



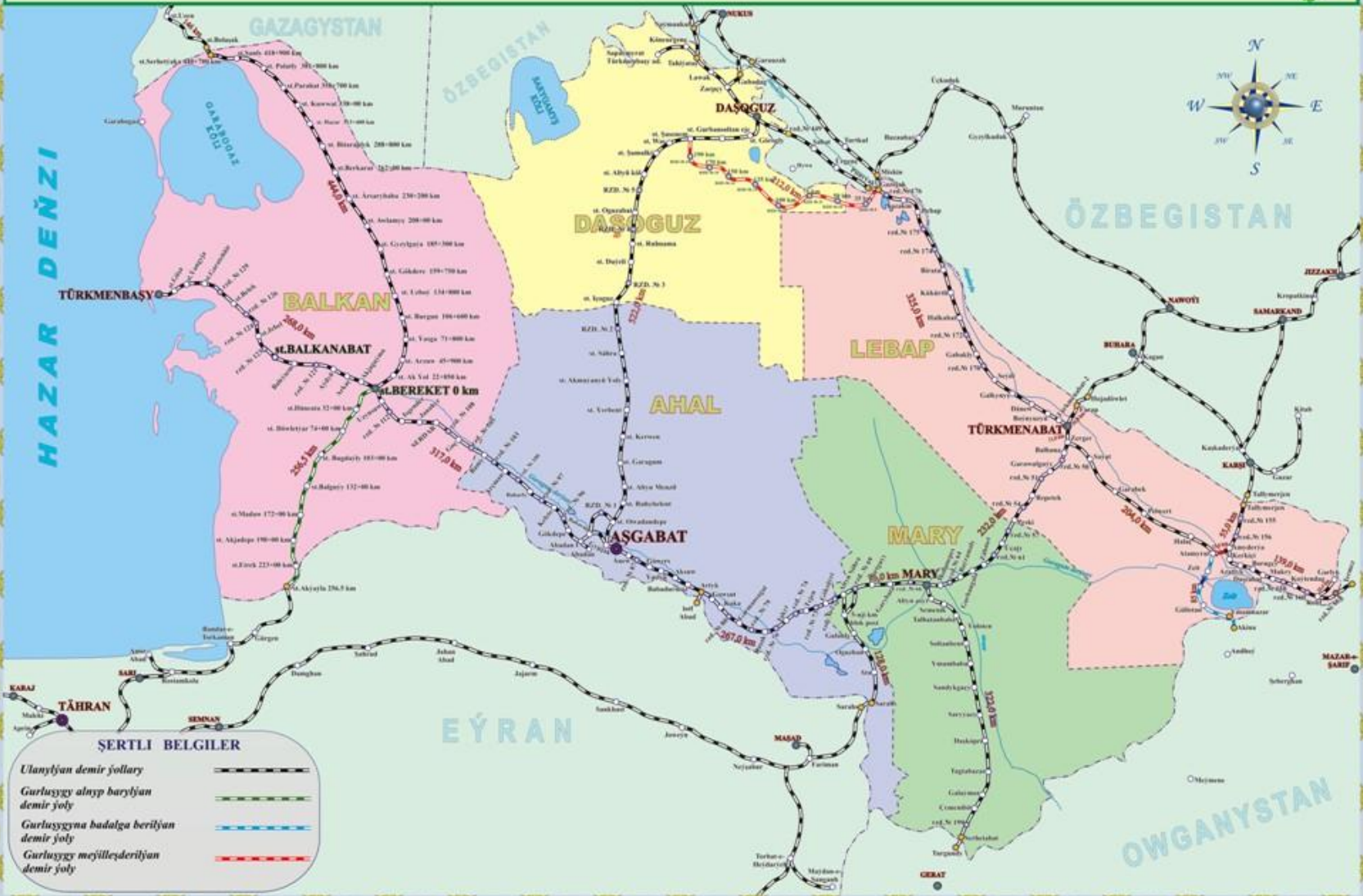
Восточный обход Каспия в рамках международного транспортного коридора Север-Юг

Первоначально МТК С-Ю планировался по маршруту Мумбай (Индия), Бандер-Аббас (Иран), Каспийское море, порт Оля (Россия), Усть-Луга (Балтийское море).

С целью снижения издержек при двойной перевалке грузов при движении по Каспию, было предложено сделать западный (через Азербайджан) или восточный (Туркмения, Казахстан) железнодорожный обход.

Железнодорожный участок проекта Иран – Туркменистан – Казахстан создан быстрее.

TÜRKMENISTANYŇ DEMIR ÝOL ULGAMLARY



ŞERTLI BELGILER

- Ulanlyan demir ýollary
- Gurlusygy alnyp barylýan demir ýoly
- Gurlusygyga badalga berilýän demir ýoly
- Gurlusygy meýilleşdirilýän demir ýoly

Схема железнодорожного маршрута по территории Ирана и Восточный обход Каспия

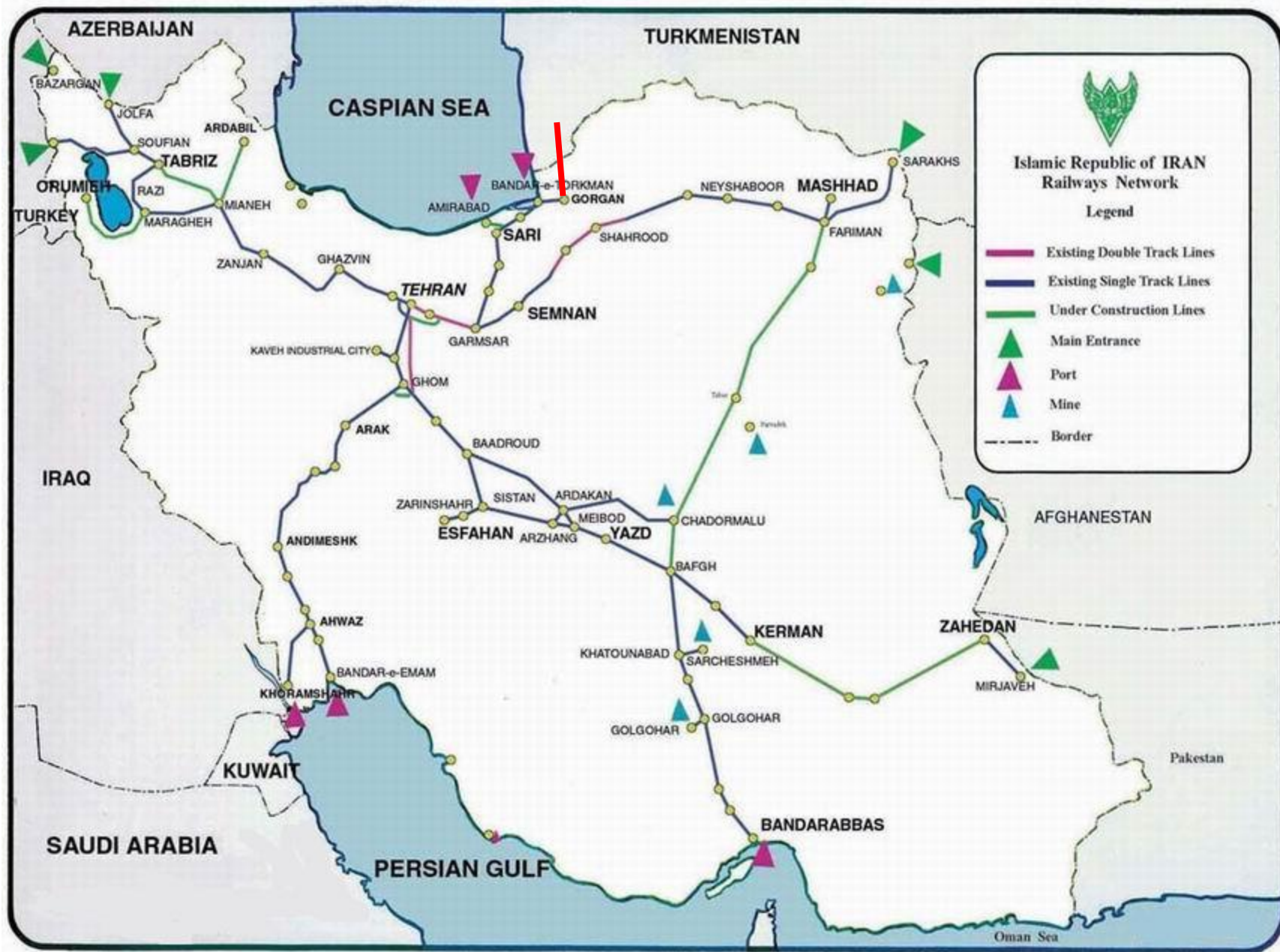
Общая протяженность железной дороги, которая проходит по территории трех стран, Ирана, Туркменистана и Казахстана, составляет 960 километров. Она берет свое начало в иранском Горгане, проходит через Инче-Барун на границе с Туркменистаном и заканчивается в казахстанском Узене.





По материалам Исламской Республики Иран составил Чибряков Я.Ю.

© Гипротранссти ОАО "РЖД"
Чертеж №90 Шифр 260.17



Пропускная способность железной дороги Горган – Инче-Барун составляет 400 тысяч пассажиров и 10 млн тонн грузов в год.

На иранском железнодорожном участке Горган – Инче-Барун в провинции Голестан построено, в общей сложности, 185 крупных и малых мостов, 12 эстакад для автотранспорта над железнодорожными путями и 4 железнодорожные станции. На строительство этого участка потребовалось 10 месяцев, и при этом израсходовано около 130 млрд туманов (примерно \$106 млн).



Перспективы грузовой базы:

Грузопоток по железной дороге планируется на уровне около 10 млн. тонн ежегодного товарооборота. В первую очередь, это зерно, которое будет поставляться иранским и другим ближневосточным потребителям. Иран является одним из крупнейших покупателей казахстанского зерна. В иранском порту Амирабад расположен зерновой терминал компании «КазАгро». С вводом железной дороги в эксплуатацию Астана планирует довести объём ежегодных поставок зерна на иранский рынок до 2 – 2,5 млн. тонн. Строительство железной дороги обеспечит выход казахстанского зерна и на арабские страны Персидского залива.

Большой интерес может представить транспортировка по железной дороге нефти и нефтепродуктов. Разговоры вокруг Большого российско-иранского нефтяного контракта в последнее время приняли предметный характер. Переговоры между Москвой и Тегераном в этом вопросе вышли на завершающую стадию. Поставки иранской нефти в северном направлении могут обрести новую привлекательность с вводом в эксплуатацию железной дороги Жанаозен – Берекет – Горган. 500 тысяч баррелей в день, как усреднённый объём предполагаемых поставок «чёрного золота» Ирана в Россию, в годовом исчислении составляет до 30 млн. тонн. Нефтяная прибавка к общему грузопотоку будущей железнодорожной магистрали позволит увеличить объём перевозок. А значит сделать проект сверх привлекательным.

Перспективы грузовой базы:

Учитывая избыток в России доменного кокса и возможность наращивания объемов его выпуска на большинстве предприятий отрасли на 30-50% организация поставок его по восточному побережью Каспия по новой железнодорожной ветке.

Перспективы развития: перевозка доменного кокса (вагонная норма 45-50 тонн) в направлении Ирана до погранперехода в провинции Горган при объеме годовых поставок 1-3 миллиона тонн по году с металлургических заводов Челябинска, Магнитки и Новотроицка и предприятия Алтайкокс (город Рубцовск). Перестановка колесных пар осуществляется в Иране на погранпереходе Горган и поставка концентрата коксующего угля с предприятий Южного Кузбасса (жд станция Междуреченск).

А также для улучшения эффективности данного проекта во встречном направлении имеется возможность поставки 120-300 тысяч тонн хромитовой руды, окисленных медных флюсов на медеплавильные комбинаты Урала в объемы 600 тысяч тонн, а также богатые кусковые мартитовые руды доменного качества на Магнитку в объеме от 1 до 6 миллионов тонн по году.

1. Хромитовая руда кусковая навалом и в биг-бегах - Новотроицк и Челябинск.
2. Окисленная медная руда на флюс и гидрометаллургию навалом и в биг-бегах - Кыштым Челябинская, Полевской и Верхняя Ревда Екатеринбург
3. Кусковая доменная железная руда навалом - Магнитогорск, Челябинск и Новотроицк.

1. Необходимо создание единого (общего) оператора – перевозчика по маршруту для снятия административно-организационных барьеров для грузоотправителей и получателей. Необходимость создания межнационального оператора маршрута высказывалась на заседаниях международной рабочей группы по коридору Юг-Север в Дели и Баку.
2. Необходимо провести унификацию и создать единый регламент таможенного оформления и прохождения грузов, следующих по этому маршруту по принципу одного окна.
3. Необходимо обеспечить скоординированную тарифную политику на участках маршрута, проходящих по территории 4-х стран, обеспечивающую одинаковую стоимость доставки генеральных и контейнерных грузов по сравнению с альтернативным маршрутом (Урал или Западная Сибирь - дальневосточные порты России - морская составляющая до иранского порта Бандер-Абасс). Оценка стоимости тарифа на примере кокса - 65 долларов тонна (Южный Урал-граница Ирана).
4. Важным элементом поддержки развития этого маршрута является создание механизма межгосударственных платежей и расчетов участников внешнеэкономической деятельности или с использованием механизмов клиринговых расчетов, либо путем создания специального банка в рамках ШОС.

5. Необходимо выработать и зафиксировать на уровне межправительственных соглашений договоренности по защите инвестиций и правовой защите участников внешнеэкономических отношений и транзита грузов на всем протяжении маршрута Индия-Иран-Туркмения-Казахстан-Россия.

6. Для активизации объемов контейнерных перевозок на маршруте Бандер-Аббас – порты Балтийского моря необходимо запустить регулярную линию отправления контейнерных поездов со станции сбора контейнеров (например Горган) раз в неделю по понедельникам и через некоторое время грузоотправители и логистические компании начнут загружать эту линию отгрузками.

7. Для участников бизнеса необходимо сделать международную правовую оценку видов транзитных грузов попадающих под действие международных санкций по Ирану.