

Экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами

Промышленность

УДК 334.021

АЙГУМОВ АЙГУМ ДЖАЛАЛУДИНОВИЧ

д.э.н., профессор, заведующий кафедрой
«Государственного и муниципального управления»
ФГБОУ ВО «Дагестанский государственный университет»,
e-mail: a.augimov@mail.ru

ЛЫЧАГИН СЕРГЕЙ МИХАЙЛОВИЧ

магистрант направления 38.04.04 «Государственное и муниципальное управление»
ФГБОУ ВО «Дагестанский государственный университет»,
e-mail: techy@mail.ru

ШАМОВ АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВИЧ

магистрант направления 38.04.04 «Государственное и муниципальное управление»
ФГБОУ ВО «Дагестанский государственный университет»,
e-mail: Shamov-90@mail.ru

ЩЕРБИНИНА АЛЕКСАНДРА НИКОЛАЕВНА

магистрант направления 38.04.04
«Государственное и муниципальное управление»
ФГБОУ ВО «Дагестанский государственный университет»,
e-mail: asherbinina893@gmail.com

КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОРТА ОЛЯ АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Аннотация. *Целью работы* является научное обоснование потребности применения комплексного подхода к модернизации инфраструктуры порта Оля Астраханской области для обеспечения его конкурентоспособности. В процессе исследования были использованы общенаучные приемы и методы системного и сравнительного анализа, эмпирического исследования, логического и статистического анализа. В статье обоснована роль транспортного коридора как драйвера экономического роста и выявлены негативные факторы и условия, приводящие к его низкой конкурентоспособности. Доказана необходимость формирования благоприятной среды для эффективной организации деятельности стейкхолдеров в рамках бизнес-процессов товарообмена путем создания единого транспортно-экономического пространства. Раскрыто содержание предлагаемого комплексного подхода к развитию портовой инфраструктуры, предполагающего скоординированные инвестиционные решения стейкхолдеров в лице государства, отдельных ведомств, региона, бизнес-структур, а также использование ресурсов государства и бизнеса. Результаты исследования могут быть использованы при разработке стратегии социально-экономического развития порта Оля, программ развития транспортного комплекса Российской Федерации и Астраханской области. При обосновании комплексного подхода к модернизации морского торгового порта Оля Астраханской области предусмотрено скоординированное по срокам и сбалансированное по мощностям развитие всех объектов портовой инфраструктуры с эффективным использованием ресурсов государства и бизнес-структур. При этом приоритетным фактором, способным обеспечить снижение транзакционных издержек, выступает формирование единого транспортно-экономического пространства, обеспечивающего эффективное взаимодействие автомо-

бильного, железнодорожного и водного видов транспорта. Применение данного подхода позволит за счет замены традиционных погрузочно-разгрузочных работ автоматизированной перегрузкой стандартных контейнеров с одного вида транспорта на другой с оперативной обработкой сопутствующей документации осуществлять комбинированную транспортировку с минимальными затратами времени.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, порт, товарообмен, грузооборот, интермодальность, терминально-логистический комплекс.

AYGUMOV ALGUM JAMALUDINOVICH

doctor of Economics, Professor, head of the Department
"State and municipal administration» Of the "Dagestan state University»,
e-mail: a.aygumov@mail.ru

LYCHAGIN SERGEY MIKHAILOVICH

student directions 38.04.04 "State and municipal administration»
Of the "Dagestan state University»,
e-mail: techy@mail.ru

SHAMOV ALEXANDER SERGEEVICH

student directions 38.04.04 "State and municipal administration»
Of the "Dagestan state University»,
e-mail: Shamov-90@mail.ru

SCHERBININA ALEXANDRA NIKOLAEVNA

student directions 38.04.04 "State and municipal administration»
Of the "Dagestan state University»,
e-mail: asherbinina893@gmail.com

AN INTEGRATED APPROACH TO INFRASTRUCTURE MODERNISATION OF THE PORT OF OLYA IN ASTRAKHAN REGION

Abstract. *The purpose* of the work is the scientific substantiation of the need for an integrated approach to the modernization of the infrastructure of the port of Olya in the Astrakhan region, to ensure its competitiveness. In the course of the research General scientific methods and methods of system and comparative analysis, empirical research, logical and statistical analysis were used. The article substantiates the role of the transport corridor as a driver of economic growth and identifies the negative factors and conditions leading to its low competitiveness. The necessity of creating a favorable environment for the effective organization of stakeholders' activities within the business processes of commodity exchange by creating a single transport and economic space is proved. The content of the proposed integrated approach to the development of port infrastructure, involving coordinated investment decisions of stakeholders in the face of the state, individual departments, the region, business structures, as well as the use of resources of the state and business. The results of the study can be used in the development of the strategy of socio-economic development of the port of Olya, the development programs of the transport complex of the Russian Federation and the Astrakhan region. In substantiation of a comprehensive approach to the modernization of the commercial sea port of Olya, Astrakhan region, provides for a coordinated time and balanced capacity development of all port infrastructure, with the effective use of resources of the state and business structures. At the same time, the priority factor that can ensure the reduction of transaction costs is the formation of a single transport and economic space that provides effective interaction of road, rail and water transport. The application of this approach will allow, by replacing traditional loading and unloading operations with automated transshipment of standard containers from one mode of transport to another, with rapid processing of related documentation, to carry out combined transportation with minimal time.

Keyword. *Public-private partnership, port, commodity exchange, cargo turnover, intermodality, terminal and logistics complex.*

Введение. До настоящего времени в России смещение акцента с прямого регулирования экономических процессов, в т. ч. с использованием механизма государственно-частного партнерства (ГЧП), позволяющего привлечь ресурсы частного бизнеса, остается актуальным для развития отдельных отраслей транспортной инфраструктуры, что обусловлено также вхождением страны в международные транспортные коридоры (МТК). Потребность реального задействования в процессы мирового товарообмена МТК «Север-Юг», выступающего также каркасом транспортной системы страны, вызвана относительно низкой долей морских портов Каспийского бассейна в общем грузообороте портов Российской Федерации (0,8%) [1].

Одним из стратегических объектов, обуславливающих во многом эффективность деятельности всего МТК «Север-Юг», является порт Оля, также требующий развития портовых мощностей для выполнения задач, обозначенных в инициативе КНР «Один пояс – один путь», в которой Иран играет немаловажную роль, в т. ч. в совместных проектах с Казахстаном и Азербайджаном, организации паромных и ро-ро перевозок в портах Оля и Махачкала [2].

Методы исследования. Проанализируем грузооборот российских портов на Каспии за период 2013 по 2017 гг. в соответствии с рис. 1.

Анализ объема и структуры грузов, направляемых через российские порты на Каспии в динамике показывает, что пиковые показатели грузооборота в них пришлись на 2011 г. Совокупный грузооборот портов составил 10,6 млн тонн, в т. ч. в порту Махачкала — 5,4 млн тонн, в порту Астрахань — 4,6 млн тонн, в порту Оля — 0,6 млн тонн. Основу грузооборота портов бассейна составили черные металлы, нефть, нефтепродукты, лесные грузы.

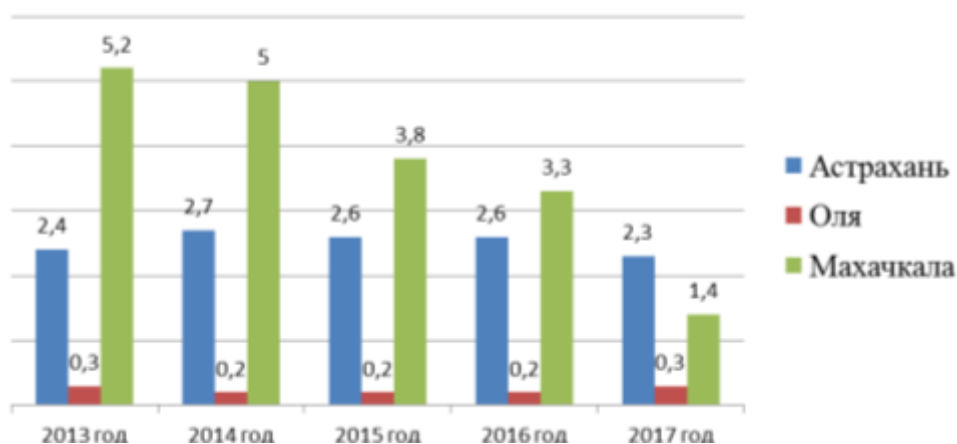


Рис. 1. Грузооборот портов Астрахань, Оля и Махачкала за 2013–2017 гг., млн тонн

В период с 2013 по 2017 гг. наблюдался тренд снижения загрузки указанных портов. Снижение объемов перевалки наливных грузов в портах Каспия связано с сокращением перевалки сырой нефти в порту Махачкала, полным прекращением транзита нефтепродуктов в порту Астрахань. Снижение объемов перевалки сухих грузов связано с вводом заградительных пошлин на российское зерно Исламской Республикой Иран — основным торговым партнером России на Каспии.

Внешнеторговый оборот между Российской Федерацией и Ираном составил в 2017 г. 1703,8 млн долл. США, что на 7% больше, чем в 2013 г. Экспорт за этот период вырос на 11,8%, импорт уменьшился на 8,7%. В товарообмене за исследуемый период произошел рост экспорта продовольственных товаров, продукции химической промышленности, машин и оборудования при одновременном снижении поставок металлов и древесины. Пик объемов экспортных поставок пришелся на 2016 г. Пиковые объемы импортных поставок товаров из Ирана имели место в 2013 г. При этом по основным позициям импорта (продовольственным товарам, продукции химической промышленности и строительным материалам) в 2017 г. имело место снижение объемов по сравнению с 2013 г. Необходимо также отметить значительный диспаритет по направлениям перевозок — объемы перевозок в экспортном направлении в 2017 г. были в 8,3 раза больше, чем в обратном, импортном направлении.

Внешнеторговый оборот между Российской Федерацией и Азербайджанской Республикой в

2017 г. составил 804,3 млн долл. США, что на 26,8% меньше, чем в 2013 г. Экспорт за период 2013–2017 гг. снизился на 39,2% (за счет товаров химической промышленности на 54%, древесины на 56%, металлов на 56%), импорт вырос на 11,4% (за счет увеличения поставок машин и оборудования, строительных материалов, продовольственных товаров).

Таким образом, за период 2013–2017 гг. не выявлено устойчивой тенденции роста объемов внешней торговли и грузопотоков, что связано с целым рядом внешних факторов, таких, как режим санкций в отношении Ирана, девальвация национальных валют в Иране, Азербайджане и России, резкие колебания рыночной конъюнктуры на сырьевых и товарных рынках в 2015–2016 гг. Также имели место географические сдвиги в торговле, в частности, рост удельного веса Китая в торговле с Ираном, Турцией и Азербайджаном, что привело к изменению грузопотоков в пользу альтернативных транспортных маршрутов и коридоров [5].

С позиций предмета исследования проведем анализ технико-экономических характеристик российских морских портов Каспийского бассейна (порты Махачкала, Оля и Астрахань) в соответствии с табл. 1–2.

Таблица 1

Порт	Характеристика
1	2
Морской порт Махачкала	Порт Махачкала является единственным российским незамерзающим глубоководным портом Каспийского бассейна. Площадь территории порта — 59,3 га. Площадь акватории порта — 5,58 км ² . Длина причального фронта морского порта 2 113 п. м. На территории морского порта Махачкала имеется 15 причалов, в т. ч. в сухогрузной гавани — 8 причалов, нефтяной гавани — 7 причалов. Пропускная способность грузовых причалов — 11 050 тыс. тонн, в т. ч.: сухогрузной гавани — 3 100 тыс. тонн, нефтяной гавани — 7 950 тыс. тонн. Морской порт принимает суда с максимальными размерениями (осадка, длина, ширина) (м): 6,5/150/20. В порту стивидорную деятельность осуществляет АО «Махачкалинский морской торговый порт». Специализация порта: наливные грузы, в т. ч. — нефть, нефтепродукты, сухие грузы — зерно. Структура собственности объектов портовой инфраструктуры: Российская Федерация (Махачкалинский филиал ФГУП «Росморпорт»), АО «Махачкалинский морской торговый порт». За последние три года грузооборот порта Махачкала снизился с 3 831,8 тыс. тонн в 2015 г. до 1 388,3 тыс. тонн в 2017 г., наибольшее падение отмечается в основном за счет наливных грузов на 2 605,4 тыс. тонн до 1 011,3 тыс. тонн, которое связано с сокращением транзита нефти, добываемой в районах Восточного Каспия, — поставщики сырья переориентируют транспортные потоки на Азербайджан. Загрузка порта: грузооборот порта Махачкала за 12 месяцев 2017 г. составила 1 388,3 тыс. тонн. Основу грузооборота порта составили наливные грузы (1011,3 тыс. тонн, падение на 64,3% к аналогичному периоду предыдущего года), зерно (326,7 тыс. тонн, падение на 1,6% к аналогичному периоду предыдущего года), тарно-штучные (32,4 тыс. тонн, увеличение на 10,5% к аналогичному периоду предыдущего года), черные металлы, металлолом (11,4 тыс. тонн, падение на 84,9% к аналогичному периоду предыдущего года), лесные (6,5 тыс. тонн, падение на 65% к аналогичному периоду предыдущего года). Возможности и ограничения порта: подъезд к порту осуществляется по городской автомобильной дороге, пересекающей главные и станционные пути железной дороги, что в значительной степени затрудняет провоз грузов из порта автотранспортом. Также из-за естественных природных ограничений нет возможности организовать возможность захода крупнотоннажных судов.
Морской порт Оля	Площадь территории порта — 324,8 га. Площадь акватории — 53,12 км ² . Длина причального фронта морского порта 2587 п. м. На территории порта размещены 13 причалов с пропускной способностью — 4 626 тыс. тонн (сухие грузы — 3 626 тыс. тонн, контейнеры — 90 тыс. TEU). Морской порт принимает суда с максимальными размерениями (осадка, длина, ширина) (м): 4,5/135/16,2. В порту стивидорную деятельность осуществляет АО «Морской торговый порт Оля». Специализация порта: сухие грузы, в т. ч. зерно. Структура собственности объектов портовой инфраструктуры: Российская Федерация (Астраханский филиал ФГУП «Росморпорт»), АО «Морской торговый порт Оля». Грузооборот ЗАО «МТП «Оля» представлен в табл. 2. Возможности и ограничения: порт является единственным в Каспийском регионе, не находящимся в городской черте. Следовательно, основное направление его развития — повышение эффективности использования существующих портовых мощностей.
Морской порт Астрахань	Площадь территории — 197,29 га. Площадь акватории — 55 км ² . Длина причального фронта морского порта 4723,53 п. м. На территории морского порта Астрахань имеется 26 причалов с пропускной способностью грузовых причалов — 9 747,8 тыс. тонн. Морской порт принимает суда с максимальными размерениями (осадка, длина, ширина) (м): 4,5/150/20. Специализация порта: сухие грузы, в т. ч. — зерно, чёрные металлы, а также наливные грузы. Структура собственности объектов портовой инфраструктуры: Российская Федерация (Астраханский филиал ФГУП «Росморпорт», Каспийский филиал ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота»), ООО «Финвесторг», АО «Природоохранный комплекс «ЭКО+» и др. Загрузка порта: грузооборот порта Астрахань за 12 месяцев 2017 г. составил 2 330 тыс. тонн. Основу грузооборота порта составили черные металлы (718,1 тыс. тонн, падение на 32,7% к аналогичному периоду предыдущего года), зерно (689 694,3 тыс. тонн, падение на 9,6% к аналогичному периоду предыдущего года), лесные (418,7 тыс. тонн, увеличение на 15,1% к аналогичному периоду предыдущего года), прочие генеральные (142 тыс. тонн, падение на 14,3% к аналогичному периоду предыдущего года), тарно-штучные (133,1 тыс. тонн, увеличение на 43,5% к аналогичному периоду предыдущего года), наливные грузы (91,4 тыс. тонн, увеличение на 173,8% к аналогичному периоду предыдущего года), прочие навалочные (71,2 тыс. тонн, увеличение на 20% к аналогичному периоду предыдущего года), грузы в контейнерах (61 тыс. тонн, увеличение на 10,6% к аналогичному периоду предыдущего года). Возможности и ограничения: для совершенствования работы порта и государственных контрольных органов необходимо предусмотреть обустройство морского пункта пропуска Астрахань со строительством единого здания для размещения государственных контрольных органов.

Таблица 2

Грузооборот ЗАО «МТП «Оля» за период 2013–2018 гг. [5]

Годы	Авто	Зерно	Контейнеры	Металл	Оборудование	Пиломатериалы
2013	14,7	109,5	16,5	40,3	0,0	5,5
2014	6,7	149,9	7,4	9,0	0,0	4,2
2015	13,7	171,4	3,5	0,7	2,8	0,4
2016	5,7	164,4	2,8	0,7	8,3	0,0
2017	0,5	199,9	4,4	0,7	1,8	29,2
2018	3,2	371,3	1,5	6,6	0,8	16,3
Годы	Разный груз	Химические изделия	Цемент	Продукты	Кокс	Итого
2013	27,6	0,3	26,3	0,0	22,3	263,0
2014	63,5	0,0	15,6	0,0	0,0	256,3
2015	9,7	3,0	3,3	0,0	0,0	208,5
2016	1,3	2,2	9,1	0,2	0,0	194,7
2017	7,7	3,5	23,5	0,1	0,0	271,3
2018	4,2	7,9	8,7	0,5	0,0	421,0

Следует отметить, что без существенной модернизации портов Каспийского бассейна поставленные задачи не могут быть выполнены в полном объеме, поскольку при существующих направлениях и объемах государственной поддержки все указанные порты достигли пиковых показателей производственно-хозяйственной деятельности [6].

Рассмотрим действующие механизмы государственной поддержки, направленной на развитие транспортной системы. Основными инструментами реализации проектов развития портовой инфраструктуры на Каспии, предусматривающие федеральное финансирование являются: Федеральный закон № 115-ФЗ от 21.07.2005 о концессионных соглашениях; Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства РФ от 20.12.2017 № 1596; льготное налогообложение до 2025 г. построенных гидротехнических сооружений (ст. 376 Налогового кодекса Российской Федерации); льготирование и субсидирование в соответствии с законодательством Астраханской области и Республики Дагестан [7].

В связи с ограниченностью бюджетных ресурсов на развитие портовой инфраструктуры применяется инвестиционно-подрядная модель, в соответствии с которой заказчиком строительства/реконструкции объектов федеральной собственности выступает ФГУП «Росморпорт», а подрядчиком — частный инвестор. Оплата работ подрядчику-инвестору осуществляется без аванса, после ввода объектов в эксплуатацию, в рассрочку за счет части доходов, получаемых ФГУП «Росморпорт» в результате реализации проекта [8].

При таком подходе к реализации проектов, когда все финансовые риски возлагаются на частного инвестора, создается фильтр для заведомо неэффективных, нерентабельных проектов, которые нуждаются в дополнительном сбалансированном развитии транспортной и энергетической инфраструктуры, поиске дополнительных источников финансирования.

Результаты. На Каспии в настоящее время транспорт, вместо того чтобы быть одним из драйверов экономического роста, становится его ограничителем, и страны региона начинают активно инвестировать создание транспортных маршрутов в обход территории Российской Федерации.

В свете изложенного при организации перевозок в рамках МТК «Север-Юг» необходимо сформировать благоприятную среду для деятельности стейкхолдеров в рамках бизнес-процессов товарообмена, четкой координации их действий.

Решение проблемы развития портового хозяйства состоит в создании интермодальности (единого транспортно-экономического пространства) в соответствии с рис. 2.

Применительно к объекту исследования, создание на основе порта Оля интермодального терминально-логистического комплекса, связывающего автомобильный, железнодорожный и водный виды транспорта, позволяет осуществлять комбинированную транспортировку с минимальными затратами времени за счет замены традиционных погрузочно-разгрузочных работ автоматизированной перегрузкой стандартных контейнеров с одного вида транспорта на другой, с оперативной обработкой сопутствующей документации. Создание интермодального терминально-логистического комплекса способно во многом обеспечить конкурентоспособность всего МТК «Север-Юг».



Рис. 2. Схема формирования единого транспортно-экономического пространства [1]

При этом нами предлагается для развития порта Оля использование комплексного подхода, предусматривающего развитие всех объектов портовой инфраструктуры с использованием ресурсов бизнеса.

Фактическое состояние порта Оля следующее: он внесен в Реестр морских портов РФ с установлением официальных границ; его таможенному посту переданы полномочия по оформлению грузовых таможенных деклараций и автотранспортных средств; построены железнодорожные подходы и станция; функционируют терминалы генеральных грузов (причал № 1, № 2 и № 3), накатных (автопаромных) и генеральных грузов (причал № 4, 5, 5а), универсальный (причал № 7), нефтеналивной (причалы № 13, 14), навалочных грузов (причал № 11, 12); возведены инфраструктурные объекты (энергоцентр, база вспомогательного флота (причал № 10, 10а, 10б), бизнес-инкубатор). Полностью завершено строительство федеральных объектов, эксплуатируемых государством: акватории, систем управления безопасностью движения судов, объектов пограничного и таможенного контроля, гидротехнических сооружений.

Стратегией развития порта предусмотрено доведение портовых мощностей до 26 млн тонн в год посредством строительства второго грузового района, финансируемого частным капиталом, состоящего из сухогрузного (мощность 10 млн тонн, 25 причалов), паромного (4 млн тонн, 6 причалов) и нефтеналивного (12 млн тонн, 15 причалов) терминалов, складов, грузовых площадок, административно-бытовых помещений, технологических перегрузочных комплексов, внутренних коммуникаций и сетей.

Существенными факторами, ограничивающими достижение проектной мощности порта Оля и снижающими конкурентоспособность МТК «Север-Юг», являются несбалансированность объемов инвестиций в объекты портового комплекса, несогласованность в принятии организационно-управленческих решений, нестыковки сроков ввода объектов в эксплуатацию. Одновременно отдельные федеральные ведомства не принимают активного участия в

ключевых проектах модернизации порта Оля в соответствии со стратегией его развития.

В силу изложенного, развитие инфраструктуры порта должно быть признано как приоритетная задача с выделением достаточных ресурсов как ведомствами, так и бизнес-структурами путем синхронизации действий стейкхолдеров на основе соглашения о взаимодействии, инициируемого Правительством РФ в соответствии с рис. 3.

С учетом соглашения о взаимодействии проектируется базовый сетевой график выполнения мероприятий по модернизации порта с установлением объемов финансовых ресурсов и сроков ввода в эксплуатацию конкретных объектов. Базовый сетевой график, в свою очередь, выступает основой для составления ведомствами, службами, бизнес-структурами собственных сетевых графиков.



Рис. 3. Схема реализации проекта модернизации порта Оля

Выводы. Использование комплексного подхода к модернизации порта Оля предусматривает скоординированное по срокам и сбалансированное по мощностям развитие всех объектов портовой инфраструктуры, с эффективным использованием ресурсов государства и бизнес-структур.

Создание интермодальности (единого транспортно-экономического пространства) позволит сформировать благоприятную среду для деятельности стейкхолдеров в рамках бизнес-процессов товарообмена, четкой координации их действий, создавая предпосылки к повышению как их конкурентоспособности, так и МТК «Север-Юг», обеспечению транспортной безопасности страны.

Литература

1. Методологические подходы и инструменты эффективного функционирования и развития морского торгового порта Оля : монография / И. В. Ганжа, А. В. Мельников, Р. А. Набиев ; под ред. Р. А. Набиева. — Волгоград, 2012.
2. Махортов, Е. А., Семченков, А. С. Государственно-частное партнерство как форма отношений власти и бизнеса в России // LOBBYING. RU : журнал о лоббизме и GR. 2007. — URL : <http://lobbying.ru/index.php?araclejd=2359>
3. Варнавский, В. Государственно-частное партнерство в России : проблемы становления // Отечественные записки. 2004. № 6 (20).
4. Набиев, Р. А. Астраханский регион и интересы России в Прикаспии / Набиев Р.А. — Астрахань : Астраханское отделение ВЭО России, 2000.
5. URL : mid.astrobl.ru.
6. Приоритетные национальные проекты и государственно-частное партнерство / Ассоциация строителей России. 13 апреля 2006. — URL : <http://www.a-s-r.ru/tabid/181/EntryID/2396/Default>.
7. Совершенствование взаимодействия власти и бизнеса в рамках государственно-частного партнерства / Набиев Р.А., Мельников А.В. // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2010. № 2. С. 60–64.

8. Приходько, Д. Г. Концессия как форма привлечения инвестиций в российскую экономику [Текст] / Д. Г. Приходько // *Банковское право*. 2005. № 3. С. 26–42.
9. Lamarque, H. Profitable inefficiency : The politics of port infrastructure in Mombasa // *Kenya Journal of Modern African Studies*. 2019. Vol. 57. Issue 1. P. 85–109.
10. Свистунов, Н. Концессии — инструмент активизации международных инвестиционных проектов в России [Текст] / Н. Свистунов // *Проблемы теории и практики управления*. 2004. № 3. С. 75–79.
11. Снельсон, П. Государственно-частные партнерства в странах с переходной экономикой // *Право на этапе перехода*. 2007. № 6956. С. 31.
12. Титюхин, Н. Государственно-частное партнерство в развитии логистического рынка России : нереальная реальность // *ЛОГИНФО*. 2006. № 12.
13. Транспортные проекты, осуществляемые при совместном участии государства и частного сектора : современное состояние дел ; пер. с англ. / *American Road and transportation Builders Association. — USA, Washington D. P.* 1997.
14. Шабанов, Р. Р. Государство и бизнес : выгодное партнерство : монография / Р. Р. Шабанов, И. В. Ганжа, Н. В. Соловьева, Р. А. Набиев ; под общ. ред. проф. Р. А. Набиева. — Волгоград : Волгоградское научное издание, 2008.
15. Эволюция государственно-частного партнерства на различных этапах развития государства / Ганжа И.В., Набиев Р.А. // *Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика*. 2012. № 2. С. 9–20.
16. Единство и противоречия современного взаимодействия государства, бизнеса и общества / Ганжа И.В., Набиев Р.А. // *Путеводитель предпринимателя*. 2013. № 21. С. 125–133.
17. Экономическое развитие регионов на основе интеграционных связей / Набиев Р.А. // *Региональные проблемы преобразования экономики*. 2014. № 12 (50). С. 83–88.
18. Зверев, В. В., Карасев, Г. Г., Набиев, Р. А. и др. Механизмы формирования региональных производственных кластеров : теория и практика : монография ; под ред. проф. Р.А. Набиева. — М. : Изд-во «Перо», 2016.
19. Dreizis, Y., Bondareva, E., Vershinina, G. The environmental impact of the reconstruction and development of the coastal marine transport infrastructure Web of Conferences. 2019. 2 April. Vol. 91. DOI: 10.1051/e3sconf/20199107005.
- 20., Zagloel, S., Sunaryob, T.Y. Effect of strategic alliance based on port characteristic and integrated global supply chain for enhancing industrial port performance // *Cogent Business and Management*. 2019. Vol. 6. Issue 1. P. 1–14.

References:

1. Metodologicheskies podhody i instrumenty effektivnogo funkcionirovaniya i razvitiya morskogo torgovogo porta Olya : monografiya / I. V. Ganzha, A. V. Mel'nikov, R. A. Nabiev ; pod red. R. A. Nabieva. — Volgograd, 2012.
2. Mahortov, E. A., Semchenkov, A. S. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo kak forma otoshenij vlasti i biznesa v Rossii // *LOBBYING. RU : zhurnal o lobbizme i GR*. 2007. — URL : <http://lobbying.ru/index.php?araclejd=2359>
3. Varnavskij, V. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo v Rossii : problemy stanovleniya // *Otechestvennye zapiski*. 2004. № 6 (20).
4. Nabiev, R. A. Astrahanskij region i interesy Rossii v Prikaspii / Nabiev R.A. — Astrahan' : Astrahanskoe otdelenie VEO Rossii, 2000.
5. URL : mid.astrobl.ru.
6. Prioritetnye nacional'nye proekty i gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo / Associaciya stroitelej Rossii. 13 aprelya 2006. — URL : <http://www.a-s-r.ru/tabid/181/EntryID/2396/Default>.
7. Sovershenstvovanie vzaimodejstviya vlasti i biznesa v ramkah gosudarstvenno-chastnogo partnerstva / Nabiev R.A., Mel'nikov A.V. // *Vestnik Astrahanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriya: Ekonomika*. 2010. № 2. S. 60–64.
8. Prihod'ko, D. G. Koncessiya kak forma privilecheniya investicij v rossijskuyu ekonomiku [Текст] / D. G. Prihod'ko // *Bankovskoe pravo*. 2005. № 3. S. 26–42.
9. Lamarque, H. Profitable inefficiency : The politics of port infrastructure in Mombasa // *Kenya Journal of Modern African Studies*. 2019. Vol. 57. Issue 1. P. 85–109.
10. Svistunov, N. Koncessii — instrument aktivizacii mezhdunarodnyh investicionnyh projektov v Rossii [Текст] / N. Svistunov // *Problemy teorii i praktiki upravleniya*. 2004. № 3. S. 75–79.
11. Snel'son, P. Gosudarstvenno-chastnye partnerstva v stranah s perekhodnoj ekonomikoj // *Pravo na etape perekhoda*. 2007. № 6956. S. 31.
12. Tityuhin, N. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo v razvitii logisticheskogo rynka Rossii : nereal'naya real'nost' // *LOGINFO*. 2006. № 12.
13. Transportnye proekty, osushchestvlyayemye pri sovmestnom uchastii gosudarstva i chastnogo sektora : sovremennoe sostoyanie del ; per. s angl. / *American Road and transportation Builders Association. — USA, Washington D. P.* 1997.
14. SHabanov, R. R. Gosudarstvo i biznes : vygodnoe partnerstvo : monografiya / R. R. SHabanov, I. V. Ganzha, N. V. Solov'eva, R. A. Nabiev ; pod obshch. red. prof. R. A. Nabieva. — Volgograd : Volgogradskoe nauchnoe izdanie, 2008.
15. Evolyuciya gosudarstvenno-chastnogo partnerstva na razlichnyh etapah razvitiya gosudarstva / Ganzha I.V., Nabiev R.A. // *Vestnik Astrahanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriya: Ekonomika*. 2012. № 2. S. 9–20.
16. Edinstvo i protivorechiya sovremennoego vzaimodejstviya gosudarstva, biznesa i obshchestva / Ganzha I.V., Nabiev R.A. // *Putevoditel' predprinimatelja*. 2013. № 21. S. 125–133.
17. Ekonomicheskoe razvitie regionov na osnove integracionnyh svyazej / Nabiev R.A. // *Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki*. 2014. № 12 (50). S. 83–88.
18. Zverev, V. V., Karasev, G. G., Nabiev, R. A. i dr. Mekanizmy formirovaniya regional'nyh proizvodstvennyh klasterov : teoriya i praktika : monografiya ; pod red. prof. R.A. Nabieva. — M. : Izd-vo «Pero», 2016.
19. Dreizis, Y., Bondareva, E., Vershinina, G. The environmental impact of the reconstruction and development of the coastal marine transport infrastructure Web of Conferences. 2019. 2 April. Vol. 91. DOI: 10.1051/e3sconf/20199107005.
20. Zagloel, S., Sunaryob, T.Y. Effect of strategic alliance based on port characteristic and integrated global supply chain for enhancing industrial port performance // *Cogent Business and Management*. 2019. Vol. 6. Issue 1. P. 1–14.