

*ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ КАСПИЙСКОГО ВОДНОГО БАССЕЙНА***Л.Б. МИРОТИН¹, С.М. ФЕДОСЕЕНКО², Е.А. ЛЕБЕДЕВ², Е.Е. ЧЕХОВСКАЯ²**

¹ *Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ),
125319, Российская Федерация, г. Москва, Ленинградский проспект, 64,
электронная почта: mirotin2004@mail.ru*

² *Кубанский государственный технологический университет,
350072, Российская Федерация, г. Краснодар, ул. Московская, 2,
электронная почта: lebedew49@mail.ru*

Авторами показана характеристика узлов транспортно-коммуникационной инфраструктуры различных государств Каспийского водного бассейна. Приведены основные технические и технологические возможности портов и пути их реализации. Статья актуальна в связи со сменой приоритетов во внешнеторговой деятельности, позволяет найти пути диверсификации маршрутов с доминирующим использованием водных видов транспорта при организации смешанных международных перевозок грузов через юг России в страны Каспийского водного бассейна. Приведённые характеристики портов позволяют использовать их для мультимодальных международных смешанных контейнерных перевозок, что приведёт к повышению транзитного потенциала транспортного коридора "Север-Юг".

Ключевые слова: перевозка, контейнер, узел, транспорт, маршрут, бассейн, инфраструктура, порт.

Транспортное пространство Каспийского водного бассейна включает в себя транспортную инфраструктуру нескольких государств, вызывает международный интерес при организации транспортного обслуживания и предполагает их взаимодействие с доминирующим использованием водного транспорта при организации смешанных международных перевозок грузов.

При организации международных маршрутов мультимодальных смешанных перевозок с использованием транспортно-коммуникационной инфраструктуры Каспийского водного бассейна необходимо учитывать [1]:

– смену приоритетов во внешнеторговой деятельности, которая привела к изменениям объёмов и направлений перевозок грузов наземным и водным видами транспорта;

– активизацию внешнеторговой деятельности России с Ираном;

– усилия Республики Казахстан по повышению "своего" транзитного потенциала в рамках масштабного проекта "Новый шёлковый путь" с целью

увеличения к 2020 году транзитных потоков из Европы в юго-восточную Азию и обратно почти в два раза [2].

Поэтому характеристика и состояние портовой инфраструктуры региона являются главным критерием оценки при разработке маршрутов и технологий смешанных контейнерных перевозок. Полюсами маршрутов таких перевозок являются портовые транспортные узлы Каспийского водного бассейна: порт Оля (Россия), Махачкала (Россия), Баку (Азербайджан), Актау (Казахстан), Туркменбаши (Туркмения), Энзели (Иран).



Рисунок 1– Схема маршрутов водного и наземных видов транспорта Каспийского водного бассейна.

Порт Оля (Россия) расположен в дельте реки Волга, до входа в канал с моря 188 км. Основной вид деятельности Астраханского морского порта Оля — это перевалка генеральных грузов, контейнерных и паромных. Грузоперевозки производятся круглый год с использованием различных видов транспорта:

– автомобильного;

– железнодорожного.

В настоящее время в порту функционируют 9 причалов с осадкой судна до 4,7 метров. Порт принимает российские и иностранные суда, работает таможенная служба [3].

Махачкалинский международный торговый порт (Россия) – единственный незамерзающий и глубоководный порт России на Каспии. Порт является важным стратегическим связующим звеном транспортной системы Юга России с государствами Средней Азии, Ираном, Закавказьем, другими странами региона. Порт занимается перевозкой и переработкой генеральных, минерально-строительных и наливных грузов, а также паромными и контейнерными перевозками. Может принимать суда длиной до 150 метров и с осадками до 4,5 метров [4]. Порт включает в себя:

- сухогрузную гавань с перегрузочным комплексом;
- причалы для генеральных, навалочных грузов и контейнеров;
- железнодорожный и авто-паромный терминал;
- зерновой терминал.

Причалы и терминалы оснащены современным оборудованием для перевалки грузов, складами открытого и крытого хранения, предназначенными для временного хранения грузов. Имеет шесть причалов, на которых одновременно может обрабатываться шесть судов.

Нефтегавань порта – это современный комплекс по перевалке нефтепродуктов, оборудованный высокопроизводительными средствами обработки танкеров грузоподъемностью 13 тысяч тонн и осадкой до 6,5 метров.

Этот порт имеет железнодорожную переправу.

Морской порт Баку (Азербайджан) имеет:

- автодорожное сообщение;
- железнодорожное сообщение.

Он включает в себя:

– грузовой терминал из 6 причалов, глубина вдоль них 7 м. Причалы оснащены мощными порталными кранами;

- контейнерный терминал;
- нефтяной терминал;
- паромный терминал по направлениям работы Баку - Туркменбаши - Баку, Баку - Актау - Баку, Баку - порты Ирана- Баку.

Морской порт Актау (Казахстан) предназначен для перевалки сухих грузов, сырой нефти и нефтепродуктов и расположен на пересечении нескольких международных транспортных коридоров, что позволяет обеспечивать перевозку грузов с востока на запад, с севера на юг и в обратном направлении.

Направлениями перевозки грузов являются порты Ирана, России и Азербайджана. На участке Баку-Актау-Баку действует регулярная паромная линия [5].

При этом порт Актау располагает:

- открытыми площадками и крытыми транзитным складами;
- четырьмя специализированными нефтеналивными причалами;
- тремя универсальными сухогрузными причалами для обработки генеральных грузов, контейнеров, а также для перегрузки негабаритных грузов и обработки судов типа «РО-РО»;
- железнодорожным паромным комплексом;
- зерновым терминалом с специализированным причалом.

Способен круглосуточно принимать суда длиной не более 150 метров и шириной до 20 метров, осадка которых не должна превышать для:

- сухогрузных причалов 4,6 метров;
- нефтяных причалов № 4, 5, 10 - 6,8 метров, для причала № 9 - 5,1 метр;
- паромного причала 5,1 метров.

Количество одновременно обрабатываемых судов на 9 причалах – 9 судов[3].

Морской порт Туркменбаши (Туркмения) расположен на восточном побережье Каспийского моря.

Основные направления грузопотоков этого порта проходят через: Махачкалу (Россия), Астрахань (Россия), Оля (Россия), Актау (Казахстан), Энзели (Иран) и Бендер-Торкмане (Иран). Большая часть грузов порта это грузы паромного сообщения Туркменбаши – Астрахань или порт Оля, в направлении транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия («Запад-Восток»).

Порт оборудован:

- пакгаузом для хранения полипропилена;
- контейнерной площадкой;
- погрузочно-разгрузочным оборудованием;
- крытым хранилищем в 5000 кв. м.

Имеются подъездные автомобильные и железнодорожные линии.

Порт Энзели (Иран) расположен на севере страны и на юге Каспийского моря. В одно и то же время в порту могут находиться 12 судов с водоизмещением не выше 6 тыс. тонн и осадкой судна 4,2 метра. В порту есть плавкран и автокраны для разгрузки морских грузов, грузоподъемность которых достигает от 5 до 40 тонн. Транспортная связь с Тегераном и другими городами осуществляется с использованием автомобильного транспорта [6].

Основными функциями порта являются обработка общих, контейнерных и навалочных грузов. Энзели – это важнейшие ворота транспортного коридора «Север-Юг», имеющего международное значение. Энзели с помощью Волго-Донского канала соединяется с другими важными портами Азово-Черноморского бассейна.

Именно поэтому получил в Иране неофициальное название города – «ворота в Европу».

Приведённые характеристики узлов транспортно-коммуникационной инфраструктуры различных государств Каспийского водного бассейна позволяет использовать их для мультимодальных международных смешанных контейнерных перевозок. Это повысит транспортно-коммуникационный потенциал данных государств и всего региона, направления грузовых потоков Европа-Азия.

ЛИТЕРАТУРА

1. Миротин Л.Б., Лебедев Е.А., Федосеенко С.М. Развитие транспортно-коммуникационных возможностей юга России.// Современный транспорт: инфраструктура, инновации, интеллектуальные системы.// Сборник трудов №18 Международной Транспортной Академии (материалы конф.) – Москва, 2015. – с.162-172.
2. Куанышев Б.М., Киселёва О.Г., Бадамбаева С.Е. Стратегические аспекты развития транзитно-транспортного потенциала Казахстана// Мир транспорта. 2015-№3-с. 146-151.
3. Официальный сайт транспортной компании "Отвозим" [Электронный ресурс] – Режим доступа: www.tk-otvozim.ru/astrakhan/.
4. Официальный сайт Махачкалинского порта. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://mmpport.ru/>.
5. Бакинский международный морской торговый порт - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.navigator.az/firm/1574/info/>
6. С.М. Задонский. Общая характеристика инфраструктуры морского транспорта ИРИ [Электронный ресурс] – Режим доступа <http://www.iimes.ru/rus/stat/2009/09-12-09a.htm>.

REFERENCES

1. Mirotin L.B., Lebedev E.A., Fedoseenko S.M. Razvitie transportno-kommunikatsionnykh vozmozhnostey yuga Rossii.//Sovremennyy transport: infrastruktura, innovatsii, intellektualnye sistemy.//Sbornik trudov №18 Mezhdunarodnoy Transportnoy Akademii (materialy konf.)-Moskva, 2015.s.162-172
2. Kuanyshev B.M., Kiseleva O.G., Badambaeva S.E. Strategicheskie aspekty razvitiya tranzitno-transportnogo potentsiala Kazakhstana// Mir transporta. 2015-№3-s. 146-151.
3. Ofitsialnyy sayt transportnoy kompanii "Otvozim" [Elektronnyy resurs] – Rezhim dostupa: www.tk-otvozim.ru/astrakhan/.
4. Ofitsialnyy sayt Makhachkalinskogo porta. [Elektronnyy resurs] – Rezhim dostupa: <http://mmpport.ru/>.

5. Bakinskiy mezhdunarodnyy morskoy torgovyy port - [Elektronnyy resurs] – Rezhim dostupa: <http://www.navigator.az/firm/1574/info/>

6. S.M. Zadonskiy. Obshchaya kharakteristika infrastruktury morskogo transporta IRI [Elektronnyy resurs] – Rezhim dostupa <http://www.iimes.ru/rus/stat/2009/09-12-09a.htm>.

TRANSIT POTENTIAL OF THE CASPIAN BASIN

L.B. MIROTIN¹, S.M. FEDOSEENKO², E.A. LEBEDEV², E.E. CHEKHOVSKAYA²

¹*Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI),
64, Leningradsky prospect, Moscow, Russian Federation, 125319,
e-mail: mirotin2004@mail.ru*

²*Kuban State Technological University,
2, Moskovskaya st., Krasnodar, Russian Federation, 350072,
e-mail: lebedew49@mail.ru*

The authors have shown the characteristics of sites transport and communications infrastructure of the various States of the Caspian basin. The main technical and technological capacities of ports and ways to implement them. The article is relevant in connection with the change of priorities in foreign trade activity, to find ways of diversifying routes with the dominant use of water modes of transport in multimodal international transport of goods through South Russia in the countries of the Caspian basin. The characteristics of the ports can be of use for multimodal international multimodal container transportation, which will increase the transit potential of the transport corridor "North-South".

Key words: shipping, container, node, transport, route, pool, infrastructure, port.