

УДК 339.54

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ИРАНА КАК ФАКТОР РАСШИРЕНИЯ ВОЗМОЖНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ

Акперов И.Г., Чекмарева Г.И.

ЧОУ ВО «Южный университет (ИУБуП)»,
Ростов-на-Дону, e-mail: rector@iubip.ru, iubip@iubip.ru

Сложные геополитические взаимоотношения России с приграничными государствами, а также периодически возникающие разногласия в вопросах транзита российских грузов через территории стран Балтии и Польши приводят к усложнению логистических схем доставки грузов из РФ в страны Западной Европы. В этой связи одним из перспективных направлений развития международной транспортной логистики является создание транспортной сети, связывающей Россию с такими перспективными партнерами, как Иран, Пакистан, Индия, Китай. В статье рассмотрены перспективы развития международных транспортных коридоров через территорию Ирана, классифицированы задачи и преимущества международного транспортного коридора «Север – Юг», представлена статистика провозной способности различных вариантов транзита грузов через территорию Ирана, дана оценка перспектив сотрудничества России и Ирана в сфере развития инфраструктуры международных транспортных коридоров.

Ключевые слова: международный транспортный коридор, железнодорожный транспорт, международное сотрудничество, транзит, инвестиции

IMPROVEMENT OF RAILWAY INFRASTRUCTURE OF IRAN AS A FACTOR IN THE EXTENSION OF CONTROL OF INTERNATIONAL TRANSPORTATION

Akperov I.G., Chekmareva G.I.

Private educational institution of higher education Southern University (IMBL),
Rostov-on-Don, e-mail: rector@iubip.ru, rector@iubip.ru, iubip@iubip.ru

Complex geopolitical relations of Russia with neighboring States, as well as recurring disagreements over the transit of Russian cargoes through the territory of the Baltic States and Poland lead to complication of logistic schemes of cargo delivery from Russia to Western Europe. In this connection one of the perspective directions of development of international transport logistics is the creation of a transport network connecting Russia with such prospective partners as Iran, Pakistan, India, China. In the article prospects of development of international transport corridors through the territory of Iran, classified objectives and benefits of international transport corridor «North-South» presented statistics of carrying capacity of different variants of the transit cargo through the territory of Iran, assesses the prospects of cooperation between Russia and Iran in the sphere of development of infrastructure of international transport corridors.

Keywords: international transport corridor, railway transport, international cooperation, transit, investments

Современные геополитические, экономические и социальные факторы развития международных связей требуют более масштабного и в то же самое время всестороннего подхода к рассмотрению вопросов развития международной логистики.

Сложные геополитические взаимоотношения России с приграничными государствами, такими как Украина и Турция, а также периодически возникающие разногласия в вопросах транзита российских грузов через территории стран Балтии и Польши приводят к усложнению логистических схем доставки грузов из РФ в страны Западной Европы. Не последнюю роль в изменении международных транспортных потоков играют санкции, введенные рядом европейских стран в отношении российских товаров, и – как зеркальное отражение – запрет со стороны России на ввоз товаров из ряда стран Европы, в том числе ЕС. К странам, товарооборот с которыми практически све-

ден к нулю, относится и Украина. Резко сокращены объемы взаимного товарооборота и с Турцией. В этой связи, российские предприниматели все чаще рассматривают альтернативные варианты развития партнерства со странами Ближнего Востока, Азии и Латинской Америки.

Одно из важных направлений в развитии партнерских отношений со странами Азии и Ближнего Востока – создание надежной транспортной сети, позволяющей сократить транзитное время поставки товаров конечному потребителю, избежать излишних таможенных формальностей в странах транзита.

Одним из перспективных направлений развития международной транспортной логистики является создание транспортной сети, связывающей Россию с такими перспективными партнерами, как Иран, Пакистан, Индия, Китай. Схема товарообмена с китайскими контрагентами достаточно

разработана и требует только дальнейшего наращивания, но логистика в сторону Ближнего Востока, в частности Ирана, вызывает много вопросов и споров.

Обратимся к статистике. Через сухопутные и морские границы Ирана за 9 месяцев 2015 года перемещено почти 9 млн т транзитных грузов, если точнее, то 8 млн 803 тыс. тонн, которые по территории Ирана перемещались в основном автомобильным транспортом. При этом 3 млн 954 тыс. т составили нефть и нефтепродукты. На нефтепродукцию – различные виды химических материалов, хлопок, бытовую технику, продукты питания и пр. приходилось 4 млн 847 тыс. т. [1]. По данным того же самого источника наиболее крупными пунктами пропуска при ввозе грузов являются пограничные терминалы: «Парвиз – Хан» – 24,6%, «Башмак» – 11,3%, «Базерган» – 10,9%. В основном грузы покидают территорию Ирана через порты «Имам Хомейни» – 32,2%, «Бендер – Аббас» – 10,7%, пограничные терминалы «Лотфабад» – 7%, «Серахс» – 6,7% (1). Основной поток транзита через территорию Ирана направляется в ОАЭ [1].

Необходимо отметить, что объем товарооборота между прикаспийскими странами неуклонно растет. Положительная динамика международной торговли с Ираном в начале 2016 г. связана в том числе со снятием резолюций с санкциями, принятыми в период с 2006 по 2010 г. в отношении Ирана. Конечно, ряд резолюций с санкциями по-прежнему имеют юридическую силу, однако они в основном касаются ядерных программ и вооружения и не окажут влияния на развитие межхозяйственных связей иранских предпринимателей с потенциальными партнерами в отраслях, не связанных с вооружением. Объем товарооборота между прикаспийскими странами приближается к отметке 600 млрд долл. США. Данный показатель может расцениваться как предпосылка создания мощного единого экономического блока прикаспийских стран.

Как показывает мировой опыт, возможность организации взаимовыгодной торговли между странами невозможна без развития транспортной инфраструктуры. В этом направлении проводится огромная работа как внутри самого Ирана, так и соседних государств. Страны, граничащие с Ираном, в полной мере оценивают открывающиеся перспективы при обслуживании транзита груза, следующего через транспортную инфраструктуру своих стран.

Необходимо учитывать, что возрастающие объем и ритмичность грузопотока в сторону Ирана, увеличение продолжительности логистического плеча доставки

грузов конечному потребителю предполагают развитие нового подхода к организации транспортных потоков. Альтернативой автомобильному транспорту в этом случае, безусловно, является железнодорожный транспорт. Железнодорожный транспорт, с одной стороны, увеличивает провозную способность канала поставки, с другой стороны ее надежность и безотказность, а при доставке на дальние расстояния снижает транспортную составляющую в стоимости товара по сравнению с автоперевозками.

Еще в июле 2012 года Иран, Афганистан, Таджикистан и Кыргызстан договорились о строительстве железной дороги, проходящей по территории трех стран.

Участок железной дороги, соединяющий Иран с Афганистаном, планируется достроить уже в начале 2016 года. Прогнозируется, что участок железной дороги будет сдан в эксплуатацию в марте 2016 года.

Проект предполагает, что железная дорога должна быть продлена до Таджикистана и Кыргызстана, а затем – до Китая, чтобы завершить маршрут «Шелкового пути».

По предварительным прогнозам, только протяженность железной дороги, которая соединит г. Кашгар в Китае с г. Герат в Афганистане, составит 1972 километра [1].

Правительство Ирана уделяет огромное значение развитию железнодорожной инфраструктуры внутри страны. Начата в 2013 году работа по строительству железной дороги «Чабахар – Захедан» представляет собой общенациональный проект. Данный участок железной дороги должен стать частью маршрута «Шелковый путь». На сегодняшний день идут интенсивные работы по строительству отрезка железнодорожного пути «Чабахар – Никшехр – Ираншехр», на участке железной дороги, соединяющей Ираншехр и Захедан, проводится подготовительная работа. Оценить грандиозность строительных работ позволяют следующие цифры. Только на участке «Чабахар – Никшехр – Ираншехр» возведено и еще предстоит возвести 66 крупных мостов длиной от 100 до 500 м, 12 тоннелей, 14 железнодорожных станций (4 основных и 10 второстепенных). По данным статистики Ирана [1] на строительстве в круглосуточном режиме задействовано 695 единиц дорожной техники, на объеме работает более 1700 человек. Значимость для Ирана данного проекта сложно переоценить, поскольку Чабахар находится в 700 км к югу от Захедана, административного центра провинции Систан и Белуджистан, на побережье Оманского залива и может стать важным центром международной торговли. Оманский залив играет существенную роль в развитии торговли

региона. Данный залив соединяет Аравийское море через Ормузский пролив с Персидским заливом. На побережье данного залива располагаются четыре государства: на севере Иран и Пакистан, на западе Объединенные Арабские Эмираты и на юге Оман.

Неоспоримые преимущества расширения взаимной торговли с вводом в эксплуатацию данной железнодорожной ветки открываются у Ирана и с Афганистаном. Основной поток грузов между Ираном и Афганистаном в двухстороннем сообщении следует по автомобильной дороге Чабархар – Зехедан – Милак. Строительство участка железной дороги во многом разгрузит автотрассу и позволит увеличить товарооборот между Ираном и Афганистаном, а также увеличит транзит через территорию Ирана в Афганистан грузов из третьих стран.

Основные преимущества транспортного коридора «Север – Юг» перед другими транспортными коридорами (в частности перед морским маршрутом через Суэцкий канал) заключается в сокращении более чем в два раза как времени, так и стоимости перевозок.

В общем случае транспортный коридор «Север-Юг» предполагает использование различных видов транспорта на различных участках маршрутов следования грузов:

– Транскаспийский маршрут: с использованием российских морских портов Астрахань, Оля, Махачкала и портов Ирана – Бендер-Энзели, Ноушехр, Бендер-Амирабад.

– Восточный маршрут: прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную магистраль Ирана.

– Западный маршрут: прямое железнодорожное сообщение по территории Азербайджана с выходом на железную дорогу Ирана через пограничный переход Астара (Азербайджан) – Астара (Иран).

К задачам создания международного транспортного коридора «Север – Юг» можно отнести:

– повышение эффективности организации международных пассажирских и грузовых потоков;

– создание доступа на международный рынок услуг железнодорожного, автомобильного, морского, воздушного транспорта стран соглашения.

– увеличение объемов международных пассажирских и грузовых перевозок;

– обеспечение безопасности движения транспортных средств, сохранности товаров в соответствии с международными стандартами;

– обеспечение охраны окружающей среды в соответствии с международными стандартами;

– гармонизация международного права в сфере международных перевозок;

– создание равных условий для всех участников международных перевозок в рамках международного транспортного коридора.

Решение вышеперечисленных задач позволит сократить время транспортировки груза по международному транспортному коридору; сведет к минимуму стоимость транзитных перевозок; унифицирует и упростит процесс учета и документального обмена на всех стадиях перемещения груза внутри международного транспортного коридора; позволит отслеживать нахождение груза в режиме, приближенном к реальному времени.

Российские железные дороги заинтересованы в формировании целостной инфраструктуры международного транспортного коридора и особенно в части железнодорожного его участка. По оценке экспертов, в случае полноценной работы международного транспортного коридора «Север – Юг» Россия может стать стратегически важным транзитером соединяющим Европу со странами Персидского залива и Южной Азии [4].

Одним из ключевых партнеров в России в осуществлении планов по развитию транспортного коридора «Север – Юг» является Ирак. Остановимся подробнее на анализе развития железнодорожной инфраструктуры Ирана в ближайшее время.

В 2005 году между Россией, Ираном и Азербайджаном было подписано соглашение о строительстве сегмента железной дороги на территории Ирана протяженностью 375 км и участка дороги между Астаной (Азербайджан) и Астаной (Иран), а также реконструкции части железной дороги Азербайджана. Стоимость проекта оценивается в 200 млн долл. США [1]. Достаточно быстрыми темпами проводятся строительные работы на участке железной дороги Астана (Азербайджан) – Астана (Иран). Планируемый срок окончания работ – декабрь 2016 года. Со стороны Ирана в сторону Астаны (Иран) подводится железнодорожная ветка «Казвин – Решт», по плану срок окончания строительства 2017 год. В итоге транспортный коридор Астара – Решт – Казвин позволит соединить в единое логистическое плечо железные дороги России, Азербайджана и Ирана [5]. Данный проект осуществляется в рамках международного транспортного коридора «Север – Юг», цель которого состоит в интеграции транспортно-информационных магистралей России, Азербайджана, Ирана, Индии и Омана. По предварительным оценкам, пропускная способность железной дороги на первом этапе составит 1,4 миллиона пассажиров и от 5

до 7 миллионов тонн грузов в год. В дальнейшем по транспортному коридору планируется провозить 15–20 т грузов в год. На всей протяженности железной дороги будет построено 22 туннеля и 15 мостов [1].

Вызывает интерес и проект международного транспортного коридора из Индии через Иран, Армению, Грузию в страны Европы. Иран и Армения договорились о создании нового международного транспортного коридора. Данный маршрут должен соединить Бомбей (Индия) и страны Европы. По расчетам армянских специалистов этот путь должен быть дешевле, чем путь, проходящий через Азербайджан или Турцию. По планам разработчиков проекта все грузы, проходящие через Иран, будут направляться в Европу или Россию тремя видами транспорта. На участке Иран – Армения (село Ерасх) предполагается перемещение груза с привлечением автомобильного транспорта. От села Ерасх в 500 метрах расположена железнодорожная станция, затем груз по железной дороге планируют доставлять до грузинского порта Потти, а уже из Потти на пароме в Россию или в Европу. Для осуществления этого амбициозного проекта в 2016 г. планируется начать строительство на территории Армении Сюникского и Вайоцдзорского отрезков автомагистрали «Север – Юг» [3]. Этот отрезок автомобильной магистрали должен связать Агарак (армянский населенный пункт на границе с Ираном) с железнодорожной станцией Ерасх. Реализация этого проекта позволит сократить общую длину проекта на 60 км. В то же самое время рассматривается проект строительства железной дороги между Ираном и Арменией. Армянские специалисты предложили строительство участка железной дороги Мегри – Вайоц-дзор – Ерасх. При этом иранская сторона готова финансировать строительство только своего участка железной дороги длиной 90 км до границы с Арменией [1]. Необходимо учитывать, что на иранский участок будет приходиться незначительная часть работ, основной объем работ по прокладке железной дороги по проекту будет осуществлять Армения. Для того чтобы оценить объем предполагаемых работ на территории Армении, достаточно отметить, что по плану только длина тоннелей на территории Армении составит 120 км. При этом армянской стороне строительство участка железной дороги обойдется порядка 3,2 млрд долл. США [1]. В последнее время все больше интерес к данному проекту проявляют инвесторы из России и Китая. Интерес к проекту проявили китайские банки, которые готовы профинансировать

около 60% проекта. Интерес российской стороны связан с тем, что часть грузов по данному маршруту через Грузию с привлечением автомобильного транспорта может доставляться как в Россию, так и перемещаться транзитом через территорию нашей страны. Россия и Грузия имеют сухопутную границу. Автотранспортный коридор, соединяющий два соседних государства, имеет со стороны России контрольно-пропускной пункт (КПП) «Верхний Ларс» и со стороны Грузии КПП «Дарьяли». Вопрос расширения пропускной способности пограничного пункта пропуска Верхний Ларс – Дарьяли – вопрос времени, если вышеописанный проект получит свое развитие и со временем приобретет реальное воплощение. Возникает только один вопрос, насколько функциональным будет данный пункт пропуска на российско-грузинской границе в зимний период года. Дело в том, что дорога проходит в сложных рельефных условиях. В зимний период года частые снегопады и лавинопасность являются причинами приостановки работы пограничного пропускного пункта «Верхний Ларс».

Весьма перспективным, на наш взгляд, является транспортный коридор, соединяющий Китай с Ближним Востоком, проходящий через территорию Ирана. В начале 2016 г. был, по сути, проложен маршрут, соединяющий китайскую провинцию Чжэцзян с Ираном. Конечным пунктом назначения грузового состава являлся Тегеран. Маршрут доставки пролегал через Синьцзян-Уйгурский автономный район Китая, Казахстан и Туркменистан. Срок доставки составил две недели, состав преодолел 10399 км [2]. Особое место в этом проекте отводится китайскому городу Иу, расположенному в провинции Чжэцзян. Данный город знаменит тем, что располагает значительным своими малыми товарными производствами. По данным китайской статистики на сегодняшний день в городе живет около 4 тысяч бизнесменов из стран Среднего Востока, работает примерно 180 совместных компаний. Основными инвесторами вышеназванных компаний являются бизнесмены все из того же Среднего Востока. По данным все той же китайской статистики в 2015 г. объем экспорта из г. Иу в страны Ближнего востока составил 58,3 млрд юаней, что составляет порядка 8,8 млрд долларов США. Все в том же 2015 году на таможне в г. Иу было оформлено на экспорт более 18000 штук сорокафутных контейнеров [1]. Основными товарами, следующими из Китая на Ближний Восток по данному транспортному коридору, являются одежда, текстиль, изделия из алюминия.

Заинтересованность российской стороны в развитии железнодорожной инфраструктуры Ирана объясняется и возможностью расширения сотрудничества в других областях промышленности, опосредованно связанных со строительством железных дорог. Так, в частности, Россия планирует предоставить Ирану технологии производства длинномерных железнодорожных рельсов и обучить иранских специалистов укладке таких рельсов. Для этих целей Россия планирует открыть кредитную линию в размере 500 млн долл. США [1]. Еще одной сферой взаимовыгодного сотрудничества может стать поставка российских вагонов, разработанных и произведенных по техническому заданию иранской стороны.

Еще одним толчком к еще большему сближению России и Ирана может стать программа по подготовке специалистов в области железнодорожного транспорта в российских вузах. Направление сотрудничества может осуществляться по двум направлениям: подготовка молодых специалистов в профильных университетах России, а также переподготовка специалистов, осуществляющих обслуживание инфраструктуры железнодорожного транспорта. При этом необходимо учитывать, что подготовка и переподготовка специалистов, занятых в управлении и обслуживании международных транспортных коридоров должна осуществляться на единой учебной платформе, по единому стандарту в целях дальнейшего эффективного взаимодействия в профессиональной сфере деятельности. Россия может стать мощным учебным центром по подготовке и переподготовке специалистов, занятых в управ-

лении и обслуживании железнодорожного, автомобильного и водного транспорта.

Список литературы

1. Задонский С.М. Общая характеристика транспорта Исламской Республики Иран [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.iimes.ru> (дата обращения: 2.03.16).
2. Иран.ру – Новости Ирана – Российское Информационное Агентство [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.iran.ru/> (дата обращения: 20.02.16).
3. *Иран, Китай Транспорт* № 1424903 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://polpred.com> (дата обращения: 28.02.16).
4. Иран Обзор деятельности транспорта, осуществляющего грузовые перевозки, строительство дорожной инфраструктуры [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rusiranexpo.ru> (дата обращения: 2.03.16).
5. Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA4RU.pdf (дата обращения: 20.02.16).

Reference

1. Zadonskij S.M. Obshhhaja harakteristika transporta Islamskoj Respubliki Iran [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://www.iimes.ru> (data obrashhenija: 2.03.16).
2. Iran.ru Novosti Irana Rossijskoe Informacionnoe Agentstvo [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://www.iran.ru/> (data obrashhenija: 20.02.16).
3. Iran, Kitaj Transport no. 1424903 [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://polpred.com> (data obrashhenija: 28.02.16).
4. Iran Obzor dejatelnosti transporta, osushhestvljajushhego gruzovye perevozki, stroitelstvo dorozhnoj infrastruktury [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://rusiranexpo.ru> (data obrashhenija: 2.03.16).
5. Logisticheskie processy i morskije magistrali II v Azerbajdzhane, Armenii, Gruzii, Kazahstane, Kyrgyzstane, Moldove, Tadzhikestane, Turkmenistane, Uzbekistane, Ukraine [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA4RU.pdf (data obrashhenija: 20.02.16).