



Эмиль Коган.

Капитан Дальнего плавания.
Инженер – судоводитель.
Инженер по эксплуатации судов и портов .
Тел/ факс 04 8510881 моб. 972 545459599

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

ПО СОЗДАНИЮ ИЗРАИЛЬСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА ВОСТОК – ЗАПАД – ВОСТОК

В соответствии с решением правительства Государства Израиль о мерах повышения экономического уровня страны, считаю, что наряду с развитием в стране высокотехнологических сфер производства, одним из самых эффективных способов реализации вопроса повышения экономики и занятости граждан может послужить

создание Международного Израильского Транспортного Коридора: Восток – Запад, Запад – Восток.

Железнодорожные перевозки

Ограниченная возможность увеличения грузопотока через Транспортный коридор, которым является Суэцкий Канал, заставляет задуматься деловой мир. Пропускная способность его сегодня около 11 миллионов TEU (20 футовых контейнеров), что составляет порядка 220 млн. тонн. Но ежегодно объёмы увеличиваются на 40 млн. тонн. Учитывая ограниченную возможность дальнейшего увеличения объёмов из-за пропускной способности этого канала, считаю, что обеспечить растущие темпы товарооборота в ближайшие годы будет возможно только открывая новый транспортный коридор. Сегодня стоимость доставки одного 20 футового контейнера около \$ 3000, при сроке доставки 30-40 суток.

Факторы, способствующие реализации данного предложения:

1. Наличие уникальной возможности использования территории Израиля для прокладки двух линий железнодорожного полотна, соединяющих Красное и Средиземное моря.
2. Ежегодно увеличивающийся объём контейнеризированных грузов из стран Восточного полушария на Запад, составляет около 8 – 10%.
3. Железнодорожная линия со стороны Средиземноморских портов Израиля в сторону Эйлата уже прокладывается, а при окончании прокладки двух линий ж/д полотна, можно начать такие первые перевозки, а при дальнейшем росте транзитных контейнеризированных грузов, облегчена возможность прокладки дополнительных линий.
4. Прокладка железнодорожных линий самая дешёвая и самая быстрая возможность открытия Транзитного Транспортного Коридора.
5. Наибольшей эффективности можно добиться привлечением к совместной работе Государства Иордания, с использованием причальной линии порта Акаба и проведением отрезка железной дороги, соединяющей иорданский участок с Израильской железной дорогой.
6. Возможность привлечения к договору об Израильском Транзите и Государства Египет с использованием его береговой линии в Акабском заливе в качестве будущих причальных площадей (с учётом отсутствия конкуренции АСК-Ассоциации Суэцкого Канала) и при продолжающемся росте грузопотока.
7. Возможность разработки необходимой логистики для распределения грузов по портам и перегрузке контейнеров на конкретные суда в конкретные европейские порты. Развитие причалов, площадей, оборудования терминалов в порту Эйлат и портах Средиземноморья.

8. Использование на линии специализированных железнодорожных платформ для погрузки контейнеров в два слоя. Этим вопросом должно быть учтено расчётное планирование прочности железнодорожных линий и высота проезда вагонов под мостами.

9. Логистика позволит строить Графики работы судов для закрепления их на линии. При этом, крупнотоннажные суда-контейнеровозы, будут закреплены на восточном участке, а на Западном, Средиземноморском участке, необходимо закрепить фидерные линии из сравнительно небольших контейнерных судов, что даст возможность крупнотоннажному флоту оставаться на Востоке, и тем самым уменьшить число дорогостоящих заходов в европейские порты, и снижая себестоимость совокупных затрат по перевозкам грузов.

10. Возможность постановки на линии специализированных судов перевозящих грузные железнодорожные составы для доставки контейнеров внутрь Континента из Эйлата-Акабы без перегрузки в портах и доставки «от дверей до дверей» – «door-to-door».

Вопрос сегодня звучит особенно актуально по многим причинам, в том числе с усложнившимися отношениями с Египтом. Поэтому необходимо организовать совещание при Министерстве Транспорта с участием Представителей Железной дороги, как строителя, так и службы перевозок, главного инженера министерства по портам, возможного инвестора и представителя эксплуатации флота компании «Ofer Brothers». Необходимо также участие специалиста по логистике морских перевозок и морского коммерческого адвоката, а также руководителя компании «A.A.Z. trade ltd», где я являюсь консультантом по морским международным перевозкам.



Паромные перевозки.

Сегодня железнодорожная паромная переправа **Варна (Болгария) - Ильичевск (Украина) - Поти/Батуми (Грузия)** является частью транспортного коридора Европа - Кавказ - Азия (ТРАСЕКА). Паромная переправа представляет, собой мощный транспортный комплекс, состоящий из 5-ти крупнейших в Европе железнодорожных паромов (проектной грузоподъемностью 108 универсальных ж/д вагонов колеи 1520 мм), береговых причальных сооружений в портах Варна, Ильичевск, Поти и Батуми, накопительно-сортировочных железнодорожных станций и комплекса перестановки колесных пар (с железнодорожной колеи стран СНГ - 1520 мм на европейскую колею - 1435 мм) на паромном комплексе Варна. В портах имеются накопительные площадки для автотехники и оборудование для перевалки контейнеров.

К паромной перевозке принимаются грузы в железнодорожном подвижном составе практически всех типов, в большегрузных автомобилях, контейнерах, а также осуществляется перевозка пассажиров, палубных грузов и легковой автотехники. К перевозке принимаются грузы самой широкой номенклатуры, в том числе опасные.

Проект должен предусмотреть загрузку таких железнодорожных морских паромов, на которых будут погружены контейнеры в два слоя. Для этого необходимо просмотреть и, если необходимо, решить вопрос размещения таких составов с двухъярусными контейнерами, с учётом вместимости, прочности и остойчивости судов.

Основные преимущества паромной переправы:

1. Возможность доставки грузов без промежуточных перевалок, что гарантирует высокую сохранность и скорость доставки по сравнению с традиционными отправлениями;
2. Гибкая тарифная политика, основанная на прогрессивной системе скидок, учитывающей расстояние, вид груза и объемы перевозок.

