

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР “СЕВЕР-ЮГ” И РОССИЙСКО-ИРАНСКИЕ ОТНОШЕНИЯ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ

Севак Саруханян

После распада СССР как в новых независимых государствах-участниках СНГ, так и на Западе стала широко обсуждаться проблема организации грузовых транзитных перевозок через территорию бывшего Советского Союза. Основой создания так называемого «нового Великого шелкового пути» должны были стать разработанные на Западе проекты: транспортный коридор ТРАСЕКА (TRANSPORT CORRIDOR EUROPE-CAUCASUS-ASIA) и энергетический коридор ИНОГЕЙТ. Оба эти проекта обходили стороной две крупные и в политико-экономическом плане значимые страны – Россию и Иран. Эти реалии, продиктованные исключительно политической конъюнктурой, заставили Россию и Иран искать новые пути участия в международной грузоперевозке и коммуникациях. Вскоре был разработан проект Международного транспортного коридора «Север-Юг», который должен был стать реальной альтернативой проекту ТРАСЕКА. Реализация проектов ТРАСЕКА и МТК «Север-Юг» имеет для национальных интересов Республики Армения важнейшее значение, а участие или же неучастие республики в проектах международных транспортных коридоров есть не что иное, как вопрос национальной безопасности.

Проблема новых транспортных коридоров

В основе поиска Западом и региональными государствами новых путей для транзитных грузоперевозок из Азии в Европу и обратно лежат как объективные, так и сугубо политические причины.

Объективные причины сводятся к тому, что когда-то самый оптимальный путь транспортировки грузов через Суэцкий канал перестал удовлетворять требованиям современной мировой экономики, которая все больше нуждается в выработке более быстрых и менее дорогих маршрутов грузовых перевозок. С особой остротой этот вопрос стоит перед азиатской составляющей мировой экономики, которая все больше усиливает свои позиции не только у себя дома, но и на Западе.

Проекты новых транспортных коридоров как раз и нацелены на то, чтобы сделать транспортировку грузов менее дорогой, а саму дорогу намного более короткой. Это относится как к проекту ТРАСЕКА (Рис.1), так и к проекту Международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг».

С другой стороны, не следует забывать, что Суэцкий канал находится в потенциально опасном регионе Ближнего Востока, что делает переправу грузов через канал достаточно рискованной, в чем мировая общественность убедилась во время арабо-израильских войн.

Именно следствием вышеотмеченного явились предложения некоторых западных политиков и экономистов о необходимости восстановления Великого шелкового пути (ВШП), который многие столетия подряд связывал Восток и Запад, обеспечивая необходимые условия для кооперации между странами и народами. «Транспортные коммуникации международного значения в регионе способны обеспечить максимально эффективные сообщения между расширяющимися евроатлантическим и азиатско-тихоокеанским рынками, рынками государств Центральной и Южной Азии, Казахстаном, странами Средней Азии и Закавказья и могут получить, благодаря этому, мощный импульс для своего внутреннего развития» [1].

Новый транспортный коридор, связующий Восток с Западом, открыл бы широкие возможности для развития экономики и торговли постсоветских государств. Кроме того, эти страны получили бы реальную возможность заработать на транзите через тарифы и организацию соответствующего сервиса.

Политические причины состоят в том, что *новый шелковый путь* призван играть важную политическую роль на Евразийском пространстве: «ключи от континента» попадут в руки государства или же группы государств, контролирующих маршрут. Под «контролирующими» надо понимать в первую очередь те страны, которые являются не только идеологами, но и финансируют создание всех необходимых инфраструктур нового коридора. Весьма примечательно, что основным идеологом программ воссоздания (читай – создания) старых транспортных маршрутов ВШП стали Соединенные Штаты Америки, которые в принципе чисто экономически мало что выигрывают от соединения Востока и Запада Евразии одной транспортной артерией. Новый шелковый путь призван, по мнению многих аналитиков, отрезать Россию от основных транспортных маршрутов континента, а также переориентировать экспорт новых независимых государств от российских путей транспортировки на новые, нероссийские.

Политизированность проекта отчетливо прослеживается хотя бы из того, что новый ВШП не везде совпадает со старым: он весьма осторожно обходит так называемые «проблемные страны». Известно, что одна из основных ветвей ВШП столетиями проходила через территорию историчес-

кой Персии, где ныне находится современная Исламская Республика Иран. Весьма интересно, что современные проекты воссоздания ВШП почти полностью обходят стороной Иран, включенный американской администрацией в список государств так называемой «оси зла».

Тот же ряд может быть продолжен примером игнорирования российских железных дорог, пролегающих от самого Владивостока до западной границы РФ, которые при минимальных инвестициях могли бы соединить одной железнодорожной линией Дальний Восток и Европу.

В проекте ТРАСЕКА из стран Содружества не участвуют лишь Россия и Белоруссия. А между тем, Россия и Беларусь являются участницами более 20 международных многосторонних конвенций и соглашений, способствующих эффективности международных перевозок, обеспечению безопасности движения, упрощению таможенных процедур и т.д. Начиная с 1991 года столько же многосторонних договоров заключено в рамках СНГ («Соглашение о принципах и условиях взаимоотношений в области транспорта», «Соглашение о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств СНГ в области транспортной политики», «Соглашение о проведении согласованной политики в области определения транспортных тарифов», «Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа» и другие). Игнорирование России и Белоруссии проектом ТРАСЕКА и составляет одну из его субъективных сторон. С другой стороны, на обочине проекта ТРАСЕКА оказывается и Армения, которая при реализации варианта паромной переправы товаров из Центральной Азии на Южный Кавказ остается практически не у дел. Напомним, что Армения в 1998 году в лице премьер-министра А.Р.Дарбиняна на Бакинской конференции предложила использовать более экономичное железнодорожное сообщение.[2]

В связи со сложившейся ситуацией перед Россией, объективно занимающей одно из центральных мест на Евразийском пространстве, и Ираном, через территорию которого столетиями пролегали дороги, связывающие Восток и Запад, со всей остротой встал вопрос участия в доставке транзитных евразийских грузов.

В первые годы после развала Советского Союза Россия не обращала особого внимания на развитие своих транспортных возможностей, не использовала их в полном объеме, в результате чего большинство грузопотоков пошло в обход России. Однако с середины 90-х гг. ситуация начинает резко меняться.

Россия, Иран и МТК «Север-Юг»

Уже с середины 90-х руководство РФ начало разрабатывать альтернативные проекты транзитных коридоров, из которых особо выделяются два: магистраль Восток-Запад (практически совпадает с маршрутом Транссиба); транспортный коридор «Север-Юг», призванный стать реальной альтернативой грузоперемещению через Суэцкий канал. Если вначале МТК «Север-Юг» рассматривался как своего рода ответвление международного трансконтинентального коридора №9 в направлении Москва-Волгоград-Астрахань, то уже сегодня МТК «Север-Юг» все чаще рассматривается как коридор самодостаточный. Напомним, что само решение о создании международного транспортного коридора №9 (направление: госграница с Финляндией - Санкт-Петербург - Москва - Ростов-на-Дону - Новороссийск - Астрахань) было принято на третьей Общеевропейской конференции по транспорту в столице Финляндии Хельсинки в июне 1997 года.

В середине 90-х в совместные переговоры о сотрудничестве по созданию континентального транспортного коридора вступили три страны, объективно занимающие важнейшее географическое и экономическое положение в Евразии: Россия, Индия, Иран. Предполагалось, что новый коридор позволит обеспечить грузовое сообщение Ирана, России, Индии, Пакистана, стран Персидского залива и Ближнего Востока со странами Центральной и Северной Европы.

В ходе второй Евроазиатской конференции по транспорту в сентябре 2000г. в Санкт-Петербурге Россия, Иран, Султанат Оман и Индия подписали Межправительственное Соглашение о Международном транспортном коридоре «Север-Юг». Целями Соглашения провозглашались:

1. Повышение эффективности транспортных связей для организации перевозок пассажиров и товаров по международному транспортному коридору «Север-Юг»;
2. Содействие доступу на международный рынок услуг железнодорожного, автомобильного, морского, речного и воздушного транспорта государств – Сторон Соглашения;
3. Содействие увеличению объемов международных перевозок пассажиров и товаров;
4. Обеспечение безопасности движения транспортных средств, сохранности товаров и охраны окружающей среды в соответствии с международными стандартами;

5. Гармонизация транспортной политики, а также правового регулирования в сфере транспорта в целях реализации настоящего Соглашения;
6. Создание равных, не дискриминационных условий доступа для поставщиков транспортных услуг на различных видах транспорта при перевозке пассажиров и товаров в пределах Международного транспортного коридора «Север-Юг» [3].

Таким образом, участники Соглашения вознамерились «предпринять все усилия, направленные на сокращение времени транзитных перевозок пассажиров и товаров через свои территории; свести к минимуму стоимость транзитных перевозок; упростить и унифицировать всю административную документацию и процедуры, касающиеся транзитных перевозок пассажиров и товаров, в соответствии с принятыми международными соглашениями и стандартами» [4].

Компетентными органами Сторон за выполнение проекта Соглашением были определены:

- в Республике Индия – Министерство наземного транспорта и Министерство промышленности и торговли;
- в Исламской Республике Иран – Министерство дорог и транспорта;
- в Султанате Оман – Министерство транспорта и жилищного строительства;
- в Российской Федерации – Министерство транспорта Российской Федерации и Министерство путей сообщения Российской Федерации [5].

Депозитарием Соглашения являлась Исламская Республика Иран, которая взяла на себя обязательство не только направлять заверенные копии Соглашения Сторонам, но и «информировать Стороны о присоединении других государств к данному Соглашению» [4, стр.37]. Такая роль была отведена Ирану неспроста. Если учесть роль Исламской Республики в международных отношениях на Ближнем Востоке, а также влияние Ирана на мусульманские государства мира (в особенности на те, где доминирует шиизм), то станет ясным, что ответственная и почетная функция, возложенная на Иран, должна была способствовать присоединению других исламских стран к Соглашению.

С другой стороны, несмотря на то, что большая часть МТК «Север-Юг» будет проходить по территории Российской Федерации, важнейшее в географическом отношении место в МТК занимает именно Иран. И обус-

ловлено это не только тем, что территория ИРИ соединяет Персидский залив с акваторией Каспийского моря. Иранская территория наиболее удобная, безопасная и, если можно так выразиться, самая независимая от стран – спонсоров проекта ТРАСЕКА, что, естественно, резко уменьшает шансы США и государств Западной Европы каким-либо образом помешать реализации проекта МТК «Север-Юг». Последний пункт особенно важен, так как, по мнению двух участников Соглашения (Россия и Иран), курируемые Западом и, в частности, США проекты создания трансконтинентальных евразийских транспортных коридоров создавались именно в разрезе дискриминации прав России и Ирана.

Подписанное в 2000 году в Петербурге Соглашение вступило в силу после ратификации Сторонами в 2002 году.

Территории России, Индии и Ирана – с расширением инфраструктуры шоссейных, железнодорожных и морских перевозок, созданием необходимых возможностей в портах, упрощением транзитных процедур – в самые кратчайшие сроки и с минимальными затратами начали реально привлекать внимание компаний, осуществляющих грузоперевозки из Азии в Европу и обратно.

Создание МТК «Север-Юг» соответствовало национальным интересам всех стран-участниц коридора. Его функционирование позволит эффективно реагировать на геополитическую и геоэкономическую ситуацию в обширном регионе, развивать добычу нефти и других природных ресурсов в зоне Каспийского бассейна, быстро реагировать на новые тенденции в экономике стран Персидского залива.

Исключая на время проблему доходности организации транзита по территориям Ирана, России и Индии, можно констатировать, что сам коридор реально упростит товарообмен именно между Ираном, Россией и Индией, экономико-торговый потенциал коих достаточно велик. Возьмем, к примеру, одну только Индию. Если посмотреть на грузовую базу экспорта, то в 90-х гг. Индия ежегодно вывозила от 53 до 393 тысяч тонн сахара, от 107 до 143 тысяч тонн кофе, от 154 до 215 тысяч тонн чая, от 103 до 193 тысяч тонн специй, до 90 тысяч тонн табака, до 32 миллионов тонн железной руды и концентратов, до 150 тысяч тонн джута и джутовой продукции, до 157 тысяч тонн фруктов, свыше 300 тысяч тонн рыбы и рыбопродукции [4, стр.35].

При использовании возможностей нового транспортного коридора «Север-Юг» индийские грузы, минуя порты Азово-Черноморского, Бал-

тийского и Дальневосточного бассейнов, пойдут морем из Индии в иранский порт Бендер-Абас (в Персидском заливе), затем по территории Ирана в порты Энзели и Амир-Абад на побережье Каспия. Оттуда грузы доставят в порты Астраханской области (порт Оля) и далее – в Центральную и Северную Европу по железнодорожной сети России либо судами класса «река-море». Помимо тройного выигрыша во времени, индийский грузо-владелец сэкономит на каждом контейнере до 600 долларов США. Сегодня тариф на перевозку 20-футового контейнера из Германии и Финляндии в Индию по морскому маршруту через Суэцкий канал составляет \$3,4-3,5 тысяч при сроке доставки около 40 суток. При осуществлении перевозки контейнеров по транспортному коридору «Север-Юг» стоимость перевозки будет меньше на тысячу долларов США, при сокращении срока доставки до 15-20 суток [6]. Одновременно сокращается время аренды контейнера, что позволяет сэкономить дополнительно \$37-75 или суммарно \$127-255 на один 20-футовый контейнер. (Более подробно о расценках доставки грузов смотри *Сводную таблицу результатов расчетов продолжительности и стоимости транспортировки контейнеров*).

Транспортировка через традиционные маршруты не только дорого обходится, но при самой транспортировке возникают разного рода политические проблемы. К примеру, Турция, заинтересованная в реализации проекта ТРАСЕКА, а также в строительстве нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан, в нарушение конвенции Монтре (1936г.), установившей международно-правовой режим проливов Босфор и Дарданеллы, чинит препятствия танкерному судоходству через свои каналы. По данным Российского генерального консульства в Стамбуле, ежегодные потери России от санкций Анкары в черноморско-эгейских проливах составляют свыше 500 млн. долларов – это и растущие издержки от простоя судов в регионе проливов, и штрафы за несвоевременную доставку грузов (прежде всего нефти) за рубеж, и падение экспортных цен на российские товары, поставляемые в дальнейшем зарубежье с нарушением графика доставки [1].

Специалисты Министерства транспорта Российской Федерации провели исследование грузовой базы МТК «Север-Юг» и определили возможный объем перевозок грузов по коридору в долгосрочной перспективе. По их подсчетам, объем транзита по «Север-Югу» может составить до 10 миллионов тонн в год без учета нефти и нефтепродуктов [7].

*Сводная таблица результатов расчетов
продолжительности и стоимости транспортировки контейнеров
[4, стр.42].*

	Время транспортировки (сутки)	Стоимость транспортировки (доллары США)
Индия-Россия		
Традиционный вариант	11,7	2380
Паромное сообщение	6,9	1380
Иран-Россия		
Традиционный вариант	13,3	2650
Паромное сообщение	3,3	710
Индия-Германия		
Традиционный вариант	20,3	1380
Паромное сообщение	10,1	1980
Индия-Финляндия		
Традиционный вариант	21,7	1780
Паромное сообщение	4,3	860
Индия-Польша		
Традиционный вариант	20,0	1630
Паромное сообщение	9,0	1630
Иран-Польша		
Традиционный вариант	20,1	1880
Паромное сообщение	4,3	960
<p align="center">Расчеты свидетельствуют, что грузы из стран Северо-Западной Европы в Иран и обратно целесообразно транспортировать, используя паромное сообщение между российскими и иранскими портами</p>		

Отметим действующие и перспективные варианты доставки грузов из региона Индийского океана в страны Северной и Центральной Европы, а также в Россию:

- Вариант №1.** Через Персидский залив, Суэцкий канал и порт Одесса, затем перегрузка на железную дорогу и доставка по МТК №9 (Одесса-Киев-Москва-Санкт-Петербург-Хельсинки);
- Вариант №2.** Через Персидский залив, Суэцкий канал, Гибралтар, Балтийское море, затем перегрузка на железную дорогу и доставка по МТК №9;

3. **Вариант №3 (перспективный).** Через порт Бендер-Аббас (для индийских грузов), по транспортным коммуникациям Ирана до порта Амир-Абад, перегрузка на суда и затем по Каспийскому морю до порта Оля, перегрузка на железную дорогу и доставка по МТК №9 и магистрали Москва-Волгоград-Астрахань;
4. **Вариант №4 (перспективный).** Через порт Бендер-Абас (для индийских грузов), по транспортным коммуникациям Ирана до порта Амир-Абад, перегрузка на суда и затем по Каспийскому морю до порта Махачкала. В порту Махачкала перегрузка на железную дорогу и доставка по МТК №9 и магистрали Москва-Воронеж-Ростов-на-Дону-Махачкала.
5. **Вариант №5.** Через порт Бендер-Абас (для индийских грузов) по транспортным коммуникациям Ирана, Туркменистана, Узбекистана, Казахстана и России с выходом на МТК №9;
6. **Вариант №6 (перспективный).** Через Иран, Туркмению, Казахстан и Россию, что предполагает строительство железнодорожной магистрали из Туркмении в Казахстан;
7. **Вариант №7 (перспективный).** Из Индии в Иран, оттуда по железной дороге до иранской станции Джульфа, оттуда через переход в нахичеванскую Джульфу, по территории Азербайджана и Армении на российские федеральные железнодорожные магистрали.
8. **Вариант № 8 (перспективный).** Через переход Джульфа-Джульфа, далее по территории Нахичевани, Армении в Грузию и далее на Российские железнодорожные станции федерального значения.
9. **Вариант № 9.** Предполагается строительство новой железнодорожной ветви Казвин (Иран) – Астара (Азербайджан), что, минуя территорию Армении, объединит железные дороги Ирана и Азербайджана. Следовательно, сделает возможным прямое ж/д сообщение между Ираном и Россией.

При работе Варианта №1 длина маршрута Бомбей-Хельсинки составляет 10181 км, при работе Варианта №2 – 14262 км, при работе Варианта №3 (по МТК «Север-Юг») – всего лишь 6111 км. Разница и, следовательно, выгода – налицо.

Варианты №7 и №8 являются самыми оптимальными для Республики Армения. Что касается Исламской Республики Иран, то она тоже заинтересована в налаживании железнодорожного сообщения с Россией через территорию Южного Кавказа. Не надо забывать, что до закрытия в 1991

году прямого железнодорожного сообщения с Ираном через пограничный переход Джульфа (Нахичевань) – Джульфа (Иран) объемы перевозок составляли 3 миллиона тонн. Кроме перехода Джульфа-Джульфа, незначительные транзитные перевозки осуществлялись в том числе и через азербайджанскую приграничную станцию Астара.

В период с 1991 по 1995 год объемы перевозок через территорию Закавказья резко сократились и составили в 1995 году всего лишь 3,5 тысячи тонн. Данные перевозки осуществлялись именно через азербайджанскую станцию Астара, так как в период войны в Нагорном Карабахе железнодорожное сообщение через Нахичевань, Мегрийский район Армении и Азербайджан прекратилось¹.

Следует также отметить, что ни один из вышеназванных маршрутов не исключает другой. Считается, что сразу несколько вариантов путей МТК «Север-Юг» являются взаимодополняющими. Сегодня специалисты МТК «Север-Юг» полагают, что в перспективе возможно использование нескольких маршрутов:

1. транскаспийский маршрут – через порты Астрахань, Оля, Махачкала. Участие железных дорог в этом варианте заключается в подвозе грузов в порты и вывозе их из портов (Варианты №3 и №4);
2. прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана по пограничному переходу Теджен – Серхас (Вариант №5);
3. по западной ветви коридора – направление Астрахань-Махачкала-Самур, далее по территории Азербайджана с выходом в Иран через пограничную станцию Астара. Или от Самура через территории Азербайджана и Армении с выходом в Иран через пограничную станцию Джульфа (Вариант №7).
4. при условии строительства ветви Казвин – Астара – прямое ж/д сообщение между Ираном и Россией через территорию Азербайджана (Вариант №9).

В настоящее время, в свете неурегулированности отношений между Азербайджаном и Арменией, а также грузино-абхазских отношений, наиболее приемлемым вариантом организации грузопотока руководством

¹ Азербайджанские СМИ неоднократно заявляли, что российская сторона взяла на себя финансирование строительства железной дороги от азербайджанской станции Астара до иранского порта Решт и готова вложить в этот проект до \$ 300 млн. Однако никаких реальных договоренностей между руководствами РФ, Ирана и Азербайджана не было достигнуто. К моменту сдачи статьи в редакцию, все говорило о том, что иранская и российская сторона все больше склоняются к реализации именно этого, выгодного для Азербайджана проекта.

Ирана и России, а также специалистами МТК «Север-Юг» избран Вариант №3, ключевым звеном в котором является российский речной порт Оля, находящийся недалеко от Астрахани. В реализации данного варианта наиболее важным считается строительство подъездного железнодорожного пути к порту Оля (протяженностью 50 км), проектирование которого завершено в конце 2002 года на основе заключенного между Министерством путей сообщения, Минтрансом и Администрацией Астраханской области соглашения о долевом участии в финансировании и реализации проекта (МПС России – 50%, Минтранс России – 30% и Администрация Астраханской области – 20%).

Общая стоимость сооружения железнодорожного подъездного пути и развития предпортовой станции оценивается примерно в 3-3,5 миллиардов рублей. Вариант №4 тоже считается оптимальным, однако все внимание Сторон обращено именно в сторону Варианта №3, ориентированного на использование внутренних водных путей для транспортировки грузов.

Первый российский проект организации грузоперемещения по Каспию в рамках программы МТК «Север-Юг» был выдвинут правительством Калмыкии: проект NOSTRAC, предполагающий строительство нового порта Лагань на Каспии на границе Калмыкии и Дагестана и организацию паромной переправы до иранского порта Амир-Абад. Причем порты на обоих берегах предстоит еще построить, на что будет затрачено примерно 300 миллионов долларов. Калмыцкий проект был вытеснен проектом строительства порта Оля – 100 км южнее Астрахани.

Для возможного развития грузопотока в направлении Каспия Иран разработал проект строительства судоходного канала от побережья Персидского бассейна до побережья Каспийского моря – проект грандиозный, сравнимый по своим масштабам и возможным результатам разве только со строительством Суэцкого канала в XIX веке и Панамского канала в веке XX.

Выгода России от реализации данного проекта практически двойная:

1. Россия сможет напрямую выходить в бассейн Индийского океана, минуя Суэцкий канал и черноморско-эгейские проливы, где Турция в одностороннем порядке ужесточила правила танкерного судоходства;
2. российские водно-транспортные технологии будут востребованы Ираном в течение всего периода строительства канала.

Объемы же перевозок российских экспортно-промышленных грузов в регионы Среднего Востока – Южной Азии возрастут к этому времени как минимум вдвое.

Еще в 1962 году Советский Союз и Иран договорились о строительстве водной артерии по территории Ирана. В ту пору речь шла о совместном строительстве, что в политическом отношении не могло не раздражать Соединенные Штаты Америки, которые обладали огромным влиянием в шахском Иране. Под сильнейшим давлением США, не заинтересованных ни в усилении советско-иранских контактов, ни в уменьшении роли Турции как государства, обеспечивающего транзит по своей территории и своим каналам, совместный советско-иранский проект был полностью свернут иранским руководством в 1964 году².

В 1996-1997гг. руководство Министерства дорог и транспорта Ирана в ходе нескольких визитов его делегаций в Российскую Федерацию сообщило о своей заинтересованности в развитии данного проекта и стремлении привлечь российские инвестиции и технологии к сооружению транспортного водного пути. В 1998 году создается совместная российско-иранская экспертная группа по изучению трансиранского водного пути, а уже в 1999-ом году Правительство Ирана официально одобрило доработанный проект канала. Значительная часть трансиранского водного канала пройдет по двум рекам – Керхе, впадающей в Персидский залив, и Кызылузен, впадающей в Каспийское море. Новое русло, объединяющее русла вышеуказанных двух рек, должно быть прорыто на участке протяженностью около 500 км [4, стр.39]. По оценкам экспертов Минтранса РФ и иранского Министерства дорог и транспорта, ввод в действие трансиранского канала обеспечит России и Ирану транзитные доходы соответственно в 1,3 – 1,6 и 1,4 – 1,8 миллиардов долларов в год через 3-4 года эксплуатации.

Подобно тому, как экономическая выгода проекта «Бушер» для России заключается не только в финансовой прибыли (которая, безусловно, значительна), но и в том, что в реализации проекта участвуют 300 российс-

² Перегруженность железнодорожных ходов на Турцию и Иран через Грузию, Армению и Азербайджан в советское время вызвала к жизни (в середине 80-х) проект строительства прямого железнодорожного пути из Владикавказа до Тбилиси. Кавказский хребет намеревались преодолеть Аргоцким тоннелем протяженностью 23 км. Однако в Грузии поднялась мощная волна протеста против реализации этого проекта, который воспринимался как метод еще большего русского вторжения в закавказскую республику (конечно, тогда грузинское общество и политическая элита говорили о возможном вредном воздействии нового железнодорожного пути на экологию страны). Это был своего рода мипроект транспортного коридора «Север-Юг», разработанный советскими чиновниками.

ких предприятий, а контракт сохранил 20 000 рабочих мест на российских предприятиях и учреждениях, так и строительство трансиранского водоканала для России выгодно не только из-за той прибыли, которую оно даст российской стороне.

Косвенные контракты, которые будут подписаны на определенном этапе реализации проекта, дадут России большие дивиденды. Иранские специалисты-инженеры не обладают необходимыми знаниями, а строители не располагают необходимыми технологиями для строительства водоканала. Это значит, что в реализацию проекта будут вовлечены иностранные, в данном случае российские специалисты и предприятия.

Другой момент: строительство водоканала как важного участка МТК «Север-Юг» резко повысит роль танкеров и кораблей типа «река-море», которые должны будут через территорию Ирана и через акваторию Каспийского моря доплыть до портов Оля и Махачкала. Технологиями строительства такого рода кораблей иранская сторона не обладает. В данном случае предполагается, что именно российские компании будут строить для Ирана такие суда. В ходе переговоров российско-иранской комиссии по торговле и научно-техническому сотрудничеству, проходивших в 1999-2000гг., представители Ирана предложили России ряд вариантов оплаты ее технологического содействия строительству канала, а также сооружения в России грузовых (типа «река-море») и вспомогательных судов, которые будут использоваться на трансиранском водном пути.

На будущее, в свете начала строительства и эксплуатации водоканала, Тегеран предоставит России долговременные льготные транзитные расценки на все виды транспорта (в том числе на транзит грузов российско-иракской, российско-пакистанской и российско-индийской торговли); частично оплатит реконструкцию ряда нижеволжских, прикаспийских портов и судостроительных верфей; снизит пошлины на импорт примерно 2/3 ассортимента российской продукции, поставляемой в ИРИ. [4, стр.40] Такие уступки российской стороне обусловлены тем, что иранское руководство осознает: для Ирана транспортный коридор на север необходим как воздух.

В результате длительной экономической изоляции доступ Ирана к современным технологиям весьма затруднен. США препятствуют развитию Ираном какой-либо промышленности, кроме нефтедобывающей. Сегодня экспорт нефти обеспечивает 80-85% государственного бюджета и 10-20% ВВП ИРИ [8].

Перед Россией с началом реализации проекта транспортного коридора встала задача строительства новых портов на Каспийском море. На сегодняшний день из 11 морских портов на Каспии только три принадлежат России, 5 – Ирану, и по одному – Азербайджану, Туркменистану, Казахстану. В этих условиях для России главной задачей является развитие инфраструктуры портов Астрахань, Оля и порта Махачкала (единственный незамерзающий российский морской порт на Каспии).

Строительство МТК «Север-Юг» может иметь для России также следующие позитивные последствия:

От поэтапной реализации проекта Россия получит следующие прямые и косвенные экономические выгоды:

- решение проблемы занятости населения;
- снижение транспортных издержек;
- значительный рост рынка транзитных перевозок;
- строительство новых объектов транспортной инфраструктуры;
- загрузка судостроительной промышленности страны, в том числе – военного кораблестроения;
- повышение востребованности высококвалифицированных кадров в промышленности и на транспорте;
- открытие новых рынков сбыта в Азиатском регионе, ранее недоступных из-за транспортных ограничений;
- снижение зависимости от портов Прибалтики и Финляндии.

Говоря о политических выгодах для России, можно указать только на один немаловажный факт: реализация проекта трансиранского водоканала обеспечит России и ряду других государств прямой доступ к Персидскому заливу и Индийскому океану. Не стоит забывать о том, что одним из основных векторов российской внешней политики (а на наш взгляд, самым важным вектором) в течение последних 300 лет было стремление России выйти к теплым, незамерзающим морям, дающим возможность доступа к мировым океанам. Русско-иранские и в особенности русско-турецкие войны должны были открыть перед Россией дорогу в мировые океаны. В российской внешней политике нового времени не существовало более важной проблемы, чем проблема обладания или контроля над проливами Босфор и Дарданеллы, открывающими доступ к Средиземному морю и, следовательно, к мировым океанам. Со строительством трансиранского водоканала Россия получит реальный шанс реализовать свою вековую мечту – кратчайшим путем выйти в теплые мировые океаны.

Говоря о выгодах Ирана, надо упомянуть об их политической составляющей. Нельзя не видеть, что к сотрудничеству с Ираном все больше подключается Западная Европа. Подписанное Россией, Ираном и Индией Соглашение, к которому уже присоединились Беларусь и Казахстан, может реально разблокировать Иран и сыграть значительную роль в интеграции ИРИ в мировую экономику. Конечно, такая интеграция зависит во многом и от внутривнутриполитической ситуации в стране, где за последние 2 года резко усилилась борьба между реформаторами и консерваторами, однако сам МТК «Север-Юг» может чисто внешне создать для ИРИ реальные возможности для такой интеграции.

Заклучение

На протяжении последних 15 лет (после визита Рафсанджани в Москву в 1989 году) между Россией и Ираном быстрыми темпами развиваются торгово-экономические отношения.

В российской внешней политике начала 90-х, как, впрочем, и в других областях общественно-политической жизни тогдашней России, проследивалось много противоречивого. Это касалось и российско-иранских отношений. Эти противоречия преимущественно были обусловлены тем, что в формирование и реализацию российской внешней политики было вовлечено чрезмерно большое количество акторов и, следовательно, групп интересов [9]. С другой стороны, в самом Иране усилилось соперничество между так называемыми консерваторами и реформаторами, что не могло не сказаться на внешней политике ИРИ, в том числе и на российско-иранских отношениях. Однако, несмотря на внутривнутриполитические проблемы как в самом Иране, так и в России, российско-иранские отношения развивались преимущественно в достаточно позитивном русле. Сегодня эти отношения охватывают сразу несколько сфер: транспортную, торгово-экономическую, военную, а также сферу сотрудничества в области ядерной энергии.

Международный транспортный коридор «Север-Юг» в перспективе должен придать российско-иранскому сотрудничеству многосторонний характер, сделав межгосударственное партнерство действительно стратегическим. Выгодный для России проект коридора чрезвычайно выгоден и Ирану, который в свете американского государственного эмбарго получит реальную возможность для интеграции в континентальное экономическое пространство, свяжется одной транспортной нитью со странами Евро-

пейского Союза. При координации действий России и Ирана по транспортировке нефти и газа на международные рынки важнейшим фактором устойчивости мирового энергобаланса становится их географическое положение, а характер российско-иранских экономических связей сегодня все больше строится таким образом, что открывает для обеих стран перспективы развития от экспортно-сырьевой к высокотехнологической экономике [10].

МТК «Север-Юг» является самодостаточным проектом, который будет функционировать вне зависимости от транспортного коридора ТРАСЕКА, в перспективе же эти два проекта будут друг друга дополнять (попытку взаимодополнения делает, к примеру, Казахстан, присоединившийся как к ТРАСЕКА, так и к МТК «Север-Юг»).

Хотим обратить внимание на важнейший для национальных интересов Армении факт: Армения практически игнорируется обоими проектами. Причины этого в основном связаны с неурегулированностью ряда конфликтов в регионе (прежде всего нагорно-карабахского и абхазского). Армения с прошлого, 2003 года начала перемещать грузы в Россию через иранские порты, фактически став «клиентом», но не участником МТК «Север-Юг». К сожалению, доставка грузов на иранское побережье Каспийского моря, а уже оттуда в Россию обходится достаточно дорого, но на сегодняшний день является единственной альтернативой грузинскому маршруту экспорта из Армении. Между тем новый президент Азербайджана И.Алиев высказал заинтересованность в участии Баку в МТК «Север-Юг». Однако в свете неурегулированности нагорно-карабахского конфликта Азербайджан, как и Армения, до последнего времени лишен возможности организации грузоперемещения через свою территорию по самому выгодному – железнодорожному варианту. Положение Азербайджана изменится, если будет достигнуто трехстороннее российско-иранско-азербайджанское соглашение о строительстве связующей ж/д линии между азербайджанской станцией Астара и ближайшей иранской ж/д ветвью.

В настоящих условиях восстановление ж/д сообщения по территориям Армении и Азербайджана является самым оптимальным с экономической точки зрения вариантом решения организации единого ж/д сообщения между Ираном и Россией в рамках МТК «Север-Юг». Надо отчетливо понимать, что для России и Ирана проблема урегулирования нагорно-карабахского конфликта важна не в последнюю очередь потому, что мир в регионе сделает возможным функционирование ж/д линии через Нахиче-

вань, Армению и Азербайджан, которая свяжет Иран и Россию. «Карабахский конфликт идет во вред всему региону», – заявил Посол Исламской республики Иран в Москве Голам Реза Шафеи в феврале нынешнего, 2004 года. Во время посещения Джульфы Шафеи отметил, что прерванное железнодорожное сообщение, связывавшее Джульфу с Нахичеванью и далее с Арменией и Азербайджаном, имеет отрицательные последствия для Ирана. «Конфликт должен разрешиться в такой форме, чтобы вновь было восстановлено железнодорожное сообщение, которое позволит странам СНГ выйти из тупика и вновь восстановить разрушенные связи с рынками», – отметил Посол [11].

Своевременное урегулирование нагорно-карабахского конфликта не только сделает возможным более активное участие Армении в организации транзита через свою территорию, но и даст ей в руки реальный рычаг влияния в проектах МТК «Север-Юг» и ТРАСЕКА, и рычаг этот будет находиться в Мегрийском районе Армении, по территории которого проходит важнейший отрезок железнодорожного сообщения между Севером и Югом, между Западом и Востоком. С этой точки зрения, смею настаивать, что утверждения некоторых общественно-политических деятелей о том, что Армении и Карабаху выгодно сохранение status quo в отношениях с Азербайджаном – неверно. Наоборот, Армения должна всячески содействовать тому, чтобы мировое сообщество усилило давление на Азербайджан и принудило его к подписанию соответствующего соглашения с Арменией и Нагорным Карабахом.

С другой стороны, хотел бы отметить, что начало эксплуатации ж/д линии через территорию Армении чревато и определенными угрозами нашей национальной безопасности. Соблазн установления контроля над столь важным отрезком международных трансконтинентальных транспортных коридоров, коим является армянский (мегрыйский) участок ж/д сообщения между Севером и Югом, может резко активизировать политику ряда региональных и мировых держав в регионе.

Известно, что легкий контроль устанавливается прежде всего над слабыми, нестабильными государствами. Яркий пример тому – Грузия. Очевидно: для того чтобы избежать подобных нежелательных последствий от вовлечения Армении в проекты международных транспортных коммуникаций, необходимо обеспечить стране внутривнутриполитическую стабильность и независимость от зарубежных держав экономически. Быть стабильным и сильным государством – это историческая необходимость для Армении.

Иначе даже участие в самых экономически выгодных для страны проектах может обернуться большими потерями.

Источники и литература

1. *Куренков П.*, Конкуренция между магистралями направления «Север-Юг», Международный журнал «Транзит» (№4), на сайте <http://www.knysh.net/index.php/stories/5/673>
2. Без России не обойдутся. «Независимая газета», № 187 (1758), 8 октября 1998г.
3. Соглашение о Международном транспортном коридоре «Север-Юг», Санкт-Петербург, 12 сентября 2000 г.
4. *Каратаева К.Е.*, Перспективы развития российско-иранских отношений: транспортный аспект// в сборнике – Иран в современном мире// Российский институт стратегических исследований, М. 2003, стр.37
5. Соглашение о Международном транспортном коридоре «Север-Юг»// Санкт-Петербург, 12 сентября 2000 года
6. Место и значение международного транспортного коридора «Север-Юг» в транспортном комплексе России. Вестник Евроазиатского транспортного союза, выпуск №1 (8), 2003, на сайте <http://www.knysh.net/index.php/stories/5/695>
7. *Голякова Е.* «Север-Юг» бросает вызов Суэцкому каналу, на сайте <http://www.knysh.net/index.php/stories/5/387>
8. *Мамедова Н., Федоров Ю., Федченко В.*, Иранская ядерная программа и российско-иранские отношения. М.2003, ИПМИ, стр. 12
9. *Freedman Robert O.* . Russian-Iranian relations in the 1990s. Middle East Review of International Affairs, Vol. 4, #2 (June 2000), p. 66-67
10. Место коридора «Север-Юг» в системе транспортных коридоров Евразии; на сайте <http://future-design.ru/index.cfm?id=286>
11. АРМИНФО, Ереван 25/02/04 , на сайте www.arminfo.am

1 марта, 2004г.

**«ՀԱՐԱՎ-ՀՅՈՒՄԻՍ» ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ
ՄԻՋԱՆՑՔԸ ԵՎ ՌՈՒՄ-ԻՐԱՆԱԿԱՆ
ՀԱՍՏԱԳՈՐԾԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆԸ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ
ՈԼՈՐՏՈՒՄ**

Մեակ Սարուխանյան

Ամփոփագիր

Խորհրդային Միության փլուզումից հետո նորանկախ հանրապետությունները սկսեցին ուղիներ որոնել իրենց տարածքներով տրանսպորտային փոխադրումների կազմակերպման համար: Նման ծրագրերի մշակման համար նախկին ԽՍՀՄ հանրապետությունները շատ արագ ստացան ԱՄՆ և Արևմուտքի աջակցությունը, ինչի արդյունքը դարձավ հենց Արևմուտքում մշակված ՏՐԱՍԵ-ԿԱ միջազգային տրանսպորտային միջանցքի ծրագիրը, որից դուրս մնացին Ռուսաստանն ու Իրանը: Սա ստիպեց երկու երկրներին տրանսպորտային բեռնափոխադրման սեփական ուղիներ մշակել, որի արդյունքում ձևավորվեց, մասնավորապես, «Հյուսիս-Հարավ» տրանսպորտային միջանցքի ծրագիրը:

Հոդվածը նվիրված է այդ ծրագրի ստեղծման պատմությանը և հիմնախնդիրներին: Ուսումնասիրվել են այդ տրանսպորտային միջանցքի հնարավոր քաղաքական և տնտեսական ազդեցությունները տարածաշրջանի երկրների և մասնավորապես Հայաստանի վրա: Հատուկ ուշադրություն է դարձվում ռուս-իրանական համագործակցության հետագա զարգացման հարցերին: Անդրադարձ է արվում երկու երկրների տնտեսական զարգացմանը «Հյուսիս-Հարավ» տրանսպորտային միջանցքի համատեքստում:

Հոդվածի կարևոր հետևություններից է այն, որ տրանսպորտային միջանցքի ծրագրի իրականացումը ռուս-իրանական համագործակցությունը կդարձնի իրոք ռազմավարական, ավելի բազմակողմանի, ինչպես նաև կբարձրացնի երկու պետությունների աշխարհաքաղաքական և աշխարհատնտեսական կշիռը: