



ТРАНСРОССИЯ

**17-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ**



24 – 27 АПРЕЛЯ 2012

МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

www.transrussia.ru



ITE Moscow
Тел: +7 (495) 935 7350
Факс: +7 (495) 935 7351
transport@ite-expo.ru

При поддержке:



Министерство
Транспорта
Российской
Федерации

Генеральный
спонсор:



О тарифных сборах

Господа члены Государственного совета, я бы не хотел затягивать прений и попросил слова не в целях полемики, а для устранения некоторых недоразумений, которые могут помешать правильному разрешению вопроса. Я не буду вновь возвращаться к вопросу о степени обременительности этих сборов для нашей торговли и промышленности, об этом скажет министр торговли и промышленности. Некоторые цифровые и фактические данные приведет господин начальник Главного управления по делам местного хозяйства. Но я не могу не обратить вашего внимания на несоответствие, как мне кажется, с обстоятельствами дела некоторых высказанных тут общих соображений.



Во-первых, тут опровергалась моя ссылка на то, что железнодорожное строительство у нас, при условии полного бездорожья, не находится в соответствии с условиями проведения железных дорог в других государствах, и, в порядке возражений, указывалось на Североамериканские Соединенные Штаты. Бесспорно, что практика и условия железнодорожного строительства в Америке представляют разительное сходство с проведением рельсовых путей у нас. Я изучал этот вопрос по поводу постройки Амурской железной дороги. Но я никоим образом не мог ожидать, чтобы этот поучительный пример мог быть обращен против правительственных предположений.

Ещё в апреле 1908 года я представил вниманию Совета министров подробную записку о колонизационной деятельности Североамериканских железнодорожных обществ. Интереснее всего для нас железнодорожное строительство в Америке в 50-х годах прошлого столетия, особенно постройка тех железных путей, которые проводились с Востока к Тихому океану по так называемой великой Американской пустыне. И смею уверить господ членов Государственного совета, что это строительство осуществлялось в совершенно своеобразных условиях, ничего общего не имеющих с западными образцами. Железнодорожным обществам отводились определенные пространства земли, которые им предоставлялось заселять. И вот около тех станций, которые имели в будущем какое-нибудь коммерческое или сельскохозяйственное значение, железнодорожные общества проводили улицы, подъездные пути, строили дома, возводили целые города и соединяли эти города дорогами, подъездными путями и часто даже конно-железными путями, с общей рельсовой колеей.

Лиц, желающих ближе ознакомиться с этим вопросом, я могу отослать к подлинным источникам: Курбскому, Корейши, Адамсу, Хубсону, у которых представлена ясная и полная картина американского железнодорожного строительства. Упоминаю я об этом для того, чтобы указать, что в Америке железнодорожные общества не ограничивались одной узкой задачей железнодорожного строительства. Они принимали на себя гораздо более крупные задачи, которые обнимали не только устройство подъездных путей к железным дорогам, но и колоссальную цель — колонизацию целой страны. И вот мне кажется, что нам, господа, не следует увлекаться западными образцами, не следует увлекаться теоретическими выводами западной науки, так как иногда на совершенно оригинальное разрешение вопроса нас наталкивает сама жизнь, а не одни только измышления С.-Петербургских канцелярий.

Западная наука действительно осудила обложения посредством *octroi*, но уже после того, как они произвели громадный переворот в жизни страны и повели к расцвету городов. Мне кажется, что законы об *octroi* пережили себя, ибо этот сбор длительный и постоянный; наш же попутный

сбор выгодно от него отличается тем, что этот сбор срочный, предметный, кратковременный.

Тут по существу представлен был еще один довод, специальный, технический. Довод этот, как говорили, просмотрен был неспециалистами, но для лиц, близко знающих, изучивших и железнодорожное, и тарифное дело, он неотразим. Новое доказательство было построено на том соображении, что попутный сбор поражает тот товар, который привозится на определенную станцию, во время его разгрузки на самой этой станции. Таким образом, сбор этот имеет все признаки добавки к тарифной ставке. Между тем, повышать тариф, притом совершенно случайно, вне соображений с общей доходностью железных дорог, представляется, как говорили тут, небезопасным.

Наш тариф представляет из себя стройную картину, он строго основан на определенном расчете и имеет целью достижение доходности железных дорог, во всяком же случае избежание дефицитности. Каким же образом допустить вмешательство в тарификацию со стороны, извне? Каким образом поставить ее в зависимость от легкости, как говорили тут, административных решений, притом решений органа далеко не компетентного?

Но, не говоря уже о том, что в настоящее время некомпетентный орган подчинен более компетентному правительству, мне все же представляется, что вся эта приведенная аргументация, которая должна была нанести убийственный удар правительственному предположению, основана, быть может, на некотором недоразумении. Ведь если отбросить совершенно специальную железнодорожную тарифную точку зрения, то станет ясно, что тариф — это плата за пробег груза по железной дороге до определенной станции. Вне этой станции, вне её пределов тариф распространяться не может. Стоимость провоза груза по городским улицам тарифа уже не касается. Попутный же сбор, где бы он ни взимался, на станции ли железной дороги или в соседнем доме, будет одним из слагаемых стоимости провоза товара по городским улицам, так как в зависимости от усовершенствования путей удешевляется и провоз по этим улицам. Таким образом, усмотрение администрации никакого удара нашей тарификации нанести не может.

Тут делались ссылки на труды Особого совещания о нуждах сельскохозяйственной промышленности. Позвольте мне воспользоваться этим же материалом. Я нахожу, что если стоять на той точке зрения, что дальнейший провоз за пределы станций железных дорог имеет какое-либо отношение к нашему тарифу, то следовало бы, прежде всего, отменить пункт 13 статьи 63 Городового положения, который узаконяет сборы с грузов по тем замощенным улицам, по тем подъездным путям, которые городом уже сооружены.

Между тем, Особое совещание, в свое время, постановило образовать особую комиссию для разрешения всех этих вопросов; и вот, я позволю себе обратить ваше внимание на пункт 3 литеру Д решения этого совещания. Сказано так: «Предоставить земским учреждениям и заменяющим их местным хозяйственным органам право устанавливать, с надлежащего разрешения, шоссейные, мостовые и т. п. сборы, а равно попутные сборы с грузов на железнодорожных станциях, при условии, что обложению будут подлежать лишь грузы, воспользовавшиеся усовершенствованными подъездными путями к означенным станциям». Следовательно, Особое совещание, в своё время, не возражало против права городов облагать грузы, перевозимые по улицам города, то есть за пределами железнодорожных станций.

Но далее, если держаться точки зрения наших оппонентов, то следовало бы принять законодательные меры против лиц, в этом отношении гораздо более опасных, гораздо сильнее вооруженных правом усмотрения, чем министр внутренних дел. Следовало бы принять меры, во-первых, против грузчиков, которые нагружают товары на подводы и назначают за это произвольные цены; следовало бы принять меры против легковых извозчиков, которые своими непомерными запросами могут испортить всю систему пассажирских тарифов, и, наконец, следовало бы принять меры против ломовых извозчиков, так как они, особенно осенью или весной, во время бездорожья, могут совершенно опрокинуть всю стройную систему наших тарифных ставок.

Поэтому, господа, я думаю, что к этому вопросу надо отнестись гораздо проще, надо просто использовать нашу высшую административную власть для начала первоначальной, крайне скромной борьбы с громадным нашим злом — бездорожьем.

(Речь премьер-министра Российской империи Петра Столыпина 24 февраля 1910 года в Государственном совете. В 2011 году исполнилось 100 лет со дня гибели одного из выдающихся политических деятелей России. В 2012 году страна отметит 150 лет со дня рождения Петра Аркадьевича.)



Сохранно. Вовремя.



Филиал ОАО «ТрансКонтейнер»

На Октябрьской железной дороге

Адрес: 191002, Санкт-Петербург,

Владимирский пр. д.23

Тел: +7 812 458 68 00

Факс: +7 812 458 68 01

www.trcont.ru



ИНФРАСТРУКТУРА:

Обоснование проектных решений контейнерного терминала с помощью моделирования	9
Новое оборудование = новые технологии	15
Технический семинар по безопасной эксплуатации кранов	20
Прогнозируем умеренный рост рынка	21
Общие суждения об относительных выгодах каналов и дорог с колеями, и приложение выводов к определению удобнейшего для России способа перевозки тяжестей	23

ПОЛИТИКА:

Выход России к Индийскому океану: о железной дороге из Сибири в Индию.	31
Транспортная система Каспийского региона	45

**«Без рекламы произойдёт самое ужасное —
не произойдёт ничего»**

То́м Биска́рди



Условия размещения рекламы в журнале «Контейнерный бизнес»

Наименование	Стоимость
Одна полоса	22.000 рублей
Полполосы	12.000 рублей
Четверть полосы	7.000 рублей
Статья (одна - две полосы)	22.000 рублей полоса
Статья (более двух полос)	20.000 рублей полоса
Спецместа	от 25.000 до 40.000 рублей за полосу
<i>Подготовка статьи</i>	<i>от 6.000 рублей за полосу</i>
<i>Создание модуля</i>	<i>от 6.000 рублей</i>

Условия размещения рекламы в бюллетене «Контейнерный бизнес»

Наименование	Стоимость
Одна полоса	10.000 рублей
Полполосы	6.000 рублей
Статья	10.000 рублей полоса
Спецместа	от 12.000 до 15.000 рублей за полосу
<i>Подготовка статьи</i>	<i>от 6.000 рублей за полосу</i>
<i>Создание модуля</i>	<i>от 6.000 рублей</i>

инфраструктура:

Обоснование проектных решений контейнерного терминала с помощью моделирования

За последние десятилетия требования к проектам развития контейнерных терминалов, изменились коренным образом. В основном это объясняется ростом размера и стоимости контейнерных судов и объема контейнеров, перемещаемых между бортом судна и берегом в каждом порту захода.

Новое оборудование = новые технологии

Морской торговый порт – это предприятие, успешная деятельность которого напрямую зависит от правильного подбора технологического оборудования, входящего в совокупный перегрузочный комплекс. Выбор перегрузочного оборудования осуществляется, исходя из необходимости решения конкретной технологической задачи. При этом программа развития учитывает специфику порта, которая оказывает решающее воздействие на принятие решения в пользу приобретения того или иного вида перегрузочного оборудования.

Технический семинар по безопасной эксплуатации кранов

В 2011 году продолжился сильный рост объемов перегрузки на контейнерных терминалах. Вопрос безопасного выполнения работ и роста травматизма опять стал очень актуальным.

Прогнозируем умеренный рост рынка

Накануне нового года интервью «Контейнерному бизнесу» дал президент группы компаний «Балтика-Транс» Дмитрий Красильников.

Общие суждения об относительных выгодах каналов и дорог с колеями, и приложение выводов к определению удобнейшего для России способа перевозки тяжестей

Обоснование проектных решений контейнерного терминала с помощью моделирования

За последние десятилетия требования к проектам развития контейнерных терминалов, изменились коренным образом. В основном это объясняется ростом размера и стоимости контейнерных судов и объема контейнеров, перемещаемых между бортом судна и берегом в каждом порту захода.

Проекты эти очень капиталоемки, требуют тщательного обоснования основных технологических параметров терминала, согласований проекта во многочисленных государственных надзорных органах и прохождения государственной экспертизы. При этом, как правило, госорганы требуют соответствия проектных решений действующим нормам технологического проектирования (НТП).

Последняя редакция этих норм 1997г., согласованная вышеуказанными государственными надзорными органами, устарела еще при ее рождении. Так, в ней предусмотрена нормативная база для проектирования контейнерных терминалов мощностью только до 300 тыс. контейнеров в год. Срок хранения контейнеров требуется определять по таблице из НТП почему то в зависимости от контейнеровместимости расчетного судна. Для расчетов стояночного времени из другой таблицы необходимо принять nepозволительное время производственных стоянок. Надо сказать, что при прохождении проекта Главгосэкспертизы процесс убеждения экспертов во вредности тех или иных требований устаревших НТП – занятие для людей с хорошей квалификацией и крепкой психикой.

Стремление быть конкурентоспособными заставляет наших специалистов разрабатывать собственные проектные методики, с активным применением зарубежного опыта для обоснования проектных решений. При этом, как хорошая морская прак-

тика рекомендует не полагаться на одно средство определения местоположения, так и проектирование дорогостоящего терминала должно базироваться на различных подходах, с последующим сравнением полученных результатов. При этом, по сути, иногда выполняются две версии технологической части проекта – одна для Заказчика и Экспертизы, другая только для Заказчика.

В этой последней версии с помощью моделей определяются не точечные значения показателей, а зависимость, например, пропускной способности терминала от различных сценариев поведения судопотока, производительности технологических линий, различных сроков хранения груза, случайных воздействий и др.

Необходимо отметить, что проблема сравнения количественных и качественных показателей проектов для оценки эффективности работы каждого элемента и всей системы «контейнерный терминал» (в условиях рыночной экономики) в мире существует давно. Здесь пока нет единых алгоритмов и строго определенных понятий, однако под эгидой Мирового банка и UNCTAD проводятся исследовательские работы по унификации показателей и методик для их оценки.

Наши старые нормы базируются на результатах аналитического моделирования систем массового обслуживания. Это удобный вычислительный метод, хорошо работающий при определенных ограничениях и допущениях. В частности, метод требу-

ет оперировать судопотоком со случайным пуассоновским (либо Эрланга) законом распределения интервалов подхода условного средневзвешенного (по длине и контейнеровместимости) расчетного судна, что является, строго говоря, частным случаем для потока судов-контейнеровозов.

Ограниченность аналитических методов теории массового обслуживания (ТМО) для технологических расчетов можно иллюстрировать на примере расчета коэффициента занятости причала.

Потребное количество одинаковых причалов определяется с учетом рекомендованного НТП коэффициента занятости, который широко используется и в практической эксплуатационной деятельности для управления и планирования ресурсов порта по причальному фронту. Этот коэффициент измеряется долей рабочего времени $T_{рв}$ плановом бюджете времени причала $T_{б}$, т.е.

$$K_{зан} = \frac{T_p}{T_{б}}$$

Рабочее время причала T_p определяется суммарным временем стоянки судов у причала, т.е.

$$T_p = \sum t_i^{cyd}, \text{ откуда}$$

$$K_{зан} = \frac{\sum t_i^{cyd}}{T_{б}}$$

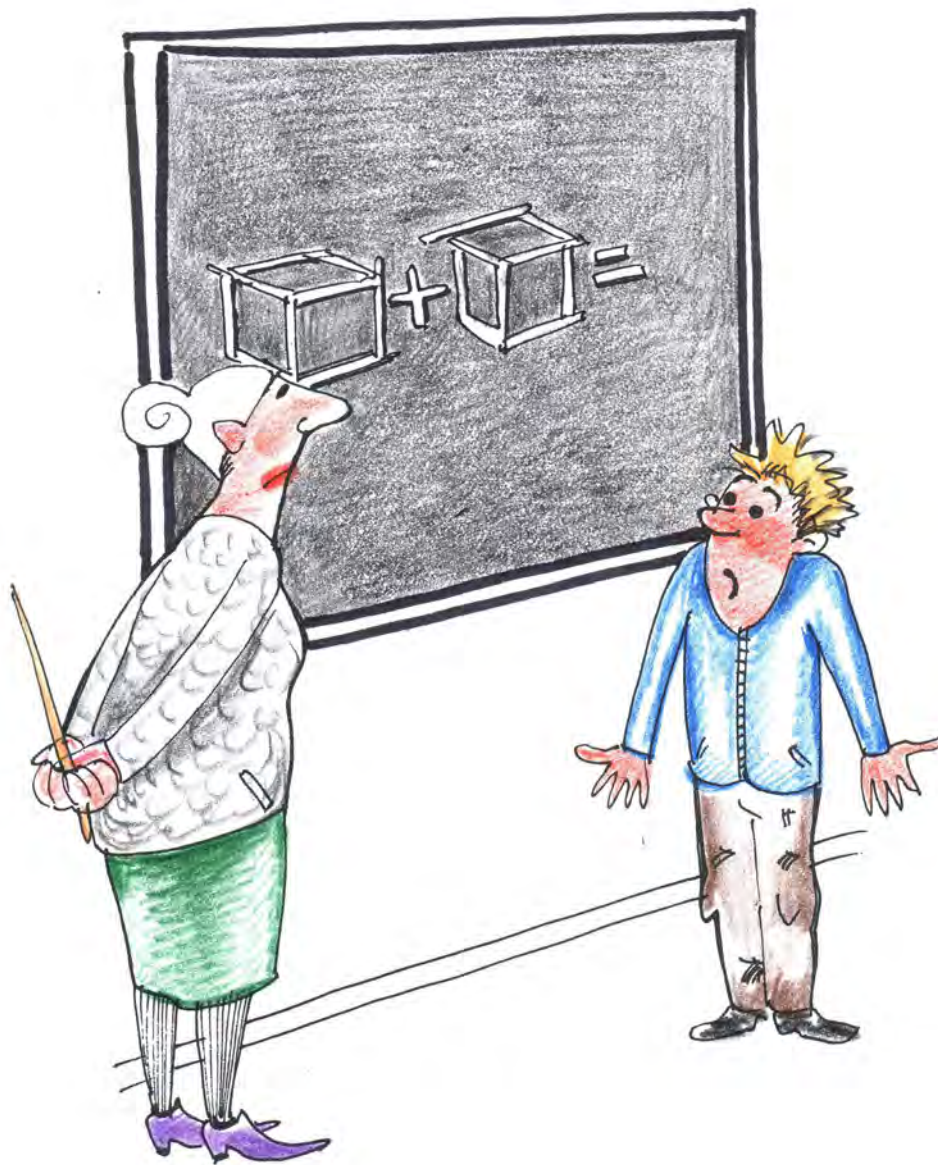




Рисунок 1. Обработка судов на причалах согласованной длины

По историческим причинам, причал как конструктивное (строительное) понятие чаще всего оказывался тождественен причалу как управленческой (административной, бухгалтерской) единице. Тем не менее, использование указанного выше коэффициента занятости для обработки судов, длина которых согласована с длиной причала, не вызывает проблем (рисунок 1).

Именно такая схема положена в основу всех редакций Норм технологического проектирования морских портов, в том числе и действующих поныне (последняя редакция этих норм 1997г). Рекомендуемые Нормами «оптимальные» коэффициенты занятости причалов рассчитаны с помощью методов теории массового обслуживания (ТМО), оперирующих понятиями заявка (судно), каналы обслуживания (причалы), коэффициентом занятости (коэффициентом загрузки) каналов (причалов) обслуживания и очередью заявок (судов) в ожидании начала обслуживания заявки (обработки судна у причала). Оптимальным считался коэффициент, допускающий длину очереди, соответствующий минимальным капитальным и эксплуатационным затратам в системе «флот-порт». Понятный экономический смысл такой модели существенно загромождался аналитическими расчетными методами ТМО, основанными на однородных заявках и каналах обслуживания.

В последние десятилетия в мире и в РФ наблюдался быстрый рост размеров судов, используемых на магистральных направлениях перевозок, что потребовало строительства причалов большей длины. При этом суда меньшего размера так же сохраняются в мореплавании, что привело к появлению значительной неоднородности состава флота, заходящего в большинство современных морских портов.

Одновременное использование новых причалов для обработки судов разного размера стало приводить к значительной неоднозначности в интерпретации коэффициента занятости, определенного традиционным способом. Действительно, если на таком причале одновременно обрабатывается два судна или более, то их суммарное время стоянки складывается. В ряде случаев это приводит к тому, что значения отчетных коэффициентов занятости превышают 100% (рисунок 2).

В качестве способа устранения этого противоречия операторы и проектировщики терминалов сначала пытались использовать некоторые условные модули, в единицах которых исчисляли причальные фронты. Например, в конце второй половины XX века таким условным модулем для зарубежных контейнерных терминалов считался линейный участок причала длиной 200 м. Дальнейшее развитие

флота и его разнообразия последовательно заставляло увеличивать этот модуль (сначала до 250 м, потом до 300 м и далее), что, в конце концов, показало бесперспективность этого подхода.

Только развитие проектных методов имитационного моделирования, основанные на практике эксплуатации протяженных причалов линейной конфигурации постепенно выработали более корректную методику определения коэффициента занятости, все чаще используемое сегодня зарубежными специалистами при проектировании и эксплуатации портов и терминалов.

Проблема использования имитационного моделирования при проектировании

Несколько слов о истории развития имитационного моделирования морских портов. Первоначально, в годы плановой экономики и финансирования прикладной науки, до широкого применения ЭВМ, в Союзморниипроекте и его филиалах разрабатывались и применялись для обоснования НТП только аналитические методы ТМО. Отдельные их результаты до сих пор фигурируют в действующих НТП редакции 1997г. и сопутствующих РД 1993 г.

В 90-е годы, в период угасания транспортной прикладной науки, сотрудниками Лен-

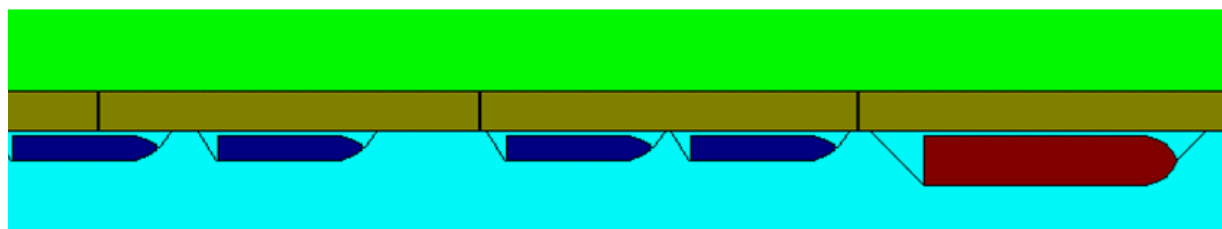


Рисунок 2. Обработка судов различной длины

морниипроектабыли созданы и апробированы экономикоматематические модели для обоснования оптимальных технологических параметров контейнерных терминалов (авторы к.т.н. ПогодинВ.А. и к.т.н. Семенов С.А., ныне сотрудники ООО «Морстройтехнология»).

Модели позволяли с помощью ЭВМ исследовать и оптимизировать основные технологические параметры, как количество причалов и их загрузка, количество кранов и транспортирующих машин, вместимость склада и др., но были основаны на некоторых упрощениях и допущениях, свойственных доступным в то время программным средствам.

Начиная с 2007г., перспективным исследовательским направлением для ООО «Морстройтехнология» является сотрудничество с ООО «Экс Джей-Технолджис» (XJ Technologies) – известной в России и мире компании в области имитационного моделирования.

Разработанная специалистами XJTechnologies программная платформа AnyLogic представляет собой инструмент имитационного моделирования нового поколения, объединивший подходы системной динамики, «процессного» дискретно-событийного и агентного моделирования.

Необходимо отметить, что в ООО «Морстройтехнология» под руководством проф. к.т.н. Кузнецова А.Л. совместно с XJTechnologies было несколько неэффективных попыток создания очень детальной модели контейнерного терминала (нижний уровень объекта моделирования-контейнер), после чего произошла переоценка понимания требований к имитационной модели для целей проектирования. Дело в том, что имитационное моделирование в первоначальной форме основывалось на принципе «моделирования деревьев» вместо «моделирования леса». Включение в модель любого требуемого количества элементов и учет всех особенностей их поведения позволяет получать результаты любой требуемой точности. Плата за эти достоинства – высокая трудоемкость, стоимость и ограниченная адаптируемость.

При таком подходе сравнительно небольшие изменения в структуре моделируемого объекта могут потребовать существенных переделок имитационной модели, т.к. классическое имитационное моделирование плохо приспособлено для целей проектирования, которое по своей природе является многовариантным и быстро меняющимся процессом. Модели же, обладающие возможностью структурной модификации и параметризации, как правило оказываются слишком общими и не сильно отличаются по глубине результатов от более простых аналитических методов.

Авторами была поставлена задача создания таких имитационных инструментов, которые описывали бы все базисные процессы, происходящие на любом терминале, давая возможность исключением избыточных треков получать структурную модель конкретного терминала или его варианта. В результате в ООО «Морстройтехнология» была создана параметрическая модель, воспринимающая широкую вариативность входных данных и формирующей показатели именно для целей технологического проектирования, в частности для сравнения этих показателей с показателями, рассчитанными по НТП. Особенно интересны для проектировщиков затронутые выше различия коэффициентов занятости причалов.

Для уточнения понятия $K_{зан}$ и его отличия от традиционной

интерпретации коэффициента занятости на имитационной модели в проектной и исследовательской фирме «Морское строительство и технологии» проведена серия экспериментов, часть результатов представлена ниже.

Если отложить на графике линейный участок взаимозаменяемых причалов по вертикальной оси, а календарное время T – по горизонтальной, то занятость судами ресурса причала в этих координатах представляется красными прямоугольниками со сторонами, равными t_i^{cud} и l_i^{cud} (где l_i^{cud} – длина причала, занимаемая соответствующим судном с учетом требуемых технологических разрывов). Этот график, в том или иной виде часто присутствующий в диспетчерском центре управления портом или терминалом, условно показан на рисунке 3.

Легко видеть, что суммарная площадь указанных красных прямоугольников характеризует полезное использование причала, а общий имеющийся ресурс есть произведение общей длины причального фронта

$$L = \sum L_m$$

наплановый бюджет времени причала $T_б$. Соответственно, коэффициент занятости группы причалов в этом случае определяется как

$$K_{зан} = \frac{\sum l_i^{cud} t_i^{cud}}{L \cdot T_б}$$

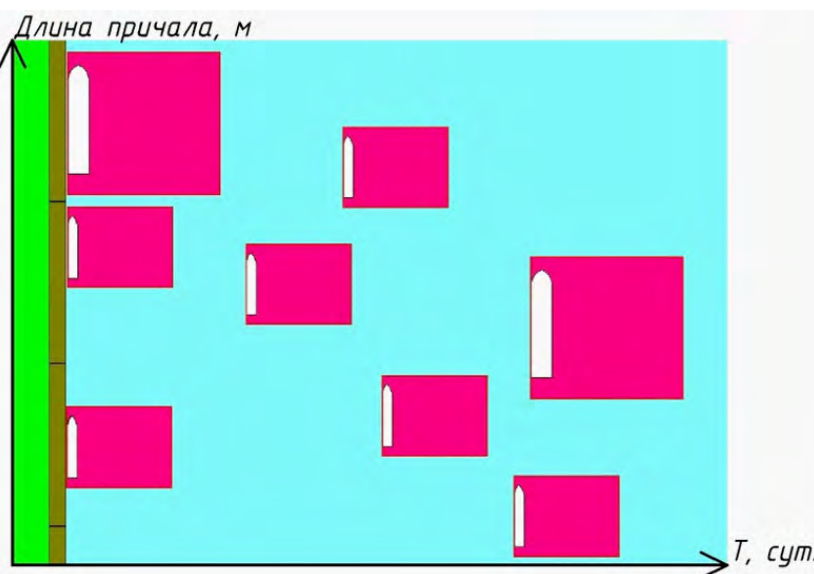


Рисунок 3. График использования ресурса причального фронта стоянками судов

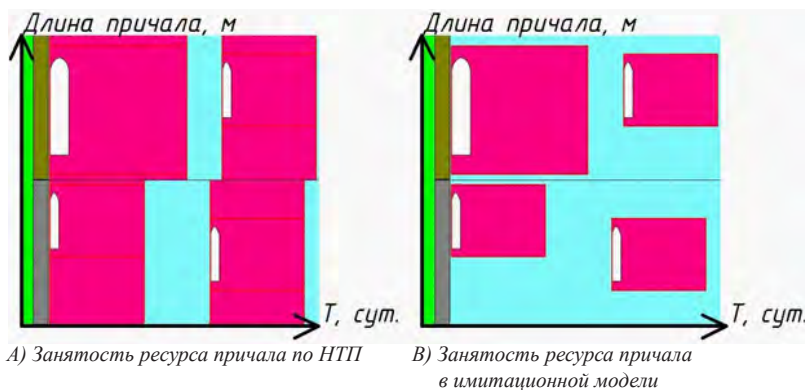


Рисунок 4. Иллюстрация расчета коэффициента занятости причального фронта на основе аналитической (А) и имитационной (В) моделях

Для каждого отдельного причала в группе может быть определен свой коэффициент занятости, или

$$k_m^{зан} = \sum L_i^{суд} \cdot t_i^{суд}$$

Коэффициент занятости группы причалов связан со значением коэффициента занятости каждого $k_{mзан}$ соотношением

$$K_{зан} = \frac{\sum L_m \cdot k_{зан}^m}{L}$$

Иными словами, суммарный коэффициент использования группы причалов выражается взвешенной по длинам суммой отдельных составляющих его причалов.

Следует отметить, что значения коэффициента занятости причала, определенного подобным образом, в большинстве случаев оказываются существенно ниже, чем вычисленные по традиционной старой методике, поскольку последняя в силу ограничений аналитической методики оперирует средним судном, которое, условно

говоря, захватывает и использует причал на 100%. Имитационная модель позволяет получить более корректные результаты, адекватные фактической картине занятости причального фронта. Это иллюстрирует рисунок 4, где на синем фоне красным цветом отражены доли ресурса причала, определенные по НТП (рис.А) и по имитационной модели (рис.В).

График занятости причального фронта, полученный на имитационных экспериментах с различными вариантами типов-размеров судов для одного из проектов, представлен на рисунке 5 ниже.

На графике по горизонтали – ось времени, по вертикали – длина причальной стенки. Коэффициент занятости причальных стенок можно посчитать как отношение занятости стенок к общему годовому ресурсу согласно формуле:

$$K_{зан} = \frac{\sum_i T_{обп}^i \cdot L_i}{365 \cdot 24 \cdot L_{ПС}}$$

Иными словами, это частное суммарной площади красных прямоугольников ко всей площади на рис. 5. Как видно из рисунка, значение коэффициента занятости, полученное с помощью имитационной модели равно $K_m = 0,284$.

Разница значений коэффициента занятости, рассчитанного по НТП и в результате моделирования, составила около 25%.

Выводы

Анализ зарубежной технической литературы, посвященной вопросам загрузки причалов, часто свидетельствует о несоответствии коэффициентов занятости причалов с расчетными показателями причалов (близких по операционным характеристикам), определенных по отечественным НТП. Это можно объяснить различными методическими подходами к расчетам.

Проектное обоснование технологических параметров портовых терминалов в соответствии с действующими НТП в ряде случаев не позволяет получать корректные оценки. Для обеспечения конкурентоспособности будущего терминала необходимы исследования технологических проектных показателей на более совершенных инструментах и методах проектирования, чем это предписано устаревшей российской нормативной базой для проектирования.

При использовании имитационного моделирования для исследования и обоснования технологических параметров терминала коэффициент занятости (совместно с характеристикой очереди судов к причальному фронту) становится выходным, контрольным параметром, что соответствует реальному процессу в порту.

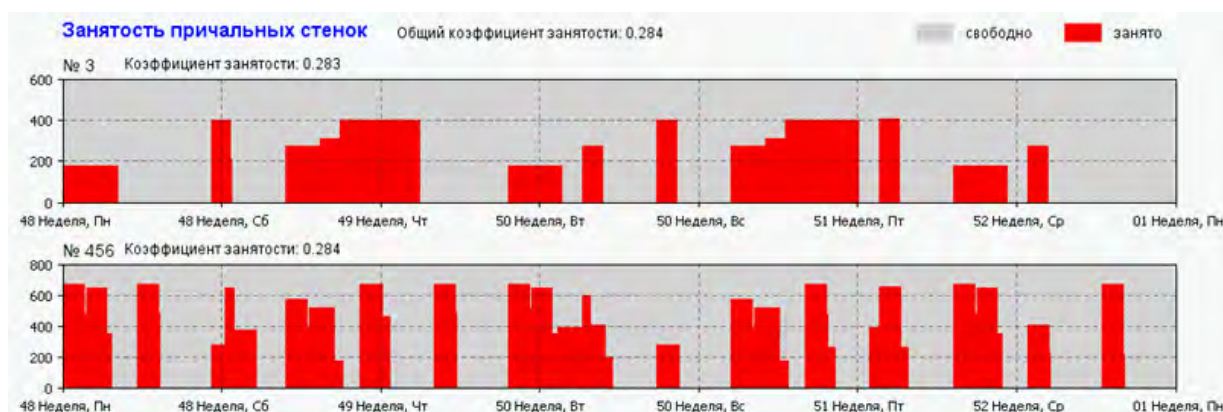


Рисунок 5 – Пример занятости ресурса причала (красным цветом) из имитационной модели

«Полностью автоматизирована. Быстро и безопасно.»



Удлинительная рама Timars ОНА (Швеция).
Совместима с любым ведущим спредером
(кран, рич-стакер и т.п.).
Телескопирование 20-40-45 футов.
Максимально безопасная и эффективная
грузообработка негабаритных грузов.
Исключает ручной труд.



ЗАО «Роксор Индастри» является официальным и эксклюзивным дистрибьютером компании «Timars Svets&Smide AB» в России и Казахстане.

Звоните прямо сейчас и наши специалисты проконсультируют вас. Воспользуйтесь бесплатным номером:

8 800 555-78-50

(812) 327-78-50

www.timars.se www.roxor.ru lifting@roxor.ru

Новое оборудование = НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Морской торговый порт – это предприятие, успешная деятельность которого напрямую зависит от правильного подбора технологического оборудования, входящего в совокупный перегрузочный комплекс. Выбор перегрузочного оборудования осуществляется, исходя из необходимости решения конкретной технологической задачи. При этом программа развития учитывает специфику порта, которая оказывает решающее воздействие на принятие решения в пользу приобретения того или иного вида перегрузочного оборудования.

Потребительские свойства оборудования в виде конкретных технических параметров находят свое отражение в техническом задании заказчика на поставку. Машиностроительная компания ЗАО СММ, являясь одним из крупнейших российских производителей портового перегрузочного оборудования, уделяет первостепенное значение процессу формирования технологических параметров своих изделий.

Обеспечение высоких потребительских свойств нашего оборудования основано на современных технологиях проектирования, строительства и комплектации.

Компания ЗАО СММ на основе изготавливаемых ею изделий предлагает:

- новые возможности в традиционных способах перевалки грузов;
- новые технологии перегрузки, расширяющие возможности всего перегрузочного комплекса.



Характерным примером реализации такого подхода в первом случае является поставка в различные порты Российской Федерации, а также за рубеж 24 порталных кранов «Аист» в десяти модификациях и 7 порталных кранов «Витязь» в четырех модификациях.

Опыт успешной реализации программы «Портальные краны» позволил компании ЗАО СММ, развивая традиционные для себя направления, принять решение о реализации программы «Мобильные портовые краны», начало которой было положено в июле 2009 г.

Больше чем кран

Технологии перевалки грузов в морских и речных портах Советского Союза не предусматривали использование стреловых мобильных портовых кранов в качестве перегрузочного оборудования.

Однако в новых экономических условиях, когда появилась возможность приобретать зарубежную технику, в российских портах стали появляться мобильные краны известных европейских, в первую очередь немецких, производителей.

Произошедший в девяностые годы прошлого века обвал производства традиционных для портов постсоветского пространства порталных кранов с шарнирно-сочлененной стреловой системой, нарушение устоявшихся грузопотоков, физическое и моральное старение существующих единиц грузоподъемной техники позволило мобильным портовым кранам занять свое место в ин-



Титберия
Олег Иликович,
генеральный директор
ЗАО «СММ»

фраструктурах перегрузочных комплексов многих портов.

Известные технологические достоинства этого вида техники (в первую очередь мобильность) позволили этому виду техники приобрести популярность в отдельных портах.

Однако, в связи с появлением нового поколения порталных кранов («Аист», «Витязь» и другие), а также приобретенным опытом эксплуатации мобильных кранов (в том числе не всегда позитивным), произошла некоторая коррекция приоритетов, которая привела к тому, что эти два вида перегрузочной техники конкурируют между собой, занимая примерно равные доли в объемах поставок.

Отголоски этой конкуренции проявляются иногда в неутраченных до сих пор спорах технических специалистов о том, какая стреловая система лучше – сбалансированная шарнирно-сочлененная или несбалансированная однозвенная. Нет согласия также и в оценке степени негативного воздействия на строительные конструкции причалов от шасси и опорных устройств мобильных кранов на пневмоколесном ходу и порталных кранов на рельсовом ходу.

Периодически появляются журнальные публикации разной направленности. В одних эксперты отдают предпочтения мобильным кранам, видя в их применении только плюсы, в других – мнение диаметрально противоположное.

Заказчик делает свой выбор, учитывая многие факторы, опираясь на собственный опыт. Этот выбор, безусловно, досто-

ин уважения. Статистика говорит о том, что явного предпочтения тому или иному виду крановой перегрузочной техники не наблюдается.

В настоящее время в компании ЗАО СММ выработана стратегическая концепция, которая определяет линейку из четырех базовых моделей мобильных кранов под общим названием «Пересвет».

Две модели из четырех – кран АП 01 (40-100) и кран АП02 (50-130) – имеют законченные рабочие проекты и находятся на стадии технологической подготовки производства.

В основу конструктивной схемы положен модульный принцип компоновки.

Сам по себе этот метод не нов, но в данном случае, использование в качестве модулей хорошо зарекомендовавших себя комплектующих изделий в виде готовых агрегатов в сочетании с тщательным подбором их характеристик позволяет иметь большой спектр технологических возможностей в одной конструктивной схеме.

Суперструктура

Под суперструктурой в данном контексте понимается представление крана через его основные компоненты.

Крановая установка, технические характеристики которой (грузоподъемность, вылет, скорости рабочих движений и т.п.) определяют технологические возможности всего крана, явля-

ется универсальным модулем для формирования кранов различного вида и назначения:

крановая установка + пневмокошесное шасси = мобильный кран

крановая установка + портал = кран на портале на рельсах

крановая установка + понтон (корабль) = плавкран

крановая установка + опора (стационарная) = стационарный кран

Использование одного и того же модуля (крановой установки) в сочетании с различными системами ее базирования позволяет получать изделия с совершенно новыми технологическими возможностями. При этом сама крановая установка остается практически неизменной.

Целью настоящей публикации является анализ вариантов компоновок и раскрытие технологического потенциала мобильного портowego крана на пневмокошесном шасси с использованием возможностей модульного формирования уже внутри каждого из элементов суперструктуры (крановой установки и шасси).

Крановая установка

Крановая установка мобильного крана – автономный агрегат, состоящий из нескольких функциональных модулей, которые определяют назначение крановой установки и ее технологические возможности:

опорно-поворотное устройство (ОПУ) – все модификации кранов в рамках одной базовой

модели имеют одинаковое ОПУ. Учитывая особые требования к надежности ОПУ, ЗАО СММ комплектует свои краны изделиями фирмы Rothe Erde – мирового лидера в данной области;

механизм подъема – ЗАО СММ имеет в арсенале различные варианты исполнения этого модуля: на основе лебедок компании Zollern с планетарными редукторами в приводной группе или на основе лебедок с цилиндрическими редукторами компании Flender в приводной группе. Безупречная репутация этих немецких фирм, с которыми сотрудничает, уже много лет подтверждается надежной работой их изделий в составе механизмов наших кранов. Электрический привод механизма подъема обеспечивает его надежную работу в течение многих лет с минимальными издержками при эксплуатации;

механизм поворота – представляют собой готовые покупные изделия фирмы Zollern, которые также хорошо зарекомендовали себя на порталных кранах;

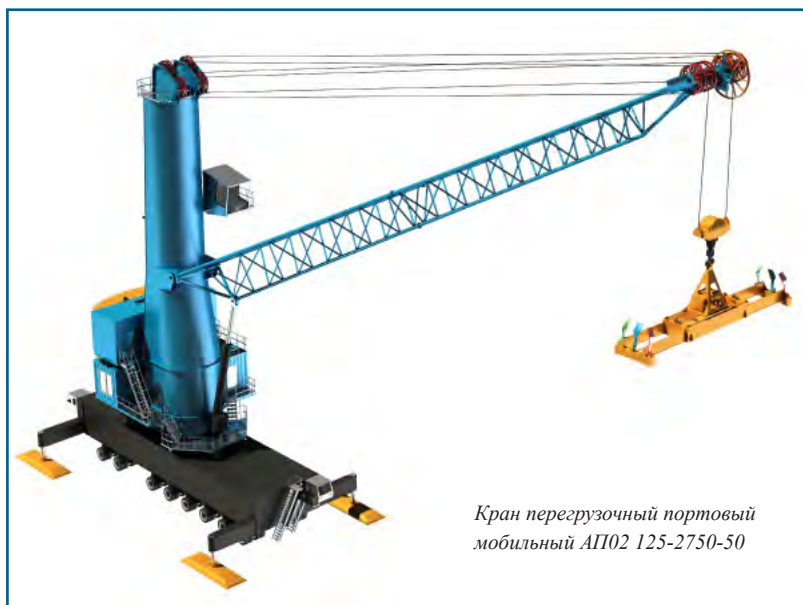
механизм наклона – единственный гидравлический агрегат в крановой установке. Ввиду особой важности этого устройства, разработка проекта велась на основе комплектующих компании Bosch Rexroth – лидера в области гидравлики;

дизельная электростанция – покупное изделие, которое проходит обкатку и все необходимые тестовые проверки на заводе-изготовителе;

контейнер с электрооборудованием – модульный принцип здесь позволяет значительно сократить время монтажа крана, так как оборудование, смонтированное внутри электроконтейнера прошло отладку с имитацией всех функций системы управления на заводе-изготовителе.

Структура крановой установки

Наличие хорошо зарекомендовавших себя, высококачественных, надежных покупных изделий-модулей в составе крановой установки является необходимым, но недостаточным условием для обеспечения высокого уровня ее потребительских свойств.



Кран перегрузочный портовой мобильный АП02 125-2750-50

Искусство разработчиков крановой установки заключается в том, чтобы создать такую конструкцию, в которой достоинства каждого компонента в составе комплекса были бы полностью реализованы, а компоновочная схема позволяла бы осуществлять монтаж, обслуживание, ремонт и удобную эксплуатацию крана с максимальной эффективностью и с минимальными издержками.

Решение этих вопросов позволило создать оригинальную компоновочную схему крановой установки, состоящую из нескольких блоков-модулей, составляющих ее несущую основу.

Платформа поворотная – основание крановой установки, на которой установлены цоколь колонны, модуль электростанции, блоки противовеса и модуль электроконтейнера. Металлоконструкция поворотной платформы выполнена в виде коробчатой конструкции. К нижнему фланцу поворотной платформы прикреплено опорно-поворотное устройство.

Цоколь, который опирается на платформу поворотную, сам является опорой для башни.

Башня – один из двух элементов крановой установки (наряду со стрелой), который имеет несколько вариантов исполнения внутри базовой модели. Оста-

ваясь неизменной по своей конструктивной концепции, башни отличаются по высотам расположения головной части и проушин для крепления стрелы, а также количеством канатных блоков.

Стрелы кранов внутри одной базовой модели имеют различные варианты изготовления по длине (в зависимости от требуемого вылета) и по конструкции оголовка (в зависимости от количества канатов).

Строгая компоновочная схема, наличие высококачественных комплектующих изделий, выбор которых основан на высоком профессиональном уровне разработчиков, методики расчетов, высокая достоверность которых неоднократно была подтверждена на опыте порталных кранов, позволяет определить крановую установку как высоконадежный, наделенный большим диапазоном технологических возможностей агрегат.

Опорно-транспортный комплекс (шасси)

Бесспорным достоинством кранов на пневмоколесном шасси является их мобильность, обеспечивающая высокую гибкость технологической схемы перегрузки при их применении.

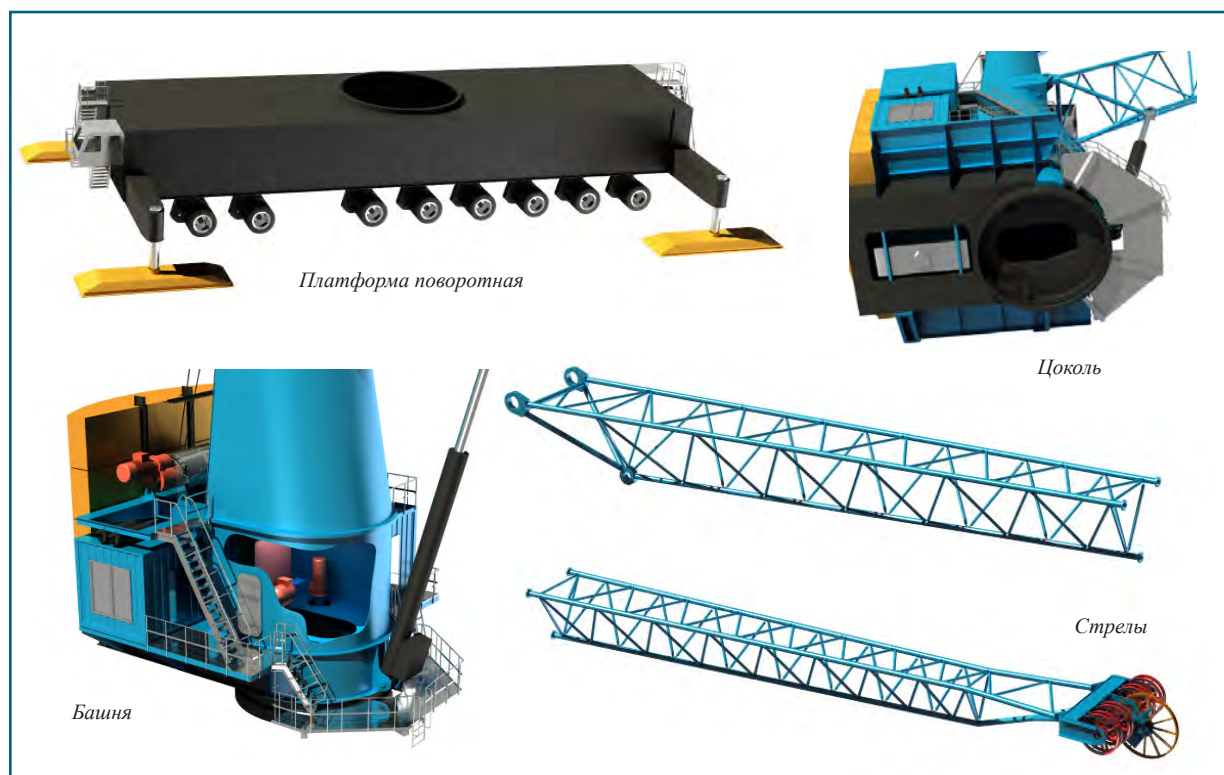
Подход к определению функции шасси и конструктивное их

исполнение у разных фирм разный. Существует точка зрения, что обеспечение минимально необходимого уровня маневренности вполне подходит для портовых кранов, а удельное давление от колеса на поверхность достаточно обеспечить на верхнем допустимом пределе. Оценка допустимых неровностей проезжей части также весьма различна.

Хорошо зная реальную обстановку в портах, понимая, насколько чувствительными порой бывают вопросы проезда в условиях сложных транспортных систем портов, а также ограничения нагрузок на перекрытия, которые исключают нахождение таких тяжелых машин как мобильный кран на значительной части территории, специалисты ЗАО СММ поставили себе задачу максимально полнее удовлетворить запросы портов и обеспечить дополнительные технологические возможности крана.

В результате были сформулированы основные требования к опорно-транспортному комплексу, который должен обеспечивать:

- режим полной маневренности
- максимальное давление от колеса при переезде не более 7 кг/см²



- максимальное давление от опорного башмака во время работы не более 1,75 кг/см²

- преодоление местных неровностей высотой до 250 мм

- преодоление уклонов до 6% в продольном направлении.

Решение вопросов, связанных с обеспечением традиционных для шасси мобильных кранов функций, желание придать опорно-транспортному комплексу новые, расширенные технологические возможности привело к пониманию того, что кран, как транспортно-перегрузочный комплекс, может быть укомплектован одним из двух типов опорно-транспортных устройств.

Вариант 1 (традиционный)

Опорно-транспортный комплекс, выполненный по схеме «моноблок», отвечает всем требованиям, которые предъявляются к подобным устройствам.

Опорно-транспортный комплекс, имеющий в своей основе раму коробчатого типа, обеспечивает надежную опору крановой установке в процессе работы крана и в процессе передвижения с одной рабочей позиции на другую.

Данная конструктивная схема традиционна и даже консервативна. Следует, однако, подчеркнуть, что движительная система сформирована из типовых четырехколесных тележек, количество которых меняется в зависимости от массы крановой установки.

Количественное изменение однотипных модулей (четырёхколесных тележек) позволяет получать качественно новые технические параметры крана при одной и той же конструктивной схеме.

Вариант 2

По оценкам специалистов, мобильные портовые краны от 85% до 95% времени своего жизненного цикла находятся в стационарном положении на аутригерах:

- во время работы на перегрузке

- во время простоя

- во время ремонта

Остальные 5 – 15% времени кран находится в движении, причем, чем меньше эта цифра, тем лучше, так как основная техно-

логическая функция крана это перегружать грузы. Но тогда возникает противоречие между необходимостью обеспечить крану функцию мобильности, и сведением действия этой функции к минимуму.

Стремление повысить эффективность работы крана приводит к увеличению простоя одного из самых сложных агрегатов – шасси, а это означает, что изначально заложенная в конструкцию крана функция передвижения (надо сказать – недешевая) используется весьма неэффективно.

Опорно-транспортный комплекс, выполненный по схеме двух разделяющихся модулей, реализован на основе концепции, позволяющей устранить вышеозначенные противоречия.

Такой вариант компания ЗАО CMM предлагает для комплек-

тации мобильных кранов нового поколения.

Идея разделения опорно-транспортной составляющей мобильного крана на две части основана на том, что две эти функции (опорная и транспортная):

- Всегда разделены по времени выполнения.

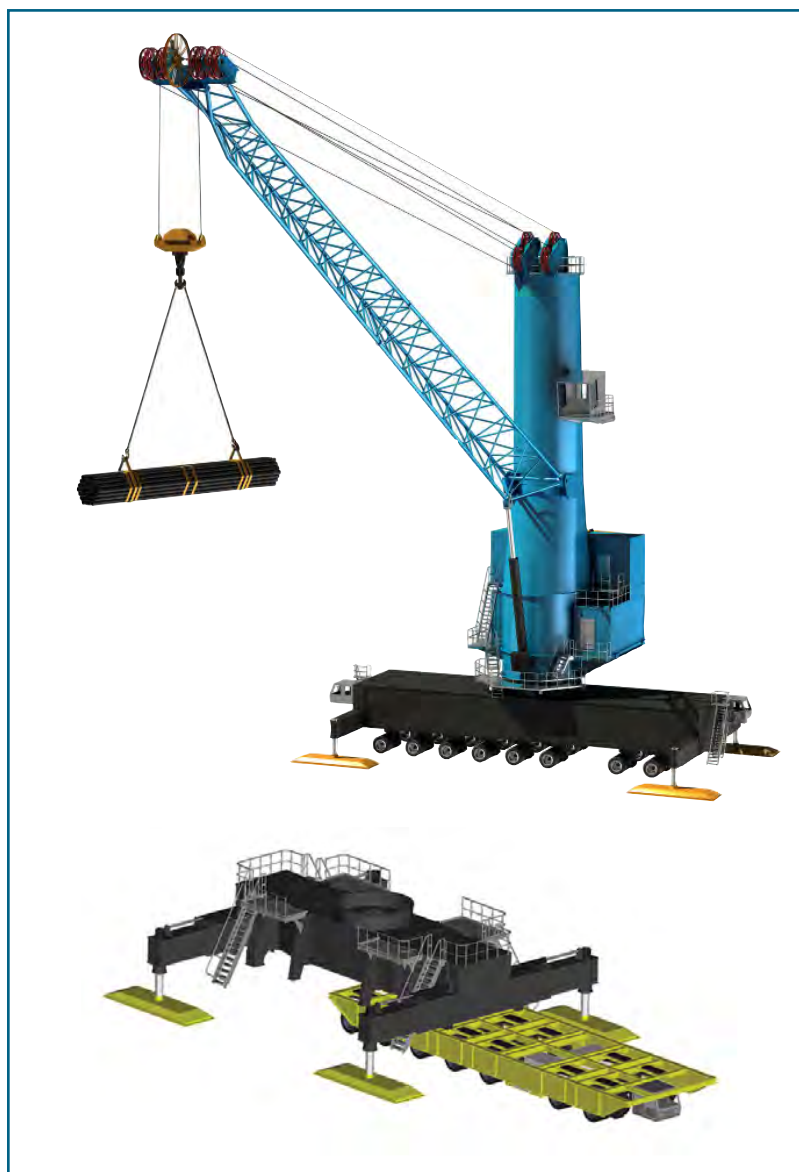
- Имеют весьма различные, по сути, рабочие движения.

- Различны по степени интенсивности эксплуатации.

Реализуются агрегатами, которые легко конструктивно могут быть объединены в виде отдельных модулей.

Модуль №1 – опорный

Компания ЗАО CMM предлагает традиционный вариант в виде рамы коробчатого сечения, имеющей в верхней



части фланец, обработанный под опорно-поворотное устройство крановой установки, и опирающейся на балки аутригера системы.

Собственная гидравлическая система позволяет выполнять рабочие движения и обеспечивает идеальное выравнивание вертикальной поворотной оси с постоянным контролем и надежным обеспечением этого положения во время работы или стоянки крана. После так называемой «свадьбы» – пристыковки крановой установки и опорного модуля – последний становится ее неотъемлемой частью.

В нижней части рамной конструкции опорного модуля расположены стыковочные узлы – ложементы для опоры крана в процессе передвижения.

Модуль №2 – транспортный

Транспортный модуль – шасси представляет собой автономный агрегат, который характеризуется:

- большой несущей способностью
- малым удельным давлением на поверхность (не более 7 кгс/см² отколёса)
- малой удельной распределенной нагрузкой на причал (не более 6,1 т/м²)
- большим ресурсом при режиме эксплуатации М6 (тяжелый)
 - полной маневренностью
 - полной автономией
 - большой скоростью автономного хода (до 15 км/ч)
 - большим ходом подъема-опускания ± 350 мм

Благодаря наличию в своей комплектации такого модуля, который, после установки «материнской» крановой установки на позицию, может осуществлять в автономном режиме различные транспортные операции с другими объектами, кран из подъемно-перегрузочного устройства превращается в перегрузочно-транспортный комплекс, обладающий широким спектром технологических возможностей, основными из которых являются:

- возможность обслуживания одной транспортной платформой нескольких крановых установок

(от двух до пяти), которая в своем развитии позволит иметь две – три инвентарные транспортные платформы на весь перегрузочный комплекс терминала или морского порта;

- возможность транспортировки грузов в технологическом процессе перегрузки, осуществляя, например, челночные перевозки от места погрузки к месту складирования;

- возможность перемещения тяжелых объектов (технологического оборудования, строительных модулей и т. д.) при монтаже, демонтаже, ремонте (например, перемещение портальных кранов типа «Аист» и «Витязь» с одного подкранового пути на другой).

Наличие в составе кранового комплекса двух энергетически независимых технологических единиц имеет еще один очень важный аспект – повышение надежности и безопасности всего комплекса.

Вероятность отказа дизель-генератора (ДГ) крановой установки очень мала, но она существует. Если кран не имеет возможности подключения к промышленной электросети, при отказе ДГ может возникнуть аварийная ситуация. Наличие дизель-электрогидравлического модуля на транспортной платформе – шасси позволяет завершить рабочие движения крановой, привести кран в транспортное положение и эвакуировать его к месту ремонта.

Эта логика справедлива и для обратного случая, при возможной поломке энергетической установки транспортной платформы. Кроме того, транспортная платформа, оборудованная кабельным барабаном, может передвигаться, получая энергию от сети, а наличие сцепного устройства позволяет подвести платформу под кран с помощью внешнего тягача. После чего на дизель-генераторе крановой установки кран может переехать на другое место работы или на ремонт.

Конечно, при наличии в хозяйстве второй инвентарной платформы – шасси, решение подобных проблем происходит еще быстрее и с минимальными издержками.

Резюме

Возвращаясь к началу статьи, где мы говорим о том, что компания ЗАО СММ предлагает новые возможности в традиционных способах перевалки грузов и новые технологии перегрузки, расширяющие возможности всего перегрузочного комплекса, необходимо добавить, что в настоящее время разнообразное племя порталных кранов нашей компании, представляющих собой традиционное перегрузочное оборудование, пополнилось несколькими моделями, обладающими расширенными технологическими возможностями.

В модельный ряд кранов, объединенных общим названием «Витязь», добавилась новая генерация, главным технологическим отличием которой является больший, чем в предыдущей версии грузовой момент. При этом максимальная грузоподъемность выросла до 100 т, а стреловая система имеет вылет до 50 м.

Краны «Аист» также вышли за рамки стандартного для них грузового момента в 640 тм. Теперь появились модели, имеющие грузовой момент 720 тм при максимальной грузоподъемности 40 т и вылете 45 м. Новый портал, позволяет работать кранам этой генерации на подкрановых путях с колеей 15,3–10,5 м.

За рамками статьи остались подробные описания возможных вариантов технологических процессов перегрузки с использованием мобильных кранов, особенно с использованием опорно-транспортного комплекса по варианту 2. Понимая, что эти технологии требуют всестороннего анализа и обсуждения в среде профессионалов-портовиков, мы предлагаем этой статьёй положить начало этой дискуссии.

Технический семинар по безопасной эксплуатации кранов

В 2011 году продолжился сильный рост объемов перегрузки на контейнерных терминалах.

Вопрос безопасного выполнения работ и роста травматизма опять стал очень актуальным.



Компания «Балткран» в Калининграде в ноябре организовала очередной ежегодный технический семинар по безопасной эксплуатации контейнерных и козловых кранов. На мероприятие были приглашены двадцать технических специалистов контейнерных терминалов из различных городов России от Калининграда до Владивостока: из Волгограда, Хабаровска, Владивостока, Минеральных Вод, Махачкалы, Комсомольска-на-Амуре, Саратова, Иркутска и Кемерово.

Состоялся очень полезный и необходимый обмен знаниями

между производителями крановой техники и специалистами, непосредственно эксплуатирующими это сложное оборудование. Семинар, длившийся несколько дней, был направлен на теоретическое и практическое изучение приборов и систем безопасности, металлоконструкций, систем управления, а также новых моделей кранов. Среди прочих вопросов рассматривались проблемы веса контейнеров, декларирования грузов и др.

«Наши новые разработки касаются таких тем, как безопасность, энергоэффективность, эргономия, а также системы

управления и обслуживание. Компании покупают функцию с испытанной надежностью, а не просто дешевую конструкцию», — Ушков С.В., Вице-президент «Балткран».

В настоящее время «Балткран» производит отгрузку четырех двухконсольных контейнерных перегружателей решетчатой конструкции для сухого порта в г. Новороссийск. Ранее поставлены контейнерные краны для терминалов г. Артема и Кургана. Введен в эксплуатацию козловой кран грузоподъемностью 50 т с пролетом около 60м на площадке строительства моста в г. Новосибирске.

Контейнерные краны
 Козловые краны
 Технический сервис
 Запасные части

ОТДАЙТЕ ПЕРЕГРУЗКУ КОНТЕЙНЕРОВ В ХОРОШИЕ РУКИ

- ПОСТАВЛЕНО БОЛЕЕ 150 КОНТЕЙНЕРНЫХ КРАНОВ С 1996 ГОДА
- ВЫСОКАЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ
- ЭФФЕКТИВНАЯ СИСТЕМА ПРОТИВ РАСКАЧИВАНИЯ КОНТЕЙНЕРА
- РЕКУПЕРАЦИЯ ЭНЕРГИИ В ЭЛЕКТРИЧЕСКУЮ СЕТЬ

БАЛТКРАН

236008, Калининград, ул. А.Невского 165 - Тел. (4012) 590-800 - Ф. (4012) 590-990 - www.baltkran.ru - crane@baltkran.ru

Прогнозируем умеренный рост рынка

Накануне нового года интервью «Контейнерному бизнесу» дал президент группы компаний «Балтика-Транс» Дмитрий Красильников.



– Дмитрий Александрович, с какими показателями компания завершает 2011-ый? Какие события вспоминаются как основные в прошедшем году?

– Группа Компаний «Балтика-Транс» основана в 1999 году и на сегодняшний день охватывает большой спектр услуг в сфере международной транспортной и таможенной логистики. Основными услугами группы компаний являются международные мультимодальные контейнерные перевозки и все связанные с этим работы, а именно: внутрипортное экспедирование, таможенное оформление, внутритаможенный транзит, складирование, перевалка, перетарка, сюрвей, стра-

хование и охрана, полное юридическое сопровождение любых видов грузоперевозок. В рамках своей деятельности мы работаем с любыми видами грузов: контейнерные сухие и рефрижераторные, конвенциональные, сыпучие, наливные, навалочные, а также негабаритное тяжеловесное оборудование и опасные грузы. Наши офисы расположены в Санкт-Петербурге, Новороссийске, Владивостоке, Архангельске, Екатеринбурге, Москве, Алмате и во Франкфурте-на-Майне. Разветвленная региональная сеть офисов позволяет ГК «Балтика-Транс» пережить негативные колебания рынка с минимальными потерями, а иной раз, и с ростом объемов. Например, не смотря на осеннее снижение объемов рынка в этом году относительно прошлого года, ГК «Балтика-Транс» в 2011 году существенно улучшила свои показатели. За этот год наш грузооборот вырос на 20% составил более 700 тыс. тонн. Объем перевозок наливных грузов превысил отметку в 200 тыс. тонн.

В целом, уходящий год стал для нас успешным. Из основных событий можно отметить открытие новых офисов в Архангельске и Алмате, увеличение объемов перевозимых нами рефгрузов, увеличение объемов перевозок негабаритных грузов, применение новых технологий в перевозке наливных грузов, расширение собственного автомобильного парка до 50 автопоездов, суще-

ственное увеличение клиентской базы. Все эти события способствуют усилению наших позиций на рынке.

– Оцените текущую ситуацию на рынке. Каково сегодняшнее соотношение спроса и предложения в вашем сегменте? Какие изменения прогнозируете в наступающем году? Какими видите среднесрочные перспективы развития контейнерного бизнеса и транспортного рынка в целом?

– 2011 год для рынка грузоперевозок выдался весьма противоречивым. Первые 8 месяцев рынок рос на 5-15% относительно показателей прошлого года. Осенью же последовал спад объемов, который оказался неожиданным для большинства игроков рынка. В результате можно спрогнозировать, что годовой объем рынка в этом году не превысит показателей предыдущего года.

Текущая ситуация в СПб впервые за много лет характеризуется превышением суммарной пропускной способности морских контейнерных терминалов над достигнутым уровнем грузопотока. Данная ситуация, скорее всего, сохранится в среднесрочной перспективе, поскольку ожидается ввод дополнительных мощностей на всех без исключения контейнерных терминалах Большого Порта СПб, и что особенно важно – ожидается начало работ на 1-ой очереди самого современно-





го контейнерного терминала в РФ УЛКТ в порту Усть-Луга (пропускной способностью 500 тыс. TEU/год). Будет развиваться и инфраструктура тыловых контейнерных терминалов СПб (сухих портов). Все это создаст условия для появления альтернативных решений в выборе логистических схем доставки контейнерных грузов. Как следствие, возможно увеличение объемов за счет переориентации части грузопотока, который сейчас идет через Прибалтийские

порты и Финляндию на Большой Порт Санкт-Петербург.

В целом, согласно прогнозам наших основных клиентов, объемы их грузоперевозок как в импорте, так и в экспорте, в будущем году будут расти. В связи с этим, можно спрогнозировать умеренный рост рынка на 2012 год.

– Как изменилась ценовая политика компаний вашего отсека рынка в связи с известными кризисными событиями?

Безусловно, мировой финансовый кризис привел к серьезному спаду международных грузоперевозок, что привело к усилению конкуренции среди транспортно-экспедиторских компаний, и, как следствие – более гибкому подходу к ценообразованию.

В целом, можно сказать, что наша ценовая политика не претерпела существенных изменений. «Балтика-Транс» специализируется на комплексном подходе к задачам клиента. Мы оказываем полный спектр услуг по доставке груза и всегда можем разработать наиболее оптимальные логистические схемы, позволяющие минимизировать затраты на перевозку. Наши клиенты, покупая услуги в комплексе, всегда выигрывают.

В преддверии нового, 2012 года, от всей души хочу поблагодарить всех наших деловых партнеров и клиентов за сотрудничество и доверие к нашей Компании. Надеюсь, в следующем году наши отношения смогут выйти на еще более высокий уровень.

Пусть каждый день Нового Года дарит вам новые перспективы и успех в Вашем бизнесе! 

**ММЛФ/2012
MILF/12**
XV МОСКОВСКИЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ФОРУМ
6-10 ФЕВРАЛЯ 2012 Г.

+7 (499) 155-0743,
155-0180, 155-0830
www.mmlf.ru
logist@ec-logistics.ru

6-8 ФЕВРАЛЯ УЧЕБНЫЙ КУРС
9 ФЕВРАЛЯ КОНФЕРЕНЦИЯ "ЛОГИСТИКА И УПРАВЛЕНИЕ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК: НОВЫЕ ВЫЗОВЫ И ОТВЕТЫ", ПРОГРАММА ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СЕССИЙ
10 ФЕВРАЛЯ ЭКСКУРСИИ В ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОМПАНИИ

Общие суждения об относительных выгодах каналов и дорог с колеями, и приложение выводов к определению удобнейшего для России способа перевозки тяжестей*



**Дестрем
Морис Гугович**
Генерал-майор Корпуса
Инженеров путей сообщения.

Влияние климата

Рассмотрим теперь влияние сурового северного климата на различные части устройства, входящие в состав железной дороги.

Каменные стулья, на которых соединяются выпуклые колеи для колес, должны быть столь тверды, чтобы могли противостоять всякому движению системы, и сверх того сохранять совершенную горизонтальность. По малому изобилию и часто по совершенному недостатку в России таковых каменных пород, которые бы от действия на них мороза не портились, нижняя часть сих стульев должна быть устроена из кирпича или бутового камня, а верхняя из гранита везде, где только материалы сии можно получать за сходную цену. Но и сама кирпичная кладка, находясь на глубине 5 футов попеременно в холодной, сухой и сырой среде, будет представлять весьма мало прочности, и ближайшие части к земной поверхности подвержены будут скорой порче. Все сие заставляет думать, что частые исправления по необходимости заставят избегать употребления на сей предмет кирпича. Напротив того, гранит, хотя и заключает в себе все выгоды прочности, но зато каких издержек будет стоить первоначальное устройство таковой дороги, особенно если возьмем в рассмотрение, что при устройении вышеупомянутых железных дорог каменные стулья имеют только около одного фута высоты

и основаны или на естественном грунте, или на упланированной насыпи; между тем как в России, где земля промерзает от 4,5 до 5 футов глубиной, стулья должны быть основаны на каменном фундаменте, устроенном по крайней мере на такой же глубине. Как бы не были малы обрезы во всяком случае фундамент будет занимать как в длину, так и в ширину большую часть дороги, и потому потребует весьма больших издержек как на выемку, так на материалы и рабочих.

Щебеночная насыпь, устроенная между колеями, весной и осенью беспрестанно выбиваемая лошадьми, будет требовать весьма частых исправлений. Во время же зимы для расчистки проезда между колеями, равно как и самих колей, потребуются значительное количество рабочих. В России уже весьма достаточно одной ночи, чтобы защищаемую чем-нибудь дорогу покрыть снегом в несколько дюймов толщины; если же она будет находиться на открытом месте, как по большей части случается, то сугробы снега будут наваливаться местами и при последующем вдруг холоде замерзать до такой степени, что для расчистки потребуют употребления ломов и кирок. Расчистка таковым способом бывает весьма продолжительна и на обыкновенном шоссе, тем более будет затруднительна на чугунных дорогах, где поверхность полотна устраивается ниже колей.

С апреля месяца, когда уже многие реки открываются для

судоходства, проезд по железным дорогам соделается весьма затруднительным. Теплота, действуя на землю, произведет на поверхности оной влагу и грязь более или менее вязкую, смотря по качеству почвы. Для содержания в сие время проезда, равно как и колей, в надлежащей чистоте необходимо потребуются весьма большое количество рабочих. Из чего следует неизбежное увеличение издержек на содержание таковой дороги, и даже, можно сказать, уменьшение выгод перевозки по железным дорогам.

При таянии снегов, в особенности же при быстром переходе от зимы к весне, воды больших и малых рек и источников поднимаются против обыкновенного горизонта на весьма значительную высоту. Возвышение сие, завися от образования и пространства бассейнов, равно как и от большей или меньшей крутизны берегов в реках, превосходит иногда 4 и даже 5 сажень, и поднимаясь таким образом вода, выступая из берегов, наводняет окружающие земли и устроенные по местам дороги на большом пространстве. Из сего происходит необходимость при устройении дороги в некоторых местах делать значительные насыпи, требующие весьма часто больших издержек, и увеличивать отверстие мостов сообразно количеству вытекающих вод, не только на главных источниках, но и оврагах, которые иногда в продолжении всего лета бывают совершенно сухи: сие обстоятельство соделается

* Окончание. Начало опубликовано в №36



источником весьма больших издержек при устройении железных дорог в России.

Состояние искусств и промышленности

В Англии и в наиболее населенных частях Франции и Германии всякое повреждение железных колеи или других каких частей в железной дороге хотя и влечет за собой остановку в сообщении, но сия остановка не бывает продолжительна, ибо близость населенных мест, где находятся кузницы и другие мастерские, может весьма скоро доставлять способных и опытных мастеров, необходимо потребных для исправления повреждений. В России же, где, по вышеизложенным причинам, железные дороги потребуют более частых исправлений, исправления сии будут гораздо медленнее; и потому, во избежание продолжительных прекращений в сообщении, только пагубных для коммерческих оборотов, потребуются при сооружении дороги устраивать по местам кузницы и необходимые мастерские. Весьма легко можно представить себе, каковых издержек будет стоить сие устройство, и какие отяготительные пошлины потребуются наложить на перевозимые товары, дабы выручить употребленный на построение капитал.

Описанные мною неудобства будут еще гораздо ощутительнее, когда железная дорога должна проходить через возвышенные места или через цепь гор. В таком случае, для избежания слишком длинного пути, что, впрочем, не всегда возможно, необходимо должно будет прибегать к устройению наклонных плоскостей и вводить в употребление постоянные или самоподвижные машины. Подобные обстоятельства, весьма часто встречающиеся, покажут в полной мере, до какой степени неблагоприятный климат имеет влияние на железные дороги. Чрезвычайные издержки, потребные в сем случае на устройство кузниц, запасных магазинов и мастерских, которые неизбежны при устройении дороги, уменьшат до такой степени выгоды железных дорог, что нельзя будет нимало сомневаться в преимуществе каналов

даже и в таком случае, когда бы местные обстоятельства устройство сих последних содействовали затруднительными и требовали значительных издержек.

Влияние тех же причин на устройство судоходных каналов в России

Исследуем теперь, какие могут иметь влияние описанные мною при рассматривании железных дорог причины на устройство судоходных каналов.

Выше сего я уже сказал, что искусственные работы, входящие в систему судоходства, могут быть произведены или из камня, или из дерева. В первом случае для отвращения разрыва связи, могущей произойти в каменной кладке от действия сильных морозов, следует употребить всевозможные способы, дабы вода не могла проходить в швы камней. Для достижения сей цели должны быть взяты следующие предосторожности: особенная тщательность при теске камней, перевязка оных как между собой, так и в рядах, употребление лучшего свойства извести и наконец увеличение толстоты в некоторых местах каменной кладки. Но все сии предосторожности противу действия климата требуют весьма немного лишних издержек, ибо и в умеренных климатах подобного рода работы при устройении каналов должны быть производимы со всевозможной тщательностью. Если же работы сии будут построены из дерева, то влияние климата на оные будет почти ничтожно; и как фундаменты и нижние части сих сооружений, когда оные искусно проектированы и хорошо выполнены, могут существовать весьма долгое и неопределенное время, на исправление же верхних частей не требуется значительных издержек, то и могут быть в отношении времени существования поставлены на ряду с железными дорогами.

Что же касается до остановок в сообщении, то уже опыты многих каналов, устроенных в России, доказали, что остановки сии бывают почти ничтожны в продолжении всего времени судоходства; между тем невыгоды сии при железных дорогах встречаются во всякое время.

Несчастные случаи в машинах, излом местами колеи, повреждение каменных стульев и чугунных подушек от больших тяжести, действующих на оные с значительной скоростью, могут быть причиною более или менее продолжительных остановок в перевозке.

Относительно же прибыли весенних вод, то она не может быть опасна в случае, когда водяное сообщение устроено посредством канала; если же оное будет рекою, приведенною в судоходное состояние, в таком случае, чтобы защитить искусственные работы от наводнения, следует уменьшить сколь возможно менее в плотине живое сечение истока вод. Что же касается до прочих работ, служащих к улучшению судоходства, как, например, до отводных крыльев, водостеснительных фасинных плотин и прочего, то устраиваются оные почти на одном горизонте с меженими водами, и тогда ни высокие воды, ни лед не могут причинить им ни малейшего вреда.

Правда, что судоходство в России продолжается не более 6 или 7 месяцев, между тем как железные дороги, хотя и имеют много неудобств, но могут служить для перевозки в продолжение всего года. Но мне кажется сомнительным, чтобы сие постоянное сообщение, сопряженное с толикими затруднениями, могло быть выгодно для России.

Рассуждение о внешней торговле России

Несоизмеримые пределы, обширные паствы в Южных Губерниях, изобилие лесов и богатство в минеральных произведениях гор представляют России все средства к выгодной торговле произведениями, за сбыт коих ручаются человеческие нужды. Ни одна держава не может оспаривать у нее преимущества в заграничной торговле пенькою, льном, салом, хлебом, поташом, металлами и проч. Изыскание способов к выгодному сбыту собственных произведений, уменьшение издержек на доставление оных к портам, вот на что должны быть устремлены ее виды. Другие естественные и мануфактурные произведения, необходимые для ее потребления, будут

посредством мены доставляемы из других стран, коих состояние промышленности и почва предлагают средства производить или обрабатывать сии произведения с большею противу других выгодой. Можно ручаться, что большее число сих произведений она будет получать от иностранцев за умеренную цену, нежели как бы обошлись оные ей самой. Я говорю только большее число сих произведений, ибо без сомнения найдутся такие, обработка коих будет выгоднее внутри государства. И потому правительство основательно поступает, поощряя учреждение фабрик и заводов с целью понизить цены на произведения оных до такой степени, чтобы иностранцы не находили выгоды в привозе оных.

Но как бы то ни было, торговля России с иностранными державами имеет почти исключительное направление изнутри государства; предметы, получаемые ею взамен отправляемых, содержат по весу только весьма малую часть оных.

За сим положением первое условие при устройении водяного сообщения изнутри государства к различным морям, его окружающим, должно состоять в достижении до наибольшего сокращения издержек, потребных на перевоз. Судоходные же каналы, а наипаче реки, составляют вообще, как выше уже доказано, наивыгоднейший способ сообщения, принимая даже в расчет и скорость доставки. Если бы предполагаемая судоходная система представляла медленность в сообщении, которая вообще бывает пагубна для торговли, то в таком случае не должно допускать оной, или по крайней мере предпочитать такому способу, посредством коего сообщение сие могло бы быть быстрее, хотя бы оный и требовал больших издержек. Но сие рассуждение не может относиться к водяным сообщениям России, ибо произведения, отправляемые из внутренних, весьма отдаленных от портов мест, пользуются веселыми полноводиями и успевают к погрузке на иностранные суда прежде окончания навигации.

Я нужным считаю заметить здесь, что произведения сии не перегружаясь достигают до места своего назначения, каковая

выгода не могла бы иметь места при соединении рек железными дорогами.

Итак, для отправления товаров, назначаемых для заграничной торговли, судоходная система представляет самый выгодный способ, а вместе с тем и служит средством, сопряженным с меньшими издержками для доставления во внутренность государства иностранных произведений. Выгоды же, могущие проистекать от перевозки товаров, остающихся на зимнее время, не соответствовали бы издержкам, потребным на устройство и содержание железных дорог, при том весьма малодобных для перевозки в такое время года.

Здесь нужно заметить, что перевозка тяжестей зимним путем в России обходится чрезвычайно дешево. От С.-Петербурга до Москвы на расстоянии почти 700 верст в продолжении всей зимы она не превосходит рубля на пуд, а иногда понижается даже до 60 копеек.

Устройство железных дорог в России требовало бы больших издержек, нежели в какой-либо стране

Я уже выше сказал, что суровый климат России имел бы невыгодное влияние на железные дороги, что для ограждения оных от действия необыкновенных перемен температуры должно было бы наблюдать при кладке каменных ступеней особенные предосторожности, и употреблять для построения весьма дорогие материалы, и что сверх того содержание в исправности как самой дороги, так и колеи требовало бы лучшего надзора и больших издержек, нежели в умеренных странах. Но может быть изобилие железных руд в России дает некоторым повод думать, что увеличение издержек, происходящее от всех сих причин в совокупности в полной мере вознаграждается низкою ценой металла. Несправедливость сего предположения весьма не трудно доказать. В Англии, например, ломки каменного угля в большом изобилии. Сбыту сего горючего материала, обеспечиваемому необходимостью оного в промышленности, благоприятствуют и сами железные дороги, доставляя самое дешевое средство для перевозки. Метал-

лургические процессы и фабричная промышленность достигли в Англии столь высокой степени совершенства, что центнер чугуна в деле для колеи обходится среднею ценою в 8 шиллингов, что составляет около трех с половиною рублей за пуд, между тем как в России до сих пор невозможно достать чугуна в деле дешевле 4 или 5 рублей за пуд. Сама кладка колеи в сметах их полагается по столь умеренным ценам, что оные не подлежат никакому сравнению с ценами, по коим обошлась бы таковая кладка в России. Ежели, с другой стороны, мастера, а наипаче рабочие получают в Англии и Франции поденной платы более, нежели в России, то взамен того усовершенствование производства работ в сих двух государствах доведено до такой степени, что цена за одну и ту же работу в оных ниже, чем в России, где содержание работника стоит гораздо дешевле. Работы Каледонского канала представляют разительный пример того влияния, которое имеет усовершенствование способа работ на издержки. Шлюзы на сем канале все каменные, имеют 180 футов длины при 40 футах ширины и назначены для больших купеческих судов и фрегатов, кои погружаются в воду на глубину от 18 до 20 футов. Из сего не трудно понять, до какой степени столь необыкновенные размеры должны бы были увеличить издержки как относительно выемки земли и каменной кладки, так и касательно устройства самого фундамента и шлюзных ворот; но за всем тем средняя цена на построение каждого из таковых шлюзов не превышает 200.000 рублей.

Из всех сих рассуждений, по мнению моему, можно заключить, что вообще на построение и содержание железных дорог в России требуется больше издержек, нежели в тех государствах, в коих произведенные работы послужили мне данностями для определения средней цены каждой версты железной дороги.

Гидрографическое состояние России весьма много способствует устройению в оной водяных сообщений

Напротив того, гидрографическое состояние России весьма много способствует устройению в оной водяных сообщений. Вели-

чайшие реки орошают по всем направлениям неизмеримое пространство оной. Огромные озера покрывают болотистые равнины, из коих реки берут свое начало; бесчисленное множество небольших речек, вытекающих из второстепенных высот сих плоских возвышенностей, образуют сеть, все подразделения коей служат для перевозки жизненных потребностей, и доставляют путь или для постоянного, или только для весеннего судоходства, служа способом скорого и безопасного сообщения с главными реками.

Ручьи, из коих составляются побочные реки, текущие в противоположном направлении, вообще расположены весьма близко одни от других; иногда даже бывают они соединены между собою озерами, которые, таким образом, представляют естественные раздельные пункты. Весьма часто бывает достаточно для желаемого соединения прорыть канал на весьма малом протяжении. Таким образом, например, устроены три судоходные системы, соединяющие Балтийское море с Каспийским посредством каналов в 3, 5 и 7 верст длины между реками Тверцою и Цною, Валчиною и Тихвинкою и наконец Ковжею и Вытегрою. Верховья сих рек улучшены несколькими искусственными построениями, коих достаточно было для устройства судоходного пути между двумя морями, разделенными между собою пространством нескольких тысяч верст.

Что же касается до главных рек, то некоторые из них не требуют иных улучшений, как устройства удобных бичевых путей и сооружения на весьма малой части их течения водостеснительных плотин, которые весьма прочны и не вводят в большие издержки. Таковы суть: Волга, наивеличайшая и наикрасивейшая река в Европе; Шексна, Свирь на протяжении нескольких сот верст не требующие почти ни малейших улучшений и представляющие судоходству весьма удобный путь. Волхов, Западная Двина представляли некоторые затруднения. В 1828 году Пчевские и Кокенгузенские пороги были очищены при весьма малых издержках, и судоходство по сим рекам соделалось свободным от

всех преград. Если бы мы теперь сравнили между собою издержки, потребные на устройство сих неизмеримых судоходных систем и на сооружение железных дорог на протяжении нескольких тысяч верст, то легко могли бы убедиться, что между ими не существует никакой соразмерности.

Для приведения сего важного предмета в большую ясность я полагаю нужным показать здесь среднюю цену, потребную на построение некоторых из сих каналов, оконченных или начатых во время управления путями Его Королевским Высочеством Герцогом Александром Виртембергским. Я избрал сей период времени особенно потому, что в течении оного как начато, так и окончено весьма много полезных работ, равно и потому, что в сие время цены на рабочих значительно понизились, что служит ясным доказательством усовершенствования способов построения и мудрейших распоряжений правительства. Одни только оконченные и проектированные в сие последнее время каналы могут привести нас к точному исчислению издержек, потребных на производство подобных работ.

Канал Герцога Александра Виртембергского, начатый в 1825 году и открытый для судоходства в 1828, представлял в устройении своем довольно значительные препятствия. Во многих местах откосы канала и плотин требовали дерновой обделки и фашинных укреплений для устройства на почве болотистой и изобилующей ключами, копка коей была сопряжена с великими затруднениями. В других местах выемка каменистого грунта была чрезвычайно тягостна; на водоотлив же требовались значительные издержки. Тринадцать шлюзов на 22 саженьях, между шлахдремпелями, длины и 30 футах ширины, а равно как и плотины устраивались с невероятным ттанием и всеми предосторожностями, кои были необходимы для отвращения подмывания и для уверенности в прочности оных. Издержки, потребные на построение и надзор за сими работами простирались в сложности до 2 миллионов рублей.

Канал сей прорыт между Шексною и устьем реки Порозовицы, впадающей в Кубенское

озеро, на протяжении 69 верст; но как крайние точки оного могли бы быть соединены посредством железной дороги в 30 верст длиною, то сие число должен я разделить на 2 миллиона, чтобы получить цену одной версты сего канала для сравнения оной с ценою, потребной для устройства железной дороги на таковом же протяжении. Сия измененная цена составит 66.700 рублей.

Канал, назначенный для соединения двух столиц, представляющий путь несравненно короче и удобнее существующего ныне Волгою, Окою и Москвою, устройство коего еще продолжается, начат в 1825 году. Шлюзы строятся из хорошо обожженного выделанного в прессах кирпича, углы же, кордон и перевязи около шлюзных ворот из гранита. Главнейшие работы, входящие в устройство сего канала, состоят из 36 шлюзов, 34 плотин и многих мостов. Размеры сих шлюзов определены для пропуска барок, имеющих 12 сажень длины, 2 сажени ширины и идущих в воде на 5 футов глубины. Ни одно обстоятельство, могущее способствовать прочности сего строения, не осталось без внимания. Издержки же на построение сего канала и присмотр за работами по смете, составленной с большим ттанием и опытностью, простираются до 5 миллионов рублей.

Расстояние между Волгою и Москвою, по Дубне, Сестре, соединительному каналу и Истре, которая впадает в Москву в 40 верстах от столицы, простирается до 218 верст. По кратчайшему же пути, по которому можно было бы устроить железную дорогу, расстояние между Волгою и Москвою сократилось бы до 100 верст. Из чего следует, что измененная цена каждой версты канала относительно к железной дороге обошлась бы в 50.000 рублей.

Наконец, Виндавской канал, одно из обширнейших и полезнейших сообщений, предпринятое в последние годы, устройство коего должно иметь благотворное влияние на торговлю и промышленность западных губерний, от Виндавского порта до впадения Дубиссы в Немен имеет протяжения 362 версты. Железная же дорога, которая бы соединяла прямым путем Виндавской порт с Неменем, имела бы длины около 240 верст. Шлю-

зы числом 41 и плотины имеют таковые же размеры и почти таковое же построение, как и на канале, соединяющем Волгу с Москвою.

Для отвращения разлива необыкновенно высоких весенних вод Дубиссы и Виндавы надлежало значительно возвысить стены шлюзов, устраиваемых на сих реках. На самом месте работ должно было устроить все необходимые здания для приготовления материалов; часть же канала прорыть в скале.

Работы сего важного сообщения большею частию уже исполнены с таким совершенством, что могут быть поставлены на ряду с лучшими произведениями сего рода, имеющимися во Франции и Англии.

При всем описанных мною обстоятельствах и многих других, которые включены в сметное исчисление, издержки, потребные для проведения сего канала и производства всех работ, простираются до 13 миллионов рублей. И потому для измененной цены каждой версты канала в отношении к железной дороге я получу 54.175 рублей.

Я полагаю, что сии три примера могут служить доказательством, что устройство каналов в отношении к издержкам гораздо выгоднее в России, чем в какой-либо другой земле, для коих исчислена была средняя относительная цена к железным дорогам 165.440 рублей на версту, между тем как из сих трех приведенных примеров средняя цена составит 56.960 рублей.

Относительно средней цены, потребной на устройство и содержание одной версты железной дороги, уже доказано также, что она в России выше, чем в какой-либо другой земле. Но полагая даже, что она только равняется выведенной выше цене, во что обходится устройство железных дорог в Англии, Франции и Германии, т.е. 145.000 рублям, и сравнить оную с ценою каждой версты каналов, устраиваемых в России, т.е. 56.960 рублей вместо 165.440 рублей, взятой для сравнения, отношение 1:3,247, представляющее относительные выгоды перевозки по железной дороге и судоходному каналу в других европейских государствах, будет еще выгоднее для России, ибо лучшим отношением 1:8,26.

Рассуждение о сем последнем выводе

Сей последний вывод, будучи извлечен из производства работ по устройению каналов, кои уже окончены совершенно или построение коих доведено до той степени, что можно быть уверену в окончании оставшихся работ теми же суммами, кои вычислены на производство по сметам, может быть не принят токмо людьми, кои не убеждаются математическими истинами. Впрочем, стоит обратить несколько внимания на вышеизложенное гидрографическое положение России для убеждения в чрезвычайном пособии, которое представляет оно устройению судоходных систем по каналам и рекам; и сии судоходные пути, хотя и независимы от естественного течения вод, как, например, Лангедокский канал, но от сего они не подвергаются большому повреждению. Опыт доказал, что работы подобного рода, когда оные хорошо проектированы и выполнены, не подвергаются опасности от разлива рек, как бы велики они ни были. По закрытии судоходства реки, на коих устроены таковые работы, принимают вновь естественное свое течение и не представляют на ходу иных препятствий, кроме нескольких устоев довольно безопасных от стремления воды и льдов; и естественные водохранилища, снабжающие водами своими отдельные пункты, доставляют достаточное количество, в случае усиленного судоходства.

Из всех судоходных систем в России наиболее замечательных как по значительному провозу грузов, так и по удивительному расположению вод без сомнения занимает первое место Вышневолоцкая система, которая однако же иногда, во время больших засух, истощала запасные воды свои прежде прохода последних караванов. Таковые препятствия, хотя и редко случавшиеся, но гибельные для торговли, были единственным неудобством сей системы, составляющей одно из лучших произведений творческого гения Петра Великого. Его Королевскому Высочеству Главноуправляющему путями сообщения предлежало систему сию привести в наилучшее состояние, и опыт доказал, что сие предпри-

ятие имело желаемый успех. Его попечениями Заводской бассейн, огромное водохранилище раздельного пункта, был значительно увеличен и искусным расположением водоудержательных щитов доведен ныне до того, что может давать соразмерное количество воды, потребное для прохода каждого каравана по Мсте в Тверец. Сверх того сплавляемые по Мсте суда устройением в крупных изгибах упругих заплывей предохраняются ныне совершенно от всякой опасности быть разбитым в Боровицких порогах. Подобного рода заплыви устроены и по другим рекам.

Сочинитель статьи, помещенной в журнале «Северный Муравей», кажется, не знал описанных здесь мною усовершенствований, по крайней мере так заключить надобно, когда он говорит о страшных затруднениях и бесчисленных препятствиях, встречаемых судами при переходе через пороги. Сведения о движении судоходства, которое существует ныне без всякой опасности, ежегодно обнародываются, и потому доказывать возможность существования того, что уже существует, совершенно бесполезно.

Сравнение издержек, потребных на провоз по железным дорогам и каналам в России

Но может быть скажут, что ежели водяные сообщения в России имеют столь много выгод противу железных дорог, то должно, чтоб и издержки, потребные на провоз по судоходной системе, были гораздо умереннее потребных на провоз по железным дорогам. Сие весьма справедливо и не трудно доказать.

Желательно бы было сделать сравнение между каналами в России и железными дорогами, которые бы соединяли одни и те же пункты, но как подобных дорог не существует, то я выберу для сравнения одну из наибольших железных дорог, устроенных в иностранных землях, и притом такую, устройению которой благоприятствовали всевозможные обстоятельства, и именно – устроенную от Ливерпуля до Манчестера.

Ливерпульский порт, из коего вывозится товаров более, чем из самого Лондона, и коего таможенники доставляют казне ежегодных пошлин до 100 миллионов рублей, и Манчестер, наполняющий произведениями фабрик и за-

водов своих Европу и Америку, потребляют вместе до миллиона тонн горючих веществ в год. Количество товаров, перевозимых между сими двумя городами, простирается до 1.200 тонн (75.000 пудов) в день. Дорога пролегает через земли, изобилующие каменным углем, и посему весьма много способствует сбыту оного. Одним словом, здесь соединено все для доставления возможных выгод устройению сей дороги и следственно уменьшению издержек на провоз. С другой стороны, по значительности капиталов, находящихся в руках английских обществ, общества сии почитают за весьма выгодное предприятие такое, которое приносит доходу от 8 до 10 процентов на сто в год. По соображении с сим составляются правительством тарифы, и потому можно почитать пошлину на провозимые товары от Ливерпуля до Манчестера за меньшую, или по крайней мере равную той, которую следовало бы наложить в России для выручки издержек, употребленных на построение железной дороги между двумя такими местами, которые бы благоприятствовали устройению оной по своим коммерческим отношениям. Для примера можно взять С.-Петербург и Тверь, крайние точки Вышневолоцкой системы.

Обществу акционеров на устройство дороги от Ливерпуля до Манчестера дано право собирать за провоз по сей железной дороге товаров пошлины, которые бы не превышали нижеследующих цен (за тонн на 1 милю):

- за известковый камень всех родов – 1 пенс;
- за каменный уголь, известь, вещества для удобривания и всех родов материалы, потребные на содержание больших дорог – 1,5 пенса;
- за кокс, древесный уголь, песок, глину, плиту и вообще за все строительные материалы – 2 пенса;
- за сахар, хлеб, строевой лес, свинец, железо и прочие металлы – 2,5 пенса;
- за хлопчатую бумагу, шерсть, кожу и прочие мануфактурные произведения – 3 пенса.

Общество сие, кроме таковой платы, определенной за проезд, могло требовать ее по одному шиллингу за перевозку каждого тонна.

Потом следуют другие права, данные акционерам; между прочими, одним из оных дозволяется взимать прибавочную пошлину с товаров, провозимых по наклонным плоскостям.

Но я оставлю без рассмотрения сии различные преимущества, а приму только, для настоящего сравнения, вышеописанные права взимания пошлины за проезд и перевозку по 1 шиллингу с тонна.

По роду провозимых по Вышневолоцкой системе товаров я должен взять для сравнения, их приведенных цен за проезд, по 2,5 пенса за тонн на милю (сия плата весьма близко подходит к той, на получение которой дано было право тем, коим предоставлено было построение дороги от Ст. Етиеня до Лоара), или 25 коп. за пуд на 94 версты.

Приняв сие положение, железная дорога, проведенная сколь возможно в прямом направлении между Тверью и С.-Петербургом, имела бы не менее 500 верст, и издержки за перевозку по всему пути составили бы 1 рубль 33 копейки за пуд; между тем по Вышневолоцкой системе доставка из Твери в С.-Петербург обходится от 2 руб. 50 коп. до 2 руб. 70 коп. за четверть, что составит по большей мере 30 коп. за пуд, т.е. в четыре с половиною раза дешевле, нежели бы по железной дороге; при всем том не принимая еще в расчет множества причин, кои, как я уже выше доказал, все служат к большому затруднению перевозки по железным дорогам в России противу Англии, и следовательно, увеличению издержек, потребных на оную.

Я нужным считаю заметить, что за право перевозки по дороге от Ливерпуля до Манчестера установленная цена по 1 шиллингу за тонн, сверх платы за право проезда, соответствовала бы 21 3/4 коп. за пуд из Твери в С.-Петербург, и что если бы по сему праву был сделан сбор с 30 мил. Пуд товаров и жизненных припасов, ежегодно отправляемых по Вышневолоцкой системе, то вся сумма 6 миллионов 525 тысяч рублей не имела бы ни малейшей соразмерности с издержками, употребленными на содержание сей системы, даже включая в число и проценты с капитала, употребленного на построение оной.

Закключение

Здесь оканчивается предлагаемый мне труд. Я доказал все выгоды, доставляемые вообще судоходными каналами пред дорогами с колеями; вывел, что сии последние в некоторых токмо случаях могут быть им предпочитаемы, и убедил, что выгоды каналов пред чугунными дорогами имеют в России наибольшую степень превосходства. Данных, кои служили основанием в моих вычислениях, были заимствованы из опытов при производстве работ и почерпнуты из записок инженеров, равно достойных уважения по своим сведениям, как и по долговременной опытности в построениях, наконец даже из записок ревностнейших защитников железных дорог. И потому нельзя сомневаться в точности полученных мною численных выводов.

Так как сии выводы удостоверяют очевидно в значительном превосходстве каналов пред всяким другим способом сообщения, могущим быть учрежденным в России между важнейшими в торговом отношении местами, то да преисполним сердца наши радостью, взирая на совершенное окончание сих новых судоходных путей, которые будут доставлять пространным областям изобилие и благосостояние. Как благоуспешный плод попечительной заботливости знаменитого Начальника Корпуса, коему вверено устройство оных, сии полезные памятники будут для потомства несомненным свидетельством щедрот Монарха могущественнейшей в свете державы. В грядущие веки оно узнает, что если Царствование НИКОЛАЯ I было владычеством славы, то оно было также и торжеством искусства.

Выход России к Индийскому океану: о железной дороге из Сибири в Индию

Онлайн конференция Юрия Голубчикова, Александра Собянина и Кубатбека Рахимова, прошедшая в РИА «Новости».

Транспортная система Каспийского региона

Растущая потребность в межконтинентальных транспортных перевозках государств Азии, стран Индокитая, Ближнего Востока и Европы, конкуренция на рынке международных транспортных услуг заставляют рассматривать новые экономически выгодные варианты транспортных сообщений между Европой и Азией.

Выход России к Индийскому океану: о железной дороге из Сибири в Индию

Онлайн конференция Юрия Голубчикова, Александра Собянина и Кубатбека Рахимова, прошедшая в РИА «Новости»*.



Голубчиков Юрий Николаевич, ведущий научный сотрудник кафедры рекреационной географии и туризма географического факультета Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова, кандидат географических наук, член Всемирной федерации журналистов.

Собянин Александр Дмитриевич, руководитель службы стратегического планирования Ассоциации приграничного сотрудничества.

Рахимов Кубатбек Калыевич, эксперт по инфраструктурному развитию Центральной Евразии. Член совета директоров АО «Казагромаркетинг», г. Астана, Казахстан, директор консалтинговой компании «Smart Business Solutions Central Asia», г. Бишкек, Кыргызстан, глава представительства в СНГ международной компании «Central EurAsia trade & logistic L.P.».

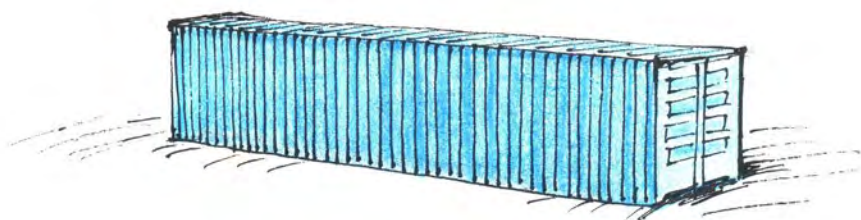
Вступительное слово Кубатбека Рахимова:

— Я хочу сказать, возможно, изначально сложную для понимания вещь, что мы сегодня будем говорить об империях, по сути о том, что вся история Евразийского континента это есть взаимоотношения и взаимодействие империй. А любая империя построена прежде всего на том, что мы с коллегами называем инфраномика. Что подраз-



© РИА Новости

* Публикуется с любезного разрешения докладчиков



du



Голубчиков Юрий Николаевич

© РИА Новости

умеается под этим термином? Под этим термином подразумевается то, что любое региональное объединение построено в первую очередь на инфраструктуре. И эта инфраструктура является зачастую самодостаточной, как это не парадоксально звучит. Я, как эксперт по инфраструктурным проектам Евразии, хотел бы сегодня вместе со своими коллегами дать в целом и в частности наше видение по ряду меридиональных коридоров. Я надеюсь, что мы пойдем классическим путем, то есть от общего к частному, от абстрактного к конкретному, и надеюсь, что мы ответим на все вопросы, которые интересуют подписчиков, читателей.

Вступительное слово Александра Собянина:

– Задача железной дороги из России в Индию прямо была сформулирована еще в 1880-х годах. Было обозначено направление через Ферганскую долину, нынешний южнокиргизский Ош, Памир, который сейчас находится в Таджикистане и в Афганистане, в Индию через нынешний спорный участок в Пакистане. Трасса обозначена. Встает вопрос – возможно ли это сейчас и зачем это надо. Мы попытаемся втроем ответить. Второе. Что именно в России нуждается в этой дороге. Речь идет и об отраслях промышленности, о пространствах России и о людях. Если в 19 веке Российская империя вела речь о железной дороге в Индию, то сейчас речь идет

о нескольких дорогах из формируемого Путиным, Назарбаевым и Лукашенко государством Евразийский союз в Индию, Иран, Афганистан и Пакистан.

Вступительное слово Юрия Голубчикова:

– Видите ли, с обрушением железного занавеса вновь открылись древнейшие торговые пути к Индийскому океану. В биполярном мире противостояния США и СССР они перекрывались государственной границей по Амударье. Соответственно, сейчас Россия приблизилась к Индийскому океану, и в ее жизни возрастает значение трасс меридиональной направленности. Связующий наш российский Север, богатый природными ресурсами, со странами Индийского океана. Мы можем предложить этим странам продовольствие, зерно, металлы, лес, уголь. Оттуда получим потоки туристов, текстильных товаров, мебельных изделий, фруктов.

– Когда возникла идея дороги к Индийскому океану?

Юрий Голубчиков:

– Идея великого железнодорожного пути, который соединил бы Европу с Индией, так же стара, как сама история железнодорожного строительства вообще – отмечал в 1925 году востоковед М.Л. Павлович – и приводит ссылку на брошюру, написанную в 1830 г. Перейрой с проектом железнодорожного пути в Индию.

В 1874 году был опубликован замысел постройки Индо-Волжской железной дороги от Саратова к Индии. Автор проекта Степан Иванович Барановский писал: «Индо-Волжская железная дорога окажет громадное влияние на всю Россию, возведя ее и возвысив ее торговое значение. Теперь мы, для своих торговых сношений с Ост Индией, пользуемся еще посредничеством Англии и Голландии; тогда же наоборот – Великобритания и Нидерланды будут со своими владениями, омываемыми Индийским океаном, сноситься через Россию – прямейшим, ближайшим, скорейшим, удобнейшим и безопаснейшим путем по железной дороге через Саратов на Волге и Аттоке на Инде».

Однако, в установившемся биполярном мире государственная граница СССР фактически перекрыла трансконтинентальные проекты и древнейшие торговые пути.

– Трудно ли России открыть путь к Индийскому океану? Кто, кроме России, планирует железные дороги к Индийскому океану?

Юрий Голубчиков:

– С обрушением в 1991 году «железного занавеса» по Амударье Индийский океан существенно приблизился к России. Соответственно, все большее значение в инфраструктурном развитии России стали приобретать трассы меридиональной направленности, в частности, к Индии. Надежная железнодорожная колея уже создана до Душанбе. Оттуда не так уж далеко до Исламабада (столицы Пакистана). По прямой линии от Душанбе туда ближе, чем до Бишкека или Ашхабада. Хотя линия эта преграждена мощными горными цепями Памира и Гиндукуша, а восточнее и Каракорума, современные строительные технологии, апробированные в Андах и Тибете позволяют их преодолевать. Высокогорья можно даже обогнуть.

Туркменистан в 1996 г. объединил свои железнодорожные системы с иранскими линиями, тем самым, дав выход странам Центральной Азии к Индийскому океану. Узбекистан в нынешнем 2011 г. проложил первую в

Афганистане 75-километровую железную дорогу до Мазари-Шарифа, проложенную по стандартам принятым в России, с широкой колеи. Исключительное внимание созданию евразийских трансконтинентальных коммуникаций уделяет Китай. В 2010 г. он объявил о проекте продления своих железных дорог от китайско-казахских пограничных переходов до Герата (Афганистан) и Персидского залива (порт Бендер-Аббас).

Еще один железнодорожный переход из Китая через Киргизию в Узбекистан получил название Китайско-Киргизско-Узбекской железной дороги (ККУЖД). В счет списания возросшего у Киргизии долга Китаю, Пекин предложил отдать ему в разработку месторождения золота Тереккан и Перевальное, алюминия Сандык и железной руды Жетим, к которым будет подведена ККУЖД. Однако цена месторождений во много раз превышает размер киргизского долга Китаю. Разработка их пока нерентабельна лишь из-за отсутствия к месторождениям надежных путей сообщения. С точки зрения государств Центральной Азии приток финансовых ресурсов из Китая способствует развитию инфраструктуры, но создает и опасения. Подавляющая часть китайских инвестиций в строительство дорог, мостов и ЛЭП поступает в виде займов с конкретными сроками и условиями возврата. Обычно они увеличивают внешнюю задолженность страны-получателя. Взамен Китай настаивает на покупке месторождений минеральных ресурсов.

– Что такое «сапоги Жириновского в Индийском океане»?

Александр Собянин:

– Большой политик России Жириновский в свое время закрыл в политическом пространстве тему военного присутствия России в Южной Азии, ту тему, которая и в царское и в советское время была очевидной. С легкой руки Жириновского стала гулять фраза «омыть сапоги в Индийском океане» в негативном оттенке. Между тем, задача такая стоит. Хотя лидер ЛДПР таких слов никогда не говорил,

он много раз говорил и писал, что «нужен выход России к Индийскому океану».

А вот эксперт Государственной Думы РФ, академик Академии военных наук профессор Александров Владимир Викторович так пишет в предисловии к книге Жириновского «Последний бросок на Юг»: «Большой знаток проблем Востока, его истории, Жириновский в своем произведении отметил и эту тенденцию в развитии событий на Юге. Поэтому он делает вполне обоснованный вывод о том, что России необходим «бросок на Юг», прежде всего для того, чтобы не допустить «броска с Юга на Север»... Народы и страны Юга, перессорившись между собой, поймут необходимость спасительной миссии России, сами призовут ее, и тогда она дойдет до Индийского океана, и уставший, но удовлетворенный своей великой миротворческой миссией русский солдат наконец-то присядет на дальнем берегу Индийского океана и омоет в его водах свои запылившиеся и потрепанные сапоги».

Т.е. задача военного присутствия России в Индийском океане понималась в царское время, во время СССР, понимается сейчас. Считаю, что как ни один инфраструктурный проект, о котором говорил Кубатбек Калыевич, так и ни утвержденный Правительством России и других стран Международный коридор Север-Юг (МТК Север-Юг) из Балтики через Иран в Индию не могут быть рассмотрены без военной составляющей.

И вопрос стоит однозначно – для больших экономических задач нужна военная составляющая. Отвечу кратко, о чем реально может идти речь. Это военно-морской флаг России в Персидском заливе. И речь идет не о больших кораблях, а о старом российском проекте канала из Каспийского моря через озеро Урмия на Кавказе в Персидский залив. Эта идея рассматривалась министерствами транспорта СССР и независимой России в свое время. О канале из Каспия в Персидский залив говорил в своих интервью председатель Исполкома Координационного транспорта совещания государств СНГ (КТС СНГ) Казанцев Евгений Дмитриевич.

Трасса канала Каспий – Персидский залив пройдет по руслу реки Кызылузен в Иране до низовьев Тигра и Евфрата, где недалеко от места их впадения в Персидский залив расположены крупные иранские порты Хорремшехр и Абадан. Есть также другой вариант – строительство судоходного канала в Персидский залив из Каспия через озеро Урмия, этот вариант легче геологически, но требует тесного взаимодействия сразу многих стран – России, Ирана, Азербайджана и Ирака, в то время как первый вариант подразумевает Россию и Иран.

Флаг ВМФ России – для всех в Южной Азии и в мире это очень серьезный довод. Достаточно даже двух-трех ракетных катеров Каспийской военной флотилии ВМФ РФ (на фото выше: Владимир Путин на флагмане Каспийской военной флотилии ракетном крейсере «Татарстан», Астрахань, 13 июля 2005 г.), чтобы государства Южной Азии поняли всю серьезность миротворческих гарантий России.

И вторая составляющая военная. Мир в регионе, который касается России напрямую, зависит от ситуации в Афганистане. А ситуация в Афганистане зависит от того, что Индия и Пакистан не враждуют друг с другом. И железная дорога из Индии в Россию практически полностью снимает те экономические и политические противоречия, которые есть между Пакистаном и Индией, и которые проецируются на воюющий Афганистан и на движение радикальных исламистов в зону русского влияния в Таджикистане, Узбекистане, Киргизии и Казахстане.

– Какая к Индийскому океану будет колея?

Александр Собянин:

– Вопрос ширины железнодорожной колеи напрямую примыкает к предыдущему вопросу. В свое время царская Российская империя и Советский Союз более широкой колеи евразийских железных дорог огораживали экономическое и военно-политическое пространство империи и СССР от возможной зависимости от более крупных экономических про-

брасывать свои вооруженные силы на большие расстояния. И нам геополитически невыгодно переходить на узкую колею, хотя технически такие возможности реализуемы, и никаких проблем не может возникнуть.

Кубатбек Рахимов:

– Китайский проект Трансказахстанской магистрали с узкой колеей от пограничной станции Достык до границы с Туркменистаном, то есть фактически соединял бы одну узкоколейную систему Китая с узкоколейной системой иранской, и тем самым отрезал Россию от Узбекистана, Киргизии, Таджикистана и Южного Казахстана, потерпел фиаско благодаря жесткой позиции как железнодорожников России и Казахстана, так и позиции силовиков наших двух стран. Это говорит о том, что пространство 1520 может постоять за себя. И имеет право на экспансию.

– Как транспортные проекты могут укрепить Россию и помочь развитию России и Евразийский союз?

Кубатбек Рахимов:

– Я, как человек восточный, наверное, буду говорить образами. Когда я смотрю на карту железных дорог Евразийского континента, сразу видно, что самые широкие на континенте индийские железные дороги – это слон, китайские узкие железные дороги – это дракон, российские железные дороги – это медведь. Но медведь без конечностей превращается в удава. Извините за выражение, в позвоночное, но непонятное животное. И меридиональные коридоры, которые от этого позвоночника, в данном случае это Транссиб и широтное развитие Российской империи, которое мы наблюдаем шесть веков со времен Строгановых и похода Ермака, оно только последние два века стало дополняться меридиональным развитием. В данном случае меридиональное развитие, находящееся «Тобразно», перпендикулярно по отношению к главной Транссибирской магистрали и широтному развитию Российской империи, подразумевало освоение Русского Севера, Кавказа и Средней Азии.

Как я говорил, инфраномика обуславливала и обуславливает имперское движение. Первое, что сделала Российская империя в Средней Азии – построила железную дорогу в Ферганскую долину. Второе, что сделала Советская власть, это закончила Турксиб. Соответственно, логика развития уже в 21 веке в русле неоимперской риторики Евразийского союза объективно приводит нас к переосмыслению меридиональных коридоров как ребер жесткости этой имперской конструкции. Мы здесь получаем картину, я бы сказал, трехмерную, когда амбиции подкрепляются реальными действиями.

Один из проектов, которым занимается наша группа, это проект Транскиргизской железной дороги, которая соединит Чуйскую и Ферганскую долины. Данный проект может послужить очень четким подтверждением подкрепленных амбиций России в регионе Центральной Евразии. Все остальное остается на уровне слов, а реальные проекты остаются реальными проектами. Там, где есть экономические интересы России, там автоматически будут решаться вопросы безопасности. Это тоже логика развития. В этом случае меридиональные коридоры являются несущей конструкцией для связи развития-безопасности.

– Что возить из России в страны Индийского океана?

Александр Собянин:

– Выше Юрий Николаевич обозначил, что речь идет не о новых проектах, а о естественном продолжении ранее существовавших и работавших путей. Все слышали про Шелковый путь из Китая в Европу, но России важно, что в древности товары возились из Китая и Индии через Обь-Иртышский бассейн прямо в Британию. Я подчеркиваю, из расположенного в бассейне Оби страны Мангазеи через Россию морем, северным морским путем, а не через Европу сушей. И возили, как это убедительно показывают сокровища Мангазеи в Эрмитаже, произведенные в Китае и Иране изделия. Сейчас вопрос еще важнее, чем в 14-16 веках. Нам нужно не возить индийские и китайские грузы в Британию и



Собянин Александр Дмитриевич

Европу, а возить российские уже грузы, развивать собственное российское пространство Сибири. И тогда страны Южной Азии являются естественными покупателями и потребителями.

Юрий Голубчиков:

– Как никакое иное крупное пространство подвержена Центральная и Южная Азия циклам увлажнения и усыхания с далеко идущими социокультурными последствиями. И эти цифры идут на фоне непрерывного опустынивания. Возник даже тезис – «цивилизации ищите в пустынях». Пустыни по-прежнему расширяются, в горах тают все ледники, отступают все ледники. Пересохло Аральское море, Амударья и Сырдарья разбираются на орошение. Поэтому в странах Центральной и Южной Азии на фоне глобального потепления неизбежны проблемы с продовольствием. Дальнейший рост населения повышает экспортные возможности зерновых районов Сибири, Приуралья, Поволжья. У нас открывается возможность вернуться на мировой рынок сельского хозяйства уже в качестве главного экспортера сельхозпродукции уже не на запад, а на юг. На западе мы побывали при царе, в довоенный период. А теперь можем выходить и на юг. И не только зерна, но и любых скоропортящихся сельхозпродуктов, мяса, молока.

Потребность в этих продуктах будет неуклонно вырастать.

Идет процесс урбанизации этих стран. Когда советские войска входили в Кабул, в нем проживало 650 тыс. человек, а сейчас он насчитывает, по оценкам этого года, 6 миллионов из 15 миллионов населения Афганистана. Наше продовольствие перемещается в нишу стратегических товаров, таких же как нефть и газ. Мы все ищем, где найти альтернативу нефти и газу. Под боком лежат огромные возможности нашего экологически чистого сельскохозяйственного производства. Пределов продвижения которому нет. На севере сельское хозяйство получает такой мощный ресурс как круглосуточный полярный день в начале вегетационного периода. И на северных травах можно было бы создать мясной цех планеты. Основными пространствами сельскохозяйственного развития планеты и появление новых больших пашен — это Россия, Канада и Бразилия. Травы — это продукты для производства говядины, баранины.

— Уместно ли сейчас ставить и решать вопрос о создании Россией меридиональных транспортных систем континентальной протяженности, если мы даже их широтные аналоги (имею в виду Транс-Сиб, БАМ и т.д.), находящиеся в неизмеримо более благоприятном политическом и инфраструктурном ландшафтах, эксплуатируем все хуже и хуже?

Юрий Голубчиков:

— Транссиб потому-то и дорог и плохо работает, поскольку не диверсифицирован. Сейчас перевозка морским путем намного дешевле чем по Транссибу, в 4-5 раз. И поэтому 90% товаров из Китая попадает в Россию через Роттердам и прибалтийские порты, идет не по Транссибу, а по дороге Рига-Москва. Так получается дешевле. Но возможности Индийского океана как магистрали между АТР и ЕС небеспределены. Сегодня этот морской путь сталкивается с ограниченной пропускной способностью Молуккского пролива и Суэцкого канала, пиратскими атаками в Аденском заливе. И если создать новый Роттердам

на побережье Индийского океана, то путь через него в Европу будет в три раза короче, чем через Суэцкий канал. И Транссиб у нас заработает при создании пути из Индии в Россию, это важно как для стран Юго-Восточной Азии, так важно и для стран Передней Азии, поскольку всякие угрозы могут создаться в районе Молуккского пролива. И как и для стран Передней Азии по мега пути «Персидский залив — Берингов пролив», могут пойти свои товары, так и из Южной Азии к нашему Баренцеву морю, к нашим морям в Северном Ледовитом океане, могут двинуться свои соответствующие грузы.

Александр Собянин:

— Я хотел добавить только одно, что не сказал профессор Голубчиков, но есть в его книгах. Главный ресурс энергетического сырья и горнорудного сырья для стран Евразийского континента — это российская Сибирь. И те регионы, которые начнут быстро подниматься благодаря железным дорогам в Индию и Иран, это Якутия, Красноярский край, Иркутская и Читинская области, Бурятия и другие регионы Сибири и Дальнего Востока. Россия должна поднимать собственную территорию на деньги тех государств, которые кровно в этом заинтересованы. А железная дорога это, конечно, ответственность самой России, а не этих стран.

— Выгоды от меридиональных трасс, в общем, понятны. А с какими новыми угрозами, построив их, столкнется Россия?

Кубатбек Рахимов:

— Касательно выгод и угроз. Не ошибается тот, кто ничего не делает. Всегда есть обратная связь. Когда мэру Нью-Йорка, который возглавлял администрацию в 60-е годы, задали вопрос — наилучшее и наихудшее ваше достижение на посту мэра. Он сказал это один-единственный проект — высокоскоростные магистрали из центра города. Это, с одной стороны, Нью-Йорк стал мегаполисом и получил мощный стимул к развитию. С другой стороны, он стал доступен для остальной Америки, которая забила

эти трассы обратным потоком и вызвала транспортный коллапс. В нашем случае абстрактной торговли не бывает. Никогда не забывайте, что в Средней Азии живет несколько миллионов этнических русских, для которых сам факт наличия такой дороги это есть подтверждение, что большая Россия существует, и что они вовлечены в большой русский мир. На мой взгляд, миграционная политика России глубоко ошибочна. Наоборот, сейчас нужно осваивать Среднюю Азию путем переселения нескольких миллионов человек из России туда. А это возможно путем освоения крупных инфраструктурных и территориально-производственных проектов в Центральной Евразии. Нужно то, что мы называем переосвоением пространства. Касательно угроз. Избитые штампы про импорт исламского радикализма, наркотрафик и всякое тому подобное, на самом деле, это оправдание бездействия или низкой эффективности соответствующих силовых служб. Европа, сегодняшний Европейский союз, в котором проживает 450 миллионов человек, большей частью покрывается Шенгенским соглашением. И там свободно перемещаются десятки миллионов человек, миллиарды тонн грузов и при всем этом там нет истерии по поводу импорта-экспорта радикализма и так далее. Нужно просто с этим бороться. Богу — богово, Кесарю — кесарево, транспортникам оставьте транспорт.

Юрий Голубчиков:

— Мне бы хотелось напомнить, как Рузвельт выходил из кризиса. Самое страшное для него, как он считал, зло — это безработица. И он строил дороги в немыслимом числе, он даже сам говорил, что не понимал, зачем он их строит. Потому что дороги дают работу. Если человек давал пять рабочих мест, с него снимались налоги. Если он дал 500 рабочих мест, ему уже и приплата есть. А налоги берутся с рабочих мест, которые дал работодатель. Деньги в банках стало невыгодно держать олигархам, они вкладывали в дороги. А дороги в свою очередь обладали

мультипликативным эффектом, то есть умножали количество рабочих мест. Так вот и вышли из кризиса. В спокойные времена может быть разная экономическая стратегия, но во время войны и во время мирового кризиса нужно развивать инфраструктуру. Наркотики возникают из-за безработицы. Будет у населения работа, не будет героиновых плантаций.

Кубатбек Рахимов:

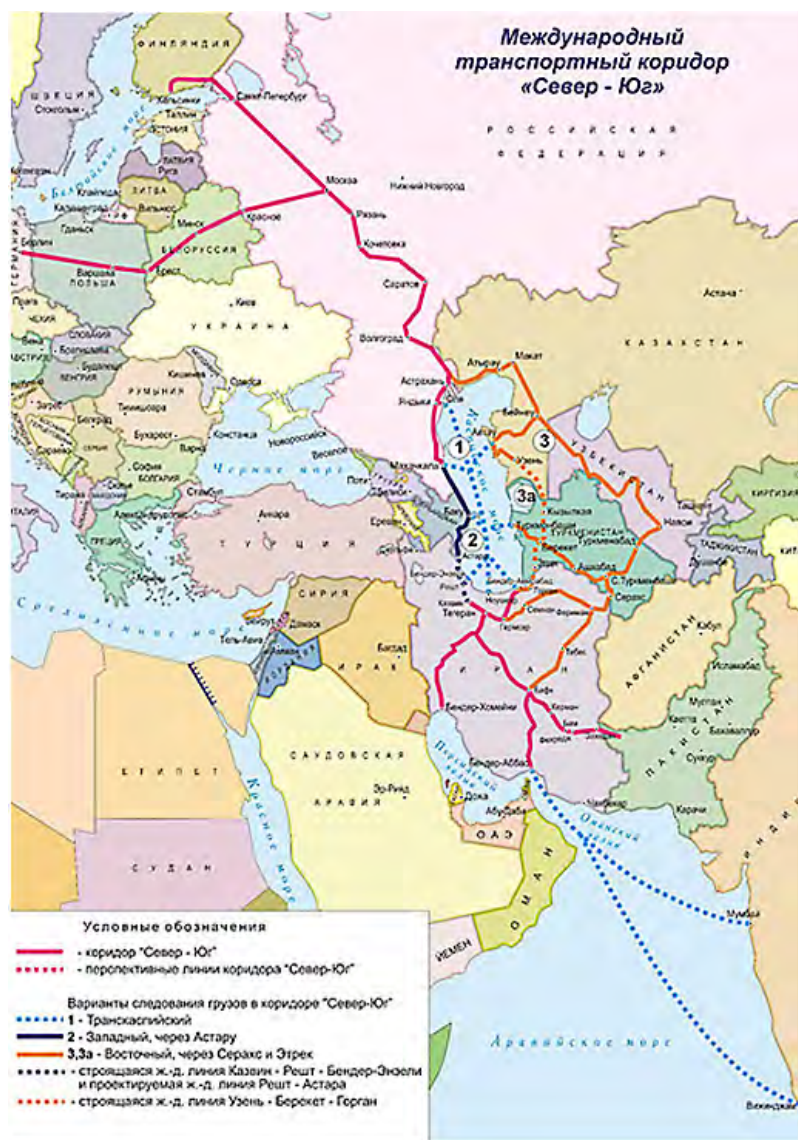
— Очень мною уважаемый Алексей Кудрин всегда оберегал мощну российскую и говорил, что инфраструктурные проекты России могут разогнать инфляцию. Бога ради, давайте построим дороги в Центральной Евразии, 5-10 миллиардов долларов, которые все равно вернуться, как заработные российскими подрядчиками, но стерилизованными за пределами российской экономики, деньги вместо того, чтобы сгорать, проедаться, в кратно большем размере будут возвращаться в Россию. То есть это тот пример, когда великая страна может и должна себе позволить, невзирая на олигархическое жлобство, считать не копейками, а считать рублем в зоне своих стратегических интересов, не нарушая так горячо любимых принципов монетарной экономики.

— Зачем странам Центральной Азии российские железные дороги, когда Китай выражает намерения создавать и развивать их?

Кубатбек Рахимов:

— Я ждал этого вопроса. На самом деле он является ключевым в противостоянии Медведя и Дракона. Большая игра, в которой Российская империя противостояла Британской короне, сейчас видоизменилась, на мой взгляд, в соперничество Китая и России в Центральноазиатском регионе. Близорукость и наивность некоторых представителей российской политической элиты, которые думают, что китайцы построят дороги, а контроль останется российский, лично меня просто ужасает.

Есть старый анекдот про «я эту девушку ужинаю, я эту девушку танцую». Китайцы большие мастера игры вэйди, ко-



торую мы знаем под японским названием шашки «Го». Русское название этой игры — облавные шашки. То есть там, где до конца намерения не видны, но результат предсказуем. И иногда твои же собственные усилия могут привести к усилению и победе твоего соперника.

Китайские предложения по Китайско-Киргизско-Узбекской железной дороге, которую в Кыргызской Республике называют Киргизско-Китайской железной дорогой, но которая в самом Китае называется проще — Китайско-Узбекская дорога, подразумевают грабительское, другого слова я не вижу, вычерпывание природных ресурсов Кыргызстана, причем вычерпывание ресурсов будет происходить на законных условиях.

Остальные проекты Китая в Центральной Евразии также но-

сят характер практической реализации знаменитой стратегии — «обмен кирпича на яшму». И в этой картине мира Россия имеет, к сожалению, высокие шансы остаться не у дел. И потенциальное возвращение в регион может быть наихудшим вариантом, а именно выплатой по долгам, которые образовались от строительства инфраструктурных объектов на китайские деньги, а это, по меньшей мере, глупо. Скупой платит дважды. Поэтому Россия может и должна развивать инфраструктуру в Центральной Евразии. Это мое однозначное мнение и полная уверенность в этом.

Юрий Голубчиков:

— России нужно следовать не широкими зигзагообразными китайскими маршрутами железных дорог в Индию, а сво-

им прямым меридиональным путем. Правительство Китая одобрило выделение средств на строительство железной дороги через Таджикистан в Пакистан. Взамен потребовала у Таджикистана отдать месторождения золота и урана и 1 тысячу квадратных километров таджикских территорий. И в январе 2011 года парламент Таджикистана утвердил соглашения о передаче земли Китаю. 1000 квадратных километров территорий, завоеванных в 1895 году силой русского оружия. Китай сейчас интенсивно скупает месторождения по всему миру, в Южной Америке, Центральной Азии. В этом плане России как раз есть чему поучиться у Китая.

Россия пассивно относится к этому бесценному, природой дарованному благосостоянию. Также активен на Памире Пакистан – в августе этого года Пакистан возобновил, со своей стороны, строительство крупнейшего в Центральной Евразии тоннеля «Ловари», длиной 8,8 км, высотой 7,1 м, шириной 7,5 м. Так что Пакистан и Китай построят железную в пакистанский порт Гвадар через таджикский Горный Бадахшан и Ваханский коридор в Афганистане.

– С чего начать работу по продвижению к Индийскому океану? И почему?

Александр Собянин:

– Россия и Евразийский союз должны исходить в первую очередь из двух императивов.

Какие два императива?

Военно-политический императив – укрепление безопасности России и будущего государства Евразийский Союз.

И экономический императив – развитие уральских, сибирских и дальневосточных регионов России и среднеазиатских стран Евразийского союза.

Речь идет об озвученном профессором Голубчиковым стратегическом мега ходе «Персидский залив – Берингов пролив». Мега ход «Персидский залив – Берингов пролив» пересечет Транссиб, Турксиб, Трансазиатскую железную дорогу из Китая в Европу, и железными рельсами скрепит наше евразийское пространство, которое сейчас



На фото: Зданович Александр Димитриевич (онлайн редакция РИА "Новости", вел пресс-конференцию), гости онлайн редакции РИА "Новости": Голубчиков Юрий Николаевич, Собянин Александр Дмитриевич, Рахимов Кубатбек Калыевич.

разламывается и растягивается широко политическими силами влияния и экономическими пространствами Китая, Евросоюза Южной Азии. Для англоговорящих стран бывшей Британской Индийской империи – Пакистана и Индии – это курс норд-ост, на северо-восток. Для России это курс зюйд-вест, на юго-запад.

И векторы российских и евразийских железнодорожных маршрутов 21 века заканчиваются в следующих точках в трех странах.

– В Иране это порт Чабахар, на границе Ирана и Пакистана и вне Персидского залива, в Аравийском море.

– Для Пакистана железнодорожный вектор из Евразийского союза и Китая завершается в расположенном на побережье Аравийского моря главном порту Пакистана порту Гвадар, строящемся сейчас с участием Китая.

– Для Индии вектора разные: вектор железнодорожный из России – это центральные районы Индии и столица Дели, вектор морской и мультимодальный – это порты Мумбаи, бывший Бомбей, и порт Джавахарлал-Неру, в этих портах должен заканчиваться Международный коридор Север-Юг (МТК Север-Юг) из Балтики в Индию (на карте выше – МТК «Север-Юг»).

Но это конечные векторы – то есть дело первых десятилетий 21 века, а вот с чего нам

начать? Начать нужно с одной железной дороги и с одной бетонной автомобильной дороги.

Исходя из военно-политического и экономического императивов, Россия и Евразийский союз могут за год-полтора построить железную дорогу Чуй – Фергана, которая свяжет сибирские регионы России и Казахстан с киргизской и с таджикской и узбекской железными дорогами. Одновременно с этим краткосрочным железнодорожным проектом, который оценивается киргизскими железнодорожниками и экономистами в достаточно скромную сумму 1,5 миллиардов долларов должна быть построена бетонная дорога из пост- и пред- напряженных бетонных плит из России через Казахстан и Северную Киргизию в южнокиргизский город Ош, таджикские Согдийскую область и Горно-Бадахшанскую автономную область на высокогорном Памире, поскольку Памир является ключевым для всех перспективных железных дорог, и через киргизский Памиро-Алай и таджикскую Вахшскую долину в город Душанбе. Эта бетонная современная по своим дорожным технологиям автодорога из Сибири в Южную Киргизию и в Таджикистан закроет вопрос безопасности России и Евразийского союза от различного рода угроз, исходящих из воюющих пространств Южной Азии и Большого Среднего Востока.

Инициаторами первых стартовых проектов должны быть только два государства – Россия и Казахстан. При самом непосредственном и плотном участии Киргизии и Таджикистана. Только начав эти самые важные достаточно скромные проекты – меридиональные железную и автомобильную дорогу – можно уже вести речь о привлечении крупных государств, таких как Китай, Индия, Пакистан и Иран, а также привлечении Евросоюза, Японии и США, которые в рамках международной комиссии ЭСКАТО поддерживают все подобные трансконтинентальные транспортные и инфраструктурные проекты.

Завершающее слово Кубатбека Рахимова:

– Спасибо за вопросы. Приятно, что у РИА Новости такая квалифицированная аудитория, вдумчивая и искренне переживающая за страну. Хотелось бы поздравить с наступающим Новым годом. И в условиях той турбулентности, которая сейчас есть в России, не забывать, что Россия всегда больше

географических границ. И интересы ее за пределами условной Российской Федерации никуда не денутся и никуда не делись, и на вызовы надо отвечать адекватно. А единственный ответ – это реальные проекты в России и за ее пределами. Плох тот наследник, который выбрасывает достижения великих предшественников, я имею в виду достижения Российской империи и Советского Союза в Центральной Евразии. Пора России вернуться туда через конкретные инфраструктурные проекты.

Завершающее слово Александра Собянина:

– Искреннее спасибо читателям он-лайн РИА Новости, потому что из таких вопросов видно, насколько русский, российский, евразийский человек уверен в себе и своей стране. 20-летний период, когда нам надо было гнаться за западом или американцами, завершился. Пришло время собственного российского пути, общего пути с евразийскими союзниками и строительство нового общего государства – Евразийский союз. Не будет здорового русского человека

без уважения к себе и своему государству. Не будет здорового русского народа и сильного Евразийского союза без больших, планетарного масштаба проектов. Поздравляю с Новым годом и надеюсь, что следующий 2013 год мы будем встречать уже в новом государстве – в государстве Евразийский союз.

Завершающее слово Юрия Голубчикова:

– Выход России к Индийскому океану дарует нам новую надежду на выход из создавшегося положения единственно правильным путем и верной дорогой – дорогой транснациональной консолидации. В перспективе это крупнейший мегапроект как от Берингово пролива до Персидского залива, так и от Индии до Скандинавии, выдвигает Россию в центр и на перекресток трансконтинентальных железнодорожных путей. Спасибо большое РИА Новости за понимание, модератору Александру Дмитриевичу. И примите поздравления с Новым годом, который, наверное, откроет для нас новую страницу в инфраструктурном развитии.

★ Санкт-Петербург	Мультимодальные перевозки экспортных, импортных грузов	Таможенное оформление
★ Москва	Перевозки автотранспортом	Складские услуги
★ Новороссийск	Перевозки железнодорожным транспортом	Страхование грузов
★ Владивосток	Перевозки в таможенном транзите	Охрана и сопровождение грузов
★ Архангельск	Внутрипортовое экспедирование	Сюрвейерские услуги
★ Екатеринбург		Перевозки негабаритных грузов
★ Алматы		Перевалка наливных грузов
★ Франкфурт-на-Майне		

www.baltica-trans.ru

**ГРУППА КОМПАНИЙ
БАЛТИКА-ТРАНС**

Мы снимем груз с ваших плеч!

О торговом пути в среднюю Азию и Индию через Россию, предлагаемом надворным советником Платоном Голубковым

Англия необыкновенным развитием своей мануфактурной промышленности, большею частью обязана колониям, составлявшим для нее рынки, на которых произведения ее мануфактур и фабрик не встречали постороннего соперничества; от того фабриканты могли свободно предаваться невозможным улучшениям произведений, быв наперед уверены в обеспеченном их сбыте. Этим лучше всего объясняется, почему люди, такие положительные, каковы англичане, пушались на предприятия, с виду чрезвычайно рискованные.

Эта сторона в развитии промышленности и торговой деятельности англичан с давнего времени обращала на себя внимание Н. С. Голубкова. По его мнению, слабые успехи как торговли, так и фабрикация нашей именно состоят в неимении таких рынков, на которых наше купечество могло бы действовать, не встречая чужеземного соперничества.

Такие рынки для русской торговли и промышленности — средняя Азия; а средство для прочного и надежного их развития — торговое общество.

Желая возбудить внимание русской публики, и преимущественно купечества, к этому вопросу и постепенно ознакомить их с самою сущностью дела, Голубков положил действовать сочинениями, прямо относящимися к этому предмету. С этою целью им издано «Собрание актов и привилегий, дарованных британским правительством Лондонскому банку и Ост-индской компании», — издание, могущее служить до известной степени образцом тому, каким образом русское торговое общество может организоваться и каких прав и привилегий может оно ходатайствовать себе у Правительства.

В след за этою книгою он напечатал «Английская Индия в 1813 году», сочинение графа Варрена, весьма достаточное для первоначального ознакомления с той страной, которая преимущественно служит к поддержанию торговой и про-

мышленной деятельности Англии. Так как дело шло о возбуждении общего внимания, то, разумеется, для достижения такой цели непременно должно было избрать сочинение, доступное всем читателям, и, следовательно, не имеющее притязаний на ученое изложение. Вместе с тем, Голубков в предисловиях к тем сочинениям указывал на огромные выгоды для русской промышленности и торговли от обращения через Россию всей среднеазиатской и даже индийской торговли, и на возможность при известных условиях, выйти с торжеством из борьбы с богатыми, предприимчивыми и опытными соперниками, каковы англичане.

И поверят ли? Четыре года прошло уже с тех пор, как Голубков обнародовал эти сочинения и свои идеи о торговых сношениях с среднею Азией через Россию, и до сего времени он не получил ни одного возражения, пояснения или указания, которые хотя несколько показали бы ему участие к его труду и поддержали его в дальнейшем преследовании своей мысли.

Необезоховенный такой холодною к столь великому, славному и многознаменательному для нашего отечества делу, Голубков продолжает свой подвиг с той настойчивостью, которую может внушить человеку одно полное убеждение в пользе и великом значении задуманного предприятия. Продолжая свои действия, Голубков издает теперь «Британская империя в Индии» графа Бьёршньерны и «Кабул» Борнса, кроме того, приготавливаются к печати «Истребление английской армии в Афганистане», «История Индии» и собираются материалы для «Торгового Альманаха», в который войдут все сведения, необходимые русскому купечеству для ближайшего и точнейшего ознакомления с тем театром, на котором предполагается когда-либо увидеть его действующим со славою и пользой для отечества.

А польза эта огромна: расширение деятельности торговой, усиление народной промышленности, новые рынки для сбыта естественных произведений

России — таковы ближайшие последствия предположений Голубкова. — Здесь предлагается развитие этого предположения.

Голубков полагает, что в том государстве, в котором промышленность и торговля только еще выходят, так сказать, из пелен, он полагает, что там они могут развиваться только при известных условиях: при совершенном устранении на определенное время всякого соперничества и при рынках, на которых произведение находили бы обеспеченный сбыт. Осторожность — свойство не только извинительное в торговом человеке, но и весьма похвальное. Все так называемые рискованные предприятия суть не что иное — как дела, в которых хладнокровно взвешены все возможности успеха и неудачи; главное состоит в том, что дальновидно рассчитанные благоприятные обстоятельства ускользают от общего внимания, которое поражается одною очевидностью обстоятельств неблагоприятных.

Выходя из этого основания и, следовательно, считая необходимым безсовместных рынков и, для получения правильных и постоянных успехов, необходимость компаний с особыми правами и привилегиями за истины, доказанные и очевидные, остается только показать, что сношения России с среднею Азией и Индией по пути, указываемому Голубковым, суть предприятия безопасные и совершенно сообразные с той нерешительностью и робостью, которые свойственны торговцам, принадлежащим к обществу, с недавнего времени идущему по пути цивилизации.

Расчеты Голубкова в этом случае следующие:

1. Машины, бесспорно, чрезмерно сокращают число рук, а следовательно, уменьшают и ценность произведений. Но русский мануфактурист может иметь те же машины, что и английский; кроме того, на его стороне находится та выгода, что сдельная плата рабочим, английский и русским (полагая при однородных мануфакту-

рах одинаковое число), будет едва ли не как один к двум. Следовательно, русскому мануфактуристу есть возможность выделять, при одинаковых барышах, изделия, равноценные английским, допуская даже, что первоначальные материалы он купит дороже, чем английский мануфактурист.

2. Цены на английские произведения должны подняться от следующих причин:

а) От отправления их в Азию на парусных судах по Океану, плавание, продолжающееся иногда до четырех месяцев. Если считать по 6 % с капитала, положенного в произведения, то очевидно, ценность английского произведения, равноценного русскому, должна возвыситься на 2%;

б) Такое отправление и сопряженные с ним опасности заставляют прибегать к страхованию. Это страхование не может составлять менее 2 %;

в) Разница в плате за провоз по английскому пути и по пути, указываемому Голубковым, о котором будем говорить ниже, тоже по самой меньшей мере, должна составить 2 %.

Итак, русские изделия одинакового достоинства с английскими могут быть проданы на азиатских рынках по крайней мере на 6 % дешевле английских.

После этого очевидно, что дело состоит только в обеспечении таких рынков от соперничества на то время, в какое русские изделия могут войти в употребление и в какое русское купечество освоится с этим предприятием и убедится в его безопасности.

Следовательно, компания, которая основалась бы для торга с среднею Азией и Индией, может рассчитывать на верных 6 % дохода. Но к этим 6%, получаемым от продажи русских изделий, должно присоединить от 12 до 15 %, которые компания получит от продажи произведений, приобретенных из средней Азии и Индии (шелк, красильные вещества, пряности, сахарный песок, хлопчатая бумага). Голубков полагает, что эти произведения, достигающиеся нашим потребителям через европейские порты из вторых рук, проданные с вышеуказанным

барышом для компании, все еще обойдутся покупателям многим дешевле теперешних цен.

Итак, компания может рассчитывать на барыши, составляющие от 18 до 21%. Положив половину этой прибыли на покрытие непредвиденных расходов, компания может дать от 9 до 10% дивиденда своим акционерам. Следовательно, есть чем существовать компании. Изложение условий, на которых она должна быть основана, не может здесь найти себе места. Голубков отлагает эти подробности до той возделенной минуты, когда между русскими negociантами найдутся лица, готовые вместе с ним осуществить его предположение.

Остается описать самый торговый путь Голубкова с среднею Азией и Индией. Путь этот составляют Волга с ее притоками и Каспийское море до Балканского залива.

В Балканском заливе, при устье Теджена, будет учреждена укрепленная фактория, которую Голубков предполагает назвать в честь Его Императорского Высочества Государя Цесаревича Александра Николаевича, Александриею-Каспийскою. Этим именем Голубков желает пробудить в своих соотечественниках воспоминание о том блеске, которым пользовалась Александрия-Нильская, когда чрез нее шла индийская торговля.

От Александрии-Каспийской путь будет идти по Теджену (по словам Голубкова, лично бывшего в Балканском заливе, берега этой реки покрыты тополевым лесом) до его истоков, где будет заложена промежуточная фактория. Ее предполагается назвать Индианополь. Промежуток между Александриею и Индианополем будет занят небольшими фортами.

В пустыне, отделяющей верховья Теджена от Оксуса (Амур-Дарьи), будут устроены форты по образцу фортов, построенных на Иртыше, которые послужат местами отдохновения и опорными пунктами для караванов. Эти форты предполагается устроить на тех местах, где возможно будет вырыть колодцы, или при существующих уже магометанских селениях.

При Шердисе, лежащем на Оксусе, на мысу, образуемом сли-

янием двух рек, будет заложена новая укрепленная фактория. Голубков предполагает назвать ее Николаев-на-Оксусе, в честь Его Императорского Величества.

От этой фактории пойдут русские товары: а) водою вниз по Оксусу в Хиву, для продажи в степь; б) вверх по этой реке, при помощи пароходов, до Термета; в) от этого города 1) в Бохару и 2) через Кашгар и Аксу в Кульджу, а 3) вправо через Балк, Кабул, Кандагар и Шикарпур за Инд, на внутренние индийские рынки, где еще в 1693 и 1696 годах весьма охотно и выгодно покупали нашу юфть и голландские сукна, которые мы теперь приготавливаем не хуже голландцев. А оттуда и из Китая теми самыми путями пойдет обратно в Россию всякого рода производимость тех стран (должно заметить, что компания может найти по тибетской границе пункты для прямой торговли с Индией заганскою и Барманом, помимо зависимых от Англии владений. Нельзя также не обратить внимания читателей на великое преимущество торгового пути, предлагаемого Голубковым, состоящее в том, что он обходит беспокойную Хиву и делает ее второстепенным пунктом, ничтожным степным аулом, между тем как всякий другой путь непременно должен идти через этот город и, следовательно, требует предварительного завладения им. Можно судить, какое пагубное впечатление произвела бы на умы всех среднеазиатских владельцев, и даже на недоверчивое китайское правительство, которые могли бы видеть в этом поступке покушение и на их независимость. Напротив того, компания, основав Николаев-на-Оксусе, избегнет всех этих политических неудобств и в то же время косвенно вполне подчинит себе Хиву, отрезав ее от всех остальных среднеазиатских государств. Этот путь служит также и прямым опровержением вкоренившегося между англичанами мнения, будто Россия без Хивы не может иметь прямых торговых сношений с среднею Азией).

Здесь необходимо войти в некоторые подробности.

В ту зиму, которая будет предшествовать заложению

Александрии-Каспийской, компания заготовит на Волге все лесные материалы, необходимые для возведения зданий, в которых поместятся ее товары, управление и войска, составляющие гарнизон факторий и фортов и прикрытие караванов. Она заготовит также от 10 до 20 тысяч четвертей пшеницы и известное количество разных недорогих тканей, которые могут быть променены туркменам.

На эту пшеницу, за которую туркмены ездят теперь в Хиву, что сопряжено для них с разными неудобствами, и на эти ткани, компания выменяет у туркменов от 1500 до 2000 верблюдов для караванов и их прикрытия.

Прикрытие, состоящее из тысячи человек пехоты, посаженных попарно на верблюдов, составленное из отборных офицеров и солдат, и шести или восьми десятифунтовых горных единокоров, возимых на верблюдах, будет весьма достаточно для охранения караванов от нападений, которым они могут подвергнуться на пути от Александрии до Бохары и Кульджи (во время египетского похода Наполеон устроил дроматерские полки для преследования арабов, нападавших на французские сообщения. Полки эти были заведены по тому побуждению, что арабы, имея превосходных лошадей, настигнутые в своих кочевьях, спасались от преследования. Со введением дроматерских полков, обстоятельства совершенно переменились. Дроматеры, спугнув арабское кочевье в места, преследовали его денно и ночью (что можно сделать только на верблюдах, могущих по несколько дней обходиться без пищи и питья), и, доведя его до изнеможения, настигали и наказывали. Точно также может действовать и русская компания против тех туркменских племен, которые осмелились бы нападать на ее караваны и тревожить ее военно-торговую линию. — Есть указания, по несчастью весьма удовлетворительные, об употреблении дроматеров в больших сражениях (при Гелиополисе и Александрии). Известно, как дроматерские полки действовали в этом случае, но против арабов

они спешили и сражались как пехота. Вооружены они были как обыкновенные пехотные солдаты. Артиллерии при дроматерах Наполеон не употреблял; но нет спора, горные единокоры, при той удобности, с какой их лафеты собираются и складываются, принесут много пользы. Может быть, и употребление конгревовых ракет тоже найдет место в этом случае).

Вместе с тем компания пригласит в свою службу туркменов и составит из них конные полки, кадры которых, то есть офицеры и унтер-офицеры, будут взяты из казачьих войск.

Первоначально предполагает иметь только следующие фактории: Александрию, Индианополь, Николаев и Термет. Потом, с расширением деятельности компании, она, на известных условиях, получит право основать укрепленные фактории в хивинском ханстве, в Бохаре, в Вашкерде, для складки товаров, идущих в Кульджу и получаемых оттуда, а также в Балке и Кабуле.

Компания воспользуется также правом, приобретенным Россией по туркменчайскому миру, и обоснует фактории в Астрабаде, Мешехе и Герате, как для торгова с самою Персией, так и для транзитной торговли с Индустаном.

Краткость, безопасность и дешевизна этого пути не подлежат ни малейшему сомнению. Все товары, предназначенные для отправления в среднюю Азию и Индию, могут быть доставлены к Каспийскому морю по Волге также безопасно, как и по сухому пути. Ибо, нет сомнения, компания не станет посылать своих грузов на тех утлых судах, на которых перевозятся ныне все товары по этой реке. Каспийское море — русская лужа; все кораблекрушения, случающиеся на нем, происходят по единогласному мнению, от непрочной постройки судов и от невежества шкиперов; следовательно, с устранением этих неудобств, кораблекрушений почти не будет. Как дешево стоит содержание верблюдов, довольствующихся всем, что они сами могут найти под копытом, об этом и говорить нечего. Тысяча русских солдат и восемь русских пушек в состоянии привести в трепет всю среднюю Азию, не только что разогнать какую-либо разбойническую шайку.

В доказательство возможности безопасной караванной торговли скажем, что английские товары идут в Персию через Арзрум и встречаются на своем пути кочующие племена курдские, также склонные к грабежу, как и туркмены. Английские караваны проходят безопасно без особого прикрытия. Почему же думать, что русская компания, соединяя силу с ловкостью, не успеет достигнуть той же цели?

Кроме оживления отечественной мануфактурной и торговой деятельности, предполагаемое учреждение чрез Россию прямых торговых сношений между Востоком и Западом, уничтожает также и торговую зависимость между европейскими народами, восстанавливая в их сношениях свободную конкуренцию и доставляя чрез то каждому из них пользу, соответственную занимаемому ими месту.

Итак, польза, безопасность и безубыточность этого торгового предприятия очевидны; не менее очевидна и необходимость торгового общества, ибо только постоянным и правильным образом действий можно достигнуть желаемой цели. Время для исполнения этого предприятия наступило, потому что Россия достигла уже достаточной степени развития, позволяющего ей прилагать свои силы к делам обширным, многосложным. Неужели в нашем отечестве между купцами и дворянами не найдется четырех тысяч особ, которые решились бы потратить по тысяче рублей серебром (в том предположении, что каждый возьмет одну только акцию) на такое славное и великое предприятие, которое должно исполнить образом подвинуть Россию на пути всякого преуспевания? Неужели честь совершения подобного подвига настоящее поколение предоставит своим потомкам и согласится подвергнуться тому строгому приговору, который может быть произнесен ему будущими историками за равнодушие и недеятельность? Вот вопросы, решение которых Голубков не осмеливается принять на себя.

1848 год



22–23 марта
Геленджик

Регистрация участников:

(495) 646-01-51

(812) 448-08-48

www.yugtrans.com

**Международный
транспортный форум**
Югтранс
2012



ЮГТРАНС — это:

- 2 дня, специализированные конференции и круглые столы, более 150 делегатов
- крупнейшее международное событие в области транспорта на Юге России
- традиционное открытие года
- признанная ведущими компаниями независимая площадка отрасли
- выступления ведущих экспертов и профессионалов транспортной индустрии
- опыт реальных проектов, экспертные оценки и аналитика
- актуальная программа, составленная специалистами в области транспорта

Официальная
поддержка:



Официальный
инфоспонсор:

Транспорт России

Партнёр:



Генеральный
интернет-партнёр:



Официальный
дизайн-партнёр:



Организатор Форума:



Транспортная система Каспийского региона

Растущая потребность в межконтинентальных транспортных перевозках государств Азии, стран Индокитая, Ближнего Востока и Европы, конкуренция на рынке международных транспортных услуг заставляют рассматривать новые экономические выгодные варианты транспортных сообщений между Европой и Азией.*

Вближайшие 5-10 лет ожидается рост в 1,5-2 раза внешнеторгового оборота между странами Европы и Азии. Однако до настоящего времени критичными остаются вопросы стоимости и времени доставки грузов. В условиях роста напряженности на Ближнем Востоке и потенциальной угрозы для судоходства по Суэцкому каналу государства Южной Азии активно ведут поиск альтернативных путей перевозки грузов в сообщении со странами Европы.

В настоящее время в торговле между Европой и Азией в основном используется морской маршрут, проходящий через Суэцкий канал в Индийский океан, через который большая часть стран Азии и Европы успешно ведет торговлю и производит обмен товарами. Товары морским транспортом проходят через Индийский океан, Аравийское море, Аденский залив, Красное море и Суэцкий канал и поступают в акваторию Средиземного моря. Для Центральной Европы, российских регионов и Украины товары перевозятся в порты Одесса, Ильичевск и Новороссийск через Черное море; товары для Северной Европы, северной России и Скандинавских государств и Прибалтики перевозятся через Гибралтарский пролив, Атлантический океан, пролив Ла-Манш и Бал-

тийское море в северные порты Европы такие, как Хельсинки и Санкт-Петербург.

Образовавшиеся в последние десятилетия в Средней Азии новые независимые государства, активно развивающиеся рынки в бассейне Персидского залива и регионе Индийского океана обусловили стремление многих стран развивать проекты транспортных магистралей между Европой и Азией с целью привлечения на свои территории транзитных грузопотоков.

Идеи создания более коротких континентальных маршрутов через Евразию далеко не новы. В 60-е годы были впервые предприняты скоординированные международные усилия по налаживанию более коротких и дешевых путей между европейскими и азиатскими странами, чему способствовала и сложная обстановка в зоне Суэцкого канала. За 8 лет (с июня 1967 г до июня 1975 г), когда Суэцкий канал был выведен из строя в результате локальной войны на Ближнем Востоке, международное сообщество в полной мере ощутило опасность существования единственного транспортного маршрута между Европой и Азией. В это время комиссия ООН ЭСКАТО (Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана) проявила инициативу в глобальном проекте

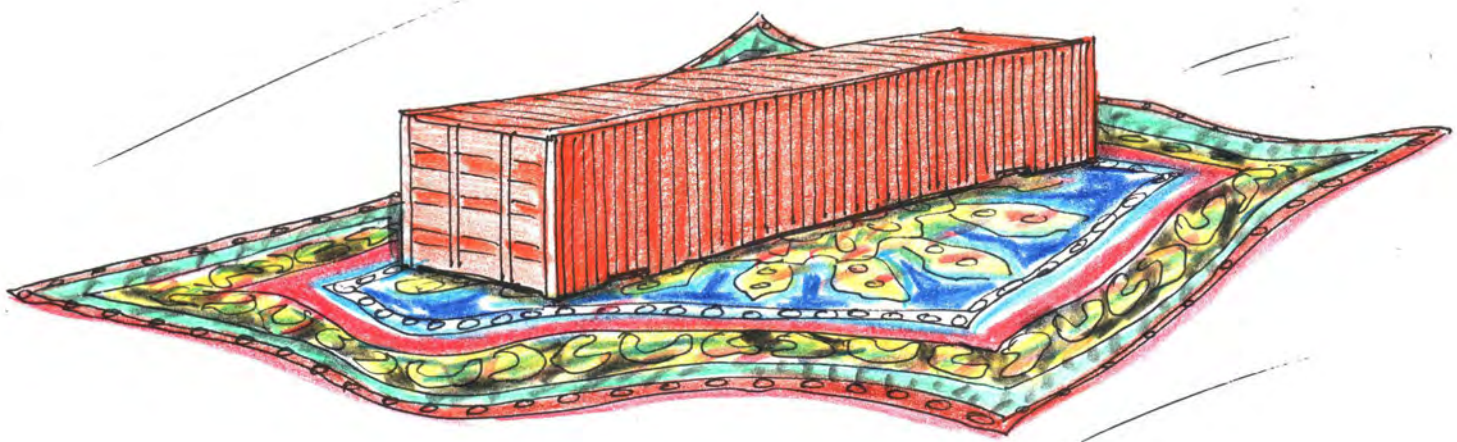
наземных евроазиатских маршрутов – железнодорожного и автомобильного – от Сингапура до Лондона.

Другие концепции зародились в начале 90-х годов вслед за распадом СССР и появлением в центре континента большой группы новых независимых государств. Неожиданные геополитические перемены открыли в Средней Азии и Прикаспии перспективные рынки, доступ к которым должны были облегчить ранее предложенные ЭСКАТО три новых широтных коридора в рамках проекта ALTID (Asian Land Transportation Infrastructure Development).

Один из этих коридоров заинтересовал Евросоюз по стратегическим соображениям и лег в основу масштабной программы ЕС, известной под названием TRACECA (TRACECA – Transport Corridor Europe Caucasus Asia). Это единственный проект евроазиатского транспортного коридора проходящий через зону Каспийского моря и получивший мощную международную поддержку – финансовую, организационную, техническую. Программа Евросоюза была запущена в мае 1993 года для поощрения политической и экономической независимости постсоветских республик. Этот коридор соединял, в обход России страны Средней Азии через Каспий, через Кав-

**Синельщиков
Алексей Владимирович,**
представитель Института
Каспийского сотрудничества
в Астраханской области

* Статья опубликована в сборнике материалов международной конференции «Каспий – территория развития: в поисках новых форм прикаспийского сотрудничества», организованной НИИ Института каспийского сотрудничества



AM

каз и Черное море с Восточной и Западной Европой. Он был объявлен самым коротким и потенциально самым быстрым и дешевым маршрутом из Центральной Азии к портам, связанным с мировыми рынками. Позднее, в число участников вошли другие страны, включая Монголию, и в наши дни ТРАСЕКА приглашает к сотрудничеству даже Россию и Китай.

За последние десять лет в рамках программы ТРАСЕКА было осуществлено более 50 проектов в области технической помощи и инвестиционных проектов на общую сумму свыше 110 млн. евро. Примерно половина этих средств, около 52 млн. евро, была использована на реализацию инвестиционных проектов, направленных на повышение привлекательности коридора и создание благоприятных условий для транспортировки грузов. Частные инвесторы также вложили в развитие транспортной инфраструктуры стран-участниц ТРАСЕКА значительные средства в общей сумме свыше 1 млрд. долл. США. За последние пять лет в развитие портов Баку (Азербайджан) и Туркменбаши (Туркмения) затрачено по 25 млн. долларов США, Амирабада (Иран) – 70 млн. долларов США, Актау (Казахстан) – около 100 млн. долларов США. В результате этой активности уже сейчас значительную часть грузопотока, проходящего через Каспийский регион, можно отнести к маршруту ТРАСЕКА. Однако, реализация проекта с участием большого числа государств столкнулась со многими трудностями, а сроки выхода коридора на полную мощность отодвинулись на 2020 г.

В 90-е годы прошлого века в Европе уже сложилась и успешно функционировала система железнодорожных и автомобильных транспортных магистралей. В марте 1994 года на II панъевропейской конференции по транспорту на острове Крит было принято решение об обозначении девяти стратегических транспортных направлений и тринадцати ответвлений от них, которые обеспечивают экономические связи между странами Европы и за пределы Европы.

В июне 1997 года на сессии Европейского Союза в Хель-



синки министры транспорта и путей сообщения государств ЕС приняли решение о продлении коридора № 9 по территории России в направлении Хельсинки – Выборг – Санкт-Петербург – Псков – Москва – Калининград – Киев – Любашевка/Раздельная (Украина) – Кишинев – Бухарест – Димитровград – Александрополис. В ноябре 1997 г. в Вене на конференции по транспорту и окружающей среде Европейской экономической комиссии ООН и в 1998 году в Санкт-Петербурге на международной Евроазиатской конференции по транспорту все девять международных транспортных коридоров и их продолжения были определены как приоритетные.

В связи с изменением в конце 20 века геополитической ситуации значительно возросла роль Каспийского региона в системе международных транзитных перевозок. Если раньше Каспий был внутренним водоемом двух стран – России и Ирана, то после распада СССР, он стал достоянием пяти суверенных государств. Это прежде всего означает, что существовавшие ранее договоренности по нему устарели. В настоящее время идет формирование системы договоров, учитывающих изменившиеся реалии. Не вызывает сомнения то, что в построении новой мировой экономической и транспортной системы Каспийский регион призван сыграть значительную роль. Пока только обозначенный как направление, коридор «Север-Юг» сулит крупнейший переворот во всей евроазиатской

торговле. Достаточно упомянуть, что завершение строительства железнодорожного подхода к порту Оля в 2004 году, по мнению некоторых экспертов, прямо или косвенно повлияло на снижение фрахтовых ставок на морских маршрутах. Шаги в направлении развития транспортировки грузов из стран АТР в Европу через Индию и каспийские порты сбили цены за перевозку грузов через Суэцкий канал на 30%.

В настоящее время транспортные коммуникации международного значения в Каспийском регионе способны обеспечить максимально эффективные сообщения между расширяющимися евроатлантическим и азиатско-тихоокеанским рынками, рынками государств Центральной и Южной Азии, Казахстаном, странами Средней Азии и Закавказья и могут получить, благодаря этому, мощный импульс для своего внутреннего развития.

В настоящее время Каспийский регион приобретает для России все возрастающее значение. С одной стороны, наличие здесь значительных по масштабам природных ресурсов – топливно-энергетических, рыбных, агроклиматических, рекреационных и выгодное транспортно-географическое положение могут стать основой для наращивания производства и расширения торгово-экономического сотрудничества с зарубежными странами. С другой стороны негативные для России геополитические изменения, произошедшие за последние 10 лет, неурегулированность международно-правового

статуса Каспия, нестабильность политической обстановки на Кавказе создают предпосылки для снижения влияния России в Каспийском регионе и таят потенциальную угрозу изоляции страны на южном направлении.

Таким образом, сложились объективные предпосылки к превращению Каспийского моря и прибрежных территорий в важный транзитный центр товарообмена между странами Европы и Азиатского региона. Все прикаспийские государства стали проявлять высокую активность в реконструкции имеющихся и строительстве новых портовых сооружений, установлении новых экономических международных связей с целью расширения грузопотоков через свои территории. В этой связи стал активно обсуждаться вопрос ответвления международного транспортного коридора № 9 в направлении Москва – Волгоград – Астрахань. Это предложение было озвучено российскими участниками третьей Общеευропейской конференции по транспорту в Хельсинки в июне 1997 года.

Для России интеграция транспортной системы в евроазиатскую мировую систему предусматривает включение отечественных коммуникаций в международные транспортные коридоры, создание сети комбинированных перевозок, стыкующихся с аналогичными зарубежными сетями, что вызывает необходимость приведения ряда участков российской части коридора «Север-Юг» в соответствие с едиными евроазиатскими стандартами. Впервые такая постановка нашла отражение в концепции государственной транспортной политики, одобренной в 1997 году Правительством России.

В апреле 1999 года в Тегеране принят Меморандум о взаимодействии между коммерческими структурами – фирмами «Вагна» (Россия), «Волга-Вастер» (Россия), «Лакор» (Россия), «Ирсотр» (Иран), «Иранохинт» (Иран), «Реги» (Иран) по индийскому транзиту.

22 июня 1999 года в г. Москве между указанными фирмами было подписано генеральное соглашение по транспортировке экспортно-импортных кон-

тейнеров по международному транспортному коридору Шри-Ланка–Индия–Иран–Каспийское море–Россия. 25 декабря 1999 года по данному маршруту прошла первая партия контейнеров.

30 мая 2000 года создана российско-иранская контейнерная линия под названием «Ливлайн». На линии работали три российских судна: СТ-1387, СТ-1313, СТ-1317. Минтрансом России данной линии был присвоен номер Ю-1/3. Пробная транспортировка 20-футовых контейнеров по новому маршруту показала, что время в пути от Бомбея до Астрахани может составлять всего 15-17 суток, а до Москвы 21 сутки при стоимости перевозки 2,5-2,6 тыс. долларов США. Для сравнения, тариф на перевозку 20-футового контейнера из Германии и Финляндии в Индию по морскому маршруту через Суэцкий канал составлял в то время 3,4-3,5 тыс. долларов США при сроке доставки около 40 суток. Таким образом, пробная транспортировка контейнеров показала, что этот маршрут позволяет сократить время доставки груза на 20-30% и снизить транспортные расходы на 20-25%.

По предлагаемой схеме груз в контейнерах из индийских портов отправляется в иранский порт Бендер-Аббас. Далее на автомашинах по территории Ирана перевозится в иранский каспийский порт Энзели, а затем на судах следует до Астрахани и по железной дороге, а также автомобильным транспортом, доставляется до потребителей в России и Европе. Возможна прямая доставка контейнеров из порта Энзели на север, а также в Азово-Черноморский бассейн по внутренним водным путям России судами типа «река-море».

В мае 2000 года состоялся визит Министра транспорта РФ в Астраханскую область, по итогам которого был подписан протокол о развитии Астраханского транспортного узла и создании международного транспортного коридора «Север-Юг» (МТК «Север-Юг»).

12 сентября 2000 года во время работы 2-ой Международной Евроазиатской конференции по транспорту в г. Санкт-Петербурге состоялось подписание Соглашения о меж-

дународном транспортном коридоре «Север-Юг», участниками которого выступили Россия, Исламская республика Иран и Индия. В последние годы к нему присоединились более десятка государств: Белоруссия, Казахстан, Таджикистан, Азербайджан, Армения, Киргизия, Украина, Болгария, Турция, Оман и Сирия, а возможность участия в нем рассматривают Туркменистан, Бахрейн, Саудовская Аравия, Кувейт, ОАЭ, Индонезия, Малайзия и Шри-Ланка. Однако, большинство из них отводит себе транзитную роль, претендуя на часть доходов от МТК.

Международный транспортный коридор «Север-Юг»

Целью МТК «Север-Юг» стало обеспечение транзитной связи стран Северной Европы, Скандинавии и России, со странами бассейна Персидского залива, Индийского океана и Юго-Восточной Азии через Иран. Коридор призван обеспечить перевозку товаров от портов Европейских и Северо-Европейских стран, таких как Амстердам, Гамбург, Копенгаген, Стокгольм и Хельсинки, в Москву и Санкт-Петербург и дальше через порты Северного Каспия в порты стран Средней Азии: Казахстана, Туркменистана, Узбекистана, Таджикистана и далее, а также, в южные иранские порты в Персидском заливе (Бендер-Аббас, Бендер-Имам, Бушир, Чахбахар). Линия МТК «Север-Юг» может продолжаться до Индии и Шри-Ланки и дальше в Малайзию, Сингапур, Индонезию.

Являясь альтернативой морского маршрута через Суэцкий канал МТК «Север-Юг» претендует, прежде всего, на контейнерный грузопоток. Суэцкий канал к настоящему времени своими доходами обязан в первую очередь именно транскаспийским перевозкам контейнеров. Специализированные контейнеровозы абсолютно лидируют среди проходящих судов с грузами и дают половину всего грузооборота канала по нетто-регистрационному тоннажу.

Контейнеризованные грузопотоки хорошо сбалансированы по обоим направлениям, занимая основную долю в структу-

ре перевозок как в южном направлении канала – примерно около половины, так и в северном – одна треть. В перевозках на юг, помимо контейнеров, выделяются только метал, зерно и удобрения, а в перевозках на север, наряду с контейнерами и нефтегрузами, заметное место занимают руда и уголь.

Соглашение о МТК «Север-Юг» определяет его как совокупность магистральных транспортных коммуникаций и предполагает несколько маршрутов в регионе Каспийского моря: транскаспийский морской вариант, внутренние водные маршруты по Каспийско-Волго-Балтийской системе с ответвлением на Волго-Донской канал и далее через Азов на Черное море, а также сухопутные – железнодорожные и автомобильные.

При этом транспортный коридор не рассматривается как независимый транспортный проект. МТК «Север-Юг» являясь продолжением международного транспортного коридора №9 обеспечивают связь с общеевропейским коридором №3 в направлении «Киев-Харьков/Днепропетровск – Волгоград – Астрахань/граница Казахстана/граница Азербайджана с ответвлением на Ростов-на-Дону – Владикавказ – граница Грузии» и общеевропейским коридором №7 в направлении «река Дунай – Черное море – Азовское море – река Дон – Волго-Донской канал – Каспийское море».

На основе исследований грузовой базы МТК «Север-Юг», проведенных в 2000 году Минтрансом России определен возможный объем перевозок грузов – более 10 млн. тонн в год без учета нефти и нефтепродуктов, а торговый оборот – 10 миллиардов долларов. К наиболее перспективным грузам и товарам для перевозки в рамках транспортного коридора «Север-Юг» были отнесены:

- минеральные удобрения – 2,5 млн. тонн;
- гранулированная сера, соль в таре и в контейнерах – 1,2 млн. тонн;
- черные металлы – 2,5 млн. тонн;
- алюминий в слитках – 1,0 млн. тонн;
- цемент в таре – 1,0 млн. тонн;

- генеральные грузы – 1,0 млн. тонн;
- продукты и прочие грузы в таре и контейнерах – 1,0 млн. тонн.

В настоящее время в России перспективный грузопоток по МТК «Север-Юг» оценивается в 35-40 млн. тонн в год, при этом называются цифры в 10, 15 и 20 млн. тонн контейнерного транзита. Если исходить из средней загрузки одного 20-футового контейнера в международных перевозках порядка 13-14 тонн, то контейнерный грузопоток может составить около 1-1,5 млн. TEU в год. Еще более разноречивы оценки возможных российских доходов от использования МТК «Север-Юг» – в диапазоне от 1,5-2 до 5-6 млрд. долларов в год. Очевидно, что Россия может извлечь наибольшие выгоды от реализации проекта МТК «Север-Юг», и она более других участников заинтересована в его успехе.

Для России проект транспортного коридора «Север-Юг» – это одна из составляющих

программы стратегического партнерства России со странами прикаспийского региона. В этой связи в России выдвигаются новые современные технологические, технические и сервисные требования к обустройству транспортных узлов и коммуникаций, расширению диапазона потенциального партнерства в осуществлении и наращивании грузоперевозок. Данная постановка вопроса нашла отражение в Федеральных целевых программах «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» и «Развитие транспортной системы России. (2010 – 2015 годы)».

Формирование коридора «Север-Юг» соответствует не только национальным интересам России, но и интересам других стран-участниц коридора. Его функционирование позволит эффективно реализовывать геополитическую и геоэкономическую ситуацию в обширном регионе, способствовать развитию добычи нефти и других природных ресурсов в зоне Каспийского

Контейнерный терминал



**УСЛУГИ ПО ПРИЕМУ И ОТПРАВКЕ
ВОЛЬШЕГРУЗНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ**

Контейнерный терминал
располагается по адресу:
г. Химки, ул. Некрасова, д.2.

Опорная станция –
Сходня Октябрьской ж.д.

Контейнерный терминал осуществляет
погрузку и выгрузку большегрузных
20-ти и 40-ка футовых контейнеров.

Хранение, технический осмотр
и текущий ремонт контейнеров.

Терминал оснащен большегрузным
погрузчиком Kalmar г/п 45 т.

Прием и отправка контейнеров
осуществляется круглосуточно

☎(910) 450-26-93
Константинов Владимир Борисович

Показатели	Варианты					
	A	B	C	D	E	F
Бомбей – Москва						
Расстояние всего, км, в т.ч.	9086	14262	6111	6525	8016	7341
– по морю	7730	13610	2750	2650	1820	1820
– по железной дороге	1356	652	3361	3875	6196	5521
Время доставки, суток/часов	11/21	17/19	10/19	11/5	11/18	10/20
Количество наземно-морских перегрузок	1	1	3	3	1	1
Количество пересекаемых тамож. границ	2	1	2	2	5	4
Бомбей – Хельсинки						
Расстояние всего, км, в т.ч.	10181	13330	6554	6968	8459	7784
– по морю	7730	13330	2750	2650	1820	1820
– по железной дороге	2451	–	3804	4318	6639	5964
Время доставки, суток/часов	13/2	17/9	11/7	11/17	12/6	11/8
Количество наземно-морских перегрузок	1	0	3	3	1	
Количество пересекаемых тамож. границ	3	1	3	3	6	5
Тегеран – Москва						
Расстояние всего, км, в т.ч.	9855	15061	2892	3306	4797	4120
– по морю	7100	13010	930	830	0	0
– по железной дороге	2755	2051	1962	2476	4797	4120
Время доставки, суток/часов	14/3	20/14	5/16	6/1	6/15	5/17
Количество наземно-морских перегрузок	2	2	2	2	0	0
Количество пересекаемых тамож. границ	2	1	1	1	4	3
Тегеран – Хельсинки						
Расстояние всего, км, в т.ч.	10950	14129	3987	4401	5892	5215
– по морю	7100	12730	930	830	0	0
– по железной дороге	3850	1399	3057	3571	5892	5215
Время доставки, суток/часов	15/8	18/19	6/21	7/6	7/20	6/22
Количество наземно-морских перегрузок	1	1	2	2	0	0

Таблица 1. Сравнительная характеристика вариантов.

бассейна, быстро реагировать на новые тенденции в экономике в странах Персидского залива и пролонгировать транспортные пути от Ирана до стран Индийского океана. К сожалению, подчас из-за собственной несогласованности Россия продолжает упускать возможности, которые она имеет. Так, из-за высокой железнодорожной ставки на участке Махачкала – Новороссийск в свое время была прекращена транспортировка через порт Махачкала туркменской нефти. Грузопоток ушел на маршрут Баку – Батуми – Потти. Вследствие этого потери российской экономики по экспертным оценкам составят в год порядка 20 млн. дол.

Вместе с тем интересы прикаспийских государств схожи по постановке вопроса о необходимости всестороннего развития транспортной инфраструктуры международного значения, но различны по предлагаемым вариантам его решения.

Азербайджан расширил свою паромную переправу Баку – Туркменбаши, установив тесные связи с Грузией (где существует паромная переправа Ильичевск – Потти) и активно ведет работу по привлечению транзитных грузопотоков, идущих из стран Восточной и Северной Европы в страны Средней Азии и Ближнего Востока. Туркменская нефть морским транспортом также

«уходит» на порт Баку. Строительство и ввод в эксплуатацию железнодорожной линии Мешхед – Теджен, которая соединила Туркменистан с Ираном, также способствует оттоку среднеазиатских грузов на Иран. Ближайшие соседи Туркмении по региону и некоторые партнеры по СНГ пользуются этой железнодорожной магистралью в целях выхода на Иран. Не имеющие выхода к морю страны активно используют туркменский транзит, отправляя грузы к портам Аравийского моря и Персидского залива.

Сравнивая альтернативные маршруты транспортировки товаров из Индии и Ирана в Россию и Финляндию можно

выделить шесть возможных вариантов.

Вариант А. Через Персидский Залив, Суэцкий канал и порт Одесса, затем перегрузка на железную дорогу и доставка по МТК № 9 (Одесса – Киев – Москва – Санкт-Петербург – Хельсинки).

Вариант В. Через Персидский Залив, Суэцкий канал, Гибралтар, Балтийское море, затем перегрузка на железную дорогу и доставка по МТК № 9.

Вариант С (перспективный). Через порт Бендер-Аббас (для индийских грузов), по транспортным коммуникациям Ирана до порта Амир-Абад, перегрузка на суда и затем по Каспийскому морю до порта Оля, перегрузка на железную дорогу и доставка по МТК № 9 и магистрали Москва – Волгоград – Астрахань.

Вариант D (перспективный). Через порт Бендер-Аббас (для индийских грузов), по транспортным коммуникациям Ирана до порта Амир-Абад, перегрузка на суда и затем по Каспийскому морю до порта Махачкала. В порту Махачкала перегрузка на железную дорогу и доставка по МТК № 9, и магистралям Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону, Ростов-на-Дону – Махачкала.

Вариант Е. Через порт Бендер-Аббас (для индийских грузов), по транспортным коммуникациям Ирана, Туркменистана, Узбекистана, Казахстана и России (через Бафк, Тегеран, Фариман, Мешхед, Теджен, Чарджоу, Макат, Аксарайскую, Волгоград) с выходом на МТК № 9.

Вариант F (перспективный). Через порт Бендер-Аббас (для индийских грузов), по транспортным коммуникациям Ирана, Туркменистана, Казахстана и России (через Бафк, Тегеран, Бендер-Торкеман, Гудуролум, Гызылатрек, Туркменбаши, Ералиево, Макат, станция Аксарайская, Волгоград) с выходом на МТК №9. Данный вариант предполагает строительство спрямляющей железнодорожной магистрали Ералиево – Туркменбаши и Гызылатрек – Гудуролум.

Помимо данных вариантов целесообразно рассмотреть вариант доставки по каналу, связующему Персидский пролив и Каспийское море. Трасса кана-

ла Каспий – Персидский залив пройдет по руслу реки Кызылузен в Иране до низовьев Тигра и Евфрата, где недалеко от места их впадения в Персидский залив расположены крупные иранские порты Хорремшехр и Абадан.

Данный вариант представляет интерес в связи с тем, что путь через Босфор и Дарданеллы для России сопряжен со значительными трудностями, обусловленными введенными Турцией в 1994 г. ограничениями на прохождение этих проливов российскими танкерами (ввиду их якобы повышенной аварийности и экологической уязвимости). Турция, в нарушение конвенции в Монтре (1936г.), установившей международно-правовой режим данных проливов, препятствует свободному движению танкерного флота через Босфор. Но данным российскому генерального консульства в Стамбуле, ежегодные потери России от санкций Анкары в черноморско-эгейских проливах ежегодно составляют свыше 500 млн. долларов – это и растущие издержки от простоя судов в регионе проливов, и штрафы за несвоевременную доставку грузов (прежде всего нефти) зарубежной клиентуре, и падение экспортных цен на российские товары, поставляемые в дальнейшем зарубежье (через эти проливы) с нарушениями графика поставок.

Противодействие Турции обусловлено тем, что альтернативный маршрут экспорта каспийской нефти находится в Турции и, частично, в Закавказье. Поэтому вывозу каспийской, а задомно и российской нефти через черноморско-эгейские проливы чинятся всевозможные препятствия. Путь же через Иран – более короткий географически, дешевый экономически и надежный политически, то есть он имеет большое геэкономическое и геополитическое значение.

С целью реализации проекта строительства судоходного канала Каспий – Персидский залив Тегеран неоднократно выходил с предложением об учреждении межгосударственного флота судов смешанного плавания («река-море»), которые будут курсировать по этому маршруту. По мнению Ирана, строительство судоходного канала будет

способствовать расширению возможностей транзита по коридору «Север-Юг».

Перегруженность железнодорожных маршрутов на Турцию и Иран через Грузию и Азербайджан в советское время вызвала к жизни в середине 80-х годов проект, который также целесообразно рассмотреть в качестве дополнительного варианта осуществления перевозок через Каспийский регион в направлении Север-Юг. Предполагалось построить прямой путь из Владикавказа до Тбилиси. Кавказский хребет намеревались преодолеть Аргоцким тоннелем протяженностью 23 км. Но в Грузии поднялась мощная волна протеста против реализации этого проекта. Приводились два контраргумента: первый – железная дорога могла нанести непоправимый экологический ущерб окружающей среде, второй – сильная националистическая оппозиция, рассматривающая новый маршрут еще одно русское вторжение.

Сегодня восстановление железнодорожных маршрутов из России через Закавказье в Турцию и Иран было бы действительно экономически выгодным как для этих государств, так и для их ближайших соседей, и Кавказ по-настоящему мог бы стать транспортным коридором между Восточной Европой и западной частью Азии, а также Ближним Востоком.

Еще в советское время направление на Турцию и Иран, имеющее два железнодорожных маршрута по Черноморскому (через Грузию) и Каспийскому (через Азербайджан) побережьям, имело большую загрузку. Первый маршрут из центральных районов Европейской части Союза, в основном, был пассажирским, вез миллионы отдыхающих в район Сочи. Пропускная способность его использовалась на пределе возможностей, а в 80-е годы здесь велась дорогостоящая защита железнодорожного полотна от воздействия морских волн, на отдельных перегонах строились вторые пути. Восточный маршрут также был предельно загружен, и случаи многодневных задержек поездов были нередки. По этим двум направлениям транспортировались внешнеторговые грузы между

Советским Союзом, Ираном и Турцией, но основной поток (до 80%) составляли все-таки грузы межреспубликанского обмена Закавказского региона с остальными союзными республиками. Доля грузов из Северной Европы была вовсе незначительной.

Помимо указанных маршрутов, МТК «Север-Юг» и TRACECA существует еще ряд альтернативных проектов проходящих через Каспийский регион.

Первый проект – NOSTRAC (Юго – Северный коридор), который был предложен правительством Калмыкии в 2000 году, предполагает строительство нового порта Лагань на Каспии на границе Калмыкии и Дагестана и организацию паромной переправы до иранского порта вблизи города Амирабад. Причем порт Лагань предстоит еще построить, затратив на него, по отдельным оценкам, около 300 млн. долларов.

Конечно, в случае его реализации и в условиях бездействия транс-кавказских маршрутов данный проект привлечет какой-то грузопоток. Однако порты Астрахани, находясь всего в сотне километров от Лагана, уже сейчас выполняют те же функции и обслуживают тот же маршрут, на который делают ставку авторы NOSTRAC.

Ключевым звеном маршрута NOSTRAC должна стать паромная переправа протяженностью 1200 км. На маршруте предполагается пустить три парома (с ежедневной отправкой), каждый из которых сможет вместить до 40 грузовых вагонов или около 60 груженых трейлеров. Путь от Лагана до Амирабада займет не более 31 часа. Смена колесных пар у вагонов предусматривается непосредственно в порту Лагань. Но для того чтобы задействовать новую паромную переправу, необходимо проложить железнодорожную ветку протяжением 41 км до ближайшей станции Северо-Кавказской железной дороги Улан-Холл. В связи с благоприятным рельефом местности (степь, отсутствие водных и иных преград) стоимость строительства, по предварительной оценке экспертов, не превысит 30 миллионов долларов.

Еще один проект, связанный с портом Лагань с 2006 года

активно продвигается Казахстаном. Это проект «Евразия» – строительство судоходного канала Каспий-Азов: от Каспийского моря (порт Лагань) до устья реки Дон через соединительную Кумо-Манычскую озерно-болотную впадину.

Проект получил поддержку руководства Калмыкии и администрации Ставропольского края, которые наиболее активно лоббируют финансирование строительства канала в рамках «национальных проектов». Благодаря каналу, Ставрополье, не имеющее выходов к морю, получит прямой доступ к Азовскому, Черному и Каспийскому морям.

В России инициаторами проекта и основными исполнителями являются Фонд транспортных проектов (ФТП) и экспертный центр «Гидротехэкспертиза». Учредителями ФТП, созданного для реализации проектов в области транспортной политики, развития международных транспортных коридоров и логистики в 2004 году, являются Международный Конгресс промышленников и предпринимателей, Международная академия транспорта и Международная инженерная академия.

Инициаторы проекта не скрывают, что основное предназначение канала – транспортировка каспийской нефти в противовес артерии Баку-Тбилиси-Эрзурум-Джейхан. Новый канал позволит Казахстану не только беспрепятственно доставлять свою нефть в Черное море, минуя нефтепровод, но и избежать строительства соединительного подводного (через Каспий) нефтепровода Актау – Баку для того же маршрута (Баку – Джейхан). В случае реализации идеи строительства нового судоходного канала «Каспий – Черное море», последний будет рассчитан на проводку судов более крупных, чем те, проход которых допускается по Волго-Донскому каналу. Это позволит переводить в Каспийское море суда большого водоизмещения, что, в принципе, невыгодно потенциальным конкурентам.

Длина канала, в зависимости от варианта, колеблется от 675 до 850 км при глубине 5,5 м, ширина – 70 метров. При этом его размеры практически

нельзя уменьшить, поскольку в этом случае его пропускная способность будет аналогична пропускной способности Волго-Донского канала, тем самым его строительство становится нецелесообразным. Канал предполагает проход морского и речного транспорта с использованием судов типа «река-море» грузоподъемностью до 10 тыс. т по шлюзованному каналу с водоразделом на отметке +27 м (с общим перепадом высот 54,0 м), с шестью шлюзами (три шлюза на западном склоне, с напорами около 9 м; и три шлюза на восточном, с напорами примерно по 18 м).

Предварительная стоимость строительства оценивается в 15 млрд. евро (по другим источникам 490-550 млрд. рублей – примерно 16-18 млрд. долларов США). Однако, по мнению экспертов, для того, чтобы этот канал стал реальной альтернативой Волго-Дону, его протяженность должна быть увеличена почти вдвое за счет строительства морских судоходных каналов на Каспии и Азове.

Фондом транспортных проектов заявлено, что объемы перевозок грузов по каналу «Евразия» в заданных габаритах составят 35 млн. тонн, в том числе по номенклатуре грузов: нефтеналивные 10 млн. т, сухогрузные 25 млн. тонн, в том числе контейнеры 20 млн. тонн.

В настоящее время проект канала «Евразия» натолкнулся на ряд экологических проблем. По мнению экологов, канал создаст неизбежную угрозу, связанную с разливами нефти не только в Каспийском, но и в Азовском, Черном и Эгейском морях, экосистемы которых взаимосвязаны и чрезвычайно уязвимы, и через акватории которых направится дополнительный нефтяной поток. В связи с мелководностью Азовского моря, чтобы использование канала было экономически эффективно, также планируется, в качестве его продолжения, прорыть для крупнотоннажных танкеров глубоководный канал с севера на юг в Азовском море, что окончательно уничтожит экосистему и этого моря, и Нижнего Дона (это наверняка будет опровергнуто Украиной). Аналогичное воздействие строительство и ра-

бота канала окажут и на каспийскую экологию.

Низкие темпы наращивания грузопотоков водным транспортом активизировали строительство сухопутных маршрутов. В 2008 году Азербайджан, Россия и Иран договорились о строительстве железнодорожного пути по западному побережью Каспийского моря. Планируется строительство 250 километрового участка Казвин-Решт-Астара (Иран)-Астара (Азербайджан). По данным российских, азербайджанских и иранских источников, на реализацию этого проекта в целом потребуется более 400 млн. долларов США. Причем основную часть работ предстоит осуществить в примыкающем к Азербайджану Северо-Западном Иране (Иранском Азербайджане). Стоимость аналогичных работ на юго-востоке Азербайджана предварительно оценивается в 35-40 миллионов долларов. Здесь надо будет построить 9 километров железнодорожного полотна до иранской Астары, станцию с устройствами смены колесных пар, объекты пограничной и та-

моженной инфраструктуры. Необходимо также построить пограничный железнодорожный мост. Реализация этих проектов предполагалось осуществлять на паритетной основе с Ираном.

К железнодорожному грузопотоку по азербайджано-иранскому направлению будут примыкать транскаспийские паромы в Азербайджан из Туркменистана (порт Туркменбаши) и Казахстана. В этой связи потребуется усиление провозной способности железнодорожной сети на российско-азербайджанской границе и вблизи азербайджанских портов.

Однако реальность этого проекта вызывает сомнение. Железнодорожный маршрут проходит по сложной гористой местности и потребует строительства туннелей, что приведет к существенному удлинению сроков реализации проекта. Кроме этого рост железнодорожных тарифов, пересечение нескольких границ, а также прохождение части маршрута по территориям, обладающим нестабильностью делает этот проект весьма рискованным.

Туркмения предлагает другой проект межгосударственного железнодорожного маршрута от казахстанской станции через территорию Туркмении вдоль восточного побережья Каспия до иранской станции Гюрган.

С 1996 года Туркменистан, имеющий на юге протяженную границу с Ираном, соединен с железными дорогами Ирана через пограничный переход Теджен – Серахс. Меморандум о строительстве новой прикаспийской железнодорожной линии Узень – Гызылгаз – Берекет – Этрек – Гюрган был подписан Ираном, Туркменией и Казахстаном еще в октябре 2007 г. в Тегеране на встрече глав прикаспийских государств, а в июне 2010 года договор о строительстве подписан лидерами трех стран.

Протяженность линии составляет около 1000 км, в том числе 90 км – по территории Ирана, 146 км – Казахстана и 723 км – Туркменистана. Строительство этой линии и будут осуществлять в Туркмении ОАО «Российские железные дороги», которое, таким образом, становится важ-

Грузоперевозки в России

для малых, средних и крупных предприятий

ЧТО

Москва, Рэдиссон Славянская
29 февраля 2012
III международная конференция

ДАЛЬШЕ?



- Дефицит вагонов: реальность или вымысел?
- Авто и Ж/Д перевозки: конкуренция или партнерство?
- Развитие дорожной и портовой инфраструктуры

Более 70% промышленных и аграрных грузов перевозится по железной дороге. **Или не перевозится.**

Целью III международной конференции по грузоперевозкам является организация конструктивного диалога между ОАО «РЖД» и представителями бизнеса, заинтересованными в эффективном взаимодействии с грузоперевозчиками

Rusmet

+7 (495) 989-26-74

+7 (495) 980-06-08

ным участником проекта в одном из ключевых для его реализации государств. Новая железная дорога, соединенная через Казахстан с железнодорожной сетью России, будет на 600 км короче существующего пути через Серахс. Объем перевозок по железнодорожной линии, в работе которой планирует принять участие Узбекистан, оценивается в 3-5 млн., а в перспективе – до 12 млн. тонн грузов в год.

Считается, что транспортировка грузов по суше будет происходить быстрее, чем через каспийские порты, так как рельеф местности, где строятся новые железнодорожные пути, не столь гористый, как на другом сухопутном участке маршрута – по западному побережью Каспия. Однако грузы, следующие восточным побережьем, будут пересекать три границы и как это скажется на стоимости и скорости транспортировки сказать пока сложно.

На сегодняшний день это наиболее реальный проект, обеспечивающий сухопутную транспортную связь между севером и югом Каспийского моря. Согласно договоренностям, в июне 2011 года должны состыковаться железнодорожные магистрали Казахстана и Туркмении, а движения поездов начнется в конце 2011 года.

Еще один сухопутный проект реализуется Арменией. 14 января 2010 года Правительство Армении одобрило инвестиционную программу строительства автомобильной дороги Север-Юг, а также рамочное финансовое соглашение между Арменией и Азиатским банком развития на общую сумму в 500 млн. долларов США и соглашение о предоставлении первого транша в размере 60 млн. долларов США на строительство регионального участка коридора «Север-Юг».

Реализация программы предполагает развитие транспортного коридора «Север-Юг», включающего строительство и ремонт автодорог от южной границы Армении с Ираном до северной границы с Грузией. Программа охватывает ремонтные и строительные работы на автомагистрали Агарак – Капан – Ереван – Гюмри – Бавра. Ее цель – улучшить дорожно-транспортную связь Армении с соседними Ира-



ном и Грузией, обеспечить выход Армении к международным торговым путям и рынкам. В частности, автомагистраль будет тянуться от юга Армении – области Мегри до грузинских портов на Черном море – Батуми и Поты.

Одним из важнейших элементов программы «Север-юг» считается строительство автомагистрали, которая соединит Ереван и Батуми. В настоящее время протяженность автомагистрали составляет 545 километров, однако в результате строительства прямая автодорога из Еревана в Батуми сократится примерно на 190 км. Уже проложена новая дорога из Армении в приграничный с ней грузинский регион Ниноцминда, реабилитировано несколько участков между двумя странами. В итоге расстояние от границы Ирана до грузинского порта Батуми сократится почти на 200 км, это уменьшит время пребывания грузов в пути, как минимум, на 4 часа.

В программе также предусматривается реконструкция железнодорожного полотна Ереван-Тбилиси, которая входит в состав маршрута соединяющего Армению с Ираном. Железная дорога позволит армянской стороне пользоваться альтернативным путем транспортировки энергоресурсов и других товаров, получив выход на внешний

мир. В настоящее время железнодорожные коммуникации Армении с зарубежными странами обеспечиваются только через территорию Грузии. По предварительным данным, инвестиции в строительство железнодорожного сообщения Иран-Армения составят 2 млрд. долларов США. Интерес к участию в софинансировании строительства железной дороги Иран-Армения проявляют Всемирный банк и Азиатский банк развития.

Развитие транспортного коридора «Север – Юг» происходит и на территории Ирана, где ведется строительство железнодорожной линии Бафк – Захедан. Введение в строй этого маршрута позволит организовать прямое сообщение Ирана с Пакистаном и обеспечить доставку грузов в Индию и другие страны Южной Азии, минуя порты Персидского залива. Кроме того, активная модернизация железнодорожной сети ведется на границе Ирана с Афганистаном.

Сегодня в странах Средней Азии нет недостатка в различных транспортных проектах. Однако далеко не все они быстро и легко осуществимы. Анализ хода реализации многих проектов показывает, что вокруг них, как правило, разворачивается политическая борьба, вступают в силу законы конкуренции. В

эти процессы зачастую оказываются втянутыми и различные международные организации. Вместе с тем география проектов не замыкается пределами Средней Азии. Относиться к ним надо весьма и весьма критически. Государствам Содружества необходимо объединять усилия для эффективного использования реальных транзитных транспортных маршрутов.

Система железнодорожных маршрутов Ирана

Итак, к настоящему времени в разной стадии реализации находится целая группа международных транспортных маршрутов в направлении Европа-Азия, которые должны вступить в борьбу не только с дальними морскими путями через Суэцкий канал, но и между собой тоже. Все четыре маршрута из России в Иран – грузинский, азербайджанский, каспийский и туркменский – располагаются один от другого на расстоянии менее тысячи километров, а первый и второй даже сходятся в районе станции Джульфа, третий и четвертый – в районе Горган, что предполагает также острую кон-

куренцию. Мощного потока в 15 – 20 млн. тонн, которого хватило бы для загрузки всех маршрутов в ближайшей перспективе, явно не предвидится. По прогнозам наберется одна треть, которую придется делить.

Необходимо отметить, что объемы транзитных грузопотоков предполагаемых к транспортировке по МТК «Север-Юг» зависят не только от экономической ситуации в отдельных государствах, но и от мировых экономических условий: мировые цены на ресурсы, дефицит перегрузочных и перевозочных мощностей, покупательная способность Ирана, Индии, Китая и Европейских стран. В значительной степени грузопотоки через Каспийский регион зависят и от экономических интересов частных компаний, работающих на линии Европа-Азия, наиболее крупные из которых, формирующие до 90% грузопотока, работают по уже сложившемуся маршруту через Суэцкий канал и переключение грузопотока на коридор «Север-Юг» связано для них с большими транспортными рисками. Вместе с тем, неоспоримое стратегическое преимущество получит то государ-

ство, которое первое предложит для грузовладельцев быстрый, дешевый и безопасный маршрут и Россия на Каспии в этом отношении занимает пока далеко не лидирующие позиции.

Российская Федерация, занимающая более 30 процентов территории Евразии и располагающая высокоразвитой транспортной системой, является естественным мостом, обеспечивающим транзитные связи между Европой и Азией. Однако в настоящее время транзит через территорию России составляет менее 1 процента существующего товарооборота между странами Европы и Азии, используя только 5-7 процентов транзитного потенциала России.

Успешное соединение транспортной системы России с международной транспортной системой во многом зависит от стабильной политической ситуации в соседних регионах. В частности, реализация проекта развития коридора «Север – Юг» может быть поставлена под угрозу в случае дальнейшего усугубления кризиса в отношениях между Ираном и США. Ухудшение международной обстановки в Каспийском регио-



CASPIAN DIALOGUE

25 АПРЕЛЯ МОСКВА
ЦЕНТР МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ

ЦЕЛЬ ФОРУМА КОНСОЛИДАЦИЯ УСИЛИЙ ПО РАСШИРЕНИЮ ВЗАИМОВЫГОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

ГЛАВНОЕ МЕРОПРИЯТИЕ КАСПИЙСКОГО ДИАЛОГА

КАСПИЙСКИЙ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ ФОРУМ

CASPIAN ENERGY FORUM 2012

THE MAIN EVENT ON CASPIAN DIALOGUE

GOAL OF THE FORUM EFFORTS CONSOLIDATION FOR EXPANSION OF MUTUALLY ADVANTAGEOUS COLLABORATION

WORLD TRADE CENTER
25 APRIL MOSCOW

ДИРЕКЦИЯ:	DIRECTION:
МОСКВА, 127540, КЕРАМИЧЕСКИЙ ПРОЕЗД, 49/1. ТЕЛ./ФАКС: (499) 480-01-57, 480-01-90	МОСКОВ, 127540, КЕРАМИЧЕСКИЙ ПРОЕЗД, 49/1. ТЕЛ./ФАКС: (499) 480-01-57, 480-01-90
E-MAIL: CEF2012@MAIL.RU	WWW.ROS-CON.RU

не может привести к снижению привлекательности и конкурентоспособности коридора.

Для экономики Ирана, обеспечивающего выход в Персидский залив, коридор «Север-Юг» имеет большое значение. Исходя из информации различных источников Иран надеется получить от МТК «Север-Юг» доходы в размере 500 млн. долларов в год, а в будущем весь транзит принесет Ирану до 6 млрд. долларов. Считается, что доход Ирана от транзита (без учета импорта нефти по схеме замещения) одного миллиона тонн грузов составляет, как минимум, 100 – 125 млн. долларов США. Инвестиции в развитие коридора иранской стороной могут составить более 2 млрд. долларов США.

Однако Иран не считает МТК «Север-Юг» единственным возможным коротким маршрутом между Европой и Индийским океаном. У Ирана есть варианты использовать для такого транзита другие коридоры – железнодорожные или автомобильные маршруты через соседние Турцию или Азербайджан. Не случайно Иран добивается полного членства в соглашении по ТРАСЕКА. Он также предлагает обеспечить этому коридору новый меридиональный выход к Индийскому океану по маршруту Баку – Амирабад – Бендер-Аббас. Надежды на рост транзита в Иране связывают не только с трехсторонним соглашением в рамках МТК «Север-Юг», но и с маршрутами, пересекающими Иран с востока на запад и на афганском направлении. Растет поток грузов в Афганистан через иранские морские порты (автомобили, продовольствие и топливо) и Ирану важно закрепить свою транзитную роль для этой страны, которая в прошлом по соглашению 1965 года пользовалась пакистанским портом Карачи для транзита афганских грузов.

В этом отношении позиция Ирана чрезвычайно важна для России. Иран одна из наиболее мощных держав Азии в демографическом, экономическом и военном смысле, безусловно, влияющая на политический климат в регионе. Иран обладает крайне важными преимуществами транзитного узла Центральной Азии. Через портовые мощности Ирана осу-

ществляют транспортировку все прикаспийские государства. Он может способствовать либо препятствовать как сообщению между Востоком и Западом, так и работе маршрутов между южной зоной СНГ и Индийским океаном.

На большинстве металлургических комбинатов России, прежде всего Магнитогорском, Новолипецком и Череповецком, иранский рынок рассматривается как один из наиболее емких. Это обстоятельство обусловлено также реэкспортом российского металла на страны Центральной Азии, бассейна Индийского океана и Юго-Восточной Азии. По мнению специалистов, к объему товаров, производимому собственно в Иране и предназначенному для экспорта в Россию и страны Европы, может быть добавлен значительный объем транзитных товаров стран Индийского океана, в настоящее время доставляемый по назначению либо крупнотоннажным сухогрузным флотом в порты Гамбург (Германия), Котка (Финляндия), либо смешанными автомобильно-морскими перевозками через территорию Турции в российский порт Новороссийск. Так, в частности при должной организации перевалки по территории Ирана на прикаспийский транзит можно было бы переключить значительные объемы чая, доставляемого в

настоящее время в Россию преимущественно из Индии и Шри-Ланка. Большое значение в этих условиях приобретает заключение новых договоров и соглашений России по транспортировке грузов по Каспию с Ираном и другими странами Каспийского бассейна.

Для того чтобы МТК «Север-Юг» обрел реальные очертания необходимо осуществить целый ряд организационно-технологических мероприятий. Это, прежде всего, создание единого оператора перевозок, упрощение таможенного и пограничного контроля на пограничных пунктах, проведение гибкой тарифной политики с использованием сквозных тарифных ставок, упрощение проездных документов, обеспечение регулярности и сохранности перевозок и др. Учредителями такой транспортной компании должны стать перевозчики, экспедиторы, а возможно и порты основных государств-участников (России, Ирана и Индии). Это необходимо еще и для эффективной организации обратного грузопотока из Индии.

Кроме того, при разработке основных документов определяющих стратегию развития транспортного комплекса и продвижения экспорта услуг необходимо привлекать НИИ и региональные институты власти. При их участии разработать методы



ООО «Рифер-Сервис»

Ремонт и техническое обслуживание морских рефрижераторных контейнеров

**«О сохранности ваших товаров
заботиться будем мы»**

- Продажа морских рефрижераторных контейнеров,
- Сервис, пред- и послепродажная подготовка рефконтейнеров,
- Ремонт, гарантийное обслуживание холодильных машин контейнеров.

Тел/факс: +7(495) 971-37-88
Телефон: +7(495) 649-49-88
Адрес: Москва, Открытое ш. 14 Б
Эл. почта: doctor-reefer@mail.ru
Сайт: www.doctor-reefer.ru

комплексного регулирования тарифов для основных экспортных грузопотоков с учетом ставок в действующих морских портах.

Международный транспортный коридор «Север – Юг» имеет большое значение для стратегических, политических и экономических интересов России. Россия должна защитить свои экономические интересы на Каспии. И одним из аргументов будет коридор «Север-Юг», на развитие которого должна быть направлена внешняя политика государства. Рациональное решение данной задачи будет коренным образом влиять на геополитическую активность России и имеет возможность стать одним из факторов, стимулирующих развитие не только транспортного комплекса, но и экономики России в целом.

Транспортные маршруты, проходящие через Каспийский регион могут служить примером сотрудничества разных цивилизаций, но для реальной отдачи от этих маршрутов придется преодолевать еще немало проблем взаимодействия столь несхожих стран с очень различающимися экономическими, законодательными, политическими, идеологическими и религиозными системами. На пути новых евроазиатских маршрутов встают не только препятствия чисто транспортного свойства, но и организационные, технологические, технические и финансовые проблемы. Эти задачи, так или иначе, способны решать транспортные ведомства заинтересованных стран. Но возникают также трудности, связанные с переменчивыми международными отношениями.

Транзитные страны (Россия, Иран) выступают как посредники на мировом транспортном рынке, где требования к безопасности и стабильности чрезвычайно высоки. А это напрямую зависит от геополитической устойчивости территорий, через которые пролегают транспортные коридоры. На свободных маршрутах в Мировом океане проблем такого рода практически нет.

Понятно, что развивать свое присутствие в государствах с политической и экономической нестабильностью, находящихся в международной изоляции, запад-

ные грузовладельцы и транспортники вряд ли будут стремиться, тем более что по отношению к ним в любой момент может быть введен режим ужесточения санкций.

Очевидно, что Иран предстает «слабым звеном» в цепочке участников соглашения по МТК «Север-Юг». Американскими усилиями Иран уже много лет представляют в западном мире страной, несущей опасность региональной и международной стабильности. В Иране существует постоянное противостояние реформаторов и исламских фундаменталистов, исход которого непредсказуем. Индия болезненно воспринимает давнюю проблему Кашмира, из-за чего ее натянутые отношения с соседним Пакистаном нередко балансируют на грани войны.

Неурегулированный правовой статус Каспийского моря также способен омрачить взаимоотношения между Ираном и Россией. Казалось бы, найден приемлемый механизм – заключение двусторонних соглашений с ближайшими соседями – Казахстаном и Азербайджаном. Но официальный Тегеран высказывает свое категорическое несогласие с этими действиями, не признавая легитимность заключенных соглашений и продолжая настаивать на своей позиции по разделу морского дна. Многие иранские эксперты называют каспийскую проблему одной из главных угроз национальным интересам Ирана. Из-за невозможности совместного принятия пятью прибрежными странами Конвенции о правовом статусе Каспия откладывается и подписание соглашения по каспийскому торговому судоходству.

Официальные власти стран ЕС не высказали поддержки российским инициативам по налаживанию новых евроазиатских путей. Европейские страны также не проявляют интереса к развитию в России международных транспортных коридоров и ориентируются на то, что они должны заканчиваться на нашей территории, обеспечивая лишь вывоз полезных ископаемых. По отношению к России на Западе живучи стереотипы представлений о России как о стране с криминальной экономикой, бесчисленным бюрократическими

препонами и всеобщей неразберихой. Чтобы развеять подобные предубеждения у недоверчивых грузоотправителей в Европе и в Азии, российским транспортникам придется приложить немалые усилия.

Становление нового транспортного коридора, с которым связано поступление в экономику прикаспийских государств значительных финансовых средств от транзита грузов по их территории, не устраивает и многих крупных мировых держав. Потому можно без труда прогнозировать новые попытки подрыва внутренней стабильности в республиках региона по уже наработанному сценарию поддержки любых деструктивных сил как внутри этих стран, так и путем их засылки извне. В этой связи важной составляющей политической стабильности является согласованное противодействие стран региона попыткам искусственной экономической и, прежде всего, транспортной изоляции некоторых государств с целью усиления на них политического давления. Все это ставит перед государствами региона вопрос о своей защите и создании системы взаимной безопасности.

Не исключено, что многие из поставленных вопросов могли бы быть решены гораздо быстрее и эффективнее, если бы на Каспии существовала некая интеграционная структура, в рамках которой достижение консенсуса пяти прикаспийских государств стало бы более вероятным. Пока единственным проектом подобного рода является российское предложение о создании Организации каспийского экономического сотрудничества (ОКЭС). Проект вызывает немало дискуссий, но очевидным является тот факт, что повсеместно интегрированные усилия различных государств в рамках регионального сотрудничества дают значительно более ощутимые результаты, нежели усилия одиночек. Поэтому можно с уверенностью сказать, что превратить Каспий в территорию развития помогут именно подобные инициативы, независимо от того, какое название они будут носить и какая из пяти прикаспийских столиц станет ее автором.



*«Если вас не заметили, вы остаётесь ни с чем.
Вам нужно чтобы вас заметили, но без криков и обмана»*

Лео Бернетт



**График выхода журнала «Контейнерный бизнес»
в 2012 году**

Апрель	Июнь	Сентябрь	Декабрь
--------	------	----------	---------

**График выхода бюллетеня «Контейнерный бизнес»
в 2012 году**

14 февраля	28 февраля	15 марта	29 марта
16 апреля	30 апреля	15 мая	29 мая
14 июня	28 июня	16 августа	30 августа
13 сентября	27 сентября	15 октября	29 октября
15 ноября	29 ноября	13 декабря	27 декабря

Телефон: +7 (812) 969-66-00
Эл. почта: editor@transteka.ru
www.containerbusiness.ru

Деловой журнал «Контейнерный бизнес»

Издание зарегистрировано Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия.
Свидетельство о регистрации ПИ №ФС77-21131 от 8 июня 2005 г.

Учредитель: Нильский Н. Н.
Издатель: ООО «КБЖ»
Директор: Цыркунова С.П.