# Роль Астраханского транспортного узла в развитии МТК "Север-Юг"

П.В. Куренков

доктор экономических наук, профессор, зав. кафедрой "Экономика и логистика на транспорте" СамГАПС

Ф.И. Хусаинов

инженер отдела маркетинга ДЦФТО Приволжской железной дороги

"По своему положению и значению, Астрахань справедливо может быть названа пунктом, где сосредоточена торговля России с Востоком"
(А.И. Чупров, 1913 г.)

### Роль и значение МТК "Север-Юг"

До начала 1990-х годов роль Астраханского транспортного узла, расположенного в северной части региона Каспийского моря и дельты реки Волги, во внешнеэкономической деятельности страны можно было оценивать как крайне незначительную. Морские перевозки между СССР и странами Юго-Восточной Азии осуществлялись в основном из порта Баку. До 2,5 млн. т грузов назначением в Иран ежегодно шли по железной дороге через Азербайджан (Джульфа). Всего, в 1970-1980-е гг. на иранском направлении, транзитом через территорию СССР, перевозилось до 5,0 млн. т грузов. После событий в Нагорном Карабахе было прервано прямое железнодорожное сообщение между СССР и Ираном. Распад СССР привёл к ослаблению торгово-экономических связей. Осуществлять перевозки по восточному и западному побережьям Каспийского моря, стало небезопасно и невыгодно [1].

С тех пор, как Астрахань стала пограничным городом, значение региона в международной торговле стало возрастать. Свою роль здесь сыграла и нестабильная обстановка на Северном Кавказе: вариант доставки грузов в Иран и из Ирана через Астраханский консолидированный транспортный узел оказался более безопасным и, сравнительно, более выгодным.

В настоящее время объём перевозок между Западной Европой и Восточной Азией оценивается в 250 млрд. долл. в год. До 15 % этих грузов может следовать через Россию. Российский бюджет за счёт доходов от транзита может ежегодно получать 300 млн. долл.

Начиная, с 1990-х гг., всё активнее стала обсуждаться возможность создания международного транспортного коридора "Север – Юг". Основное направление коридора: Финляндия – Санкт-Петербург – Москва – Астрахань – Каспийское море – Иран – Страны персидского залива – Пакистан – Индия (см. рис. 1).

На второй Евроазиатской конференции по транспорту, проходившей 12-13 сентября 2000 г. в С.-Петербурге было подписано рамочное соглашение по созданию коридора "Север-Юг". Странами, подписавшими Соглашение, стали Российская Федерация, Республика Индия, Исламская Республика Иран. Позднее к соглашению присоединились Беларусь, Султанат Оман, Республика Таджикистан и Казахстан. Однако это Соглашение открыто и для других стран, заинтересованных в развитии перевозок в коридоре "Север-Юг". Среди возможных кандидатов на участие рассматриваются также Саудовская Аравия, Кувейт, ОАЭ, Индонезия, Малайзия, Шри-Ланка и некоторые другие страны, в том числе европейские: Финляндия и Литва.

13 февраля 2002 г. Государственная Дума ратифицировала "Соглашение О международном транспортном коридоре Север-Юг".

14 марта 2002 Президент России В.В. Путин подписал соответствующий Федеральный закон, а 21 мая министры транспорта России, Индии и Ирана объявили о вступлении в силу этого соглашения, что не только сократит сроки доставки грузов в среднем на 20 суток, но и снизит затраты на 15-20%.

В настоящее время транспортный коридор Север-Юг работает преимущественно для обеспечения двусторонней торговли России с Ираном и рядом

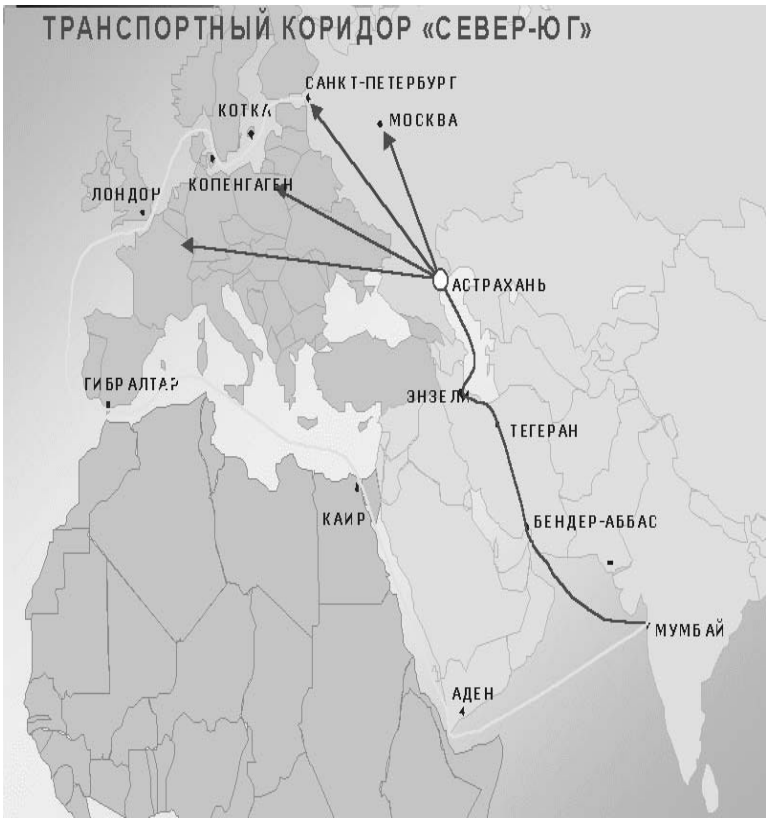


**Рис. 1. Направления международного транспортного коридора "Север-Юг"**

государств Закавказья, а так же между странами Средней Азии и Закавказья. При сохранении идеологии использования только морских маршрутов на Каспийском море не реализуется главная идея Соглашения о международном коридоре Север-Юг, состоящая в приоритете обеспечения мощных транзитных грузопотоков между Европой и Южной Азией с использованием всех видов транспорта.

Также необходимо отметить, что в условиях эскалации напряженности на Ближнем Востоке и потенциальной угрозы для судоходства по Суэцкому каналу, государства Южной Азии уже начали поиск альтернативных путей перевозки грузов в/из Европу. Оптимальным альтернативным направлением, перевозки является транспортный коридор Север-Юг.

Ключевым звеном МТК "Север-Юг" стал Астраханский транспортный узел и строящийся порт Оля. Порт строится в соответствии с Федеральной программой возрождения торгового флота России. Проектом сооружения порта предусмотрено строительство железнодорожной ветки от станции примыкания Яндыки протяженностью 51 км. Железная дорога позволит значительно повысить конкурентоспособность как самого порта, так и всего восточного направления 9-го транспортного коридора по сравнению с альтернативными маршрутами [3].

Свою роль здесь сыграла и нестабильная обстановка на Северном Кавказе: вариант доставки грузов в Иран и из Ирана через Астрахань оказался более безопасным и, сравнительно, более выгодным. Следствием чего, стал рост объёмов перевалки с железнодорожного на водный транспорт через Астраханский узел (см. рис. 2).

В этой перевалке участвует около 30 судов под российским флагом общим тоннажем 75,0 тыс. т и 4 судна под иранским флагом, общим тоннажем 10,0 тыс. тонн. В летний период каждое судно осуществляет 2,5-3,0 оборота в месяц между г.Астрахань и Иранским портом Энзели (Анзали), в зимний период 2,0 оборота.

Основными конкурентами России при перевозке в Иран, Индию и на Ближний Восток являются транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия ("ТРАСЕКА"), проходящий из Европы через Кавказ в центральную Азию и далее в Китай, а так же т.н. "трансокеанский маршрут", который пролегает через Суэцкий канал. За период с 1995 по 2001 год, объём перевозок по трансокеанскому маршруту возрос в пять раз и достиг, в 2001 г., 1,0 млрд. долл. Этот маршрут хо-

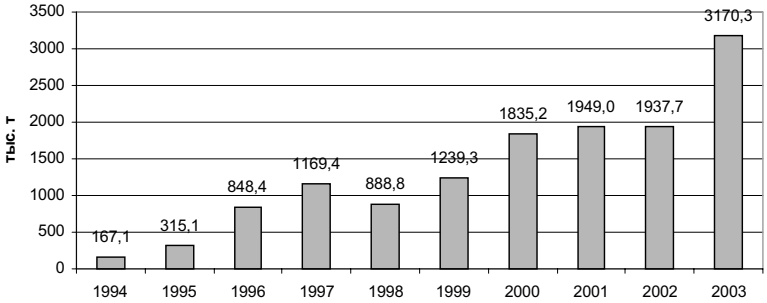


**Рис. 2. Объём перевалки экспортно-импортных грузов через Астраханский транспортный узел в 1994 - 2003 гг., тыс. т**

**Таблица 1**

**Сравнительные характеристики маршрутов доставки грузов из Индии в Европу**

| | | Расстояние перевозки (тыс. км.) | Время в пути (сутки) | Стоимость перевозки одного 20-футового контейнера (тыс. долл.) |
|---|---|---|---|---|
| По западному побережью Каспийского моря (через ст. Астара) | Индия – Германия | 8,7 | 21 | 2,6 |
| | Индия – Финляндия | 7,6 | 15 | 2,4 |
| По западному побережью Каспийского моря (через ст. Джульфа) | Индия – Германия | 9,2 | 23 | 2,8 |
| | Индия – Финляндия | 8,2 | 16 | 2,5 |
| По восточному побережью Каспийского моря (при строительстве 1000 км. Новых ж. д. линий) | Индия – Германия | 9,6 | 24 | 2,9 |
| | Индия – Финляндия | 8,5 | 17 | 2,6 |
| По территории Турции, в обход России (через Босфор) | Индия – Германия | 8,7 | 22 | 2,7 |
| | Индия – Финляндия | 12,5 | 23 | 3,1 |
| Морской маршрут (через Суэцкий канал) | Индия – Германия | 9,8 | 38 | 3,4 |
| | Индия – Финляндия | 13,4 | 40 | 3,5 |

рошо отработан и технически и экономически. Сроки доставки на этом маршруте, протяжённостью 21000 км. составляют 30-35 суток, при стоимости перевозок порядка 850-900 долл. США за 1 контейнер. По этому пути перевозятся основные объёмы грузов из Европы в Азию и обратно.

По данным Министерства транспорта России, по сравнению с существующим маршрутом через Суэцкий канал (см. рис.1), транспортировка грузов по коридору "Север-Юг" через порт Оля, уменьшит затраты на 15-20 %, а сроки доставки на 10-15 суток. Проведённый экспертами министерств транспорта России, Индии и Ирана мониторинг, позволяет предполагать, что к 2005 г. объёмы перевозок по МТК "Север-Юг" достигнут 8,0 млн. тонн, а к 2008 г., они могут возрасти до 12-15 млн. тонн в год [2].

Прогнозируемый, Министерством транспорта РФ, объём перевалки контейнеров через порт Оля должен достигнуть в ближайшие годы 6,0 тыс. TEU в год, а в дальнейшем – до 28,0 тыс. TEU в год.

МПС России проводило в 2001-2002 г.г. предварительную технико-экономическую оценку имеющихся вариантов перевозки грузов (см. табл. 1) и пришло к однозначному выводу: наиболее перспективным вариантом является транспортная модель с использованием двух маршрутов коридора в районе Каспия: транскаспийского морского и железнодорожного по западному побережью Каспийского моря.

В настоящее время перевозки контейнеров из Индии и Ирана доставляются в порт Оля, переваливаются на автомобильный транспорт, и следуют автотранспортом либо до ближайшей железнодорожной станции (Зензели), либо по автомобильным дорогам в Европу. Таким образом, отрезанность порта Оля от инфраструктуры российских железных дорог, является лимитирующим звеном в развитии транспортного коридора "Север-Юг".

Основными родами груза, перевозимыми по коридору "Север-Юг" на экспорт, в т.ч. в Иран, являются: нефть и нефтепродукты, чёрные металлы, лес, бумага, контейнеры. Из Ирана и Индии в Россию и Европу поступают чай, табак, специи, консервированные продовольственные грузы (томатная паста).

При этом полученные оценки показывают, что организация прямого железнодорожного сообщения со строительством недостающих железнодорожных линий на территории Ирана является экономически более эффективным вариантом и требует в два раза меньше инвестиционных ресурсов для его реализации (450-500 млн. долларов) в сравнении с Транскаспийским вариантом (900-1000 млн. долларов). Также были разработаны сравнительные тарифные условия на перевозки контейнеров в коридоре "Север-Юг" и определены возможные сроки доставки.

Одновременно, в апреле 2001 г. российскими и иранскими специалистами проведена исследовательская работа по проекту строительства недостающих участков железнодорожного варианта коридора "Север-Юг" на территории Ирана (Казвин – Астара) и определены технологические возможности существующих железнодорожных линий на территории Ирана, входящих в коридор "Север-Юг". Аналогичная работа проведена в июне 2001 г. с Азербайджанской железной дорогой.

По восточному побережью Каспийского моря перевозки на Иран могут осуществляться только при строительстве в отдаленной перспективе связу-

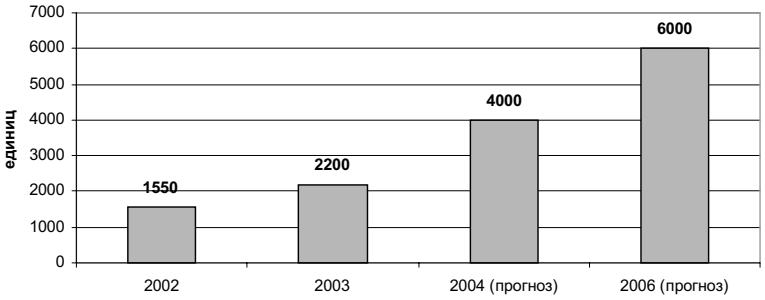


**Рис. 3. Динамика роста перевозок автопоездов через автопаромный комплекс**
**(по данным Администрации Астраханской области)**

ющих железнодорожных линий протяженностью более 1000 км через Казахстан и Туркмению.

Развитие новых маршрутов может привлечь некоторый поток грузов на маршруты ТРАСЕКА. Однако, учитывая, что к данному направлению страны Северной Европы не тяготеют, объем транспортных связей не составит значительной величины.

Развитие МТК "Север-Юг", кроме того, отвечает коренным национальным интересам России, поскольку в случае реализации позволит нашей стране эффективно влиять на геополитическую и геоэкономическую ситуацию в обширном регионе, в том числе вопросы, связанные с транспортировкой нефти, добываемой в Каспийском бассейне, Иране и Ираке.

### Характеристика порта Оля

Морской торговый порт Оля является ключевым звеном международного транспортного коридора "Север-Юг", соединяющего Иран и Индию с Европой и скандинавскими странами. Порт Оля находится на 60 км. Волго-Каспийского канала (на 100 км. ниже г. Астрахань). Порт имеет два грузовых района.

Грузовой район № 1 расположен на 60-м км. Волго-Каспийского канала, в районе пос. Оля и территориально расположен в 51 км. от ст. Зензели, но груз от порта до станции доставляют автотранспортом, ввиду отсутствия подъездного пути. Автомобильной дорогой, длиной 15 км. грузовой район соединён с автомагистралью Астрахань – Махачкала. Грузовой район включает причал "Пионерный" и автопаромный комплекс.

Сухогрузный причал "Пионерный" имеет длину 180 м. Глубина у причала составляет 5,2 м. Порт оснащён четырьмя кранами (три из них – грузоподъёмностью – 20 т., и один – 25 т.) Имеется пакгауз, площадью 2500 м$^2$. И открытый склад, площадью 1800 м$^2$. Могут приниматься суда, грузоподъёмностью до 5000 т.

Автопаромный причал №2 (с причальной стенкой 130 м.) принимает суда типа "Ро-Ро" класса "Композитор Рахманинов" длиной до 130 м, водоизмещением до 5,0 тыс. т. В месяц приходит до 2 автопаромов из Туркмении и до 4-х – из Ирана. Средняя загрузка – 35-45 автотрейлеров.

Мощность действующих причалов первого грузового района по переработке грузов составляет 720,0 тыс. т в год. В грузовом районе открыт контрольно-пропускной пункт через государственную границу России, действует таможенный пост.

Грузовой район № 2 расположен на острове Заячий, в устье р. Волги и примыкает к ст. Трусово. Имеет причал, длиной 254 м., глубина у причальной стенки – 4,5 м. Грузовой район оснащён портальными кранами, грузоподъёмностью 20 и 16 т. и одним гусеничным краном, грузоподъёмностью 25 т. Имеется 4 крытых склада, площадью 340, 2500, 2500 и 2000 м$^2$.

Мощность переработки второго грузового района около 400,0 тыс. тонн в год.

В порту осуществляется перевалка металлов, пиломатериалов, леса, бумаги, контейнеров. Причалы оснащены для приема судов типа Ро-Ро, работающих на грузопассажирской линии "Каспиан Тракер Лайн" на порты Туркменбаши (Туркменистан) и Анзали (Иран).

В перспективе мощность порта Оля должна составить 8,0 млн. тонн, в том числе:

- навалочные грузы – 4,7 млн. т;
- генеральные грузы (металлы, оборудование, тарные, контейнерные и пакетированные) – 2,7 млн. т;
- лесные грузы – 0,6 млн. т.

С конца 1997 г. на базе первой очереди Пионерного причала порта Оля осуществляется прием морского паромного судна типа Ро-Ро "Кристина" (бывший теплоход "Композитор Даргомыжский), способного принять на борт до 30 автопоездов и перевозящего автотранспорт по Каспийскому морю в сообщении со странами прикаспийского бассейна (Иран, Туркменистан). В августе 2000 года на линию поставлен второй паром "Композитор Рахманинов". В октябре – ноябре 2000 г. в Астрахань передислоцированы и в конце декабря 2000 – начале января 2001 г. на линию поставлены еще два подобных судна – "Композитор Новиков" и "Акварама". Динамика роста перевозок автопоездов приведена на рис. 3.

### Контейнерный терминал в порту Оля

В начале марта 2003 г. Служба морского флота России сообщила о начале строительства в порту контейнер-

**Таблица 2**

**Стоимость перевозки 40-футового контейнера от ст. Москва-тов. через порты Оля, Махачкала, Актау до порта Энзели (Иран), долл. США***

| Показатель | Варианты транспортировки грузов | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Через Оля | | Через Махачкалу | | Через Актау | |
| | 2002 г. | 2003 г. | 2002 г. | 2003 г. | 2002 г. | 2003 г. |
| Тариф по железной дороге | 367,0 | 495,0 | 438,0 | 582,5 | 542,0 | 500,0 |
| Фрахт до портов Ирана | 480,0 | 480,0 | 960,0 | 560,0 | 960,0 | 950,0 |
| Итого | 847,0 | 975,0 | 1398,0 | 1142,5 | 1502,0 | 1450,0 |

* по данным ГУ Морская администрация порта (МАП) Астрахань

ного терминала. Участие государства в строительстве терминала будет минимальным. Государство уже вложило в строительство около 5 млн. долл. США. Дальнейшее финансирование предполагается за счет частных инвесторов.

Строит и будет эксплуатировать терминал ООО "Квантум Петролеум", входящее в группу компаний "First Quantum". Доставка грузов в порт Оля будет осуществляться с западного побережья Индии транзитом через иранский порт Бендер-Абас, а так же из Ирана – через порт Энзели по Каспийскому морю.

Контейнерный причал №3 расположен к югу от причала №2 Длина причальной стенки 144,4 ч.п., глубина причала 110,0м глубина у причальной стенки 5,0%. Проектный грузооборот 400 тыс. т/год, 28,0 тыс.

Проектная мощность терминала составляет 28 тыс. TEU. Объем инвестиций в строительство составит до 5 млн. долл.; объем первоначальных инвестиций - около 3 млн. долл., из них до 2,5 млн. долл. - инвестиции в техническое оснащение терминала.

Его строительство, включающее железнодорожный путь, сортировочную станцию и всю инфраструктуру, должно обойтись в 40 млн. долларов. При этом перевозка контейнеров через порт Оля будет выгоднее, чем перевозка через Махачкалу или Актау.

По тендеру контейнерный причал сдан специально учрежденной Каспийской контейнерной компанией (ККТ). Компанией выполнена 1-я часть тендерных обязательств по поставке на причал перегрузочного оборудования (портальный кран "Кондор" г/п 40 т, контейнерный погрузчик)., что достаточно для переработки только 14 тыс. TEU. При этом, пока нет технической возможности для выгрузки 40-футовых контейнеров. В пользовании ККТ имеется специальный сканер для контроля груза в контейнерах.

Контейнерный погрузочный комплекс создаётся на базе причала № 3 порта Оля. Программа первого этапа строительства предусматривает техническое оснащение комплекса и развитие портовой инфраструктуры, оборудование его портальными кранами, мощными контейнерными погрузчиками, спредерами.

Новый перегрузочный комплекс ориентирован на экспортно-импортные грузы из Ирана и Индии. Ввод позволит сократить сроки доставки контейнеров до 10 дней при значительном снижении затрат на транспортировку. Сегодня контейнеры из этих стран доставляются в Россию в обход Европы через порт Санкт-Петербург.

Доставка грузов в контейнерах в порт Оля будет осуществляться с западного побережья Индии через иранский порт Бандер-Абас и из Ирана через порт Бандер-Энзели по Каспийскому морю. Сегодня «Квантум Петролеум» ведет переговоры с ОАО «Волжское пароходство» об открытии судоходной контейнерной линии Иран – Россия (порт Бандер-Энзели – порт Оля). Сравнительная стоимость перевозки контейнеров приведена в табл. 2.

## Астраханский распределительно-перевалочный комплекс ООО "Лукойл-Нижневолжскнефтепродукт" (Трусовская Нефтебаза № 3)

В мае 2001 г. было подписано соглашение между МПС РФ, НК "Лукойл", администрацией Астраханской области и Приволжской железной дорогой о начале строительства нефтяного комплекса. Железная дорога брала на себя обязательство построить ветку, соединяющую нефтебазу с магистральной железнодорожной сетью, а НК "Лукойл" обязалось построить современную сливно-наливную эстакаду.

Необходимость строительства нефтетерминала и подъездного железнодорожного пути к нему было обусловлено большим объёмом переваливаемой нефти. 1 октября 2003 г. железнодорожный подъездной путь от станции Трусово к Нефтебазе № 3 в посёлке Ильинка введён в эксплуатацию. Фактически, эксплуатация началась в ноябре 2003 г. Первая очередь терминала будет способна обрабатывать до 1,7 млн. тонн нефти в год. Планируется, что на полную мощность перевалки (до 3,0 млн. тонн ежегодно) терминал выйдет в 2005 г. НК "Лукойл" использует этот терминал для поставок нефти и нефтепродуктов со станций Новотроицк (Ю-ур.ж.д.), Зелецино (Горьк.ж.д.) и Татьянка (Прив.ж.д.) в Иран с использованием SWAP-операций. Дизельное топливо на Нефтебазу № 3 будет поступать по трубопроводу с ООО "Астраханьгазпром".

Слив осуществляется в четыре емкости по 8,0 тыс. т каждая. Далее нефть перекачивается на танкеры для дальнейшей транспортировки в третьи страны на экспорт.

Отгрузка нефти производится со станций Биклянь и Безенчук Кбш ж.д., Новосергиевка и Черниговка Ю-Ур ж.д., Татьянка (в навигацию отгрузка – танкерами), Нефтяная, Князевка и Покровск Прив ж.д.

Согласно внутренней технологии Астраханского распределительно-перевалочного комплекса Лукойла существует жесткая привязка определенных сортов нефти (месторождений) к конкретным емкостям. При полностью заполненной емкости, предназначенной к хранению и перевалке нефти, отгруженной со станции Биклянь, слив цистерн прибывших с указанной станции, невозможен без освобождения этой емкости с выгрузкой на соответствующий танкер. Указанная особенность обуславливает необходимость либо одностороннего ограничения железной дорогой отгрузки в адрес нефтебазы либо подвоз груза по согласованному сторонами графику.

На втором этапе, после ввода 2-ой очереди, перевалка нефти будет производиться как с железнодорожного транспорта на водный, так и в обратном направлении. При этом, на железнодорожный транспорт будет осуществляться перевалка нефти с казахстанских и туркменистанских месторождений, с последующим транзитом по России на экспорт через Балтийское и Чёрное моря. Предполагаемый годовой объём перевозок в обоих направлениях – до 5 млн. тонн.

### Железнодорожная ветка Яндыки – Оля

С августа 2003 года осуществляется строительство железнодорожного пути, соединяющего порт Оля и станцию Яндыки Приволжской железной дороги.

По состоянию на 09.06.2004г. построено 30,0 км ж.д. пути. На территории порта планируется разместить три подъездных пути.

Складские площади (около 8,0 тыс. м$^2$) и перерабатывающая способность причальных механизмов (720,0 тыс. т в год) – пока недостаточны. Потенциальный объем перевозок экспортных грузов, пригодных для доставки через порт Оля и Астраханский транспортный узел – не менее 3,2 млн т.

В 2003 году только в направлении на Иран и страны Персидского залива, а также в Индию (минуя Каспий) с западной части сети РЖД отгружено 3,23 миллиона тонн. В том числе: 1,1 млн. т бумаги, около 1 млн. т зерна, по 0,8 млн. т металлов и удобрений.

В 2003 г. отгрузка на регион Персидского залива через Новороссийск составила около 1,2 млн. т, украинские порты – свыше 1,3 млн. т. Грузы на Иран отправлялись с Урала через дальневосточные и украинские порты, а также Автово. Все это – потенциал порта Оля.

За пять месяцев 2004 года отгрузка по сети в Прикаспийские государства составила 3,1 миллиона тонн, из них 1,7 миллиона тонн – по Приволжской ж.д.

Основными родами грузов, перерабатываемыми в Астраханском транспортном узле являются черные металлы, нефть и нефтепродукты, пиломатериалы и бумага (см. рис.4). Активизация грузопотока в иранском направлении связана прежде всего с более гибкой позицией иранской стороны, отменившей неоправданные ограничения на ввоз металла высокой степени переработки и большей эффективностью российского экспорта. На большинстве металлургических комбинатов России, прежде всего Магнитогорском, Новолипецком и Череповецком иранский рынок рассматривается как один из наиболее емких.

Важной статьей российского экспорта в Иран традиционно является бумага. Достаточно сказать, что большая часть иранских газет, в том числе и правительственные, печатаются именно на российской газетной бумаге. Ценовая политика на этот вид экспорта достаточна стабильна. Товар пользуется устойчивым спросом.

За последние годы к товарам иранского импорта из России металлу, бумаге и лесоматериалам присоединяются новые позиции капролактам, акриловое волокно, технологическое оборудование различного ассортимента, зерновые культуры и прежде всего, ячмень. Нет сомнения в том, что по мере развития российско-иранских торговых связей российские производители найдут на иранском рынке немало новых ниш, что послужит эффективному развитию экспортноемких производств.

Коммерческая привлекательность маршрута через порт Оля и, в конечном итоге по коридору "Север-Юг" - очевидна. Проведена оценка сквозной стоимости доставки 1 т груза в страны Персидского залива по нескольким вариантам. Оценка производилась по фактически отгруженной продукции разных грузо- и градообразующих предприятий. Например, доставка одной тонны проката с Новотроицкого металлургического комбината через Мыс Астафьев (Д-Вост. ж.д.) до порта Бендер-Аббас (Иран) по условиям мая 2003 г. стоит в среднем 102 долл. США. А через порт Оля – такая доставка обойдется в 42 доллара США. Аналогично: магнитогорская сталь через Новороссийск – 66,27 долл., через Каспий – 45,02 долл. Зерно с Тобола (ЮУР ж.д.) на Рени соответственно 78,45 и 43,48 долл. США.

Подготовлены предложения и расчеты для крупнейших производителей экспортно-ориентированной продукции

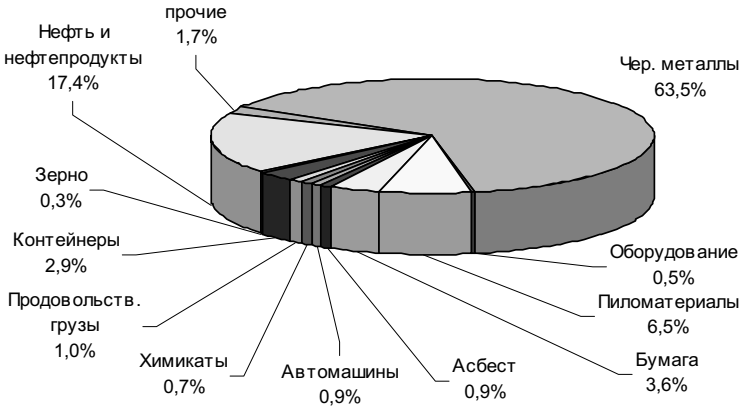


**Рис. 4. Структура грузопотока через порты Астрахань и Оля в 2003 г.**
**(по данным МАП Астрахань)**

о переключении действующих грузопотоков через Балтийские, черноморские и дальневосточные порты на коридор об участии в развитии портово-железнодорожного комплекса Оля с учетом того, что первая очередь – однопутная. Необходима мотивация для отгрузки маршрутными отправками. Таких организаций может быть несколько: ММК (0,6 млн. т помимо Каспия), Соликамбумпром (0,1 млн. т), Волжский трубный завод (около 50,0 т). Если минудобрения будут транспортироваться в биг-бэгах, возможными участниками развития порта Оля могут быть: "Уралкалий", "Сильвинит", АО "Минудобрения" (суммарно – 0,6 млн. т – минуя Каспий в 2003 г.).

Сравнительный расчет модели сквозной ставки на перевозку черных металлов до порта Энзели (с учетом затрат на перевалку, хранение и фрахт) показал, что выигрыш за счет более низкой стоимости фрахта и перевалки от порта Оля нивелируется удорожанием ж.д. тарифа и более высоких ставок за хранение груза. При существующих ставках доставка в Иран через порт Оля дешевле на 0,2 – 0,5 доллара за тонну металла и на 1,6 – 1,9 доллара за тонну леса – по сравнению с доставкой через станцию Правый Берег.

В табл. 3 приведены данные о перспективных объёмах перевозки по транспортному коридору "Север-Юг".

Грузоотправители полагают, что в ходе реализации соглашения по коридору "Север-Юг" будет сведена к минимуму стоимость транзитных перевозок, упрощена и унифицирована документация и процедуры (включая таможенные), касающиеся перевозок через территории стран-участниц этого соглашения.

В Европе главный интерес к проекту проявляют скандинавские и прибалтийские страны. Финляндия, с которой мы имеем общую границу, серьёзно заинтересована в развитии коридора "Север-Юг". На российско-финской границе как железнодорожные, так и автомобильные переходы имеют высокую пропускную способность. С введением в строй российских портов Приморск и Усть-Луга значительная часть российских грузопотоков с прибалтийских и украинских портов будет направлена на российские. Конкурируя с Россией, Прибалтика будет стремиться больше загружать свои порты транзитными грузами, перевозимыми по коридору "Север-Юг". А Россия, через которую проходит этот путь, сможет получать доход от транзита, который, по данным Министерства транспорта РФ составит 5,0 – 6,0 млрд. долларов в год.

**Таблица 3**

**Прогнозируемые объёмы перевозок по МТК «Север-Юг» через Астраханский транспортный узел к 2010 г.**

| Род груза | Объём перевозок, млн. т |
|---|---|
| Нефть и нефтепродукты | 6,0 |
| Черные металлы | 3,0 |
| Бумага, картон | 0,5 |
| Лес, пиломатериалы | 0,5 |
| Разные грузы (вкл. контейнерные) | 0,5 |

*Литература.*

1. Куренков П.В., Котляренко А.Ф. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении. Экономика. Логистика. Управление. – Самара: СамГАПС, 2002. – 636 с.

2. Нильский Н.Н. Север вместе с Югом (по официальным материалам Минтранса РФ и МПС России) // РЖД-Партнёр. – 2002. - №6.- С.20-21.

3. Хусаинов Ф.И. Сравнительная конкурентоспособность различных видов транспорта на рынке грузовых перевозок региона Приволжской железной дороги // Ж.-д. Транспорт. – Сер. Маркетинг и коммерческая деятельность. ЭИ/ЦНИИТЭИ. – 2003. – Вып.3. – С.1-15.

4. Чупров А.И. Рязано-Уральская железная дорога и её район. – СПб.: Типография Евстифеева, 1913. – 395 с.