачным примером развития морского потенциала независимого государства, даже небольшого по своим размерам. Несомненно, рост инфраструктурной базы морской деятельности, в первую очередь развитие портов и транспортной логистики, крайне необходимы для устойчивого социально-экономического развития государства [3].

Материалы исследования

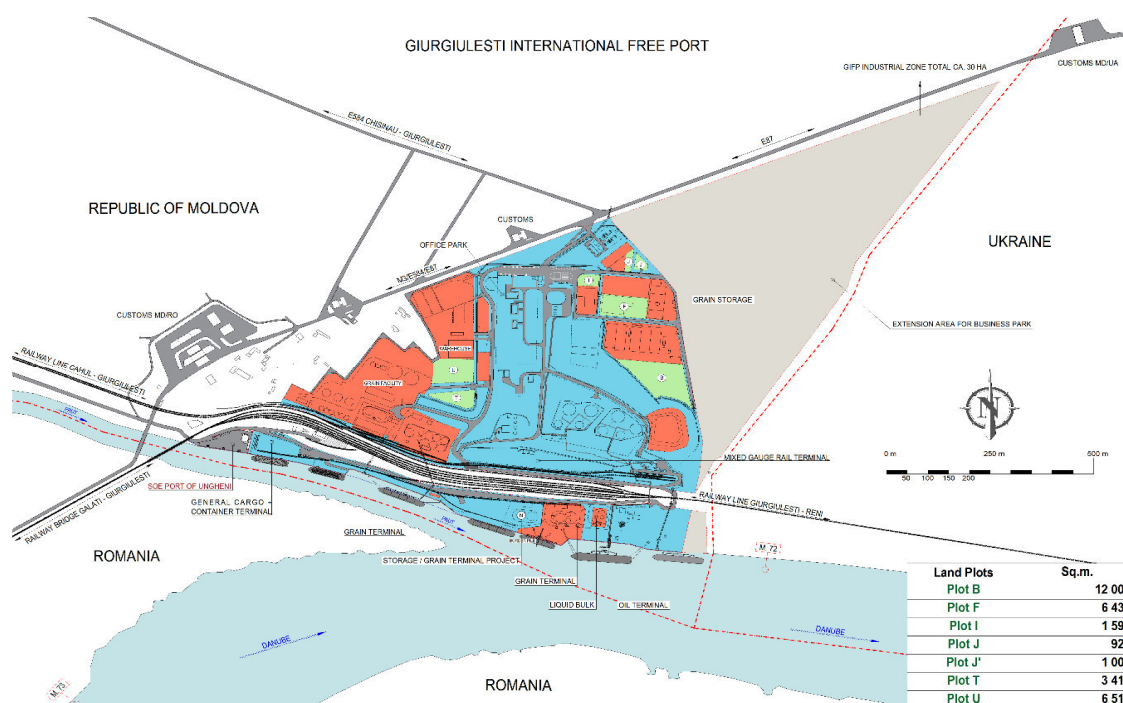
После выполнения договоренностей с Украиной о передаче территорий были проведены определенные строительные работы на полученном участке берега реки Дунай, а также на участке молдавского берега реки Прут. Данный порт расположен вблизи населенного пункта Джурджулешты на расстоянии более 133 км (72 морские мили) от Черного моря в месте впадения реки Прут в Дунай. Прохождение морских судов из Черного моря и обратно осуществляется по реке Дунай через каналы (гирла) Сулина (Румыния) и Быстрое (Украина) по морскому участку вплоть до порта Джурджулешты в соответствии с Морским регламентом администрации Румынии морского Дуная (AFDJ). Причалы терминалов порта на реке Дунай имеют минимальную глубину – 7 м, а на реке Прут – 5 м, что позволяет заходить в порт как речным, так и морским судам. Необходимо отметить, что Дунай, согласно Стратегии Евросоюза по развитию транспорта, является ключевым связующим транспортным коридором Трансевропейской транспортной сети регионов Западной, Центральной и Восточной Европы с Черным и Северным морями, а доля только дунайского судоходства в общем объеме перевозок по внутренним водным путям Европы составляет более 10 % [2]. Так, например, маршрут международного транспортного коридора № 7 проходит по Дунаю от Черного моря до Германии и в дальнейшем по каналам через реки Рейн

Цыганов А. С., Конева С. А. Создание нового порта: фактор влияния на развитие транспортной логистики региона

и Майн соединен с Северным морем [4]. Указанный порт является региональным узлом логистики на границах стран ЕС и СНГ с удобным доступом к автомобильным дорогам, ширококолейной и узкоколейной железным дорогам, рекам и морям (Черному, Средиземному, Каспийскому и др.). Что касается воздушного транспорта, то примерно на равноудаленном расстоянии от рассматриваемого порта (до 250 км) находятся три международных аэропорта (Кишинев, Бухарест и Одесса).

Порт Джурджулешты был образован в 2006 г. и является единственным портом Республики Молдова с выходом к Черному морю. Его официальное название – Международный свободный порт Джурджулешты (МСПД) [5]. Строительство от-

дельных элементов портовой инфраструктуры МСПД началось еще с середины 90-х гг. прошлого века. К настоящему времени инфраструктура международного порта объединяет следующие элементы: терминал нефтепродуктов, терминал насыпных грузов, контейнерный терминал и терминал общих грузов, терминал RORO, зерновой терминал, терминал для перевалки растительного масла и терминал со смешанной железнодорожной колеей. Портовая инфраструктура располагается в непосредственной близости (менее 500 м) от границы Молдавии с Румынией и Украиной. Размещение портовой инфраструктуры на территории МСПД представлено на рисунке.



Портовая инфраструктура Международного свободного порта Джурджулешты [4]

Port infrastructure of Giurgiulesti International Free Port [4]

Первым был построен терминал нефтепродуктов, в составе которого имеются причал на реке Дунай и резервуарный парк. Топливные резервуары и автозагрузочная станция терминала были построены еще в конце 90-х гг., однако с 2012 г., после постройки совмещенной (широко- и узкоколейной) железной дороги, появилась возможность производить погрузку нефтепродуктов в железнодорожные вагоны, используя станцию по перевалке нефтепродуктов. Резервуарный парк содержит резервуары для хранения дизельного топлива, бензина и других легких нефтепродуктов общим объе-

мом более 60 тыс. м³ [5].

Терминал насыпных грузов, расположенный на реке Прут, в основном используется для перевалки угля, нефтяного кокса и щебня с судов в железнодорожные вагоны, автомобильный транспорт или на открытое хранилище. Контейнерный терминал и терминал общих грузов введены в строй в 2012 г. и имеют прямой доступ к железной дороге. Терминалы используют открытую площадку для хранения площадью 2 га, 70-тонный мобильный портовый кран Sennebogen, погрузчики Kalmag и грузоподъемники. Также рядом с контейнерным терми-

налом и терминалом общих грузов оборудована рампа RORO [5].

Построенный в 2009 г. зерновой терминал порта вместимостью более 50 тыс. т способен принять до 3 тыс. т в день, используя железнодорожный и автомобильный транспорт. Одновременно с этим посредством двух причалов зернового терминала возможна загрузка судов вместимостью 7 тыс. т со скоростью 800 т/ч.

Также в порту имеется терминал для перевалки растительного масла вместимостью 6 тыс. т, который может принимать суда грузоподъемностью 10 тыс. т, он начал работу в ноябре 2011 г. [5].

Управляют терминалами для перевалки растительного масла и зерновых дочерние организации группы компаний TransOil (Societatea comerciala "Trans Cargo Terminal", SC "Trans Bulk Logistics") в сотрудничестве с Danube Logistics. Trans-Oil Group является лидером по экспорту зерновых и растительного масла в Центральную и Восточную Европу и предоставляет услуги по перевалке зерна и масел, а также по их хранению и переработке не только в порту Джурджулешты, но и через экспортные терминалы, которые расположены в портах Рени (Украина), Панчево и Бачка-Паланка (Сербия). Общая пропускная способность терминалов группы компаний для перевалки растительного масла и зерновых составляет более 6 млн т в год [6].

С 2014 г. особенностью порта является наличие железнодорожного терминала со смешанной (совмещенной) железнодорожной колеей. Железнодорожным терминалом обеспечивается перевалка как жидких грузов, так и контейнеров с последующей перевозкой товаров по ширококолейной и узкоколейной железным дорогам в страны СНГ и ЕС. Так, посредством ширококолейной железной дороги грузы перевозятся по территории Молдовы и далее через территорию Украины в Россию и другие страны СНГ. По узкоколейной железной дороге перевозка грузов осуществляется через территорию Румынии в страны ЕС. На ближайшую временную перспективу объемы перевозок грузов в регионе и мире в целом стабильно увеличиваются, в связи с чем результативность работы портов в значительной степени будет обусловлена эффективной работой железнодорожного транспорта [7].

Международный порт Джурджулешты также имеет пассажирский терминал, который расположен в устье Прута, в нескольких сотнях метрах выше по течению. При этом пассажирское судно в настоящее время только одно – теплоход «Принцесса Елена», который осуществляет рейсы по маршруту «Джурджулешты – Стамбул – Джурджулешты».

Необходимо отметить, что по итогам 2023 г.

объем перевалки грузов через МСПД увеличился почти на 20 % – с 1,83 млн т до 2,17 млн т в 2022 г. Общее число переваленных контейнеров достигло исторического максимума – 8 460 ед. Высокий рост показателя перевалки грузов (на 55 %) реализован в основном за счет роста перевалки зерна, достигнув 889 тыс. т, что составило 41 % от общего объема грузов. Кроме этого, показатель экспорта растительного масла увеличился на 26 % по сравнению с 2022 г., составив 248 тыс. т. Также повысился импорт удобрений навалом (сухие и жидкие) и в биг-бэгах на 48 %, достигнув 119 тыс. т. Остальные показатели (перевалка нефтепродуктов, строительных материалов) увеличились незначительно – на 4–10 %. При этом следует учитывать, что объемы переваленных грузов в 2023 г. включали часть грузов для/из Украины после окончания действия так называемой «зерновой сделки» в Черном море. Значительный рост перевалки зерна является в основном результатом инвестиций в новые зернохранилища МСПД и в приобретение новой техники, в том числе высокопроизводительных перегружателей. Также сегодня проводится подготовка к строительству нового универсального причала с целью увеличения перевалочных мощностей для сухогрузов и контейнеров на 600 тыс. т в год. Кроме того, за 2022–2023 гг. увеличен штат работников порта на 40 % и в дальнейшем планируется расширение штатной численности. Дополнительно эффективность работы МСПД планируется повысить за счет более высокого уровня автоматизации железнодорожного терминала наливных грузов [5].

Поскольку порт является региональным узлом логистики на границе с ЕС, а также с целью предоставления национальным и международным инвесторам благоприятных условий для инвестиций по развитию бизнеса территория порта получила статус свободной экономической зоны до 2030 г. В отличие от других свободных экономических зон Молдовы, в которых деятельность ограничивается определенными видами деятельности, резиденты порта имеют право заниматься любой деятельностью, разрешенной на всей территории Республики Молдова. Инвесторы также могут быть на 100 % иностранными владельцами, свободно репатриировать свою прибыль и не нести минимальных инвестиционных обязательств [5]. Генеральным инвестором и оператором порта Джурджулешты является молдавское общество с ограниченной ответственностью Danube Logistics SRL, которое представляет собой дочернюю компанию Danube Logistics Holding BV (Нидерланды). На территории порта в бизнес-парке инвесторы имеют возможность брать в аренду участки земли, открытые площадки для хранения грузов, складские и офис-

ные помещения [8]. Инвестиционное соглашение с правительством Молдовы о разработке международного порта компания Danube Logistics SRL, единственным конечным владельцем которой является Европейский банк реконструкции и развития (Лондон, Великобритания), подписала в декабре 2004 г. [9].

Особое внимание следует обратить на условия, созданные государством для развития порта, в первую очередь на низкие затраты, а также на уникальные налоговый и таможенный режимы. Благоприятные налоговый и таможенный режимы заключаются в следующем:

- 75 % – снижение налога на прибыль организаций в течение первых 10 лет работы, 50 % – снижение на оставшийся период до 2030 г.;
- освобождение от акцизов и импортного НДС;
- освобождение от импортных и экспортных пошлин;
- освобождение от импортных пошлин в остальную часть Молдовы для товаров, происходящих из МСПД;
- освобождение иностранных работников от взносов социального страхования [5].

Кроме того, расположение международного порта и свободной экономической зоны в непосредственной близости от Румынии (расстояние до г. Галац – 17 км) и Украины (расстояние до г. Рени – 8 км) привлекает рабочую силу не только из Молдовы, но также из Румынии и Украины. Доступные человеческие ресурсы в районе на расстоянии до 50 км от порта возможно оценить ориентировочно в четверть миллиона человек, в том числе: население г. Галац (Румыния) составляет более 300 тыс. человек, население Ренийского района (Украина) – более 50 тыс. человек, население, проживающее в близлежащей местности Молдовы, – более 100 тыс. человек. С учетом небольшой по европейским меркам официальной средней заработной платы в Молдове (около 300 евро в месяц) рабочая сила в этой стране остается самой конкурентоспособной рабочей силой в Европе, что благоприятствует компаниям, занимающимся трудоемким производством.

Следует отметить, что Молдова, получившая выход к морю, совсем не имела традиций в области морского транспорта, как другие, более опытные морские державы. С началом строительства порта в Джурджулешты для выполнения всех требований международных Конвенций по отношению к судам, заходящим в порт, необходимо было создать соответствующие структуры, в том числе морскую администрацию флага. Для этого была создана Служба капитана порта Джурджулешты, а в дальнейшем, с 2019 г., за счет слияния публичного учреждения «Служба капитана порта Джурджулешты» и государственного предприятия «Су-

довой Регистр» было создано Агентство водного транспорта Республики Молдова.

Несмотря на то что Молдова имеет небольшой торговый флот по численности и тоннажу, включающий в основном малотоннажные суда прибрежного плавания, ее флаг на международных рынках рассматривается как довольно удобный для перевозок грузов. Сегодня в составе флота более 300 судов, в том числе около 100 – морские суда, а остальные – речные суда (внутреннего водного плавания), которые эксплуатируются на реках Дунай, Прут и Днестр. Учитывая распространенную международную практику, Молдова относится к странам с «открытой» регистрацией флага для иностранных судовладельцев, наряду с такими странами, как Панама, Мальта, Кипр, и другими, которые предоставляют услуги всем иностранным судам. При этом услуги по регистрации судов в Молдове значительно дешевле, в связи с чем пользуются определенным спросом.

В приведенных выше материалах исследования изучен и обобщен в основном положительный передовой опыт по созданию международного порта, а также рассмотрены позитивные факторы, влияющие на развитие транспортной логистики в стране и регионе в целом. При этом считаем необходимым изучить имеющийся отрицательный опыт развития (деградации) порта в данном регионе. Для этого предлагаем провести сравнение однотипных объектам по количественным и качественным характеристикам, а именно краткий анализ выделенных признаков сравнения порта Рени (Украина, ранее СССР) и вновь созданного порта Джурджулешты (Молдова). Указанные порты расположены рядом, имеют схожие влияющие на них климатические, географические и социально-экономические условия. При этом длина причальной линии порта Рени – около 4 км, что примерно в 10 раз больше, чем в МСПД. Проектная мощность порта Рени составляла более 14 млн т грузов в год, а реальная перевалка грузов в советский период в порту достигала 10 млн т ежегодно. С получением Украиной независимости грузооборот порта Рени снизился почти в пять раз. В последние годы объем грузопотоков в порту Рени уменьшился еще больше (до 1,5 млн т в год и менее). Напротив, объем перевалки грузов через порт Джурджулешты, как указывалось выше, в 2023 г. увеличился до 2,17 млн т. Из вышеуказанного возможно сделать вывод о том, что намного уступающий по площади причальному фронту и мощностям порт Джурджулешты по основным показателям перевалки грузов обогнал соседа и, соответственно, перевел на себя большинство грузовых потоков региона. Такие высокие результаты были достигнуты благодаря политической воле руководства и его эффективным действиям по развитию

портовой инфраструктуры, в первую очередь по привлеченным инвестициям в МСПД. Так, начиная с 2007 г. в порт Джурджулешты было инвестировано более 100 млн долл. Порт, как указывалось ранее, имеет статус свободной экономической зоны, в которой зарегистрированы более 50 резидентов. Также к порту Джурджулешты, в отличие от Рени, была проложена совмещенная (широко- и узкоколейная) железная дорога. Кроме указанных, на развитие портовой инфраструктуры оказывают влияние и многие другие факторы.

На основании изложенного, особенно в настоящее время с учетом ведения боевых действий на Украине, порт Джурджулешты представляет немалый интерес в качестве точки перевалки грузов морских портов Азово-Черноморского бассейна дальше по Дунаю и внутренним водным путям Европы, а также другими видами транспорта [10].

Заключение

В заключение необходимо отметить, что развитие инфраструктурной базы морской деятельности является одним из основополагающих условий устойчивого социально-экономического развития государства. Обеспечение развития портов и транспортной логистики находится в прямой зависимости от решимости государства добиться результатов в становлении и укреплении своего морского потенциала.

Благодаря своему уникальному стратегическому месторасположению созданная комплексная модульная портовая и транспортная инфраструктура оказывает довольно благоприятное всестороннее влияние не только на развитие порта Джур-

джулешты и близлежащей территории, но и всего региона Придунавья и северо-западного Причерноморья в целом. Кроме того, указанный порт является единственным пунктом морской и речной перевалки грузов в/из Республики Молдова. Увеличивающиеся потоки международного транзита зерна, растительного масла, нефтепродуктов, минеральных удобрений и других грузов позволяют рассматривать порт Джурджулешты как региональный узел логистики в Придунайском регионе, связывающий европейские государства со странами Азово-Черноморского, Каспийского и Средиземноморского регионов.

С учетом вышеизложенных факторов становится очевидным, что небольшое государство Молдова отнеслось ответственно к созданию и развитию своей портовой инфраструктуры и в течение небольшого срока (менее 20 лет) стало полноценным морским государством, не имея фактического выхода к морю, используя только лишь узкую полосу земли (до 500 м) на берегу реки Дунай в 134 км от Черного моря. На основании изложенного представляется возможным сделать вывод о том, что развитие портов и транспортной логистики играет немаловажную роль в развитии инфраструктуры государства и региона в целом. Развитая транспортная инфраструктура оказывает значительное влияние на торговлю товарами через транзитные страны и, соответственно, на их конкурентоспособность. Страны, которые не имеют выхода к морю или его временные потери, существенно зависят от транспортной инфраструктуры соседних морских государств, что может оказать негативное влияние на их развитие.

Список источников

1. Об установлении границы между Украинской Советской Социалистической Республикой и Молдавской Советской Социалистической Республикой: Указ Президиума Верховного Совета СССР от 04.11.1940. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/131022-ob-ustanovlenii-granitsy-mezhdu-ukrainskoy-sovetskoy-sotsialisticheskoy-respublikoy-i-moldavskoy-sovetskoy-sotsialisticheskoy-respublikoy-ukaz-ot-4-noyabrya-1940-g> (дата обращения: 28.03.2024).
2. Цыганов А. С. Влияние особенностей северо-западной части Черного моря на развитие морской деятельности в регионе // Вестн. Астрахан. гос. техн. ун-та. Сер.: Морская техника и технология. 2023. № 2. С. 95–100.
3. Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации: Указ Президента РФ от 31.07.2022 № 512. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202207310001> (дата обращения: 29.03.2024).
4. Юрченко С. А., Юрченко А. Е. Международные транспортные коридоры: современное состояние и перспективы развития // Вестн. Харьков. нац. ун-та. 2013. № 1086. С. 44–48.
5. Официальный сайт Международного свободного порта Джурджулешть (Giurgiulesti International Free Port) ICS Danube Logistics SRL (Кишинев, Республика Молдова). URL: <https://gifp.md/ru/contacts/> (дата обращения: 29.03.2024).
6. Trans-Oil Group – Agro Industrial Holding. URL: <https://transoilcorp.com/en/page-home/> (дата обращения: 29.03.2024).
7. Валькова С. С., Степанец В. Е., Киселева Е. В. Совершенствование взаимодействия морских портов и железнодорожного транспорта // Вестн. Астрахан. гос. техн. ун-та. Сер.: Морская техника и технология. 2022. № 2. С. 85–91.
8. Danube Logistics Portal. URL: <https://www.danubelogistics.info/> (дата обращения: 29.03.2024).
9. Официальный сайт Европейского банка реконструкции и развития. URL: <https://www.ebrd.com/ru/contacts.html> (дата обращения: 29.03.2024).
10. Передерий С. Почему бы бизнесу не сфокусироваться на бывшей Советской Республике? // ЛесПромИнформ. 2022. № 5 (167). С. 118–120.

References

1. *Ob ustanovlenii granitsy mezhdu Ukrainskoi Sovetskoi Sotsialisticheskoi Respublikoi i Moldavskoi Sovetskoi Sotsialisticheskoi Respublikoi: Ukaz Prezidiuma Verkhovnogo Soveta SSSR ot 04.11.1940* [On the establishment of the border between the Ukrainian Soviet Socialist Republic and the Moldavian Soviet Socialist Republic: Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the USSR dated 04.11.1940]. Available at: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/131022-ob-ustanovlenii-granitsy-mezhdu-ukrainskoy-sovetskoy-sotsialisticheskoy-respublikoy-i-moldavskoy-sovetskoy-sotsialisticheskoy-respublikoy-ukaz-ot-4-noyabrya-1940-g> (accessed: 28.03.2024).
2. Tsyganov A. S. Vliianie osobennostei severo-zapadnoi chasti Chernogo moria na razvitie morskoi deiatel'nosti v regione [The influence of the peculiarities of the northwestern part of the Black Sea on the development of maritime activities in the region]. *Vestnik Astrakhanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriya: Morskaia tekhnika i tekhnologiya*, 2023, no. 2, pp. 95-100.
3. *Ob utverzhdenii Morskoi doktriny Rossiiskoi Federatsii: Ukaz Prezidenta RF ot 31.07.2022 № 512* [On the approval of the Maritime Doctrine of the Russian Federation: Decree of the President of the Russian Federation dated 07/31/2022 No. 512]. Available at: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202207310001> (accessed: 29.03.2024).
4. Iurchenko S. A., Iurchenko A. E. Mezhdunarodnye transportnye koridory: sovremennoe sostoianie i perspektivy razvitiia [International transport corridors: current state and development prospects]. *Vestnik Khar'kovskogo natsional'nogo universiteta*, 2013, no. 1086, pp. 44-48.
5. *Ofitsial'nyi sait Mezhdunarodnogo svobodnogo porta Dzhurdzhulesht' (Giurgiulesti International Free Port) ICS Danube Logistics SRL (Kishinev, Respublika Moldova)* [Official website of Giurgiulesti International Free Port (Giurgiulesti International Free Port) ICS Danube Logistics SRL (Chisinau, Republic of Moldova)]. Available at: <https://gifp.md/ru/contacts/> (accessed: 29.03.2024).
6. *Trans-Oil Group – Agro Industrial Holding*. Available at: <https://transoilcorp.com/en/page-home/> (accessed: 29.03.2024).
7. Val'kova S. S., Stepanets V. E., Kiseleva E. V. Sovershenstvovanie vzaimodeistviia morskikh portov i zhelez-nodorozhnogo transporta [Improving the interaction of seaports and rail transport]. *Vestnik Astrakhanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriya: Morskaia tekhnika i tekhnologiya*, 2022, no. 2, pp. 85-91.
8. *Danube Logistics Portal*. Available at: <https://www.danube-logistics.info/> (accessed: 29.03.2024).
9. *Ofitsial'nyi sait Evropeiskogo banka rekonstruktsii i razvitiia* [Official website of the European Bank for Reconstruction and Development]. Available at: <https://www.ebrd.com/ru/contacts.html> (accessed: 29.03.2024).
10. Perederii S. Pochemu by biznesu ne sfokusirovat'sia na byvshei Sovetskoi Respublike? [Why shouldn't businesses focus on the former Soviet Republic?]. *LesPromInform*, 2022, no. 5 (167), pp. 118-120.

Статья поступила в редакцию 01.04.2024; одобрена после рецензирования 03.05.2024; принята к публикации 08.05.2024
The article was submitted 01.04.2024; approved after reviewing 03.05.2024; accepted for publication 08.05.2024

Информация об авторах / Information about the authors

Александр Сергеевич Цыганов — доцент кафедры социально-философских и политических наук; Севастопольский государственный университет; tsyhanov72@mail.ru

Aleksandr S. Tsyganov — Assistant Professor of the Department of Social, Philosophical and Political Sciences; Sevastopol State University; tsyhanov72@mail.ru

Светлана Андреевна Конева — кандидат технических наук, доцент; заведующий кафедрой судового электрооборудования; Севастопольский государственный университет; ksa2602@mail.ru

Svetlana A. Koneva — Candidate of Technical Sciences, Assistant Professor; Head of the Department of Ship's Electric Equipment; Sevastopol State University; ksa2602@mail.ru

