

Неронова А.В.

ИРАНО-КАЗАХСТАНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

A.V. Neranova

IRAN-KAZAKHSTAN RAILROAD CURRENT SITUATION AND PERSPECTIVES

УДК: 327.8 (575.2) (04)

В данной статье рассмотрены ирано-казахстанские отношения относительно железнодорожной магистрали Иран-Туркменистан-Казахстан. Выявлены основные вопросы и проблемы, встающие на пути реализации данного проекта.

This article examines the Iran-Kazakhstan relations regarding railway Iran-Turkmenistan-Kazakhstan. Identify the main issues and problems arising in the way of this project.

Обозначилась перспектива ввода в эксплуатацию одного из самых, пожалуй, значимых железнодорожных проектов последних лет. Железнодорожная магистраль Иран-Туркменистан-Казахстан кардинальным образом способна диверсифицировать сложившиеся в регионе транспортные потоки. При этом ее значение выходит далеко за пределы прикаспийского и центрально-азиатского регионов.

Идея строительства данной магистрали принадлежит, на наш взгляд, в первую очередь, Казахстану, при том, что все участники проекта получают ощутимую выгоду от его реализации. В своем первоначальном виде, соглашение по проекту было подписано президентами Казахстана и Туркменистана в мае 2007 года. В октябре этого же года, на саммите глав прикаспийских государств, состоявшемся в Тегеране, президентами трех стран была подписана декларация о строительстве железнодорожной линии Иран-Туркменистан-Казахстан (Узень-Горган). Уже 1 декабря 2007 года соответствующее межправительственное соглашение было подписано главами правительств [2]. Здесь необходимо подчеркнуть заявленную в тот же день со стороны российского президента готовность подключить планируемую дорогу, по завершению ее строительства, к российской железнодорожной системе. В этом случае Казахско-Иранская дорога становится ключевой составляющей давно вынашиваемых планов по осуществлению проекта международного транспортного коридора (МТК) "Север-Юг" [3, с.5]. Существующий железнодорожный путь через Узбекистан является более протяженной транспортной артерией, а главное, перегруженной, с недостаточной пропускной способностью имеющейся транспортной инфраструктуры.

Новая железнодорожная ветка протяженностью около 900 км является альтернативной ныне функционирующей железнодорожной линии, проходящей из Казахстана через Узбекистан с выходом на станцию Серахс в

Иране, при этом сокращающей путь из Казахстана к границе Ирана на 600 км.

На первый взгляд, наибольшую выгоду от реализации данного проекта получает Казахстан. Он обретает более короткий путь к портам Персидского залива, а также облегченный выход на рынки Южной, Юго-Восточной, Юго-Западной Азии, а также Восточной Европы. Особое значение здесь имеет экспорт нефтепродуктов с разрабатываемых и перспективных нефтяных месторождений в Западном Казахстане и зерна. Казахстан не располагает необходимыми мощностями по переработке, а также транспортировке нефтепродуктов, что вынуждает его искать новые экспортные возможности [2].

С вводом в эксплуатацию казахско-туркменско-иранского железнодорожного пути экспорт зерна из Казахстана в южном направлении, а также в Турцию, способен многократно возрасти, охватывая, и новые рынки. Наиболее емко позицию казахстанских экспортеров зерна в данном вопросе сформулировал президент казахстанского Зернового союза Н. Тлеубаев. Основными конкурентами Казахстана в торговле зерном, по его словам, являются Россия и Украина, которые, пользуясь выходом к Балтийскому и Черному морям, имеют перед ним очевидное преимущество. Казахстан вынужден ограничивать свои экспортные амбиции традиционными потребителями - государствами Центральной Азии, Ираном и Афганистаном. Основным импортером, при этом, выступает Иран, поставки которому, в значительной мере, осуществляются морским путем, поскольку обеспечить их посредством железнодорожного транспорта, из-за отмеченных нами ранее объективных условий, в необходимых объемах не представляется возможным. Максимальный объем таких перевозок в южном направлении не превышает 400 тысяч тонн зерна в год, в то время как по морю, непосредственно в Иран, они достигают 1 миллиона тонн [4]. Таким образом, суммарные экспортные возможности Казахстана в южном направлении сегодня не превышают 1,4 миллиона тонн зерна в год. Объем же планируемых грузоперевозок по новой железнодорожной магистрали составит первоначально от 3-х миллионов тонн в год и до 12-ти, в обозримой перспективе.

Следующей важной составляющей интереса Казахстана к новой железной дороге, как мы указывали ранее, является наращивание экспорта нефтепродуктов. В настоящее время нефть из Казахстана экспортируется посредством нефте-

проводов от Атырау до Самары, Каспийского трубопроводного консорциума - до Черного моря (Новороссийск), от Атасу до Алашаньюку - в Китай, а также танкерами через Каспийское море до Баку, откуда через нефтепровод Баку-Джейхан. С вводом в эксплуатацию нефтегазового месторождения Кашаган, признанного по своим запасам одним из крупнейших в мире, существующие транспортные возможности Казахстана окажутся неспособными к пропуску возросших объемов нефти. Это относится не только к трубопроводной системе, но и к железнодорожным перевозкам. В условиях ограниченных возможностей внутригосударственных железнодорожных сетей, как Казахстана, так и Узбекистана, решить вопрос увеличения экспорта казахстанских нефтепродуктов позволяет ввод в эксплуатацию нового железнодорожного пути.

Немаловажным аргументом для Казахстана, политического характера, в пользу новой железнодорожной линии, по нашему мнению, является исключение в таком случае монопольного положения Узбекистана, как страны-транзитера южного направления, что имеет место в настоящее время. Следует иметь в виду и обретение Казахстаном возможности альтернативного существующему выходу к морю. В этой ситуации Россия теряет свое монопольное право на предоставление Казахстану таких возможностей.

Для Туркменистана новая железнодорожная артерия открывает выход, посредством прямого подключения к казахстанской железнодорожной системе, а далее к российской, на север Азии, в Китай и Европу, а также в южном направлении, включаясь в иранскую железнодорожную сеть. Стальная магистраль способна внести свой ощутимый вклад в освоение пустынных территорий Туркменистана, через которые она проходит. Присутствует здесь, на наш взгляд, и политическая составляющая, которая заключается в стремлении Туркменистана к снижению зависимости от Узбекистана в вопросах железнодорожного транзита в северном направлении, в Китай.

В то время как Россия несет определенные потери экономического и политического характера, связанные с утратой ею роли единственной страны-транзитера для центрально-азиатских стран в ее железнодорожном аспекте, ввод в эксплуатацию железной дороги Узень-Горган, при этом, дает возможность реализации давнего российского проекта МТК "Север-Юг". Расположенный на Балтийском море Санкт-Петербург будет соединен самым коротким на сегодня железнодорожным маршрутом, общей протяженностью около 4,5 тыс. км, с находящимся на берегу Персидского залива Бандер-Аббасом [2]. И это только первый, хотя и очень важный шаг в деле построения МТК "Север-Юг". Следующим шагом, уже в рамках проводимой Ираном работы по развитию собственной железнодорожной сети, может стать выход железнодорожной магистрали

Мешхед - Захедан - Чабахар к порту на побережье Индийского океана - Чабахару. Являясь одним из важнейших морских портов в мире, Чабахар, чья пропускная способность может составить около 6 млн. тонн в год, при условии наличия железнодорожных коммуникаций, способен стать важным элементом в конструкции, обеспечивающей высокие объемы грузооборота стран региона Индийского океана с государствами Центральной Азии, Восточной и Центральной Европы. Эти и последующие события в сфере железнодорожных перевозок позволят России восстановить свои несколько пошатнувшиеся позиции и даже усилить их. Однако, в связи с большой протяженностью железнодорожной магистрали

Мешхед - Захедан - Чабахар (1330 км), высокой стоимостью проекта и современным экономическим состоянием Ирана, в настоящее время сложно говорить о перспективах ее строительства и ввода в эксплуатацию. Поэтому совершенно очевидна заинтересованность российской стороны в скорейшем вводе в эксплуатацию железнодорожного пути Казахстан-Туркмения-Иран.

Китай, являющийся крупным участником экономической жизни региона, также объективно получает выгоду от функционирования новой дороги. Эта выгода обусловлена возможным наращиванием Китаем импортно-экспортных операций на рынках как центрально-азиатских стран, так и Ирана, других государств Персидского залива. Такая перспектива обрела четкие контуры с вводом в строй в 2012 году в Казахстане новой железнодорожной линии Коргас-Жетыген, ставшей вторыми железнодорожными воротами из Китая в Казахстан.

Вероятно, что завершение строительства Ирано-Казахской железнодорожной магистрали подтолкнет к практическим шагам Армению и Грузию по строительству железнодорожного пути в направлении Ирана.

Из кавказских стран наиболее заинтересованной в реализации такого проекта представляется Армения. За это время между Арменией и Ираном сложились устойчивые экономические и политические связи. С 2006 года функционирует газопровод Иран-Армения, в 2014 году планируется завершение строительства нефтепровода. Выход Армении на железнодорожную систему Ирана способен оказать значительное влияние на улучшение внутриэкономического положения Армении. В силу своего сложного экономического положения Армения не сможет взять на себя финансирование строительства железнодорожной ветки до границы с Ираном. Не проявляет инициативы в этом направлении и Иран по тем же обстоятельствам, хотя и подчеркивал готовность участия в таком проекте, правда лишь посредством предоставления территории. Вероятно, такой подход, также, продиктован малой экономической целесообразностью для Ирана, поскольку без участия в реализации проекта Грузии

иранская сторона получает не транзитный коридор с выходом на Черное море, и далее в Европу, а незначительное ответвление своей железнодорожной сети. Грузия, несмотря на очевидную заинтересованность в железнодорожном проекте, не предпринимала никаких практических шагов в этом направлении. Это, на наш взгляд, обусловлено, главным образом, сильной зависимостью Грузии от США, которые пребывают в состоянии конфронтации с Ираном. Можно предполагать, что в строительстве железнодорожной ветки Иран-Армения заинтересована Россия, для которой Армения является, по существу, единственным стратегическим союзником на Кавказе.

Рассмотрев возможные выгоды от железнодорожного проекта Узень-Горган для его непосредственных участников, их партнеров и соседних стран, обратимся к ключевому участнику проекта, каковым, очевидно, является Иран.

В настоящее время Иран, в той или иной степени, прилагает усилия по модернизации собственной железнодорожной сети и ее расширению. Подключение в этих условиях к иранской железнодорожной системе новой ветки разгружает существующую, проходящую через станцию Серахс магистраль из Центральной Азии, увеличивает объем грузоперевозок в целом по железнодорожной системе, что делает рентабельным мероприятия по развитию иранских железнодорожных путей. В настоящее время их грузооборот с центрально-азиатскими странами достигает 3,5 млн. тонн в год, 1,5 млн. тонн составляет их транзит в государства Персидского залива. С вводом в эксплуатацию ветки Казахстан-Туркменистан-Иран грузооборот может превысить 20 млн. тонн в год [5]. При этом сам Иран через данную магистраль выходит на железные дороги стран СНГ, далее Европы и Азии, а также Китая.

В соответствии с межправительственным соглашением, строительство магистрали должно было быть завершено до конца 2011 года. Общая протяженность железнодорожной артерии составляет около 900 км, из них почти 700 км, приходится на Туркменистан, 146 км проходит по территории Казахстана и около 90 км - Ирана.

Насколько будут реализованы на практике связанные с эксплуатацией железнодорожной магистрали Иран-Туркменистан-Казахстан надежды непосредственных участников проекта, покажет время. Но то, что наличие такой артерии в замет-

ной степени усилит не только экономический, а также политический потенциал Ирана, представляется очевидным. С началом эксплуатации дороги упрощается и расширяется коммуникационная составляющая взаимоотношений Ирана с двумя крупными мировыми игроками - Россией и Китаем, чья поддержка позволяет Ирану противостоять давлению со стороны США и стран Евросоюза.

Ввод в действие Ирано-Туркменского участка железной дороги, являющегося на данный момент самым слабым звеном в рассматриваемом проекте, открывает второй, наряду с Серахсом, железнодорожный переход стратегического значения между двумя странами. Результатом станет новый импульс двусторонним отношениям, способный самым конкретным образом пресечь продолжающиеся практически с 1991 года, времени обретения Туркменистаном независимости, попытки США вовлечь его в свою орбиту антииранской политики. Придерживающийся курса нейтралитета, а в данном случае и добрососедства, связанный более крепкими нитями сотрудничества Туркменистан будет способен стать для Ирана мостом, надежно соединяющим его с севером, в том числе с Китаем.

Все сказанное свидетельствует в пользу того, что завершение работ по строительству железнодорожной магистрали Иран-Туркменистан-Казахстан станет важным элементом обеспечения суверенитета и безопасности Ирана.

Литература:

1. Казахстан просит Иран активизировать строительство ж/д линии Узень - Горган, <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=31280>. 15.09.2011
2. Казахстан хочет выйти к Персидскому заливу, <http://articles.gazeta.kz/art.asp?aid=132812>. 08.06.2009
3. Сергеев М. Туркменистан и Казахстан строят железную дорогу в Иран, Независимая газета, 30.11.2007
4. Сергеев Ф. Казахстан: Стратегическая железная дорога Казахстан-Туркмения-Иран увеличивает экспорт зерна до..., Информационное агентство «Казах-ЗЕРНО», <http://www.automan.kz/33218-kazakhstan-strategiehskaia-zheleznaia-doroga.html>
5. Расходы на строительство железной дороги в Туркменистане вдоль восточного побережья Каспия составят 700 млн. долларов, <http://iran.ru/rus/newsiran.php?act=newsbyid&newsid=62512&newversion=1>. 03.03.2010.

Рецензент: д.полит.н., профессор Иванов С.Г.