

ГРНТИ 73.29.01.14; 73.29.75
73.29.01.80

РОССИЙСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
И ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКИЙ ИНСТИТУТ ИНФОРМАТИЗАЦИИ,
АВТОМАТИЗАЦИИ И СВЯЗИ

ОТДЕЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ (ЦНИИТЭИ)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Серия: Маркетинг и коммерческая деятельность

Экспресс-информация

Выпуск 3

Издается с 1994 г.

Москва 2005 г.

Выходит 4 раза в год

УДК 656.615:116

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПОРТА ОЛЯ
КАК ЭЛЕМЕНТА ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР-ЮГ»**

1 сентября 2003 г. Министром путей сообщения Российской Федерации было подписано Указание №148 «Об организации строительства подъездного железнодорожного пути к порту Оля». 1 октября 2003 г. состоялось открытие строительства железнодорожного пути от станции Яндыки Приволжской железной дороги к терминалам морского порта Оля, расположенного в северной части Каспия, в дельте реки Волги. Открывавший строительство Президент ОАО «РЖД» отметил, что с окончанием строительства железной дороги можно будет говорить о завершении формирования инфраструктуры международного транспортного коридора «Север-Юг». А 28 июля 2004 г., через 10 месяцев после начала строительства, состоялось торжественное открытие новой железнодорожной линии Яндыки – порт Оля, которая связала интенсивно развивающийся порт на Каспии с Приволжской железной дорогой.

Строительство пути Яндыки – порт Оля позволило значительно повысить конкурентоспособность как самого порта, так и всего восточного направления девятого транспортного коридора по сравнению с альтернативными маршрутами.

Транспортный коридор «Север-Юг»

Идея создания транспортного коридора «Север-Юг» возникла в начале 90-х годов XX века и базировалась на имевшемся опыте транзита грузов по территории СССР в направлении Ирана, ежегодный объем которого составлял до 2,5 млн.т. До начала 1990-х годов морские перевозки между СССР и странами Юго-Восточной Азии осуществлялись в основном из порта Баку и составляли 2,0-2,5 млн.т. Еще около 2,5 млн.т грузов назначением в Иран ежегодно шли по железной дороге через Азербайджан (погранпереход Джульфа). Всего в 70-80-е годы на иранском направлении, транзитом через территорию СССР, перевозилось до 5,0 млн.т грузов [1]. После 1991 г. в силу дестабилизации ситуации в регионе, транспортировка грузов по этому маршруту стала небезопасной и грузопоток по нему сократился [2]. Однако сама идея транспортного коридора, стратегическое значение которого не только для стран, по территории которых проходила его трасса, но и для его потенциальных пользователей, не вызывало сомнения, продолжала существовать.

С тех пор, как Астрахань стала пограничным городом и значение региона в международной торговле начало возрастать, разработка проекта международного транспортного коридора «Север-Юг» была возобновлена. Основная идея проекта заключается в создании транспортного коридора для мультимодальных перевозок, которые предусматривают использование различных видов транспорта, включая железнодорожный, автомобильный и водный.

В настоящее время объем перевозок между Западной Европой и Восточной Азией оценивается в 250 млрд.долл. США в год. До 15% этих грузов может следовать через Россию. Российский бюджет за счет доходов от транзита может увеличиться на 300 млн.долл. США [4].

На второй Евроазиатской конференции по транспорту, проходившей 12-13 сентября 2000 г. в Санкт-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 т.ч. европейские – Финляндия и Литва.

13 февраля 2002 г. Государственная Дума Российской Федерации ратифицировала «Соглашение о международном транспортном коридоре “Север-Юг”», 12 марта Президент России Владимир Путин подписал Федеральный

закон №24-ФЗ «О ратификации соглашения о международном транспортном коридоре «Север-Юг»», 21 мая министры транспорта России, Индии и Ирана объявили о вступлении документа в силу.

В настоящее время транспортный коридор «Север-Юг» работает преимущественно для обеспечения двусторонней торговли России с Ираном и рядом государств Закавказья, а также 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.

Ключевым звеном международного транспортного коридора «Север-Юг» стал Астраханский транспортный узел и порт Оля. Порт строится (в настоящее время построены 1-я и 2-я очереди) в соответствии с Федеральной программой возрождения торгового флота России. Железная дорога, соединяющая порт со ст. Яндыки позволяет значительно повысить конкурентоспособность как самого порта, так и всего восточного направления IX-го транспортного коридора по сравнению с альтернативными маршрутами [15].

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 Европу и из Европы. Оптимальным альтернативным направлением перевозки является транспортный коридор «Север-Юг». 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 объемов перевалки с железнодорожного на водный транспорт через Астраханский узел (рис.1). 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.т. 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 также так называемый «трансокеанский маршрут», пролегающий через Суэцкий канал. В период 1995-2001 гг. объем перевозок по трансокеанскому маршруту возрос в пять раз. Этот маршрут хорошо отработан и технически и экономически. По этому пути перевозятся основные объемы грузов из Европы в Азию и обратно.

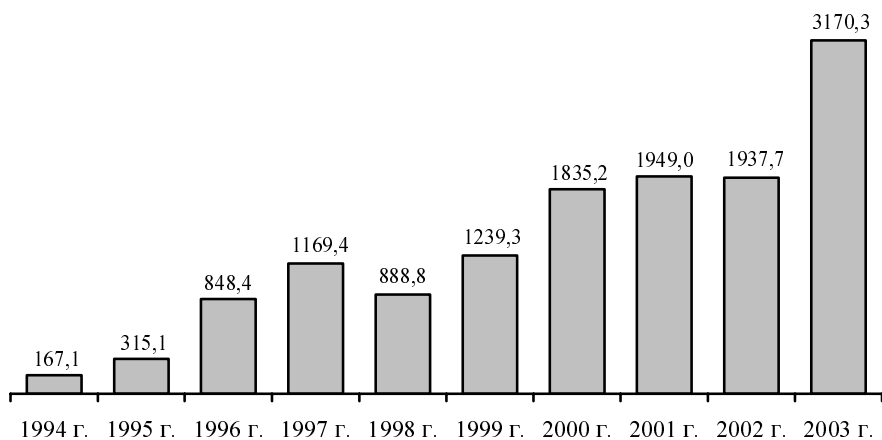


Рис.1. Объем перевалки экспортно-импортных грузов через Астраханский транспортный узел в 1994-2003 гг., тыс.т

По данным Министерства транспорта России, по сравнению с существующим маршрутом через Суэцкий канал, транспортировка грузов по коридору «Север-Юг» через порт Оля, уменьшит затраты на 25-30%, а сроки доставки на 10-15 сут. [8]. Проведенный экспертами министерств транспорта России, Индии и Ирана мониторинг, позволяет предполагать, что к 2005 г. объемы перевозок по международному транспортному коридору «Север-Юг» достигнут 8,0 млн.т, к 2008 г. они могут возрасти до 12-15 млн.т в год [12], а в более отдаленной перспективе достичь 35-40 млн.т [9]. По прогнозам Министерства транспорта Российской Федерации объем перевалки контейнеров через порт Оля в ближайшие годы может достичь 7,0 тыс. TEU в год, а в дальнейшем – до 28,0 тыс. TEU в год [10, 13].

В 2001-2002 гг. МПС России проводило предварительную технико-экономическую оценку имеющихся вариантов перевозки грузов 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 (табл.1).

До настоящего времени контейнеры из Индии и Ирана доставлялись в порт Оля, где производилась перевалка на автомобильный транспорт, и следовали автотранспортом либо до ближайшей железнодорожной станции (Зензели), либо по автомобильным дорогам в Европу. Таким образом, отрезанность

Таблица 1

Сравнительные характеристики маршрутов доставки грузов
из Индии в Европу (данные 2002 г.)

Маршрут	Направление	Расстояние перевозки, тыс. км	Время в пути, сут.	Стоимость перевозки одного 20-футового контейнера, тыс. долл. США
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 железнодорожных 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

порта Оля от инфраструктуры российских железных дорог являлась 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, черные металлы, лес, бумага, контейнеры. Из Ирана и Индии в Россию и Европу поступают чай, табак, специи, консервированные продовольственные грузы.

Развитие международного транспортного коридора «Север-Юг», кроме того, отвечает коренным национальным интересам России, поскольку позволит нашей стране эффективно влиять на геополитическую и геоэкономическую ситуацию в обширном регионе, в т.ч. решать 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. Он играет важнейшую роль в развитии транспортных, торговых и экономических связей между этими регионами и имеет два грузовых района.

Грузовой район №1 расположен на 60-м километре Волго-Каспийского канала, в районе пос. Оля и территориально находится в 50 км от ст. Зензели, но груз от порта до станции доставляют автотранспортом, ввиду отсутствия подъездного пути. Грузовой район соединен автомобильной дорогой с автомагистралью Астрахань – Махачкала, включает причал «Пионерный» и автопаромный комплекс.

Сухогрузный причал «Пионерный» имеет длину 180 м. Глубина у причала составляет 5,2 м. Порт оснащен четырьмя кранами (три из них – грузоподъемностью 20 т, и один – 25 т) Имеется пакгауз, площадью 2500 м² и открытый склад площадью 1800 м². Могут приниматься суда, грузоподъемностью до 5000 т.

Автопаромный причал №2 (с причальной стенкой 130 м) принимает суда типа Ро-Ро класса «Композитор Рахманинов» длиной до 130 метров, водоизмещением до 5,0 тыс.т. В месяц приходит до 2-х 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 (Трусовский) расположен на острове Заячий, в устье реки Волги и примыкает к ст. Трусово. Имеет причал, длиной 254 м, глубина у причальной стенки – 4,5 м. Грузовой район оснащен портальными кранами грузоподъемностью 20 т и 16 т и одним гусеничным краном грузоподъемностью 25 т. Имеется 4 крытых склада площадью 340, 2500, 2500 и 2000 м². Мощность переработки второго грузового района – около 400,0 тыс.т 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 Энзели (Иран).

По прогнозу Министерства транспорта, к 2006 г. мощность порта Оля должна достигнуть 4 млн.т, а к 2010 г., после выхода на проектную мощность – 8,0 млн.т [6, 14].

С декабря 1997 г. на базе первой очереди причала «Пионерный» порта Оля осуществляется прием морского паромного судна типа Ро-Ро «Кристина»

(бывший теплоход «Композитор Даргомыжский»), способного принять на борт 36 автопоездов, до 16,5 м каждый и перевозящего автотранспорт по Каспийскому морю в сообщении со странами прикаспийского бассейна (Иран, Туркменистан). Первые же экспериментальные рейсы показали хорошие эксплуатационные качества парома, способного работать в сложных навигационных условиях. Были отработаны процедуры пограничного и таможенного досмотров и других технологических операций в российском и иранском портах [5]. Прогнозируется, что к 2006 г. число автопоездов, транспортируемых через паромный комплекс достигнет 6 тыс.ед. (рис.2). Кроме того, в порту предусмотрен терминал для осуществления международных контрейлерных перевозок.

В августе 2000 г. на линию поставлен второй паром «Композитор Рахманинов». В октябре-ноябре 2000 г. в Астрахань передислоцированы и в конце декабря 2000 г. – начале января 2001 г. поставлены на линию еще два подобных судна – «Композитор Новиков» и «Акварама». Дальнейшая работа паромов продемонстрировала возможность применения такого рода судов также и для работы через другие морские порты на Каспии, в частности через Нов-Шахр [5].

Немаловажное значение для развития торговых и транспортных связей имеет сокращение затрат на транспортировку грузов взаимной торговли и международного транзита, которое позволит упрочить позиции товаропроизводителей как Ирана, так и России на мировых рынках.

Основные преимущества транспортировки грузов через порт Оля:

- срок доставки, при транспортировки грузов из Европы в Индию (или обратно) сокращается с 40 сут. (трансокеанский маршрут через Суэцкий канал) до 25-30 сут. (через порт Оля);



Рис.2. Динамика роста перевозок автопоездов через автопаромный комплекс, ед.
(по данным Администрации Астраханской области)

- расстояние перевозки, при транспортировке грузов из Европы в Индию (или обратно) сокращается с 14 тыс.км (трансокеанский маршрут через Суэцкий канал) до 8 тыс.км (через порт Оля);

- стоимость перевозки при транспортировке грузов из Европы в Индию (или обратно) по международному транспортному коридору «Север-Юг» (через порт Оля) на 25-30% ниже, чем при перевозке трансокеанским маршрутом (через Суэцкий канал);

- перевозки из России в Иран через порт Оля значительно дешевле (на 17-38%) аналогичных перевозок через Махачкалу, Актау и Новороссийск.

Контейнерный терминал в порту Оля

Служба морского флота России сообщила о начале строительства в порту контейнерного 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. Строить и эксплуатировать терминал будет ООО «Квантум Петролеум» (входящее в группу компаний First Quantum), которое для этих целей учредило компанию «Каспийский контейнерный терминал»(ООО «ККТ»), получившую затем по тендеру контейнерный причал в аренду [6]. Доставка грузов в порт Оля будет осуществляться с западного побережья Индии транзитом через иранский порт Бендер-Абас, а также из Ирана – через порт Энзели по Каспийскому морю.

Контейнерный терминал расположен к югу от причала №3. Длина причальной стенки – 144,4 пог.м, глубина у причальной стенки – 5,0 м. Проектный грузооборот – 400 тыс.т в год, или 28 тыс. TEU (рис.3). Объем инвестиций в строительство составит до 5 млн.долл. США, объем первоначальных инвестиций – около 3 млн.долл. США, из них до 2,5 млн.долл. США – инвестиции в техническое оснащение терминала [14]. Строительство терминала, включающее железнодорожный путь, сортировочную станцию и всю инфраструктуру, должно обойтись в 40 млн.долл. США. При этом перевозка контейнеров через порт Оля будет выгоднее, чем перевозка через Махачкалу или Актау (табл.2).

Каспийской контейнерной компанией выполнена первая часть тендерных обязательств по поставке на причал перегрузочного оборудования (в т.ч. порталый кран «Кондор» грузоподъемностью 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 ООО «ККТ» имеется специальный сканер для контроля груза в контейнерах.

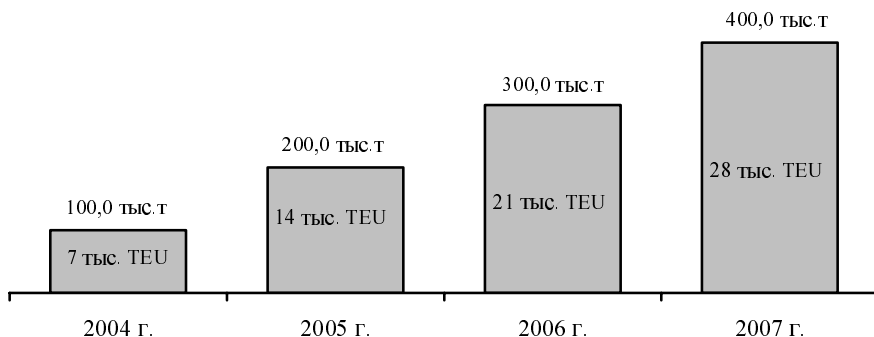


Рис.3. Прогнозируемая динамика объемов перевалки грузов в контейнерах в порту Оля в 2004-2007 гг.

Таблица 2

Стоимость перевозки 40-футового контейнера от ст. Москва-Товарная через порты Оля, Махачкала, Актау до порта Энзели (Иран) в 2004 г., долл. США

	Через Оля	Через Махачкалу	Через Актау
Тариф по железной дороге	597	690	724
Фрахт до портов Ирана	450	560	950
ИТОГО	1047	1250	1674

Контейнерный погрузочный комплекс создается на базе причала №3 порта Оля. Программа первого этапа строительства предусматривает техническое оснащение комплекса и развитие портовой инфраструктуры, оборудование его порталными кранами, мощными контейнерными погрузчиками, спредерами [14]. Новый перегрузочный комплекс ориентирован на экспортно-импортные грузы из Ирана и Индии. Ввод его в эксплуатацию 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).

В сентябре 2003 г. закончено обустройство контрольно-пропускного пункта порта Оля необходимым специальным оборудованием и техническими средствами. Установленное оборудование позволит заметно сократить время оформления автопаромов, судов, контейнеров и грузов, обеспечит возможность определения подлинности и достоверности документов на право пересечения государственной границы России.

Железнодорожный путь Яндыки – порт Оля

С октября 2003 г. по июль 2004 г. осуществлялось строительство железнодорожного пути, протяженностью около 50 км, соединяющего порт Оля и станцию Яндыки Приволжской железной дороги. В ходе строительства возведено пять железнодорожных металлических мостов, два – железобетонных, проложено 49 водопропускных труб, оборудовано 9 пересечений с автомобильными дорогами, смонтировано 50 км магистральной линии связи, проведены линии электропередач. На территории порта расположены три подъездных пути. Существующие складские площади (около 9,0 тыс.м²) и перерабатывающая способность причальных механизмов (720,0 тыс.т в год) – пока недостаточны. В перспективе складские площади составят более 100 тыс.м².

Основными родами грузов, перерабатываемыми в Астраханском транспортном узле являются черные металлы, нефть и нефтепродукты, пиломатериалы и бумага (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 статьёй российского экспорта в Иран традиционно является бумага. Достаточно сказать, что большая часть иранских газет, в т.ч. 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 (металл, бумага, лесоматериалы) присоединяются новые позиции – капролактамы, 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 экспортно-производств.

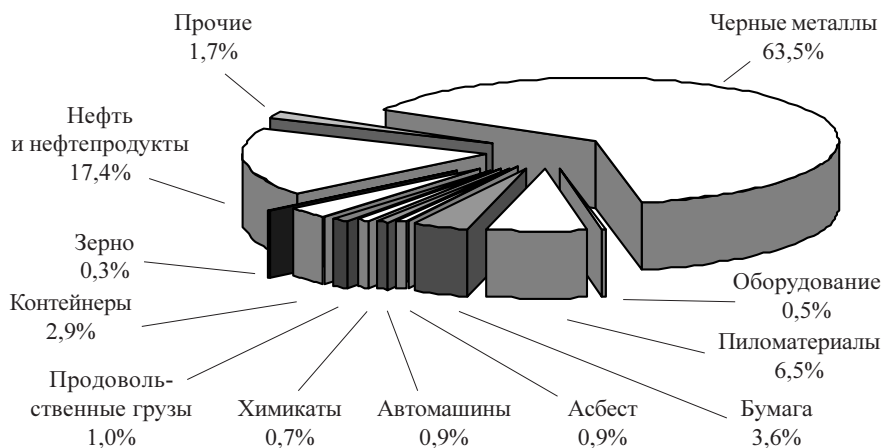


Рис.4. Структура грузопотока через порты Астрахань и Оля в 2003 г.
(по данным Астраханского филиала ФГУП «Росморпорт»)

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 1 т стали с Магнитогорского металлургического комбината до порта Бендер-Аббас (Иран) через Новороссийск стоит 66,3 долл. США, а через порт Оля – 45,0 долл. США, доставка зерна с Тобола на Рени – соответственно 78,5 и 43,5 долл. США.

Стоимость перевозки 40-футового контейнера от ст. Москва-Товарная до Иранского порта Энзели с перевалкой в Махачкале составит 1250 долл. США, с перевалкой в порту Актау – 1674 долл. США, а аналогичная перевозка с перевалкой в порту Оля – 1047 долл. США.

В табл.3 приведены данные о перспективных объемах перевозки по транспортному коридору «Север-Юг».

Техническая характеристика пути Яндыки – порт Оля позволяет осуществлять перевозки грузов с качественными показателями не ниже, чем на основных направлениях Приволжской железной дороги, входящих в состав международного транспортного коридора. Дорога располагает современными техническими средствами, участки оборудованы автоблокировкой и диспетчерской централизацией, верхнее строение пути представлено, в основном, бессты-

Прогнозируемые объемы перевозок
по международному транспортному коридору «Север-Юг»
через Астраханский транспортный узел к 2010 г.

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

ковым путем с рельсами типа Р65 на железобетонных шпалах. Современные погрузочно-разгрузочные механизмы, мощностью до 40 т, которыми располагает дорога в Астраханском регионе, позволяет ей осуществлять погрузку-выгрузку вагонов и автомобилей, размещать грузы на имеющихся площадях для длительного хранения.

На участках Приволжской железной дороги, входящих в международный транспортный коридор, реализуются весовые нормы грузовых поездов до 8000 т, максимальные скорости движения пассажирских поездов – 100-120 км/ч, грузовых – 80 км/ч.

Для обеспечения пропуска прогнозируемых объемов перевозок, увеличения маршрутных скоростей грузовых и пассажирских поездов, повышения безопасности движения и снижения текущих расходов по участкам, входящим в транспортный коридор «Север-Юг» на период до 2010 г. планируется проведение ряда мероприятий по развитию инфраструктуры дороги.

Предполагается, 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 – единственная страна ЕС, с которой мы имеем общую границу, серьезно 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 уйдет с прибалтийских и украинских портов 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.долл. США в год.

Развитие международного транспортного коридора «Север-Юг», кроме того, позволит увеличить поступления в бюджеты всех уровней, создать новые рабочие места, увеличить занятость населения региона, и, в конечном счете, обеспечить рост промышленного и сельскохозяйственного потенциала.

Ф.И. ХУСАИНОВ, инж. отдела маркетинга ДЦФТО Приволжской ж.д.

Список использованных источников информации

1. Беляков Н.В. Астраханский транспортный узел: потенциал для развития велик // РЖД-Партнер. – 2000. – №8-9. – С. 70-71.
2. Бурцев В., Хасянов А. Международный транспортный коридор «Север-Юг» и Россия // Транспорт России. – 2001. – 25 июня.
3. Куренков П.В., Хусаинов Ф.И. Роль Астраханского транспортного узла в развитии МТК «Север-Юг» // Вестник транспорта. – 2004. – №8. – С27-33.
4. Куренков П.В., Котляренко А.Ф. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении. Экономика. Логистика. Управление. – Самара: СамГАПС, 2002. – 636 с.
5. Махлин Е.М., Неснов А.В. Транспортные коммуникации Северо-Кавказского региона с Индией и Ираном // Бюллетень транспортной информации. – 2000. – №1. – С.6-9.
6. Найда И. Астрахань приблизилась к Ирану и Индии // Коммерсант. – 2003. – 3 октября.
7. Нильский Н.Н. Международный транспортный коридор «Север-Юг»: официальное рождение // РЖД-Партнер. – 2002. – №6.- С.22-23.
8. Нильский Н.Н. Север вместе с Югом (по официальным материалам Минтранса РФ и МПС России) // РЖД-Партнер. – 2002. – №6.- С.20-21.
9. Пехтерев Ф.С. Формирование международного транспортного коридора «Север-Юг» и участие в нем российских железных дорог // Экономика железных дорог. – 2001. – №8. – С.15-20.
10. Порт Оля получил инвестора // <http://www.rzd-partner.ru>

11. Развитие международного транспортного коридора «Север-Юг» // Магистраль-XXI век. – 2004. – № 1. – С.13-14.
12. Россия и Иран намерены вдвое увеличить портовые мощности по перевалке грузов по коридору «Север-Юг» // Морские порты России. – 2003. – №2. – С.55.
13. Терсков С.К. Астраханская область: промышленность набирает обороты // Промышленность Поволжья. – 2004. – № 3-4. – С.28-30.
14. Титков С.О., Беляков Н.В., Хусаинов Ф.И. Форпост России на Каспии // РЖД-Партнер. – 2004. – № 7. – С. 60-64.
15. 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.

УДК 656.225.078:662.75

ОПРЕДЕЛЕНИЕ КОМПЛЕКСНОГО ПОКАЗАТЕЛЯ КАЧЕСТВА ПЕРЕВОЗОК НЕФТЕГРУЗОВ С УЧЕТОМ ЭЛАСТИЧНОСТИ СПРОСА

Особую актуальность в период структурного реформирования железнодорожного транспорта приобретает проблема оценки качества транспортной продукции. Это связано, в первую очередь, с выходом железнодорожной отрасли на рынок свободной конкуренции и свободного ценообразования, что привело к существенным сдвигам в распределении клиентов в сторону тех транспортных организаций, которые могут предложить наивысший уровень качества обслуживания при минимальном тарифе на перевозку.

На рынке транспортных услуг основное воздействие на уровень спроса оказывают такие факторы как цена на транспортировку и качество транспортного обслуживания. Качество – понятие сложное и многогранное. При оценке качества следует исходить из множества параметров, которые в совокупности создают «комплексный эффект качества».

Важным аспектом качества выступает его содержание – качество можно подразделить на качество, присущее системе, производящей продукт, и качество, присущее непосредственно продукту. Качество, присущее системе,