

УДК: 336, 734(55)+Иран

ШАХПАРИ БАНИШТИ З. М.¹

ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ПЕРЕВОЗОК ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ КОРИДОРАМ МЕЖДУ ИРИ И СТРАНАМИ СНГ

В статье дается оценка состоянию и тенденциям развития перевозок по международным коридорам между Исламской Республикой Иран и странами-членами Содружества независимых государств. Автор предлагает сосредоточиться на развитии транспортной логистики, реализации в межгосударственных стандартах единой системы электронного документооборота, обеспечении информационной и коммерческой безопасности транспортных операторов.

Ключевые слова: оценка, тенденция, перевозки, железная дорога, международные коридоры, Иран.

Заметным внешнеполитическим игроком в современное время стала Исламская Республика Иран, имеющая особый интерес к центральноазиатской транспортной сети в Центральной Азии и вокруг нее. Тегеран считает, что прямой доступ к транспорту в регионе поможет стране выйти из изоляции и тем самым противостоять давлению международных санкций. В частности, Иран пытается направить транзит грузов из Центральной Азии через свою территорию к портам Бендер-Аббас и Чабахаре и, таким образом превратить их в транспортный и логистический хабб [5].

Понятно, что внешние игроки оказывают значительное влияние на формирование торговых и транзитных маршрутов и путей. Транспортно-транзитный потенциал Центральной Азии объективно становится одним из главных инструментов современной геополитической конфронтации в регионе. Значимость этого фактора усиливается принимая во внимание значительный рост в торговле между Европой и Азией, который, по некоторым прогнозам, к 2020 году достигнет 1 трлн. долларов [9].

Государства - члены СНГ, и особенно те страны, имеющие выход к морю, занимают большую часть территории Евразии, обладают установленными основами международной инфраструктуры и основными элементами глобальной навигационной системы, обладают уникальной позицией и широкими возможностями для участия в глобальных процессах транспортной и экономической интеграции, которые могут и должны быть востребованы. Государства - члены СНГ объективно служат в качестве глобального транспортно-коммуникационного соединения, в первую очередь, транспорта на направлении между Западом и Востоком.

Следует отметить, что эксплуатационная длина железнодорожной сети - государств-членов СНГ составляет около 142 тыс. км, из которых 61,1% приходится на железнодорожную сеть России, 15,8% - Украины, 9,8% - Казахстана и 13,3% - других стран - участников СНГ. Общая протяженность железнодорожных линий, обслуживаемых электрической тягой, составляет 60,9 тыс. км, или 43,5% от общей эксплуатационной длины. В большинстве районов железнодорожные линии имеют значительные резервы провозного и пропускного потенциала для гарантированной перевозки экспортно-импортных и транзитных грузов [4].

¹ Адрес для корреспонденции: Шахпари Баништи Захро Мухаммадризо – соискатель Института экономики и демографии АН Республики Таджикистан, 734024, Республика Таджикистан, г. Душанбе, пр. Айни 55. Shahr2002@mail.ru, 935002250

Система железнодорожных транспортных коммуникаций между государствами - членами СНГ, а также с третьими странами основывается, прежде всего, на тех направлениях, которые были созданы в то время, когда они находились в составе единого государства. При этом следует обратить внимание на то, что большинство из 18 главных железнодорожных направлений МТК СНГ, выбранных из всего множества направлений, которые осуществляют сегодня транспортировку грузов и пассажиров между государством - членами СНГ, имеют соответствующие ветви, а также полностью соответствуют железнодорожной системе маршрутов, генерируемых в ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ОСЖД [4].

Под МТК, как известно, подразумевается совокупность основных транспортных связей (как существующих, так и вновь создаваемых) с соответствующим расположением и инфраструктурой, в пределах которой используются различные виды наземного транспорта, обеспечивающие перевозку грузов и пассажиров в международном сообщении в направлениях их наиболее значительной плотности и концентрации

Предпосылки для формирования и развития МТК были заложены на второй (Критской) и третьей (Хельсинской) европейской конференции по транспорту в 1994 году и 1997 годах соответственно. Основным результатом их работы было построение общеевропейской системы (критских) коридоров, уточнение и расширение в ряде маршрутных направлениях МТК, а также формирование новых международных маршрутов и коридоров.

В транспортный коридор Север – Юг входят страны Северной Европы, Россия, Центральной Азии, Кавказа и имеет выход к Персидскому заливу В его состав вошли общеевропейский (панъевропейский) транспортный коридор № 9: на границах Финляндии - Санкт-Петербурга – Москвы. К межправительственному Соглашению о международном транспортном коридоре «Север - Юг», подписанное в 2000 году с Ираном, Россией и Индией, также вошли Беларусь, Казахстан и Таджикистан [8].

Этот транспортный коридор проходит от Центральной и Северной Европы и достигает стран Персидского залива, Пакистана и Индии. Тем не менее, можно говорить о конкуренции маршрутов МТК «Север - Юг», которыми являются:

- транскаспийский через порты Астрахань, Оля, Махачкала, откуда грузы направляются в иранские порты на Каспийском море (Бандар Энзели, Ноушехр, Амирабадск) и далее по железной дороге - в иранский порт Бендер-Аббас в Персидском заливе. Участие железных дорог в этом варианте сведено к подвозке грузов в портах и вывозу их из портов;

- западная ветвь коридора - направление Астрахань - Махачкала - Самур, потом через Азербайджан с выходом в Иран через пограничную станцию Астара или от Самура через территорию Азербайджана и Армении с выходом в Иран через пограничную станцию Джульфа.

- прямая железнодорожная связь через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана по пограничному переходу Теджен–Серахс [3].

При этом развитие западной ветви железнодорожного коридора нуждается в создании прямого железнодорожного маршрута в Иран. Железные дороги трех государств России, Азербайджана и Ирана в мае 2005 года подписали соглашение о реализации проекта строительства и эксплуатации новой железнодорожной линии Казвин - Решт - Астара (Иран) - Астара (Азербайджан). Строительство этой линии способствовало тому, чтобы западная ветвь международного транспортного коридора «Север - Юг» стала кратчайшим железнодорожным маршрутом между портами Балтийского моря и Персидского залива, и в будущем обеспечило прямое железнодорожное сообщение с Пакистаном и Индией.

Для реализации транзитного потенциала МТК «Север-Юг» большое значение имеют геополитические, институциональные и экономические факторы. Активному использованию этого коридора мешает, в частности, отсутствие единого международного контейнерного оператора, который организовал бы грузооборот по

всему коридору. Планировалось вход в состав единой операторской компании крупнейших экспедиторов в России, Иране, Германии и, возможно, в Индии. Россия предложила своих участвующих представителей – это Национальная контейнерная компания (НКК), основанная «Северстальтранс» и группа Первая Квантовая, зарегистрированных в Великобритании, которая владеет контрольным пакетом акций Санкт-Петербургского морского порта и контейнерным терминалом в порту Оля. Выбор российского участвующего представителя выглядел логически эффективным, учитывая тот факт, что по МТК «Север-Юг» основные грузопотоки на Иран и страны Персидского залива, 70% из которых составляют прокаты черных металлов. Тем не менее, Иран наращивал свой металлургический потенциал и стал вскоре сокращать закупки в России. В этих условиях, понятно, почему Иран не спешил войти в структуру с «Северстальтрансом» [3].

В 2013 году было завершено строительство казахстанско-туркменского участка железнодорожной линии Узень (Казахстан) – Кызылкияк – Берекет – Этрек (Туркмения) – Горган (Иран), общая протяженность которого составляла около 700 км. Этот участок входит в международный транспортный коридор «Север – Юг». При этом, грузооборот, предполагаемый на пятый год эксплуатации этой железнодорожной линии составит более 10 млн тонн, а в перспективе он может превысить 20 млн тонн в год. Новый маршрут позволил уменьшить расстояние транспортировки с севера на юг по сопоставлению с существующими магистралями через Бейнау – Туркменабат – Серахс более чем на 600 км, а время в пути сократить примерно на двое суток. В этой связи, по информации Министерства транспорта и коммуникаций Казахстана, при полной загрузке железной дороги проект стоимостью 620–650 млн. долларов окупится в течение 10 лет. С другой стороны, Министерство дорог и транспорта Ирана ведет работы по строительству железнодорожного участка протяженностью 150 км между Горганом – Гонбадом – Кавусом – терминалом Инче-Барун на границе с Туркменией. Для реализации проекта инвестиции распределены следующим образом: 85% – частный капитал и 15% – государственный, а генеральным подрядчиком названа компания «Парс-Энерджи» [2].

Следующим серьезным проектом являлось строительство дорог Жезказган – Бейнеу и Аркалык – Шубарколь. Данные ветки примерно на 1000 км сокращают расстояние грузоперевозок в направлениях Север – Юг и Восток – Запад. Построение вышеназванных дорог не только соединило Китай и Иран через территорию Казахстана, но и несет выгоду всем участникам процесса торгового обмена. В конце концов осуществление всех трех проектов предоставило Казахстану возможность к 2020 году умножить объем транзитных железнодорожных перевозок в западно-восточном направлении до 35 млн. тонн [1].

Известно, что в отношении ИРИ вводились масштабные размеры секторальных, финансовых и других санкций. Одновременно, данные меры воздействовали на работу транспортной системы Ирана далеко не в самых больших масштабах, хотя в стране изменилась география перевозок топливно-энергетических товаров и основными их покупателями стали Индия и Китай. Если более глубоко изучить статистику Ирана, то обнаруживается, что санкции не вызвали большого спада в работе транспортной системы, а в сфере инфраструктуры, напротив, происходит рост [7].

Анализ состояния и направлений развития международных транспортных магистралей железнодорожного транспорта в ИРИ и СНГ позволяет говорить о наличии в регионе сложившейся структуры МТК. Вместе с тем, при решении вопросов развития инфраструктурного, финансового и технологического обеспечения, предлагается акцентировать основное внимание на разработке согласованных рекомендаций по приоритетности развития инфраструктуры железнодорожного МТК ИРИ и СНГ, повышению эффективности ее использования и инвестиционной привлекательности определенных проектов; формировании условий для устранения барьеров при осуществлении международных перевозок на МТК ИРИ и СНГ; введении систем и устройств для повышения безопасности движения транспортных средств;

создании согласованных транспортно-технологических схем с целью доставки грузов и развитии комбинированных перевозок грузов. При этом, доступ железнодорожным маршрутом к перевозкам по морю обеспечил бы страны Центральной Азии новыми комбинациями морского и наземного транспорта [6].

Наконец, на основе вышеизложенного в области организации перевозочного процесса и информационно-коммуникационных технологий на МТК ИРИ и СНГ следует сосредоточиться на развитии транспортной логистики, осуществлении в межгосударственных стандартах единой системы электронного документооборота, повышении и обеспечении информационной и коммерческой безопасности транспортных операторов.

Литература

1. Астана намерена вдвое увеличить объем транзита грузов через РК к 2020 году (<http://meta.kz/povosti/kazakhstan/750659-astana-namerena>)
2. Байбикова Э.Р., Забоев А.И. Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок Единого экономического пространства. Отраслевой обзор №20 © Евразийский банк развития, 2014 ю С. 47.
3. Дементьев В.Е. Россия перед вызовами конкуренции в сфере транспортных коридоров. С.6-7.
4. Департамент экономического сотрудничества Исполнительного комитета СНГ. Международные транспортные коридоры – ключевой элемент транспортной инфраструктуры СНГ. – Москва, 2013. www.pandia.ru.
5. Нехорошков В.П. Интернационализация транспортного комплекса, как фактор интеграции России в мировую экономику. Специальность 08.00.14 – Мировая экономика Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук. - Москва, 2015. 459 с. С. 7.
6. Обзор осуществления Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско- Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы) / ЭСКАТО ООН: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.unescap.org/ttdw/ct2010/Russian/CTR2_1R.pdf.
7. Светлишина О. Железнодорожные перевозки Единого экономического пространства: сегодня и в перспективе. <http://www.logistic.ru/articles/artic.php?num=127>. 28 Июль 2014.
8. Содружество Независимых Государств. Исполнительный Комитет СНГ. Международные транспортные коридоры – ключевой элемент транспортной инфраструктуры СНГ. - Москва, 2013. С. 4.
9. China-Europe strategic plan «unprecedented»: Premier Li // [http:// english. cntv. Cn / 20131121 / 105037. shtml](http://english.cntv.cn/20131121/105037.shtml)

ШАҲПАРИ БАНИШТИ З.М.

АРЗЁБИИ ҲОЛАТ ВА ГАРОИШИ ТАВСИАИ ҲАМЛУ НАҚЛ БО МАСИРҲОИ БАЙНАЛМИЛАЛӢ БАЙНИ ҚИЭ ВА КИШВАРҲОИ ИДМ

Дар мақола ҳолат ва гароиши тавсияи ҳамлу нақл бо масирҳои байналмилалӣ байни Ҷумҳурии Ислонии Эрон ва кишварҳои Иттиҳоди Давлатҳои Муттаҳида мавриди арзёбӣ қарор гирифтааст. Муаллиф барои тавсияи он тамаркузо ба рушди логистикаи нақлиётӣ, татбиқи ҳуҷҷатгузорӣ ва гардиши ягонаи электронии стандартии он, таъмини амнияти иттилоотӣ ва тичоратии операторҳои нақлиётиро пешниҳод менамояд.

Калидвожаҳо: арзёбӣ, гароиш, ҳамлу нақл, роҳи охан, масирҳои байналмилалӣ, Ирон

SHANPARI BANISHTI Z.M.

ASSESSMENT OF THE STATUS AND TRENDS TRANSPORTATION IN THE INTERNATIONAL CORRIDOR BETWEEN IRAN AND THE COUNTRIES OF THE CIS

The paper assesses the state and trends of development of the international transport corridors between the Islamic Republic of Iran and the countries-members of the Commonwealth of Independent States. The author proposes to focus on the development of transport logistics, the implementation of interstate standards in a single electronic document management system, providing information security and commercial transport operators.

Keywords: evaluation, trend, transportation, railway, international corridors, Iran