



Сергей Дэльз,
к.т.н., эксперт по функционированию
транспортных систем и объектов транспортной
инфраструктуры, Москва



Анна Синицына,
к.т.н., доцент кафедры «Логистические
транспортные системы и технологии»
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II

ИРАН + ТРАСЕКА = РОССИЙСКАЯ ЛОГИСТИКА

Аннотация. В статье рассматриваются резервы, которые открываются перед российскими грузопотоками при использовании Каспийского транспортного маршрута ТРАСЕКА и потенциальной части коридора «Север–Юг» с привлечением Иранской железной дороги, через Иранские порты Амирабад на Черном море и Бендер-Аббас в Персидском заливе.

Обосновывается необходимость развития водных путей России с использованием транспортного маршрута из Центральной России через Каспийское море (порты Астрахань и Оля), а также создание Транскаспийского экономического кластера.

Ключевые слова. ТРАСЕКА, коридор «Север–Юг», транспортные резервы, водные пути, порт Амирабад, порт Бендер-Аббас, Каспийское море.

ANNOTATION. The article deals with provisions that open up to Russian freight traffic using the Caspian transport route TRACECA, and the potential of the North-South corridor with Iranian Railway, through the Iranian port of Amirabad in the Black Sea and Bandar Abbas in the Persian Gulf.

The necessity of development of Russian waterways with the transport route from Central Russia via the Caspian Sea (the port of Astrakhan and Olya), as well as the creation of a trans-Caspian economic cluster.

KEY WORDS. TRACECA, corridor «North-South», transport reserves, waterways, port Amirabad, port Bandar Abbas, the Caspian Sea.

В цикле статей об активизации внутренних водных путей России мы рассматриваем возможности, которые открываются перед речным транспортом при взаимодействии с морскими портами. Ранее уже были освещены вопросы взаимодействия крымских портов в общей схеме внутрироссийского водного транспорта, в частности рассматривалась организация грузовых распределительных центров в портах Феодосия и Керчь.

В этой статье мы обсудим резервы, которые открываются перед российскими грузопотоками при использовании Каспийского транспортного маршрута ТРАСЕКА (Transport Corridor Europe Caucasus Asia) и потенциальной части коридора «Север–Юг» с привлечением Иранской железной дороги, через Иранские порты Амирабад на Черном море и Бендер-Аббас в Персидском заливе.

Мощнейшим резервом для транспортной системы Российской Федерации является использование потенциала транспортного маршрута ТРАСЕКА (рис. 1).

Международный транспортный коридор «Европа–Кавказ–Азия» – сложная мультимодальная транспортная система, направленная

на развитие торгово-экономических отношений и транспортных связей между странами и регионами, он является существенным вкладом в возрождение одного из самых известных исторических маршрутов – Шелкового пути.

Китайские, казахские, туркменские грузы стремятся в Европу, в том

числе через страны Закавказья. Именно порты Актау, Туркменбаши, Баку и Потти перерабатывают основной грузопоток Транскаспийского направления. В этом ракурсе перешеек между Каспийским и Черным морем имеет важное стратегическое и коммерческое значение.

Сейчас маршрут проходит через Азербайджан и Грузию. Рельефные особенности, прохождение границ и отсутствие единых правил тормозят развитие этого перспективного направления. При соединении прямым транспортным сообщением и согласованном развитии портов Тамань и Махачкала можно получить транзитный коридор, который возьмет на себя основной грузооборот по Транскаспийскому направлению. А если при этом в развитие маршрута включатся внутренние регионы России (Дагестан, Чеченская Республика, Ставропольский и Краснодарский края), может получиться



Рисунок 1. Транспортный маршрут ТРАСЕКА

мощнейший комплексный многоуровневый экономический кластер.

В этом кластере Чеченская Республика и Ставропольский край могут играть важнейшую регулируемую роль, консолидируя внутрироссийские и сортируя транзитные грузы в своих многопрофильных логистических центрах, которые логично могут интегрироваться в Гудермесе, Георгиевске, Кропоткине. При этом транзитный поток будет существенно дополняться российским экспортом зерна и другими сельскохозяйственными грузами с центрами грузоформирования в Ставропольском и Краснодарском краях и Чеченской Республике.

Дагестан и Краснодарский край, согласовывая развитие портовых мощностей в Махачкале и Тамани, обеспечат высочайший сервис при обработке транзитных грузов Транскаспийского направления. Если при этом появится единый логистический оператор, который будет обладать собственными мощностями, с центром, например, в Гудермесе, управлять грузопотоками и гарантировать скорость и качество прохождения грузов, вероятность перемещения основного объема грузопотока, проходящего по Транскаспийскому маршруту, очевидна.

Подытоживая эту часть, можно сказать, что назрела необходимость срочного создания Транскаспийского экономического кластера, все участники которого получают в бюд-

жеты своих субъектов ощутимые доходы, а увеличение рабочих мест благотворно скажется на социальной сфере.

Неотъемлемой частью развития водных путей России может стать развитие еще одного транспортного маршрута из Центральной России

через Каспийское море с возможным задействованием портов Астрахань и Оля, до иранского порта Амирабад, расположенного в северо-восточной части Ирана (рис. 2).

Вышеуказанный маршрут является частью международного транспортного коридора «Север–Юг».



Рисунок 2. Транспортный маршрут из Центральной России до иранского порта Амирабад

« Неотъемлемой частью развития водных путей России может стать развитие еще одного транспортного маршрута из Центральной России через Каспийское море с возможным задействованием портов Астрахань и Оля, до иранского порта Амирабад...

Этот путь от индийского порта Бомбей (Мумбаи) через Иран, Каспийское море и Россию, соглашение о создании которого в 2000 г. подписали Россия, Индия и Иран, должен обеспечить доставку грузов из региона Персидского залива, Индии, Пакистана в страны Восточной, Центральной Европы и Скандинавии, что в три раза короче, чем перевозка грузов через Суэцкий канал. Водный путь Каспий–Астрахань–Волгоград–Москва–Санкт-Петербург–Европа с ответвлением через Волго-Донской канал на Азово-Черноморский бассейн – самый надежный, короткий и дешевый. В частности только по контейнерным грузам перспектива международного коридора «Север–Юг» может быть оценена в 80–100 тыс. контейнеров ежегодно. Транзитные возможности портов Ирана на Персидском заливе используются на 30–50%, при этом их расчетная пропускная способность превышает 40 млн т грузов в год, а реальный грузооборот колеблется в пределах 25 млн т. На экспортные грузы приходится примерно 63%, на импортные – 37%. В основном это электроника, зерно, кормовая кукуруза, древесина, бумага и транспортные средства [1].

Российский грузопоток двинется через порты Ирана Амирабад и Бендер-Аббас с использованием Иранской железной дороги. Таким образом, регионы Центральной России получат дополнительный выход в страны Ближнего Востока, Индии и Восточной Африки. При этом российские суда типа «река–море» смогут заходить напрямую в иранский порт Амирабад.

При этих условиях зерновые трейдеры могут осуществлять прямые отгрузки через Иран непосредственно с небольших терминалов в речных портах Саратова, Волгограда, Самары и других городов. Даже терминалы Волго-Донского канала, например порт Калач, получают

дополнительную возможность осуществления прямых экспортных отгрузок, что значительно разгрузит Северо-Кавказскую железную дорогу и снизит пиковые нагрузки на порты Новороссийск и Туапсе.

Порт Амирабад, скорее всего, займет ключевую позицию в развитии транзитных и контейнерных перевозок в транспортном коридоре «Север–Юг». Площадь порта превышает 1000 га. Его основным преимуществом является то, что он соединен с железнодорожной сетью Ирана, при этом расстояние от Амирабада до Бендер-Аббаса составляет 1780 км.

Порт предназначен для обработки навалочных, генеральных нефтяных грузов и контейнеров. Основные перерабатываемые портом грузы:

- *импортная номенклатура*: нефтепродукты, зерно, металлопрокат, кокс, полипропилен, химикаты, асбест, каолин, машинное оборудование;
- *экспортная номенклатура*: продукция горнорудной промышленности, нефтепродукты, стальные трубы, свежие овощи и фрукты, сухофрукты.

Кроме того, порт Амирабад способен принимать суда типа ро-ро и нефтетанкеры. Существуют паромные линии с портами Актау, Баку, Астрахань. В порту располагаются 15 универсальных и специализированных причалов с глубинами до 6,5 м.

Для погрузки-выгрузки в порту применяются козловые краны грузоподъемностью 50 т, подвижные краны грузоподъемностью от 50 до 64 т, контейнерные краны и краны-штабелеры грузоподъемностью до 40 т.

Амирабад – единственный порт на Иранском Каспийском побережье, в котором имеется возможность перевалки зерновых грузов. Силосный парк емкостью 79 тыс. т предназначен для приема зерна

с водного транспорта, хранения и последующей отправки вглубь страны. В 2016 г. начато строительство дополнительного элеватора вместимостью 28,8 тыс. т.

Кстати, в Амирабаде уже открыт казахстанский зерновой терминал. Российские зерновые грузы вполне успешно могут проложить себе путь через этот порт, используя Иранскую железную дорогу и успешно конкурируя со знаменитым Восточным железнодорожным маршрутом Казахстан–Туркменистан–Иран.

С внедрением регулярных железнодорожных сообщений, например на направлении Серахс (Туркменистан) – Бендер-Аббас, время в пути железнодорожных составов из стран СНГ сократилось на 18 ч и составило 54 ч [2].

Железные дороги Ирана имеют следующие характеристики. Общая протяженность рельсовых путей в стране составляет 5600 км. В их число входят Трансиранская железная дорога (1392 км), от Бендер-Торкемена на побережье Каспийского моря до Бендер-Хомейни на побережье Персидского залива; Южная железная дорога (937 км), от Тегерана до Хорремшехра; Северная железная дорога (499 км), от Тегерана до Горгана; железная дорога Тегеран–Керман (1106 км); железная дорога Тегеран–Тебриз (743 км), соединенная с транспортной сетью Азербайджана, а через нее со всем Закавказьем и Турцией. Железная дорога Гермсар–Мешхед связывает Тегеран с Мешхедом, в 1996 г. она была продлена до Серахса на границе с Туркменистаном. Эта линия сооружена в соответствии с планом превращения страны в транзитный коридор, через который центральноазиатские государства получают выход в Индийский океан. Железная дорога Кум–Захедан после завершения строительства станет частью межконтинентальной магистрали, соединяющей Европу и Турцию с Индией. Таким образом, железная дорога Захедан–Кветта (685 км) свяжет Иран с Пакистаном [3].

Ключевой транзитный маршрут Сари (порт Амирабад) – порт Бендер-Аббас обеспечит кратчайший путь российских грузов к побережью Персидского залива.

Порт Бендер-Аббас – самый современный торговый порт Ирана в Персидском заливе. Через порт



Для справки

Компания Mediterranean Shipping Co. SA (MSC), вторая крупнейшая компания по контейнерным перевозкам, планирует включить порт Бендер-Аббас в свои маршруты из Китая через Сингапур и Шри-Ланку, затем Иран, ОАЭ, Индию и назад в Китай. Компания CMA CGM SA и французский перевозчик CMA CGM в 2016 г. также начали обслуживание портов Ирана. Иранская государственная компания Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL) к 2020 г. планирует расширить флот контейнерных судов на 579 тыс. 20-футовых эквивалентов (ДФЭ). Кроме того, компания ведет переговоры о возрождении сотрудничества в области морских перевозок с Индией [5].

проходят 22 регулярные международные судоходные линии, которые связывают его с 90 портами мира. Порт обрабатывает большое количество генеральных, навалочных и наливных грузов, а также 90% контейнеров, поступающих в Иран.

В настоящий момент Бендер-Аббас – единственный порт в Иране, который может обслуживать крупнотоннажные суда от 8 тыс. TEU и выше.

Пассажирско-торговый порт Бендер-Аббас включает два портовых комплекса: «Шахид Бахонар» и «Шахид Раджаи».

1. Комплекс «Шахид Бахонар» имеет 11 причалов общей длиной 1050 м, шириной 35 м. 6 причалов предназначены для генеральных грузов, 7 причалов – для океанских судов, 2 причала – для танкеров, причал для погрузки руд полезных ископаемых. Общая площадь складских помещений – 280 000 м².

Специализация комплекса – погрузка и разгрузка сыпучих грузов. Имеется бункерная система для погрузки-разгрузки зерна, транспортеры для генеральных грузов. В порту имеется около 20 кранов грузоподъемностью до 60 т. Проектная мощность для судов – 1,8 млн т, для барж – 0,2 млн т в год. Порт способен обрабатывать одновременно 6 судов длиной до 170 м.

2. Комплекс «Шахид Раджаи» находится в 20 км западнее Бендер-Аббаса и является крупнейшим контейнерным портом Ирана. Кроме того, он предназначен для обработки генеральных навалочных и жидких грузов. Площадь порта – 2400 га, имеет 9 причалов общей протяженностью 1300 м, осадкой до 9 м.

Контейнерный терминал имеет 8 причалов общей протяженностью 2000 м, осадка – 12–17 м. Общая площадь терминала – около 25 га, мощность – 3 млн TUE в год. На терминале проложены железнодорожные пути общей протяженностью 504 км, которые связывают его с железнодорожной сетью страны.

Для переработки контейнеров применяются 18 козловых кранов грузоподъемностью 45–65 т, 3 береговых крана – 140 т, 21 кран-штабелер – 40 т и 39 контейнерных крана – 40 т, 3 контейнерных перегружателя на пневмоколесном ходу (RTGs) и 2 контейнерных погрузчика (ричстакеры). Каждый контейнерный перегружатель обеспечивает разгрузку 37 контейнеров в час. Разгрузка одного среднего контейнеровоза в порту занимает 10–12 ч.

Порт Бендер-Аббас имеет 8 буксиров мощностью от 1200 до 4400 л.с.

За пределами акватории порта могут находиться одновременно более 50 судов [4].

Развитие контейнерного потока в рамках маршрутов «Север–Юг» и ТРАСЕКА, согласно прогнозам экспертов, также имеет значительные перспективы. При его активизации могут рассматриваться контейнерные перевозки гуманитарных грузов в Афганистан, контейнеров из Ирана, Персидского залива и Турции в Казахстан и уральские регионы России, а также контейнерных грузов

и товаров народного потребления из Китая.

Предполагается, что в ближайшей перспективе общий объем перевозок на Каспии увеличится по нефтеналивным грузам до 50 млн т, по сухим грузам – до 20 млн т, при этом грузы с использованием внутренних водных путей России могут успешно влиться в общий грузопоток.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Задонский С. М. Общая характеристика инфраструктуры морского транспорта ИРИ. Электронный ресурс: <http://www.iimes.ru/rus/stat/2009/09-12-09a.htm>.
2. Время в пути железнодорожных составов на маршруте Серахс–Бендер-Аббас сократилось на 18 часов. Электронный ресурс: <http://www.iran.ru/news/economics/97868>.
3. Экономика Ирана. Электронный ресурс: <http://www.panasia.ru/main/iran/economic>.
4. Единый портал логистики Казахстана. Информационная справка по исламской республике Иран. Электронный ресурс: <http://kazlog.tmweb.ru/analytics/100/906>.
5. Контейнерные суда вновь направляются в Иран. Электронный ресурс: <http://investfuture.ru/news/id/72602>.