

УДК 656
ББК 65.37
JEL N75, O24, O29, O53, R49

Возможности сотрудничества России и Ливана в рамках развития международных транспортных коридоров. (Часть 1)

Гончаренко Станислав Степанович, кандидат экономических наук,
президент, Евро-Азиатский транспортный инновационный центр
Адрес: ул. Образцова, д. 9, стр. 9, ГСП-4, 127994, Москва, Россия
E-mail: goncharenko.s.s@list.ru

Аннотация: В статье рассматриваются взаимоотношения России и Ливана в системе мировых транспортных связей. Анализ России и Ливана в системе евроазиатских международных транспортных коридоров позволяет выявить возможности стран в целях взаимовыгодного экономического сотрудничества. Стратегическое партнерство двух стран рассматривается как условие диверсификации и повышения эффективности международного транспортного коридора «Север-Юг». Для достижения поставленной цели в статье описывается современный транспортный комплекс Ливана.

Ключевые слова: Южный морской путь, железнодорожный транспорт, морские грузоперевозки, финансовый капитал, международный транспортный коридор «Север-Юг».

Opportunities for cooperation between Russia and Lebanon within the framework of the international transport corridor. (Part 1)

Stanislav S. Goncharenko, Candidate of Economic Sciences,
President, Euro-Asian Transport Innovation Center
Address: st. Obraztsova, 9, str. 9, GSP-4, 127994, Moscow, Russia
E-mail: goncharenko.s.s@list.ru

Abstract: The article deals with the relationship between Russia and Lebanon in the system of world transport links. An analysis of Russia and Lebanon in the system of Eurasian international transport corridors makes it possible to identify the countries' opportunities for mutually beneficial economic cooperation. The strategic partnership of the two countries is seen as a condition for diversifying and increasing the efficiency of the North-South international transport corridor. To achieve this goal, the article describes the modern transport complex of Lebanon.

Key words: Southern Sea Route, rail transport, sea freight, financial capital, international transport corridor «North-South».

Введение

Еще в древности Ливан стал родиной морского торгового государства – Финикии. Финикия занимала узкую полосу земли вдоль восточного побережья Средиземного моря¹. От остальной суши с востока она была отрезана Ливанскими горами. По этой узкой полосе проходил Приморский путь. По нему шла торговля между Египтом, Анатолией и Месопотамией.

Обсуждение

Приморский путь связывал по суше основные восточно-средиземноморские портовые города на протяжении 5000 лет со времени фараонов до османов. Этот путь пересекал другие древние торговые пути: Дорогу специй, Дорогу благовоний. В Яффо, сегодня - Тель-Авив, этот путь разделялся на две ветви. Восточная пересекала Иордан и присоединялась к

¹ <http://www.historie.ru/civilizacii/finikiya/70-pervaya-morskaya-derzhava-finikiya.html>.

Via Regia («Царская дорога»). Она шла в Дамаск и далее на север. Вторая ветвь шла вдоль палестинского побережья к северу от Яффо через местные порты до финикийского побережья и на север в Анатолию или на восток в Месопотамию. Приморский путь являлся главным маршрутом, по которому в течение многих веков проходили войска волнами с севера на юг и с юга на север (рис. 1).



*Рис. 1. / Fig. 1. Древний Приморский путь (синий) и Царская дорога (красный) /
Ancient Seaside Route (blue) and the Royal Road (red)*

Порты, расположенные вдоль Приморского пути, поддерживали интенсивные связи через море с портами Европы в Греции, Италии и Испании на протяжении многих веков.

Финикия по сравнению с Месопотамией, Египтом, Персией, Древним Римом была всего лишь небольшим клочком земли. Но говор финикийцев звучал в гаванях египетских городов, на берегах Сицилии, Испании, Северной Африки, в греческих портах. Финикийские корабли господствовали во всём Средиземноморье.



Рис. 2. / Fig. 2. Морские маршруты греков и финикийцев по Средиземноморью / Sea routes of the Greeks and Phoenicians in the Mediterranean

В Финикии сходились торговые пути со всей Передней Азии. Караваны шли на юг, в древний Египет и Палестину, на север — в Малую Азию и Междуречье, корабли везли товары в дельту Нила, на острова Эгейского моря и дальше на запад. Финикийцы знали и Индо-Римскую торговлю. Корабли Древнего Рима заходили в Финикию.

Плоды сельского хозяйства обеспечивали достаток, но из-за нехватки земли не могли дать богатства. Его источником стала торговля. Главным товаром финикийцев являлась древесина, в которой остро нуждался древний Египет. Города, в первую очередь Библ, торговали кедром, дубом и кипарисом, растущими по склонам Ливанских гор. Из дерева изготавливали корабли и саркофаги, в них помещали мумии египетских вельмож. Большую роль в торговле играло высококачественное вино. Важным продуктом было также оливковое масло.

Финикийцы первыми начали производство пурпурной краски из особого вида моллюсков. Ею окрашивали шерстяные и льняные ткани. Эти ткани сразу же вошли в моду и пользовались огромным спросом во всех соседних странах. Во время раскопок древних финикийских городов найдены груды пустых раковин, оставшихся после получения краски. Размах производства был велик. Своей ткани не хватало, и дешёвую некрашеную шерсть ввозили в Финикию из скотоводческих районов Сирии, с Крита, а позже из всей Передней Азии.

Высоко ценились в древности и прекрасные изделия финикийских ремесленников из бронзы и серебра, а также знаменитое стекло из Сидона, секреты изготовления которого открыли в XVII в. до н. э. В Финикии впервые в истории был сделан прозрачный стакан. Кроме товаров местного производства финикийцы торговали и тем, что вывозили из Малой Азии, с Кипра, Крита, из Древней Греции. Их города являлись крупнейшими центрами транзитной торговли. Из Малой Азии поступали серебро и свинец, позднее — железо. С острова Кипр финикийцы вывозили медь. С Крита они получали предметы художественного ремесла, продукцию других стран Средиземноморья. Главным центром торговых связей с

Западом был Угарит, а после его разрушения – Тир.

Финикийцы были опытными мореходами. Другие средиземноморские мореходы – греки, не любили финикийцев. Дикими им казались многие финикийские верования и обычаи. Финикийские торговцы были прижимисты. К тому же часто сталкивались лицом к лицу финикийские и греческие пираты и купцы. Тем не менее греки переняли от финикийцев очень многое. Финикийцы первыми достигли Геркулесовых столпов (так в древности называли Гибралтар) и рассказали грекам о землях на берегах великого океана.

Финикийцы стали учителями греков в искусстве торговли. Переимчивые греки усваивали язык своих более опытных партнеров. Известно, что в древнегреческом языке слова «золото», «вино», «меч», «сукно» имеют финикийские корни.

У финикийцев греки заимствовали и алфавитное письмо, изменив его и приспособив к своему языку. Именно купцы финикийских городов – Библа, Тира и Сидона – отказались от применения иероглифов и клинописи при ведении деловых записей и изобрели более удобную для запоминания и чтения разновидность письма. В финикийском алфавите каждый значок-буква передавал определенный звук, и написанные слова действительно можно было читать, а не расшифровывать как сложные иероглифические рисунки. Изобретенное финикийцами алфавитное письмо впоследствии широко распространилось по свету, и сейчас большинство народов мира пользуется алфавитами, происходящими от первого – финики.



Рис. 3. / Fig. 3. Великий Шелковый путь, проходящий через Финикию² / The Great Silk Road passing through Phoenicia

Таким образом, по узкой полоске между скалами и морем, по дороге, буквально нависавшей над водой, в 3-2 тыс. до н.э. шли бесконечные караваны. Они двигались с севера на юг, в Египет и Палестину и в обратном направлении. Товары с суши грузились на суда и развозились по средиземноморским странам. Товары с моря шли обратным направлением – на сушу – на восток.

Гавани Финикии были удобными морскими портами в Восточном Средиземноморье, и к ним сходились нити и морской торговли, и морского разбоя.

Финикийцы постоянно испытывали давление со стороны более сильных и

² <http://shtorm777.ru/velikij-shelkovyj-put.html>.

воинственных соседей, и создать собственное крепкое государство им так и не удалось.

Спасти свою жизнь и имущество можно было, переселившись в одну из торговых колоний, основанных финикийцами на африканском (Утика и Карфаген) и европейском побережьях Средиземного моря, на атлантическом побережье современной Испании (город Гадес).



Рис. 4. / Fig. 4. Средиземноморские колонии греков и финикийцев³ /
Mediterranean colonies of Greeks and Phoenicians

Опыт мореходства, развитая международная торговля создали все условия для расселения финикийцев по берегам Средиземного моря. Но толчком послужили происходившие события. В конце II тысячелетия до н. э. волны кочевников двигались на запад из степей и пустынь Сирии и Аравии, вытесняя местных жителей, близких по языку и культуре финикийцам, в Финикию. Единственным средством избежать демографического кризиса было переселение части населения.

Историки так описывают причины решения тирийцев основать Утику в Африке (это произошло между 1112 и 1101 гг. до н. э.). Вокруг шла война. Оставался один путь – на запад, через море. Тирийцы этот путь уже давно знали, и на нём они прочно удерживали монополию международной торговли. Так и было выбрано место для первой колонии Тира.

Утика не являлась первой колонией Финикии. Геродот говорит об основании храма Геракла, т. е. Мелькарта, на о. Фасосе(север Эгейского моря) ещё задолго до основания Утики. «Местом финикийского торжества» был, по Гомеру, и остров Лемнос. Их поселения, по мнению древнегреческого историка Диодора, существовали и на Родосе. На юге Эгеиды, по словам Стефана Византийского, они создали на острове Мелос одноимённый город.

После прочного обоснования в Эгейском море следующим пунктом финикийской колонизации стала Сицилия. Лингвисты считают финикийскими, такие сицилийские названия местностей и населённых пунктов, как Тапс, Пахин, Тамариций, Макара, Мазарес. Следы присутствия этой цивилизации в восточной и южной частях острова найдены и археологами.

После Сицилии они достигли Испании и Африки. Испания и противоположный берег

³ <http://www.historie.ru/civilizacii/finikiya/73-epoha-finikiyskoy-kolonizacii.html>.

Африки являлись самыми западными регионами финикийской колонизации. Главным центром здесь был Гадес. На несколько лет позже они основали Утику в центре североафриканского побережья, она и стала оплотом власти Тира во всём Западном Средиземноморье.

Новый этап финикийской колонизации охватывает IX-VII вв. до н. э., совпадая частично с Великой греческой колонизацией. Наибольший размах она приобретает во второй половине IX в. до н. э., когда тирийцы начинают заселять Сардинию и расширять своё присутствие в Африке, основав Карфаген и другие города. В VIII в. до н. э. финикийцы, вытесненные с юга и востока Сицилии, концентрируются на её западе. Они обосновываются на Мелите (Мальте), создают новые поселения в Испании. В VII в. до н. э. ещё больше увеличивается территория финикийцев в Африке, Испании и на Сардинии. Они занимают некоторые пункты побережья и острова даже западного, атлантического берега Северной Африки.

С самого начала проникновения финикийцев на запад их основной целью был металл. На первых порах их мореходы отправлялись на поиски только золота и серебра, но затем их привлекли и металлы, необходимые для непосредственного производства: железо, свинец и олово. Ещё одной целью колонизации на новом этапе стало и приобретение земель – недаром «центр тяжести» колонизационной активности перемещается из Испании, богатой рудами, в среднюю часть Средиземноморского бассейна – на плодородную Сардинию и славившийся своими земельными богатствами тунисский выступ Африки. Сама колонизация приобретает гораздо больший размах, хотя по-прежнему единственной метрополией колоний остаётся Тир, прочно оберегавший свою монополию на западные земли. Теперь колонизацию уже нельзя назвать сугубо торговой. В колониях развиваются ремесло, земледелие и рыболовство.

Важнейшим событием того периода было основание Карфагена. Принято считать, что город заложен в 814 г. до н. э., т. е. за 60 лет до основания Рима. Серж Лансель, специалист по истории Северной Африки античного периода, так оценивает этот факт: «Основание Карфагена в конце IX в. до н. э. на многие столетия определило направление политики и культуры в западной части Средиземноморского бассейна». Отныне Карфаген, а не метрополия – древняя Финикия стал главным действующим лицом на западной окраине цивилизованного мира.

Современный транспортный комплекс Ливана



Рис. 5. / Fig. 5. Схема расположения Ливанских портов, аэропортов и автодорожной сети⁴ / Layout of Lebanese ports, airports and road network

Внутренние перевозки в Ливане в основном осуществляются автомобильным

⁴ IDAL – Investment Development Authority of Lebanon. URL: investinlebanon.gov.lb.

транспортом и отчасти железнодорожным транспортом.



Рис. 6. / Fig. 6. Транспортная схема Ливана⁵ / Transport scheme of Lebanon

Особенно важное значение имеют прибрежное шоссе, проложенное с севера на юг от границы с Сирией, через города Триполи, Бейрут и Сайду, до границы с Израилем, и шоссе, проходящее с востока на запад, от Бейрута до столицы Сирии Дамаска, и пересекающее горы Ливана⁶.

Железнодорожный транспорт. Железные дороги появились с открытием линии Бейрут-Райак-Дамаск в 1895 году, линии Райак-Хомс в 1906 году и линии Хомс-Триполи в 1911 году. Апогея развития железных дорог Ливана пришелся на открытие маршрута Триполи-Бейрут-Сайда-Хайфа в 1942 году. В это время было возможно путешествовать поездом из крупных столиц Европы в Каир.

Железная дорога Бейрут-Дамаск отождествляется с французским протекторатом, тогда как прибрежная железная дорога (построенная Новой Зеландией и австралийскими войсками) была построена в основном для обслуживания британских амбиций в регионе.

Протяженность железнодорожных путей в настоящее время составляет около 400 км. Железные дороги используются эпизодически для транспортировки грузов.

Железнодорожная связь Ливана с Израилем исторически существовала, но сейчас отсутствует. История возникновения и исчезновения ливанской железной дороги, связывающая две страны имеет прямое отношение к конфликту с соседним Израилем.⁷

В период британского мандата в Палестине, через Ливан была проложена железнодорожная линия, фактически связывающая Египет с Европой через Ливан.

Эта дорога была единственным железнодорожным путем в Африку по линии Стамбул-Каир. В 1942 году были пущены первые поезда, именно по этой железной дороге

⁵ http://btimes.ru/sites/default/files/zhd_i_avto_livana_0.jpg.

⁶ https://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_colier/189/ЛИВАН.

⁷ <http://guide.travel.ru/lebanon/transport/railways/>.

британцы доставляли в Африку боеприпасы и снаряжение для сдерживания натиска Роммеля. Уже после войны, в 1947 году был запланирован запуск первого пассажирского поезда из Европы в Африку. Пару лет тут даже курсировали как пассажирские, так и грузовые поезда, следуя из Каира в Тель-Авив, далее Хайфа, Бейрут, Алеппо, Адана и Стамбул. Пограничный участок Ливан-Израиль связан тоннелем (рис. 7).



Рис. 7. / Fig. 7. Железная дорога, связывающая Ливан и Израиль (1964 год) / Railway linking Lebanon and Israel (1964)

Однако началась война за независимость Израиля, в Галилее развернулись полномасштабные бои между еврейскими поселенцами и арабами Палестины, англичане пытались наводить порядок, но очень скоро поняли, что дни их владычества в Палестине сочтены и передали вопрос в Лигу Наций. Тем временем, 14 марта 1948 года, еврейская партизанская группа «Хагана» прорвалась к тоннелям Рош-Ханикры и взорвала тоннель, опасаясь того, что сразу после ухода англичан, арабы попытаются воспользоваться этой дорогой с целью доставки боеприпасов и тяжелой техники. В 1948 году, с образованием государства Израиль и началом первой арабо-израильской войны, всякое сообщение прекратилось⁸. Рельсы сняли только в 70-ых годах.

Железная дорога ликвидирована. Сквозной тоннель забетонирован. Теперь вместо железнодорожного пути существует тупик автомагистрали.

⁸ <https://ru-railway.livejournal.com/1516553.html>.



Рис. 8. / Fig. 8. Тупик автомобильной дороги / Road dead end

Ближайшая действующая железнодорожная станция в Израиле находится в городке Нагария, что в 10 км южнее пограничного тоннеля. От Нагарии по железной дороге до Хайфы 42 километра. Ну, а на ливанской стороне железнодорожное сообщение так и не восстановилось и на сегодня полностью отсутствует.

Пригородная железнодорожная линия между Бейрутом и Триполи действовала еще в 80-ых годах прошлого века. Но в результате гражданской войны и она прекратила свое существование. Таким образом, железная дорога постепенно потеряла свое бывшее значение.

Перевозки из Ливана за пределы ближневосточного региона осуществляются по воздуху и морем.

Бейрутский международный аэропорт функционирует с конца 1940-х годов, с тех пор он был значительно расширен, особенно после реконструкции в 1992 г. (рис. 9, 10).



Рис. 9. / Fig. 9. Панорама аэропорта Бейрут / Beirut airport panorama



Рис. 10. / Fig. 10. Здание аэропорта Бейрут⁹ / Beirut airport building

Морские порты Ливана представлены на рис. 11 и 12.



Рис. 11. / Fig. 11. Карты Ливана с морскими портами (спутник)¹⁰ / Maps of Lebanon with seaports (satellite)

9

[https://ru.wikipedia.org/wiki/Аэропорт_имени_Рафика_Харири_\(Бейрут\)#/media/File:Beirut_Airport_DSC_0439.JPG](https://ru.wikipedia.org/wiki/Аэропорт_имени_Рафика_Харири_(Бейрут)#/media/File:Beirut_Airport_DSC_0439.JPG)

¹⁰ <http://seafreightrates.ru/porty/vostok-blizhnij/porty-livana/>.



Рис. 12. / Fig. 12. *Карта-схема с морскими портами*¹¹ / Map-scheme with seaports

Самым крупным в Ливане является порт Бейрут

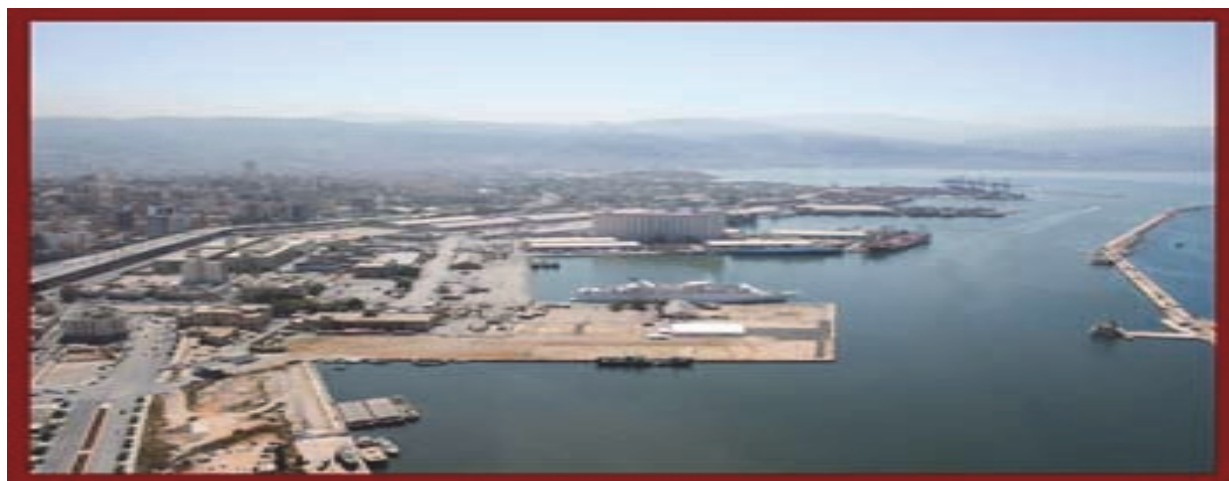


Рис. 13. / Fig. 13. *Панорама порта Бейрут*¹² / Panorama of the port of Beirut

¹¹ <http://www.infokart.ru/livan-na-karte-mira/>

¹² <http://portsinfo.ru/ports/70-port-livan/771-port-bejrut>



Рис. 14. / Fig. 14. Грузовая площадка порта Бейрут¹³ / Cargo area of the port of Beirut

Бейрут – военно-морская база и крупный порт Ливана. Порт состоит из 2 гаваней (старой и новой), защищенной длинным волноломом.

С конца Ливанской гражданской войны, порт подвергся серьезной реконструкции, созданию новой инфраструктуры, такой как новый контейнерный терминал, в дополнение к восстановлению различной существующей инфраструктуры. Сегодня порт состоит из общей площади 2 млн. м² и имеет четыре бассейна, 16 причалов, а также новый контейнерный терминал, расположенный на причале №16, который способен обрабатывать около миллиона TEUs каждый год. Общая длина причальной линии составляет около 4 км с глубинами 3-13 м. Порт и военно-морская база доступны для кораблей и судов водоизмещением до 50 тыс. т.

Суммарный оборот морских грузоперевозок порта составляет около 3 млн. т, из них около 40 процентов составляли транзитные грузы, главным образом генеральные. Площадь складов и площадок для открытого хранения грузов составляет около 100 тыс. м².

В порту имеются судоремонтные мастерские, плавучие, порталные и другие краны для разгрузки морских грузов, слип грузоподъемностью 1 тыс. т.

Помимо того, новая свободная зона, которая охватывает 11 200 м² и была сформирована после гражданской войны и успешно работает. Порт Бейрут играет важную роль в транспортировке товаров в Сирию, Иорданию, Ирак, и государства Персидского залива.

Название Бейрутского порта упоминалось с пятнадцатого века до настоящего времени в письмах фараонов и финикийцев, а во времена Римской эры он превратился в коммерческий и экономический центр. В эпоху Омейядов порт Бейрут стал центром Первого арабского флота. Что касается эпохи Крестоносцев, то Порт Бейрута сыграл важную роль в морской торговле между Востоком и Западом. Эта роль была укреплена в эпоху Мамелук, когда он превратился в коммерческий центр, посещаемый паломниками Святых земель. К

¹³

https://yandex.ru/images/search?text=%D0%9F%D0%BE%D1%80%D1%82%D1%8B%20%D0%9B%D0%B8%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B0&img_url=http%3A%2F%2Fwww.soilsense.nl%2Fwp-content%2Fuploads%2F2015%2F12%2FBeirutPortExpansion.jpg&pos=1&rpt=simage&lr=10747.

концу 19-го века был создан современный порт Бейрут¹⁴.

Порт Бейрута является центром между тремя континентами: Европой, Азией и Африкой, что делает его транзитным центром маршрутов торгового флота между Востоком и Западом. В 1970-х годах порт Бейрут был самым важным международным торговым терминалом с окружающими арабскими странами, и сейчас он по-прежнему сохраняет это коммерческое преимущество¹⁵.

Порт Бейрута связан с 300 международными портами и обслуживает около 3100 судов в год. И через него осуществляется большая часть ливанских импортных и экспортных операций. Через него 70% объема товаров поступает в Ливан. Он также занимает первое место в совокупных доходах 75% в дополнение к своей роли главного центра реэкспортной торговли и транзитной торговли¹⁶.

В 2005 году порт Бейрут начал работу на своем новом современном контейнерном терминале на причале №16, который рассчитан на ежегодную пропускную способность 750 000 TEU (двадцатифутовых эквивалентных единиц). Приоритетом порта является обеспечение импортного спроса страны, который в последние годы показывает средний ежегодный рост на 5%¹⁷.

12 июля 2007 года в порту Бейрут открылась свободная логистическая зона, в которую входит группа крупных транспортных и складских компаний¹⁸.

В июне 2015 года порт Бейрут был объявлен победителем Золотой премии – награды за лучшее развитие по информационным технологиям Port IT во всем мире на 29-й Международной конференции портов IAPH в Гамбурге, Германия. IAPH является глобальным альянсом мирового портового сообщества и представляет более 200 портов из 90 стран мира¹⁹.

Доходы порта Бейрут в январе 2018 года составили \$21,01 млн с \$19,38 млн в январе 2017 года.

В подробностях и за тот же период общая деятельность по контейнерам, включая перевалку (TEU + TS), прибавила 9,82% к отметке 106 760 единиц эквивалента в двадцать футов (TEU).

В январе 2018 года контейнерная деятельность, за исключением перевалки, увеличилась на 2,8% до 68 789 TEU, а перевалка увеличилась на 25,0% до 37,971 TEU.

Объемы перевалки двух основных компаний, работающих в порту, существенно возросли по сравнению с ростом MSC на 0,98% до 16,794 TEU, а на CMA CGM – на 36,23% до 16,202 TEU.

Общий объем импортируемых и экспортируемых товаров упал на 1,25% до 639 тонн, а количество импортированных автомобилей сократилось на 31,72%.

Количество заходов судов в порту Бейрута выросло с 128 в январе 2017 года до 153 в январе 2018 года²⁰.

¹⁴ Port of Beirut, Gestionet Exploitation du Port De Beirut, History. URL: <http://www.portdebeyrouth.com/index.php/en/history>.

¹⁵ Port of Beirut, Gestionet Exploitation du Port De Beirut, Main Page. URL: <http://portdebeyrouth.com/index.php/en/>.

¹⁶ Lebanese Wings Magazine, Publisher: Lebanese Air Hosters Association, January-February 2009.

¹⁷ URL: Norbert Peetz, SellhornIngenieuresgesellschaft, Port of Beirut Development. http://www.sellhorn-hamburg.de/fileadmin/user_upload/downloads/Presse/2011_April_Beirut_GHORFA_Jahrbuch_pe_WEB.pdf.

¹⁸ Port of Beirut, Gestion et Exploitation du Port De Beirut, News. URL:

<http://www.portdebeyrouth.com/index.php/ar/newsmainarabic-default/item/156-%20المنطقة%20الوجستية%20افتتاح>

¹⁹ PORT TECHNOLOGY, Port of Beirut Wins IAPH IT Award, 08 Jun 2015. URL:

https://www.porttechnology.org/news/port_of_beirut_wins_iaph_it_award.

²⁰ Dina Antonios, Blom Bank Beirut, Port of Beirut Revenues Up in the First Month of 2018, February 13, 2018. URL: <http://blog.blominvestbank.com/24706/port-beirut-revenues-first-month-2018/>.

Порт Триполи (рис. 15, 16)



Рис. 15. / Fig. 15. Порт Триполи (карта) / Port of Tripoli (map)



Рис. 16. / Fig. 16. Порт Триполи (панорама) / Port of Tripoli (panorama)

Порт Триполи является вторым по важности портом в Ливане после Порт Бейрута. Он имеет приблизительную площадь в 3 миллиона м² с акваторией площадью 2,2 миллиона м², площадь участка 320 000 м² и площадь дампа 420 000 м², прилегающая к текущему порту, зарезервированы для будущего контейнерного терминала и зоны свободного рынка. В порт Триполи заходит около 450 судов каждый год, в среднем около 37 судов в месяц. Большинство судов перевозит различные грузы, такие как железо, дерево, сахар, различные виды бобов, железный лом, транспортные средства и строительные материалы. Порт Триполи также включает свободную зону с площадью 150 000 м².

Порт Сидон (Сайда)



Рис. 17. / Fig. 17. Порт Сидон²¹ / Port of Sidon

Порт Сидон – древний порт, в основном используемый в качестве рыбного порта и для размещения небольших грузовых кораблей. Ежегодно в порт Сидона отправляется около 200 кораблей из Европы, Африки и арабских стран. В то время как порт может разместить большее количество кораблей, сильные ветра и волны препятствуют швартовке судов из-за отсутствия волнореза чтобы защитить от их. Отсутствие такой защиты вынудило многие суда состыковывать в других порты. Тем не менее в последние годы было предпринято несколько инициатив, направленных на модернизацию коммерческого порта.

Порт Тир – небольшая гавань, расположенная на юге Ливана. В этом порт, волнорез защищает пристань для яхт и некоторые частные и парусные лодки, но его защита недостаточно распространяется на причалы для причалов судов на главной гавани. В течение зимнего сезона порт может быть неработоспособным до 10 дней в месяц из-за сильных волн.

Выводы

Развитие железнодорожной составляющей международного транспортного коридора «Север-Юг» обусловлено окончанием строительства железнодорожной линий по восточному побережью Каспия, а также окончанием строительства юго-западного участка Казвин-Рашт-Астара.

²¹ URL:

https://yandex.ru/images/search?text=%D0%9F%D0%BE%D1%80%D1%82%D1%8B%20%D0%9B%D0%B8%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B0&img_url=https%3A%2F%2Fwww.malaysia29.com%2Fwp-content%2Fuploads%2Fsaيدا3_1.jpg&pos=8&rpt=simage&lr=10747

Список источников

1. Великий шелковый путь. URL: <http://shtorm777.ru/velikij-shelkovyj-put.html>.
2. Влияние динамики международных перевозок через Суэцкий канал на социально-экономическое развитие Египта. URL: <http://articlekz.com/article/8442>.
3. Гончаренко, Елена Станиславовна Российские участки международных транспортных коридоров как объект экономического исследования: автореферат ... кандидата экономических наук: Москва, 2014. – 188 с.: ил. Электронный ресурс. URL: https://guu.ru/files/referate/2015/goncharenko_e_dis.pdf.
4. Гончаренко, С.С. Исторические аспекты стратегического партнерства России и Ливана в мировой хозяйственной системе. *Экономический профессиональный журнал*. 2022;2(3):98-118. URL: <https://eproff.ru/index.php/eproff/article/view/47>.
5. Информационное агентство «partner.ru». <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/dokhody-egipta-ot-tranzita-sudov-cherez-suets-vyrosli-za-pervye-dva-mesyatsa-goda-na-15/>
6. Крупные морские порты Ливана. URL: <http://seafreightrates.ru/porty/vostok-blizhnij/porty-livana/>.
7. Ливан на карте мира. <http://www.infokart.ru/livan-na-karte-mira/>
8. Порт Бейрут. URL: <http://portsinfo.ru/ports/70-port-livan/771-port-beirut>
9. Трафик через Суэцкий канал в феврале 2018 года вырос на 2,6% - до 1,31 тыс. судов. URL: <http://portnews.ru/news/254969/>.
10. Энциклопедия Кольера. URL: https://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_colier/189/ЛИВАН.
11. Dina Antonios, Blom Bank Beirut, Port of Beirut Revenues Up in the First Month of 2018, February 13, 2018. URL: <http://blog.blominvestbank.com/24706/port-beirut-revenues-first-month-2018/>.
12. IDAL – Investment Development Authority of Lebanon. URL: investinlebanon.gov.lb.
13. Lebanese Wings Magazine, Publisher: Lebanese Air Hosters Association, January-February 2009.
14. Port of Beirut, Gestion et Exploitation du Port De Beirut, News. URL: <http://www.portdebeyrouth.com/index.php/ar/newsmainarabic-default/item/156-%20افتتاح%20المنطقة%20الوجستية%20>
15. Port of Beirut, Gestion et Exploitation du Port De Beirut, History. URL: <http://www.portdebeyrouth.com/index.php/en/history>.
16. Port of Beirut, Gestion et Exploitation du Port De Beirut, Main Page. URL: <http://portdebeyrouth.com/index.php/en/>.

References

1. The Great Silk Road. URL: <http://shtorm777.ru/velikij-shelkovyj-put.html>.
2. The impact of the dynamics of international traffic through the Suez Canal on the socio-economic development of Egypt. URL: <http://articlekz.com/article/8442>.
3. Goncharenko, Elena Stanislavovna Russian sections of international transport corridors as an object of economic research: abstract ... candidate of economic sciences: Moscow, 2014. 188 p. Electronic resource. URL: https://guu.ru/files/referate/2015/goncharenko_e_dis.pdf.
4. Goncharenko, S.S. Historical aspects of the strategic partnership between Russia and Lebanon in the world economic system. *Economic professional journal*. 2022;2(3):98-118. URL: <https://eproff.ru/index.php/eproff/article/view/47>.
5. Information agency «partner.ru». <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/dokhody-egipta-ot-transita-sudov-cherez-suets-vyrosli-za-pervye-dva-mesyatsa-goda-na-15/>
6. Large seaports of Lebanon. URL: <http://seafreightrates.ru/porty/vostok-blizhnij/porty-livana/>.
7. Lebanon on the world map. <http://www.infokart.ru/livan-na-karte-mira/>.
8. Port of Beirut. URL: <http://portsinfo.ru/ports/70-port-livan/771-port-beirut>.
9. Traffic through the Suez Canal in February 2018 increased by 2.6% - up to 1.31 thousand

vessels. URL: <http://portnews.ru/news/254969/>.

10. Collier's Encyclopedia. URL: https://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_colier/189/LEBAN.

11. Dina Antonios, Blom Bank Beirut, Port of Beirut Revenues Up in the First Month of 2018, February 13, 2018. URL: <http://blog.blominvestbank.com/24706/port-beirut-revenues-first-month-2018/>.

12. IDAL - Investment Development Authority of Lebanon. URL: investinlebanon.gov.lb

13. Lebanese Wings Magazine, Publisher: Lebanese Air Hosters Association, January-February 2009.

14. Port of Beirut, Gestion et Exploitation du Port De Beirut, News. URL: <http://www.portdebeyrouth.com/index.php/ar/newsmainarabic-default/item/156-%20الوجستية%20المنطقة%20إفتتاح>

15. Port of Beirut, Gestion et Exploitation du Port De Beirut, History. URL: <http://www.portdebeyrouth.com/index.php/en/history>.

16. Port of Beirut, Gestion et Exploitation du Port De Beirut, Main Page. URL: <http://portdebeyrouth.com/index.php/en/>.