

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

УДК 330.341.2: 339.944.2: 339.565

ГРНТИ 06.51.51, 06.71.09

Историко-экономические предпосылки сопряжения транспортно-транзитных систем России и стран Западной и Южной Азии**Часть II***К.Х. Зоидов., к.ф-м.н., доцент*e-mail: *kobiljonz@mail.ru**А.А. Медков, к.э.н.*e-mail: *medkov71@mail.ru***Аннотация**

В статье рассматривается историко-экономическое описание организации торговли, сухопутных и морских перевозок грузов на дальние расстояния, функционирования узловых точек транзитных коммуникаций («караванных городов») в Западной и Южной Азии. Рассмотрены основные современные проекты развития транспортно-транзитной системы (ТТС) в странах Западной Азии в увязке с реализацией глобальных инфраструктурно-интеграционных инициатив. Особое внимание уделено анализу текущего состояния и перспективам модернизации транспортного сектора экономики Ирана, претендующего на статус узловой точки пересечения международных путей сообщения по направлениям «Восток – Запад» и «Север – Юг». Выявлены благоприятные перспективы развития ТТС Азербайджана как результата проводимой руководством государства взвешенной внешнеполитической и экономической политики и менее благоприятные возможности Армении по причине изолированности страны, сложных горноклиматических условий, продолжения нагорно-карабахского конфликта. Сделан обоснованный вывод о том, что при сопряжении ТТС России и Ирана использование азербайджанской инфраструктуры выглядит предпочтительнее. Дан обзор наиболее значимых проектов развития ТТС Израиля как страны обладающей значительными возможностями по привлечению финансовых ресурсов и имеющей вооружённые силы, способные обеспечить безопасность перевозочного процесса. Выдвинуты предложения по восстановлению транзитного значения территории Сирии после нормализации военно-политической обстановки в стране. Рассмотрены основные направления развития ТТС Египта и Турции – основных конкурентов в процессе сопряжения ТТС России и Западной Азии. Особое внимание уделено формированию экономического пояса Суэцкого канала, анализу возможностей использования тоннеля «Мармарай» для пропуска транзитных грузопотоков. Приводится анализ состояния и направления модернизации и развития ТТС Индии и Пакистана – стран, оказывающих наиболее существенное влияние на перспективы сопряжения ТТС России и Южной Азии.

Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ – Отделение общественных и гуманитарных наук (проект 17-02-00482 а-ОГОН).

Ключевые слова: *эволюционно-институциональный подход, страны Западной и Южной Азии, ЕАЭС, развитие транспортно-транзитной системы, транзитная экономика, добавленная стоимость, интеграция, производственно-технологическая модернизация, нестабильность*

5. Экономические интересы компаний из России и других стран в Иране и их транспортно-коммуникационное обеспечение

Создание зоны свободной торговли между ЕАЭС, Ираном и Сирией. Иран с населением 80 млн человек (постоянно растущим) обладает емкий внутренним рынком. При этом относительно невысокий уровень жизни населения при прочих равных формирует спрос на недорогие товары со сравнительно длительным сроком службы. Представляется, что объем российско-иранской внешне торговли может и должен быть увеличен с 2 млрд

долл. в настоящее время до 10 млрд долл. в год.

Для этого требуется создание зон свободной торговли (ЗСТ) с Индией, Ираном, Сирией. Возникновение блока «ЕАЭС + Иран» наполняет реальным содержанием возможное присоединение Индии и Сирии к Таможенному Союзу.

Облегчение внешнеторгового оборота со странами ЗА особенно актуально в условиях действия режима санкций и контрсанкций со странами ЕС и ограничений на экспортно-импортные операции с Турцией. Поставки

овощей и фруктов могут осуществляться, в том числе из Ирана и Сирии. Поэтому следует поддержать усилия государственных и надгосударственных органов управления, направленные на создание ЗСТ с Ираном, а также «зеленого коридора», предусматривающего предварительное информирование о грузах, следующих в трансграничном сообщении.

Возрождение экономики Сирии требует транспортно-коммуникационного обеспечения постконфликтного социально-экономического развития в странах ЗА, а также заключения военно-стратегических и экономических союзов между Россией, ЕАЭС и странами шиитской дуги, прежде всего с Ираном, Ираком и Сирией. Именно Иран обладает механизмами «мягкой силы» в виде идеологии «шиитского Пробуждения», формируемой духовными учреждениями религиозной столицы Ирана – города Кум и имеющей влияние во всех странах Западной Азии.

Таким образом, России следует уделить особое внимание развитию двухсторонних и многосторонних отношений с Ираном, прежде всего, в торгово-экономической, инвестиционной и транспортной сферах, что предполагает участие в конкурентной борьбе с компаниями из развитых стран и транснациональными корпорациями.

Установление надежной сухопутной транспортной связи с Сирией неотделимо от активного российского участия в развитии и модернизации транспортной инфраструктуры Ирана¹. Сирия, как и Иран, должна стать значимым рынком сбыта продукции российского транспортного машиностроения и товаров для сооружения инфраструктурных объектов.

Направления увеличения объемов и товарной номенклатуры российско-иранской внешней торговли. Иран нуждается в увеличении объемов и диверсификации направлений внешней торговли. В период действия экономических санкций торговля Ирана с арабским миром в значительной степени ограничивается Ираком. Реэкспорт иранских товаров осуществлялся преимущественно через ОАЭ и Оман.

Грузовой базой экспортных поставок из Ирана являются:

- углеводороды (нефть и газ);

- плодоовощная продукция, фрукты, сухофрукты и орехи (фисташки, финики, виноград);

- рыба и морепродукты;

- продукция кожевенной промышленности (обувь сумки, портфели и другие изделия из выделанной кожи);

- пластиковые изделия и др.

Иран ежегодно может поставлять в РФ плодоовощную продукцию на сумму не менее 1 млрд долл. Россия намерена закупать в Иране фисташки, финики и виноград. Мясо птицы и молочные продукты.

Россия поставляет в Иран продукцию нефтехимии, черные металлы², древесина, бумага и картон, транспортные средства. Основными товарами в структуре сельскохозяйственного экспорта из РФ в Иран в 2015 г. (в стоимостном выражении) являлись зерновые культуры, в том числе пшеница и ячмень (91%), а также подсолнечное масло (5,1%). Произошло увеличение экспортных поставок сахара и гранулированного свекловичного жома.

Реализация проекта развития транспортного направления «Север – Юг» почти в три раза (с 16 до 5-6 суток) сократит сроки поставки российского зерна в Иран и другие страны прикаспийского региона. В настоящее время поставки зерновых в Иран через Каспийское море занимают 16 суток, через Азово-Черноморский бассейн - от 30 до 36 суток [21]. Российские компании также готовы поставлять в Иран ячмень, кукурузу, рапс и шрот.

Согласно концепции развития Северокавказского региона, разработанной Министерством РФ по делам Северного Кавказа, рынки сбыта Ирана и Индии являются наиболее перспективными. Самыми востребованными в Иране к 2030 г. должны стать зерно и сельхозпродукция, кормовые шпроты, коксующийся уголь. Индия, согласно прогнозу, будет нуждаться в поставках бумаги, химии и сельхозпродукции. Помимо Индии и Ирана целевыми регионами для сбыта российских товаров могут стать страны Персидского залива и западная Африка [19].

Масштабное строительство путей сообщения в республике повышает спрос на рельсы, который Иран пытается удовлетворить свои-

¹ Например, в настоящее время общая протяженность иранских железных дорог составляет 10,3 тыс. км и только около 1,8 тыс. км из них – двухпутные железные дороги.

² Поставки продукции горно-металлургического комплекса в Иран осуществляются также из Казахстана.

ми силами, а также за счет импорта из Индии и Китая. В плане поставки рельсовой продукции Россия имеет значительный потенциал. Кроме того, возможны поставки российской железнодорожной строительно-ремонтной техники, а также комплектующих для подвижного состава (вагонные тележки, автоцепки, буфера, крюки, части тормозной системы и пр.).

После снятия экономических санкций с Ирана было заключено соглашение между российской корпорацией «Уралвагонзавод» (УВЗ) и Иранских железных дорог на поставку 5 тыс. вагонов, разработанных по техническому заданию ИЖД. Отгрузки начались в сентябре 2016 г., финансирует проект ВЭБ, предоставляющий 11,2 млрд руб.

В течение 8 лет УВЗ планирует экспортировать в Иран до 20 тыс. вагонов и вагонокомплектов на общую сумму до 45 млрд руб. Среди поставляемой техники: полувагоны, цистерны и платформы для лесоматериалов, контейнеров, металлургических грузов.

Однако, возможно, что после отмены экономических санкций рынки сбыта российской продукции, экспортируемой ранее по схеме обмена нефти на товары, сузятся. Во всяком случае, пакетный принцип заключения контрактов с Ираном и другими странами ЗА, выглядит вполне уместным инструментом внешнейторговой политики. Необходимо также учитывать, что представителям иранской стороны свойственно завышать масштабы предстоящих сделок и величину реализуемых инвестиционных проектов.

После отмены экономических санкций против Ирана необходимость в бартерных операциях по обмену нефтью и нефтепродуктами стала не столь существенной. Однако сохранилась заинтересованность России в поставках иранской нефти на приграничные российские нефтеперерабатывающие заводы (НПЗ) в обмен на экспорт товаров Иран. Это позволит обеспечить загрузку российских НПЗ³, расположенных недалеко от Ирана, сократить логистическое плечо, а главное, стимулировать внешние поставки российских промышленных товаров.

На иранском рынке железнодорожной техники у российских поставщиков имеются сильные конкуренты. Так украинская компа-

ния ПАО «Азовмаш» заключила контракт на поставку 3 тыс. вагонов (цистерны и полувагоны) на сумму около 100 млн евро. Иран проявляет интерес к поставкам из Украины грузовых и пассажирских вагонов, составов для метрополитена, а также в поставках вагонных комплектующих и запасных частей.

Кроме того, специалисты украинской национальной железнодорожной компании «Укрзалізниця» могут построить в Иране 1 тыс. км железных дорог. На первом этапе планируется развернуть строительство на участках Тебриз – Миянь и Керманшах – Малаер, где предусмотрена прокладка 164,5 км магистральных путей, строительство 41 км станционных путей, устройство 175,7 км бесстыкового пути и укладка 138 стрелочных переводов на железобетонной основе [5].

На иранский рынок выходят или собираются выйти все крупные мировые компании железнодорожного машиностроения, например, французская «Alstom» и немецкая «Siemens». Последняя ведет переговоры с Ираном по поводу поставок путевой железнодорожной техники и 3 моделей поездов. Планируемая сделка оценивается на сумму более 2 млрд евро. В октябре 2016 г. «Siemens» получила заказ на производство 50 локомотивов на дизельной тяге для ИЖД, немецкая компания будет поставлять компоненты, которые будут собраны в городе Карадже на заводе, принадлежащем иранской группе компаний MAPNA.

Иран нуждается в обновлении грузового транспорта, поэтому является достаточно емким рынком сбыта продукции компаний российской автомобильной промышленности, в частности, групп «КамАЗ» и «ГАЗ». Несмотря на то, что российские компании больше заинтересованы в поставках готовой продукции, Иран настаивает на организации совместных предприятий по сборке автомобильной техники. Это формирует грузовую базу для контейнерных перевозок материалов и комплектующих для сборочных производств.

Помимо всего прочего, требовательный покупатель – Иран – будет способствовать повышению конкурентоспособности российской обрабатывающей промышленности.

Политика развития собственной промышленности, связанная первоначально с организацией сборочных производств иностранной техники, повышает спрос на перевозки машинокомплектов. В частности, российская группа «ГАЗ» планирует в 2017 г. начать в Иране

³ Положение облегчается тем, что российская нефть марки Urals схожа по качеству с тяжелой иранской нефтью.

сборку автобусов, что является дополнительным условием договора поставки 900 автобусов ЛИАЗ, который был подписан в декабре 2016 г.

Иран проявляет интерес к покупке российских самолетов Superjet 100 российского производства. В свою очередь Россия заинтересована в налаживании производства комплектующих для российских самолетов в Иране, а также в организации совместного производства модернизированного турбовинтового самолета Ил-114.

Торгово-экономические отношения строятся и на уровне региональных контактов. Так, Татарстан заинтересован в развитии сотрудничества с Ираном в судостроении и авиационной промышленности.

Потенциальная грузовая база трансграничных перевозок через территорию Ирана в другие страны ЗА. Ирак заинтересован в импорте из России зерна, продукции животноводства (мяса птицы, говядины и баранины). Имеется возможность экспорта продовольствия в Сирию, Саудовскую Аравию, Оман, Иорданию, Ливан и ОАЭ.

Сжиженные углеводородные газы (СУГ) могут поставляться на экспорт в страны Средиземноморья (Египет, Израиль, Турция).

В 2013 г. ОАО «РЖД Логистика» организовало отправку контейнерного поезда по маршруту Челябинск – Соликамск – Автово (Санкт-Петербург) с продукцией ОАО «Соликамскбумпром» (высококачественная газетная бумага) для отправки на экспорт, в том числе и в Пакистан и Израиль. Кроме того, поставки осуществляются в ОАЭ, Египет, Индию, Турцию и др. страны.

Автомобили иностранных производителей, собранные в России, прежде всего, массовых марок могут пойти на экспорт в Египет и Ливан.

Казахстан и Туркменистан осуществляют экспортные поставки топочного мазута через южные порты Ирана.

Проблемы и сложности налаживания торгово-экономического сотрудничества России и Ирана. Главная проблема заключается в том, что социально-экономическая ситуация и в России, и в Иране во многом зависит от цен на энергоносители, которые и формируют валютные резервы двух стран. Однако, осуществление программ типа «нефть в обмен на товары», бартерных обменов в обязательном порядке предполагает предоставление транспортных услуг. Например, в настоящее время рассматривается вопрос о

налаживании бартерного обмена иранской креветки на норвежского лосося. Бартерные обмены повышают загруженность транспортных направлений даже в большей степени, чем купля-продажа.

Сложность заключается в том, что с Ирана сняты не все санкции, например, по условиям соглашения по иранской ядерной программе исламская республика в течение пяти лет не может закупать некоторые виды вооружений. Применение бартерных обменов обусловлено тем, что даже после снятия экономических санкций остались проблемы трансграничных банковских переводов. Банковская система Ирана не включена в систему SWIFT (международная система передачи финансовых сообщений для осуществления банковских переводов). В России нет иранских банков, а в Иране нет ни одного российского банка.

6. Создание упрощенного таможенного коридора – путь к формированию зоны свободной торговли

Развитие торговых связей со странами Западной и Южной Азии и их транспортно-коммуникационное обеспечение необходимо и как способ диверсификации поставок, прежде всего, продовольственных товаров в случае обострения отношений с той или иной страной или интеграционным объединением и продолжения политики экономических санкций.

Создание таможенного коридора между Россией и Ираном подразумевает:

- снижение таможенных тарифов;
- организацию обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых между РФ и ИРИ;
- упрощенный таможенный режим («зеленый коридор»);
- создание зоны свободной торговли «ЕАЭС+Иран»;
- вхождение в евразийское интеграционное объединение.

Заведующая сектором Ирана Центра изучения стран Ближнего и Среднего Востока Института востоковедения РАН Н. Мамедова отмечает, что «главное – согласовать вопросы тарифов. Если по сельскохозяйственным товарам договориться оказалось легче, то по промышленным возникли разногласия. Во-первых, тарифные системы разные. Во-вторых, мы должны исходить из того, что являемся в ЕАЭС членами ВТО, Иран – нет. В-третьих, переговоры идут между всеми чле-

нами ЕАЭС, так что не только от Москвы и Тегерана зависит их исход» [32].

Создание таможенного зеленого коридора для торговли сельскохозяйственной продукцией России с Ираном позволит примерно наполовину сократить время транспортировки грузов и расходы на перевозки товаров из одной страны в другую и при этом в 2-3 раза ускорить процесс оформления таможенных документов.

Указанные шаги предпринимаются и с другими странами по маршруту МТК «Север – Юг». Так, Азербайджан и Иран нацелены на расширение сотрудничества в сфере электронной таможни, согласовывается переход отдельных погранично-пропускных таможенных пунктов на 24-часовой режим работы. Существуют планы организации зоны свободной торговли на границе Ирана и Армении.

7. Формирование инфраструктуры перевозок грузов, чувствительных к изменению температуры (рефперевозок)

Увеличение торгового оборота с Ираном, рост закупок сельскохозяйственной продукции, рыбы и морепродуктов должно быть увязано с организацией курсирования ускоренных поездов, перевозящих рефрижераторные контейнеры (рефконтейнеры).

Так, Минсельхоз РФ совместно с ОАО «РЖД» намерен запустить маршрутные поезда с рефрижераторами между Россией, Азербайджаном, Узбекистаном и Белоруссией для экспортных и импортных поставок сельскохозяйственной и продовольственной продукции. В рамках проекта предусмотрено выделение ОАО «РЖД» «ниток графика» по направлению на Азербайджан (Иран) и Узбекистан (Таджикистан) для следования маршрутных рефрижераторных поездов со скоростью порядка 550 км в сутки. Для реализации проекта проекта предполагается организовать упрощенный таможенный режим оформления товаров. Мониторинг соблюдения всех условий перевозок перевозки будет осуществляться с помощью информационной системы ЭРА-ГЛОНАСС [10].

Кроме того, необходима увязка закупок иранских товаров с усилиями ИРИ по развитию транспортного направления «Север – Юг», его продлением в Сирию, а также с участием исламской республики в модернизации транспортной инфраструктуры МТК на территории России.

В частности, необходимо увязать установление транспортных связей с Ираном, Ираком и Сирией с развитием российских морских портов Астрахань, Оля, Махачкала, строительством порта Лагань в Калмыкии, модернизацией Волго-Донского канала и внутренних водных путей (ВВП) России в целом. Среди прочего, это позволит оживить сокращающийся грузооборот российских портов в бассейне Каспийского моря.

Перед иранскими органами управления транспортом стоит задача пополнения рефрижераторного флота. Развитие железнодорожных перевозок рефрижераторных контейнеров позволит ослабить недостаток транспортных средств, поддерживающих температуру грузов на заданном уровне. Кроме того, в настоящее время почти все скоропортящиеся продукты на расстояние от 3-4 тыс. км перевозятся автомобильным транспортом, что сокращает эффективность перевозочного процесса.

8. Многовекторная внешнеэкономическая политика – основа транспортно-транзитных амбиций Азербайджана

Азербайджан также стремится стать региональным узловым центром (хабом) между Азией и Европой и поддерживает все инициативы развития ТТС в регионе: «Один пояс – один путь», ТРАСЕКА и МТК «Север – Юг». Основными направлениями развития ТТС Азербайджана являются развитие порта и свободной экономической зоны в Баку и финансирование (кредитование) завершения строительства железной дороги Баку – Тбилиси – Карс (БТК).

Директор Проекта по воссоединению Азии в Центре стратегических и международных исследований в Вашингтоне Дж. Хиллман справедливо отмечает, что «хотя каждый транспортный путь в отдельности выполняет свою важную функцию, присоединение к сильной региональной транспортной сети позволит увеличить доходность» [31].

Азербайджан готов предоставить Ирану государственный кредит в размере 500 млн долл. на строительство железной дороги Казвин – Решт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан). Кредит, как ожидается, будет аналогичен тому, который Азербайджан предоставил Грузии на строительство железной дороге БТК. Размер кредита для Грузии составлял 750 млн долл. по годовой ставке 1%.

Тут необходимо учитывать, что в Иране действуют факторы опасения чрезмерного сближения с Азербайджаном из-за возможного роста национализма и сепаратизма в Иранском Азербайджане – историко-географической области на северо-западе Ирана, охватывающей провинции Ардебиль, Восточный Азербайджан и Западный Азербайджан. К тому же Азербайджан всецело ориентируется на Турцию – геополитического соперника Ирана в регионе.

Геостратегическое положение Азербайджана и дальше будет усиливаться, в том числе и благодаря окончанию строительства железной дороги Баку – Тбилиси – Карс. Интерес к этой железной дороге проявляют Казахстан, Китай, Афганистан, даже ОТЛК планирует запустить по ней поезда.

Азербайджан, в отличие от Армении, имеет прямое железнодорожное сообщение с Россией. Линии проходят через Дагестан и Чеченскую республику – дотационные регионы, нуждающиеся в ускоренном социально-экономическом развитии. С участием азербайджанских инвесторов в Дагестане между городами Махачкала и Каспийск планируется построить торгово-логистический центр. Пока же по коридору «Север – Юг» осуществляются тестовые перевозки грузов с использованием автомобильного транспорта на участке Решт – Астара.

Примером российско-азербайджанского коммерческого сотрудничества является создание компании «Азрустранс» – совместного предприятия ЗАО «Русагротранс» и «Азербайджанских железных дорог» (АЖД). Оператор будет осуществлять железнодорожные перевозки зерна по транспортному коридору «Север – Юг» в направлении Ирана и восточной Турции.

В управлении АЖД находится 51% акций нового предприятия, у «Русагротранса» – 49%. На первом этапе оператор намеревается использовать арендованные у учредителей зерновозы, а затем обзаведётся собственными мощностями. Потребность логистической компании оценивается примерно в 3 тыс. единиц подвижного состава. И первое соглашение о покупке 500 зерновозов у АЖД «Азрустранс» уже подписала.

Основным направлением деятельности оператор выбрал Иран и Турцию, куда рассчитывает поставлять на начальном этапе до 1,5 млн тонн грузов в год с увеличением до 2,5 млн тонн. Железнодорожная перевозка

зерна дешевле на 15–20% и быстрее. Путь через порты Азово-Черноморского бассейна до Ирана занимает 30–36 суток, через порты Каспия – 16, а по суше – всего 5–6.

«Азрустранс» создаст также автомобильный парк, чтобы стать компанией, предоставляющей полный комплекс логистических услуг, в том числе аренду грузовиков и возможность отслеживания местоположения грузов, а также выгодные тарифы. Оператор сможет перевозить не только зерно, но и другие насыпные, строительные, контейнерные, фасованные и наливные грузы, лес и удобрения.

Стороны договорились о создании зернового терминала мощностью 30 тыс. тонн в специальной экономической зоне (СЭЗ) «Астара», расположенной на границе Азербайджана и Ирана, который может функционировать и как перевалочный пункт для иранского порта Бандар-Абас, откуда груз отправится в Саудовскую Аравию, Дубай и Египет [4].

На территории Азербайджана действуют стимулирующие меры, направленные на развитие транзитных перевозок. Так, согласно «Правилам освобождения грузовых автомобилей, прицепов и полуприцепов иностранных государств от дорожного налога и государственной пошлины», грузовые автомобили, прицепы и полуприцепы иностранных государств освобождаются от дорожного налога и госпошлины, если они осуществляют перевалку транзитных грузов на конечной железнодорожной станции при прохождении первого таможенного пропускного пункта на территории Азербайджана для последующей транспортировки в другие страны [16].

9. Неоднозначные перспективы включения Армении в мировое транспортное пространство в качестве транзитной страны

Транзитные перевозки грузов через Армению предпочтительнее осуществлять автомобильным транспортом. Ключевым инфраструктурным проектом при этом выступает автомобильная дорога, связывающая Иран с черноморскими портами через территорию Армении. Армянский участок коридора «Север – Юг» (Мегри – Капан – Горис – Ереван – Аштарак – Гюмри – Бавра) протяженностью 556 км обеспечит выход Ирана к Черному морю и европейским рынкам. Государственная инвестиционная программа Армении нацелена на обеспечение связи севера (граница с

Грузией) и юга Армении (граница с Ираном) посредством транспортных коммуникаций.

Сообщалось, что китайская компания «Синогидро» выиграла тендер на строительство автодороги Ланджик – Гюмри в Армении, которая станет одним из участков автомагистрали Таллин – Гюмри, составляющей автомобильную часть МТК «Север – Юг». В конце 2015 г. было объявлено об открытии двух участков строящейся автодороги: участок Ереван – Арташат стал шестиполосным, а часть дороги Ереван – Аштарак превратился в четырехполосную трассу со скоростным режимом от 100 до 110 км/ч.

Однако и в области автомобильных перевозок, особенно в направлении России имеются свои трудности. Они связаны, прежде всего, с низкой пропускной способностью КПП «Верхний Ларс» на грузино-российской границе, а также со сложными горноклиматическими условиями автомобильной дороги Дарьяли – Верхний Ларс, где не исключены обвалы, оползни и разливы рек, в том числе и в разгар сбора и отправки урожая. Альтернативное паромное сообщение Батуми – Новороссийск также недостаточно развито, чтобы компенсировать закрытие автомобильного сообщения.

Таким образом, транзитные перевозки грузов автомобильным транспортом в направлении России имеют «барьерное место» в виде ограниченной пропускной способности действующего пограничного перехода между Россией и Грузией. Это особенно недопустимо после вступления Армении в ЕАЭС и действия беспошлинного режима поставок армянских сельскохозяйственных продуктов в Россию.

Правда, Грузия планирует построить тоннель на дороге, ведущей к границе с Россией, в месте пересечения Дарьяльского и Девдоракского ущелий, который обезопасит от природных катаклизмов дорогу Мцхета – Степанцминда – Ларс (Военно-Грузинская дорога). По предварительным оценкам тоннель протяженностью около 2 км и стоимостью около 20 млн долл. будет построен за 12 месяцев за счет средств государственного бюджета [11].

Излишне замечать, что такие планы выглядят чересчур оптимистичными, хоть Грузия и грузинские предприниматели сами несут большие потери от перекрытия движения по единственной дороге, соединяющей Россию и Грузию.

Вот почему с повестки дня не снимается проект строительства железной дороги Иран – Армения, имеющей большое значение для повышения национальной и экономической безопасности республики, а также для развития интеграционных процессов в рамках ЕАЭС. Кроме того, в случае ее строительства, Армения получит транспортный выход через Иран в Казахстан и Китай.

Проект железной дороги Иран – Армения (проект «Южная железная дорога») характеризуется:

1. Относительная масштабность сооружения (протяженность железной дороги 470 км, по территории Армении (Мегри – Гагарин) – 316 км).

2. Продолжительный срок строительства (по проекту – 6 лет).

3. Сложный горно-перевальный рельеф местности прохождения коммуникации.

4. Большое количество искусственных сооружений (планируется построить 64 моста общей длиной в 19,4 км, 60 тоннелей общей протяженностью 102,3 км и 27 станций).

5. Высокой стоимостью (3,7 млрд долл. без учета расходов на приобретение земельных участков и уплаты таможенных пошлин на импортируемое оборудование).

6. Неопределенностью грузовой базы, особенно в части высокодоходных грузов (прогнозы объемов перевозок на уровне 15–18 млн тонн, а тем более 25 млн тонн в год, выглядят нереальными).

7. Длительными сроками окупаемости (по оптимистичным оценкам – 28 лет).

8. Непроработанным механизмом финансирования (неопределенный круг инвесторов⁴, не проработанные инструменты государственно-частного партнерства, неясные вопросы с бюджетным финансированием и выдчей государственных гарантий и пр.).

9. Ситуацией, когда линия представляет интерес для инвесторов только в контексте развития транспортного коридора «Север – Юг».

10. Невозможностью подключения железной дороги к какому-либо региональному «транспортному кресту» (пересечению с направлением «Восток – Запад») из-за стремления Азербайджана и Турции изолировать Армению от мирового хозяйства.

⁴ Расчет на появление у Ирана новых возможностей по привлечению инвестиций после снятия экономических санкций не оправдался в полной мере.

11. Наличием конкурентного и более дешевого и приемлемого направления перевозок грузов из Ирана через Азербайджан (стоимость сооружения железной дороги Решт – Астра оценивается в 400 млн долл.)

12. Отсутствием прямого сообщения с Россией, необходимостью перевозить грузы по территории Грузии, Абхазскую железную дорогу и перегруженные линии Краснодарского края.

13. Скорее отрицательным отношением к проекту со стороны ОАО «РЖД», что имеет критическое значение в условиях нахождения Армянских железных дорог в концессии у России и управления ими российской компанией «Южно-Кавказская железная дорога».

14. Меньшей, по сравнению с Арменией, заинтересованностью Ирана в реализации этого проекта.

Само ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» является инициатором проекта по организации мультимодальных перевозок по маршруту Европа – Иран через территорию Армении. Аргумент все тот же: это значительно быстрее, чем перевозить грузы морским транспортом через Суэцкий канал. В ноябре 2016 г. была осуществлена пилотная перевозка из Европы через Черное море в грузинский порт Потти, а далее через Армению в Тегеран. Последнее слово должны сказать представители предпринимательского сообщества. В обратном направлении можно перевозить продукцию машиностроения, сельского хозяйства, текстиль и пр. [10].

10. Перспективные проекты развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры Израиля: на пути превращения в международный центр морских перевозок

Развитие и реализация транспортно-транзитного потенциала Сирии будет происходить в условиях жесткой конкурентной борьбы с другими государствами, претендующими на роль транзитного центра Западной Азии. Прежде всего, речь идет о Турции, Египте и Израиле.

Так, Израиль стремится стать международным центром морских перевозок, транзитной страной для Иордании, Турции, сухопутным мостом между Средиземным морем и странами Персидского залива. С этой целью в стране модернизируются старые порты и строятся новые, в частности, порт Залива в Хайфе и Южный порт в Ашдоде, которые должны принять первые суда в 2021 г.

Модернизация морских портов. Необходимость модернизации обусловлена тем, что старые порты не приспособлены для приема крупных грузовых судов. Мощность порта Залива в Хайфе составит до 1,1 млн ДФЭ в год. Глубина у причальной стенки 17,3 м. Мощность Южного порта в Ашдоде до 1,1 млн ДФЭ в год. Примечательно, что победителем тендера на строительство Южного порта стала компания с китайским капиталом China Harbour- Pan Mediterranean Engineering (PMEC).

Оператором Южного порта в Ашдоде стала голландская компания TIL (Terminal Investment Limited SA). А китайская компания SIPG (Shanghai International Port (Group) Co) выиграла тендер на эксплуатацию порта Залива в Хайфе. По условиям тендера, SIPG и TIL смогут являться управляющими компаниями портов в течение 25 лет [18].

Компания из Китая Cosco Pacific выиграла тендер на управление портом в городе Хайфа (Израиль). В феврале 2017 г. впервые в порт Хайфа вошло судно Maersk Elba вместимостью 13092 ДФЭ. Изначально причалы порта строились для приема судов емкостью до 6 тыс. ДФЭ. Теперь терминал может принимать контейнеровозы 14-тысячники. Судно имеет максимальную осадку 15,5 метров.

По словам генерального директора порта Хайфа М. Зальцмана, в судоходной отрасли может появиться новый термин, обозначающий класс контейнерного судна – «Isramax». Carmel Terminal – самый крупный и современный контейнерный терминал в Израиле, который приступил к началу коммерческих операций в 2011 г. Мощность терминала составляет около 1 млн ДФЭ в год [8].

Участие китайских компаний в строительстве и управлении портовыми объектами в Израиле повышают конкурентные преимущества страны, выражающимися в большой вероятности стать входными воротами в ЗА в проекте «Морской Шелковый путь XXI в.».

Наличие собственной судоходной компании ZIM – крупного оператора рынка глобальных морских контейнерных сервисов. Израильский контейнерный перевозчик ZIM договорился о стратегическом сотрудничестве с Alibaba вслед за COSCO Shipping, Maersk Line и CMA CGM. ZIM предложит ритейлерам - клиентам платформы Alibaba - бронировать перевозку на сервисах перевозчика из Шанхая в Индию и Пакистан и из порта Сямэнь в Южную Америку.

В декабре 2016 г. крупнейший в мире контейнерный перевозчик Maersk Line объявил о партнерстве с Alibaba, позволяющем грузоотправителям бронировать слоты на судах линии непосредственно через логистическую платформу Alibaba OneTouch. О подписании аналогичного соглашения с китайской торговой площадкой сообщила французская судоходная компания CMA CGM [15].

В 2005 г. Украина рассматривала возможность расширения контейнерных мощностей Одесского порта с привлечением инвестиций компании «Офер Групп», владельца судоходной компании ZIM. Осуществлению задуманного помешала политическая нестабильность в Украине. В 2007 г. вопрос сотрудничества с Одесским портом в сфере контейнерных перевозок поднимала администрация израильского порта Хайфа, активно развивающего контейнерные мощности [13].

Развитие транзитных железнодорожных перевозок. Имеются планы модернизации и возобновления движения по железной дороге, которая построена ещё во времена английской колонизации Палестины и связывает Иерусалим с арабскими городами Самарии и далее с Иорданией. Министр транспорта Израиля И. Кац предложил соединить железнодорожные сети еврейского государства и арабских стран для создания транспортного коридора от Средиземного моря до Персидского залива. По словам министра, «инициатива создаст альтернативные торговые пути между Востоком и Западом – более короткие, быстрые и дешёвые и, что также важно, более безопасные, особенно, учитывая иранскую угрозу морским торговым путям в Персидском заливе и Красном море, а также ввиду присутствия пиратов в регионе» [16].

Проект предусматривает продление железнодорожной ветки от портов в городе Хайфа на израильском побережье Средиземного моря для ее соединения с арабскими железными дорогами в регионе – от Иордании до стран Персидского залива. Предлагается довести железнодорожную ветку Хайфа – Бейт-Шеан на юг до КПП «Гильбоа – Джаламе» у города Дженин на Западном берегу реки Иордан и на восток до пограничного перехода с Иорданией.

Разработан проект скоростной железной дороги Эйлат – Ашдод протяженностью 350 км, которая соединит израильские порты на Красном и Средиземном морях. Это позволит перевозить грузы в обход Суэцкого канала, а также повысить экономическую безопасность

ТТС Израиля в случае обострения отношений с Египтом. Кроме того, пока Эйлатский порт не связан железной дорогой с центром страны и другими портами, его потенциальные возможности не могут использоваться в полной мере.

Стать транзитной страной Израилю мешают неразрешимые политические противоречия с соседними арабскими государствами. Однако, имеются и прецеденты тесного сотрудничества в энергетической сфере. Так, президент и генеральный директор израильской компании Modcon Systems Г. Шахновский отмечает, что «многие нефтяные компании имеют тесные связи с арабским миром, что мешает им усиливать свои позиции в Израиле, который находится в конфронтации с арабским миром» [22].

По мнению И. Каца, «кроме вклада в экономику Израиля, Иордании и Палестинской автономии, инициатива призвана соединить Израиль с регионом экономически и политически», что, «будет способствовать объединению присутствующих здесь (в регионе) прагматически настроенных сил» [22]. США поддерживают эту все эти инициативы Израиля.

Преимуществами Израиля является наличие мощного лоббистского ресурса в развитых странах и в России, использование которого может препятствовать превращению Сирии в региональный транзитный центр. Представляется, что в случае обострения отношений США и Европы с Египтом и сохранения напряженности в отношениях с Сирией, Израилю будут предоставлены необходимые финансовые средства для реализации перспективных проектов развития транспортно-транзитного сектора экономики.

С другой стороны, развитие морских коммуникаций с Израилем также позволит загрузить российские мелководные порты Азовского и Черного морей, задействовать российские суда типа «река – море».

11. Предложения по восстановлению транзитного значения территории Сирии после нормализации военно-политической обстановки в стране

В середине 1990-х гг. Общая протяженность железных дорог в Сирии до начала военных действий на территории страны составляла 2750 км. Использовались два типа колеи: 2423 км дорог проложено со колеей 1435 мм, и 327 км — с колеей 1050 мм. Дорога с колеей 1050 мм была построена ещё во

времена Османской империи в начале XX в. и соединяла Дамаск с Мединой. Все железные дороги республики – однопутные. Остальные участки прокладывались также в XX в, в частности, при содействии Советского Союза [25].

Они связывали главный средиземноморский порт страны Латакию с портом Тартус и через Халеб с пограничным городом Эль-Камышлы на северо-востоке страны. Железная дорога соединяет Халеб, Хаму, Хомс и Дамаск, а также Хомс с месторождениями фосфоритов в окрестностях Тадмора (Пальмиры).

По свидетельству очевидцев [11], до начала вооруженного конфликта железные дороги в Сирии находились в хорошем состоянии. Движение было достаточно насыщенное (хотя по российским меркам редкое), почти все переезды охраняемые. На вокзалах присутствовала чистота и порядок.

Длина автодорог с твердым покрытием составляла 28 тыс. км. Большинство автомобильных трасс, по которым осуществлялось свыше 90% внутренних грузовых и пассажирских перевозок, имело твердое покрытие. Основные автомагистрали также служили для транзита товаров из соседних арабских стран в Турцию и Европу.

Крупнейшие морские порты – Латакия, Тартус и Банияс. В стране работала единственная авиакомпания – «Сириен араб эрлайнз». Международные аэропорты имелись в Дамаске и Халебе, местные – в Тадморе, Дейр-эз-Зоре, Латакии и Эль-Камышлы.

С началом вооруженного конфликта из-за действий террористов была утрачена практически вся железнодорожная инфраструктура Сирии. Российские специалисты оказали помощь в восстановлении участка железной дороги из сирийского морского порта Тартус в населенный пункт Джабли протяженностью 65 км. По маршруту будут отправлять гуманитарную помощь беженцам в Латакию. По сравнению с транспортировкой на автомобилях сроки доставки сократятся почти вдвое, а также увеличатся объемы груза. В дальнейшем, возможно, будет открыто сообщение не только в Латакию, но и в Хомс.

Начиная с древних времен и в Средние века, территория современной Сирии имела транзитное значение, была местом соприкосновения торговых потоков, следующих по маршруту Азия – Европа и в обратном направлении. Шелковый путь XXI века должен заканчиваться там, где ему и предписано историей – в Сирии. Именно через сирийские

порты коридор «Восток – Запад» получит выход в Средиземное море, перевозки по которому могут использоваться для поставки товаров не только в Европу, но и в страны Африки, активизация связей с которыми также входит в задачи китайской инициативы «Один пояс – один путь». С учетом противостояния России и Турции именно эта конечная точка должна стать приоритетной при российском участии в развитии южных маршрутов нового Шелкового пути.

Кроме того, один из вариантов «Морского Шелкового пути XXI в.» – одной из двух частей китайской инициативы – предусматривает развитие маршрута, проходящего через Персидский залив и далее через арабские страны до средиземноморских портов, которыми могли бы стать морские ворота Сирии. Рассматривая варианты сопряжения развития транспортно-транзитной системы ЕАЭС и инициативы КНР «Один пояс – один путь», следует особо оговаривать включение Сирии в систему международных транспортных коммуникаций.

Ключевую роль в развитии и реализации транспортно-транзитного потенциала Сирии должно сыграть сооружение и организация перевозок грузов по железной дороге Россия – Казахстан – Туркменистан – Иран – Ирак – Сирия. Особое внимание следует уделить обеспечению безопасности функционирования инфраструктурных объектов с использованием опыта стран – «горячих точек» (например, Пакистана). Целесообразно создание на сирийской территории центра по обслуживанию российских самолетов, закупленных не только самой Сирией, но и другими странами ЗА.

Ещё в 2010 г. рассматривалась возможность организации прямого (минуя транзитные страны) паромного сообщения по маршруту Латакия – Новороссийск. Перспективно развитие морской транспортной оси Тартус–Новороссийск/порты Крыма, что требует обеспечения надежного железнодорожного и автомобильного сообщения полуострова с материком, а также развития транспортных подходов к северокавказским портам. Активизация прямого морского сервиса порты Сирии – порты России направлено и на исключение из транспортных маршрутов через украинские порты, посредством которых ранее осуществлялась часть российско-сирийского торгового оборота.

Кроме того, налаживание регулярного морского сообщения с портами Сирии позволит загрузить российские мелководные порты Азовского и Черного морей с использованием российских судов типа «река – море». Сделать это технически позволяют особенности судоходства по Черному и Средиземному морям.

Институциональной основой экономического и политического возрождения Сирии должно стать ее вхождение в Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС), на площадке которой могут быть урегулированы вопросы сопряжения различных транспортно-транзитных проектов. Это позволит исключить ненужную конкуренцию между различными маршрутами перевозок, перенаправить грузопотоки на пути сообщения, проходящие по территории стран ЕАЭС, обеспечить окупаемость крупных проектов развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры. Расширения ШОС призвано компенсировать частичное переключение внимания руководства КНР на развитие инфраструктурно-интеграционных процессов при реализации проекта «Один пояс – один путь».

В рамках ШОС наиболее эффективным способом может быть осуществлена интеграция энергетических комплексов России, Сирии и стран Центральной Азии и Каспийского моря. После нормализации военно-политической обстановки в САР следует актуализировать перспективы участия российских компаний в реализации таких трубопроводных проектов, как:

- нефтепровод Киркук – Банияс;
- магистральный газопровод Иран – Ирак – Сирия;
- сирийская часть Стратегического парабаскского газопровода Египет – Иордания – Сирия (от сирийско-иорданской границы до г. Хомс (Сирия)).

Китай мог бы использовать один из портов Сирии в качестве точки морского входа в государство Западной Азии в рамках реализации проекта Морской путь XXI века, что особенно актуально в рамках возможного участия китайских компаний инфраструктурного строительства в возрождении экономики САР. Необходимо строительство и организация работы крупного контейнерного порта в Сирии, способного принимать суда-контейнеровозы большой контейнеровместимости. Следует предложить КНР, странам-членам ШОС и ЕАЭС программу паритетного развития и наполнения грузопотоками портов Турции и Сирии.

Целесообразно создание государственно-частной Российско-Сирийской торгово-транспортной компании (РСТТК), в задачи которой должны входить: инфраструктурное обеспечение экономического возрождения Сирии, стимулирование взаимных экспортно-импортных операций, развитие транспортно-транзитного сектора сирийской экономики, стимулирования экспорта российских высокотехнологичных товаров и услуг.

Компания должна стать оператором ускоренного контейнерно-контрейлерного поезда «Левант»⁵, который должен курсировать по маршруту Россия – Казахстан – Туркменистан – Иран – Ирак – Сирия в случае соответствующего инфраструктурного обеспечения.

Целесообразно, чтобы РСТТК стала соучредителем крупной судоходной компании – оператора рынка глобальных контейнерных перевозок или имела соответствующее подразделение в своей структуре. График прямых судозаходов (ротация) компании должен включать сирийские порты.

При налаживании морского сообщения с Сирией необходимо привлечение российской крупной страховой компании (государственной, тесно связанной с государством или на принципах государственно-частного партнерства) к страхованию военных рисков.

Российские аэропорты (в Москве и на юге России) могут стать узловыми для международного воздушного сообщения с Сирией⁶. Сирийские компании малого и среднего бизнеса могут быть участниками торгово-финансовых схем обеспечения товарооборота стран, подпавших под санкции США и их союзников. Участие в этих схемах компаний из России, которая сама находится под санкциями, вполне возможно, обосновано и целесообразно.

Предложенные мероприятия по реализации транспортно-транзитного потенциала Си-

⁵ По аналогии с поездами «Викинг» и «Зубр» сообщением Балтийское море – Черное море в обход России с возможностью продления маршрутов в страны Южного Кавказа, Центральной Азии, в Китай и Иран.

⁶ Следует отметить, что среди сирийских авиапассажиров пользовались спросом транзитные рейсы через Москву особенно после того как в 2012 г. турецкие и катарские авиакомпании объявили о прекращении авиасообщения с Сирией из-за санкций и введенного ЕС запрета самолетам «Сирийских авиалиний» совершать посадку в аэропортах Европы.

рии направлены на обеспечение устойчивого роста сирийской экономики в партнерстве со странами ЕАЭС, улучшение социально-политической обстановки в арабской республике.

К транзитному потенциалу Сирии проявляют интерес и другие государства. Так, в 2010 г. французская судоходная компания СМА СGM и Terminal Link (Сирия) открыли новый контейнерный терминал в сирийском порту Латакия мощностью 1 млн ДФЭ в год.

В свое время Сирия выражала заинтересованность в присоединении к проекту железнодорожных комбинированных перевозок «Викинг» (Черное море – Балтийское море). Активное участие России в отражении военно-политических атак на действующее правительство страны позволит оказать давление, направленное на отказ от использования недружественных транспортных направлений.

12. Развитие транзитной экономики в Египте

Участие российских компаний в формировании экономического пояса Суэцкого канала, создании промышленных зон. По оценке администрации Суэцкого канала, через него проходит до 8% мировой морской торговли. Согласно статистическим данным, в 2014 г. чаще других через Суэцкий канал проходили контейнеровозы – свыше 35% от общего количества судов. На втором месте – нефтяные и СПГ-танкеры (27,2% трафика) [23].

Наблюдалось увеличение тоннажа пропускаемых судов: с 2009 по 2014 г. средний тоннаж вырос на 31%.

Канал, в отличие от проливов, – искусственное сооружение, что позволяет сделать платным его прохождение. До модернизации канал приносил Египту около 5-7 млрд долл. в год.

В августе 2015 г. Египет закончил модернизацию Суэцкого канала.

Модернизация. Были расширены и углублены два участка на протяжении 37 км, у входа в Большое Горькое озеро и поблизости от перехода в Балле. Кроме того, была произведена прокладка 35 км нового русла. В общей сложности работы проводились на участках совокупной протяженностью 72 км. Глубина канала составляет 22-24 м. На реализацию проекта было потрачено около 8,6 млрд долл.

Результаты. После окончания работ двустороннее движение судов станет возможно на 115,5 км, то есть на 60% протяженности канала. Сокращение времени ожидания судами прохода из Средиземного в Красное море с

18 до 11 часов. Потенциальное увеличение пропускной способности канала с 49 до 97 судов в день (почти в 2 раза).

Управление. Владеет и управляет каналом госкомпания Suez Canal Authority (SCA). После модернизации в порядке использования артерии мало что изменится: движение по-прежнему строго регулируется, суда проходят согласованными группами. Кроме того, супертанкеры в грузе не могут использовать Суэцкий канал из-за его относительной мелководности. Поэтому часть нефти приходится выгружать в нефтепровод SUMED и забирать на выходе из канала.

Доходы. Канал служит одним из основных источников дохода Египта. Доход страны от эксплуатации Суэцкого канала в 2015 г. составил 5,17 млрд долл., что на 5,3% ниже результатов 2014 г., когда в бюджет поступило 5,46 млрд долл.

По словам главы SCA М. Машиша, к 2023 г. доходы от эксплуатации самого канала возрастут до 13,4 млрд долл. в год. По самым оптимистичным оценкам, в конечном итоге доходы от реализации проекта модернизации канала превысят 100 млрд долл. в год [10].

Проблемы. Пока же проблема окупаемости модернизированного канала стоит остро, ее сроки зависят от темпов роста мировой торговли. По итогам 2015 г. контейнерный трафик через канал снизился на 2,3% по сравнению с 2014 г. до 41,2 млн ДФЭ [28]. В 2016 г. совокупный судовый трафик через канал сократился до 16,8 тыс. судов по сравнению с 17,5 тыс. в 2015 г.

По данным SCA, трафик продолжает снижаться: и в 2017 г. за январь-февраль через канал прошло 2655 судов, по сравнению с 2724 за тот же период 2016 г. При этом транзит контейнеровозов сократился до 833 с 902, балкеров – с 479 до 413, хотя количество танкеров возросло с 586 до 769 судов [2].

Как пишет уже цитированный нами Дж. Хиллман, «интенсивность движения в Суэцком канале упала, так как цены на топливо снизились, и множество кораблей следует по более длинному пути, огибая мыс Доброй надежды. Прогноз Египта по поводу трафика в Суэцком канале оказался чересчур оптимистичным, а новые наземные маршруты и торговые пути Арктики могут лишь усугубить финансовое положение этой страны» [31].

Продолжают оставаться актуальными проблемы безопасности прохождения как Суэц-

кого канала, так и морских подходов к нему, вызванные действиями морских пиратов и нестабильной обстановкой в регионе, связанной с действием террористических группировок.

Проблемой окупаемости является обострение конкуренции между Суэцким каналом и также модернизированным Панамским каналом⁷.

Направления повышения конкурентоспособности. SCA вводит следующие меры, направленные на повышение конкурентоспособности инфраструктурной артерии и привлечение дополнительных грузопотоков.

- предоставление временных скидок на сборы за прохождение канала (доходящие до 30-65%) отдельными типами судов, следующих по некоторым маршрутам. Например, скидка на проход предоставляется не для всех контейнеровозов, а ориентирована на суда, риск ухода которых на маршрут вокруг мыса Доброй Надежды особенно высок, основными претендентами на скидку являются суда, следующие из портов восточного побережья США в направлении Юго-Восточной Азии.

- предложение дополнительных скидок крупнейшим операторам контейнерных линий (включая Maersk, MSC и CMA CGM), при условии авансового платежа сборов за прохождение за три года вперед.

Дальнейшие планы. В планах дальнейшее дноуглубление ответвления Суэцкого канала до Порт-Саида длиной 9,5 км, глубиной 18,5 м. и шириной 250 м. Это должно повлечь за собой сокращение сроков ожидания входа в Суэцкий канал для судов, следующих из/в Порт-Саид. Кроме того, компания-оператор АРМ Terminals (АРМТ) объявила о намерении расширить пропускную способность контейнерного терминала Suez Canal Container Terminal (SCCT) в Порт-Саиде до 5,4 млн ДФЭ в год [20].

Портовый оператор DP World, получивший право оперирования портом Сохна на южном окончании Суэцкого канала в 2008 г., рассматривает возможность новых инвестиций в развитие контейнерного терминала. В настоящее время в порту работают три причала с пропускной способностью 1,1 млн ДФЭ в год.

Существует необходимость развития логистической инфраструктуры, прилегающей к порту Сохна, в том числе сухих портов, логи-

стических центров и таможенных складов, а также ИТ-инфраструктуры.

Экономический пояс. Правительство Египта намерено создавать экономический пояс вдоль Суэцкого канала, включающий в себя строительство автотрасс, аэропортов и портов, развитие промышленных производств и предоставление услуг.

По правительственным прогнозам, деятельность этой промышленно-экономической зоны должна давать до трети ВВП страны (78 млрд долл. при ВВП страны за 2014 г. 232,86 млрд долл.) [23]. Частью проекта может стать российская промышленная зона.

Сообщается, что Россия и Египет планируют создать промышленную зону в районе Суэцкого залива и на территории, прилегающей ко второму руслу канала, резидентами которой могут стать около 60 крупнейших российских компаний. Египет заинтересован в российском финансировании строительства инфраструктуры, расположенной у нового Суэцкого канала. Участниками проекта являются Российский фонд прямых инвестиций и египетские коммерческие банки, предполагается создание инвестиционного фонда Египта с участием России и ОАЭ на сумму 5 млрд долл., из которого будет финансироваться строительство логистических центров, метро, железных дорог и туристических комплексов [24].

В рамках торгово-экономического сотрудничества ЗАО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) поставит в Египет 700 кондиционированных пассажирских сидячих вагонов. Египетская сторона заинтересована в налаживании производства на территории АРЕ. В связи с этим ТМХ планирует локализовать производство половины партии вагонов для Египта на территории республики. Меморандум, подписанный с Египетскими национальными железными дорогами, предусматривает в период 2016-2017 гг. осуществить поставку 700 вагонов, из которых 350 вагонов мы будем производить самостоятельно и а производство 350 вагонов локализовать в Египте. В настоящее время китайские компании осуществили локализацию производства вагонов для железных дорог, а Hyundai – вагонов метро.

Египет закупает продукцию по предоставляемому РФ кредиту под правительственные гарантии АРЕ. Рассматривается возможность поставок вагонов-ресторанов (вагонов-буфетов), а также силовых установок-генераторов на железнодорожной основе, которые выраба-

⁷ С открытием новых шлюзов Панамский канал получил возможность пропускать суда контейнеров вместимостью до 10 тыс. ДФЭ, а в перспективе – до 14 тыс. ДФЭ.

тывают электричество для работы двигателей и кондиционеров. Во времена СССР в Египет поставлялись маневровые тепловозы ТЭМ-2 «Брянского машиностроительного завода», входящего с настоящее время в ТХМ [1]. Помимо маневровых, египетских железнодорожников заинтересовал магистральный тепловоз 2ТЭ25КМ.

Египет стремится стать транзитной страной для африканских государств, объявив в 2015 г. о намерении изучить возможность расширения Нила с целью создания судоходного маршрута протяженностью 4 тыс. км из Средиземного моря до озера Виктория. Одновременно были озвучены планы по созданию египетской судоходную компанию для осуществления перевозок по реке. Серьезность проекта подтверждается тем, что Африканский банк развития выделил на подготовку технико-экономического обоснования проекта 650 тыс. долл. Проект позволит диверсифицировать каналы экспорта для многих стран Африки, в том числе Судана, Кении, Танзании, Бурунди, Уганды, Демократической Республике Конго и Южного Судана [7].

13. Конкурирующие проекты развития транспортно-транзитной системы Турции

Турция – «энергетический мост» между Европой и ЗА. Страна занимает ключевое положение в международном транзите энерго-ресурсов и может влиять на него. Страна контролирует транспортные пути региона «стратегического эллипса», включающего Россию, страны Западной Азии и Каспийского моря, где находятся 71% доказанных запасов нефти и 69% запасов природного газа. Причём этого региона месторождения далеки от исчерпания запасов.

Географически близкое расположение месторождений «стратегического эллипса» формирует предпосылки для интеграции топливно-энергетических комплексов различных государств.

Через узкое горло Босфора (а в самом узком месте ширина пролива всего 750 м) могут проходить танкеры водоизмещением не более 200 тыс. тонн (класс Suezmax), что ограничивает маршруты экспорта - при таких объемах перевозки экономически выгодны лишь поставки в Европу, но не в Северную Америку. Ограничения по размеру танкеров, естественно, увеличивают частоту их проходов через проливы, что вызывает недовольствие Турции.

Время от времени Турция вводит ограничения на проход судов, обосновывая свои действия заботой о безопасности судоходства и экологии. С октября 2002 г. Турция ввела новые ограничения - запретила танкерам длиной свыше 200 м (то есть практически всем танкерам по перевозке сырой нефти и более чем 40% танкеров для перевозки нефтепродуктов) проход через Босфор в ночное время. Зимой навигация замедляется еще и в силу погодных условий, в очередях на проход проливов суда простаивают по несколько дней [14].

Турция стремится стать транзитным коридором для российских поставок газа даже в Ливан и Израиль, что будет технически возможно после строительства трубопровода Самсун – Джейхан.

В Турции до конца 2016 г. должен был пройти конкурс на выбор подрядчика по строительству нового Стамбульского канала глубиной 30 м для пропуска в Черное море судов дедвейтом 350-400 тыс. тонн. В стране открываются новые контейнерные порты (Dubai Port, Petlim).

В 2013 г. в Стамбуле в национальный праздник Дня Республики был открыт железнодорожный тоннель «Мармарай», соединяющий европейскую и азиатскую части города под проливом Босфор. Тоннель протяженностью 13,6 км рассчитан на перевозку 1,5 млн пассажиров в день. Авторы проекта надеются, что «Мармарай» позволит на 20% снизить нагрузку на общественный транспорт 14-миллионного Стамбула, в особенности способствует сокращению автомобильных заторов на мостах, перекинутых с одной стороны Стамбула на другой. Тоннель сооружён на глубине 55 м, что делает его самым глубоким подводным тоннелем в мире.

Развивается производство подвижного состава, который можно использовать в том числе и для транзитных перевозок грузов. Так, в 2017 г. турецкий производитель подвижного состава компания Tudemas представил собственный проект платформы для перевозки контейнеров. Разработка платформы велась с 2013 г. в партнерстве с национальным железнодорожным оператором TCDD. Двухсекционный вагон длиной 29,5 м имеет вес 25,5 тонн, полезная нагрузка составляет 109,5 тонн - на 4 тонны больше, чем существующие более тяжелые вагоны. Платформа спроектирована для работы со скоростью до 120 км в час. Проект является частью

национальной стратегии, направленной на развитие внутреннего промышленного и экспортного потенциала Турции [29].

Периодически обостряющиеся российско-турецкие противоречия являются значимым фактором развития транспортно-транзитного потенциала соседних государств. Этим должна воспользоваться и Сирия. Наличие ирано-турецких противоречий в пропуске транзитных грузопотоков будет способствовать наполнению грузами сирийский транспортных коммуникаций. Развитие туристическо-рекреационного сектора экономики Сирии и рост пассажиропотоков тоже могут быть следствием российско-турецкого противостояния⁸.

Развитие транспортно-транзитного сектора экономики Сирии будет способствовать решению проблемы инфраструктурных ограничений Восточного Средиземноморья.

В частности, при всех амбициях руководства страны транзитные возможности Турции далеко не безграничны. В частности:

- лимитирована пропускная способность черноморских проливов, судоходство по которым согласно международному законодательству является свободным и не приносит Турции значительных прямых доходов;
- построенный недавно тоннель «Мармарай» под Босфором призван решить, прежде всего, транспортные проблемы Стамбула, а движение грузовых составов по нему возможно только ночью;
- имеются слабые стороны железной дороги Баку – Тбилиси – Карс, кроме того, строительство турецкого участка линии затягивается;
- наличие паромной переправы через озеро Ван ограничивает железнодорожное сообщение по маршруту Иран – Турция, кроме того, между странами регулярно возникают противоречия организационного и институционального характера.

Все это делает вполне реальными перспективы превращения Сирии в транзитную стра-

ну, альтернативную Турции. Кроме того, Иордания и Турция обсуждают возможность восстановления функционирования Хиджасской железной дороги, прекратившей функционировать еще во время Первой мировой войны.

Подводя итог, отметим, что нельзя не согласиться с утверждением, относящимся еще к первой половине XIX в.: «Таким образом, весь этот край от самого его завоевания Селимом в цветущие времена империи и до наших дней, когда завоевание это было возобновлено среди расслабления Турции и среди самых критических обстоятельств, вся эта прелестная область, столь щедро одаренная природой, со своим просторным берегом, со своим местоположением столь выгодным для торговли, со своим бодрым народонаселением, со своей древней промышленностью, никогда не доставляла султанам ни доходов, ни войск, а была им более в тягость по своим непрерывным волнениям, по порочному устройству управления» [3, с.134]

Заключение

Проведённое исследование позволяет сделать следующие выводы:

1. Проект ЭПШП обостряет конкуренцию между странами за выбор маршрутов прохождения путей сообщения. За них конкурируют регионы внутри России, страны-члены ЕАЭС, государства ЦА, все страны на постсоветском пространстве. Например, к программе ЭПШП желают присоединиться и уже предпринимают конкретные шаги для этого Белоруссия, Украина, страны Балтии, пути сообщения, транспортные объекты и компании которых являются конкурентами на маршруте «Китай – Европа». Существует конкуренция инфраструктурных проектов внутри ЕАЭС (Китайско-Белорусский индустриальный парк «Великий камень», развитие порта Актау на Каспийском море и др.), что представляется нормальным рыночным явлением.

2. Самостоятельная транспортно-транзитная политика Казахстана.

2.1. Программы развития. Казахстан реализует собственные проекты развития транспортно-транзитного потенциала, во многом независимые от России и зачастую конкурирующие с российскими проектами. В 2014 году в Казахстане была объявлена Программа развития и реализации транспортно-транзитного потенциала страны «Нурлы жол – Путь в

⁸ До введения запрета Турцию ежегодно посещали около 3,5 млн российских туристов. С учетом того, что с каждого туриста принимающая сторона получала примерно 1 тыс. долл., то только туристическая индустрия Турции потеряет около 3,5 млрд долл. Часть этих доходов может достаться Сирии, конечно, при условии создания соответствующей туристической инфраструктуры, обеспечения безопасности туристов и необходимой транспортно-коммуникационной системы.

будущее». С 1 января 2016 года начался этап практической реализации Плана нации «100 конкретных шагов по реализации 5 институциональных реформ», который, помимо прочего, предусматривает дерегулирование контейнерных перевозок, что позволит в ближайшие 5 лет увеличить их объемы более чем на 500 тыс. тонн [27].

Государственная политика Казахстана направлена создание мультимодального Евразийского трансконтинентального коридора и логистического хаба. Этому способствуют особенности реализации китайской инициативы «Экономический пояс Шёлкового пути», который затрагивает многие страны, но Казахстан наряду с Ираном и Пакистаном находится в числе приоритетных государств. На статус «Сердца Евразии» и важных торговых пунктов на древнем Великом Шёлковом пути претендуют и российские регионы, в частности, Челябинская и Оренбургская области.

2.2. Инфраструктурное обеспечение. В целях выполнения этих задач Казахстан сформировал сеть железных дорог в направлениях Китай – Европа и Север – Юг. За последние 6 лет было построено 1700 км новых железнодорожных линий. Завершено строительство железных дорог «Узень – госграница с Туркменистаном» и «Жетыген – Коргас – Государственная граница Республики Казахстан» с вводом второго пограничного перехода с КНР – ст. Алтынколь. Введена в эксплуатацию новая железная дорога «Жезказган – Бейнеу», которая обеспечит прямой выход грузов из центрального региона Казахстана и ст. Достык на запад Казахстана и далее в Европу.

2.3. Активное участие Казахстана в развитии МТК в обход территории России. Прежде всего, речь идёт об МТК ТРАСЕКА (транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия). В рамках развития транспортно-транзитного потенциала Казахстана в обход России АО «КТЗ Express» подписала соглашение о развитии международных интермодальных перевозок в направлении Азия – Европа – Азия с крупнейшей транспортно-экспедиционной компанией Венгрии «Rail Cargo Hungaria Zrt». Благодаря этому обе компании смогут развивать мультимодальный сервис по Транскаспийскому международному транспортному маршруту, при этом планируется использовать возможности пограничных станций (казахстанских – Достык и Алтынколь, венгерских – Захонь и Эперешке), инфраструктуры транспортно-логистических

центров в Астане и Шымкенте, мультимодального комплекса портов Курык и Актау и крупнейшего интермодального терминала Rail Cargo Terminal – ЗАО БИЛК. Следует заметить, что при этом будут активно использоваться порты и железнодорожная инфраструктура Украины.

2.4. Увеличение объёмов транзитных перевозок контейнеров. В рамках проекта Евразийского трансконтинентального коридора Казахстан рассчитывает увеличить объём транзитных перевозок на 80% к 2020 году. В 2011 году железнодорожным транспортом в сообщении Китай – Европа через территорию Казахстана было перевезено 1,1 тыс. ДФЭ. По итогам 2015 года в направлении Китай – Европа перевезено 47,4 тыс. ДФЭ, что в два раза превосходило объём 2014 года. В 2016 году ожидаемый объём перевозок в направлении КНР – ЕС должен составить около 95 тыс. ДФЭ.

В свою роль в увеличении объёмов транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом играет запуск новых контейнерных поездов в направлении России, Ирана и стран Южного Кавказа. В области институционального оформления достигнута договоренность с Министерством железнодорожного транспорта Туркменистана и железными дорогами Исламской Республики Иран об установлении льготных тарифных условий для перевозки из России зерна, черных металлов, алюминия, асбеста в/через Иран, а также единых ставок по территориям Казахстана, Туркменистана и Ирана для контейнерных поездов из Китая в Иран и транзитом через его территорию по новой железнодорожной линии Узень – Болашак – Берекет – Горган.

В 2015 году доходы КТЖ от осуществления транзитных перевозок составили 706 млн долл. (30% от всех доходов). В среднесрочной перспективе ставится задача довести этот показатель до 50%.

К 2020 году КТЖ планирует довести объём перевозок контейнеров до 800 тыс. ДФЭ, а по самым оптимистическим прогнозам – до 1,9 млн ДФЭ в год. В национальной железнодорожной компании, ссылаясь на расчеты консультационной компании McKinsey & Company, отмечают, что потенциал прироста контейнерного транзита через территорию РК оценивается в 1,7 млн ДФЭ в год к 2020 году, в том числе по направлениям:

- Европа – Китай – 650 тыс. ДФЭ;
- Китай – Кавказ/Турция/Южная Европа – 300 тыс. ДФЭ;

- Север – Юг – 563 тыс. ДФЭ (в том числе Китай – Персидский залив – 350 тыс. ДФЭ);
- Россия – Центральная Азия – 200 тыс. ДФЭ [12].

2.5. Развитие морских портов на Каспийском море. В порту Актау проводится работа по увеличению мощностей перевалки грузов с 16,5 млн тонн до 25 млн тонн в год.

В 2013 г. на базе КТЖ была создана судоходная компания «KTZ Express Shipping», которая приобрела два сухогрузных судна дедевейтом 5000 тонн для перевозки зерна, металлопродукции и других видов генеральных грузов, экспортируемых через порт Актау. В 2016 г. флот пополнился сухогрузами «Жібек жолы» и «Атамекен», а к 2020 году будет доведен до 20 единиц. Основопологающим стал принцип: «свой груз – свой порт – свой флот».

В 2016 г. КТЖ заключило контракт с судостроительной верфью Uljanik (Хорватия) на строительство двух железнодорожных паромов. Паромный сервис обеспечить транспортную связь между Китаем и Европой в обход России через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию. Для реализации этих планов на Каспии реализуется проект по строительству паромного комплекса в порту Курык, открытие которого было запланировано на декабрь 2016 г.

2.6. Планы по созданию совместных предприятий и терминалов в иностранных портах – грузообразующих центрах.

Китай, терминал в порту Ляньюньган. В 2015 году в терминале порта Ляньюньган было обработано 193 тыс. ДФЭ. Ведётся подготовительная работа по созданию терминальных мощностей порта Ляньюньган общей площадью 450 га, что позволит увеличить объем консолидации грузов до 2,2 млн. ДФЭ к 2020 году [26]. Наличие совместного терминала в порту Ляньюньган привлекает грузовладельцев и из Южной Кореи, на которых рассчитывают и российские компании, развивая транспортно-транзитные сервисы на Дальнем Востоке.

Использование совместного казахстанско-китайского терминала в порту Ляньюньган увязано с развитием также СЭЗ (специальная экономическая зона) «Хоргос – Восточные ворота». В 2013 г. китайские строители полностью завершили реконструкцию автомобильной транс Ляньюньган – Хоргос протяженностью 3,4 тыс.км. Казахстан планировал ввести свой участок автомагистрали в 2016 г. Работы осуществляются в рамках развития автомобильного МТК «Европа – Западный Китай».

Иран, терминал в порту Бендер-Аббас. Компании из Казахстана и Ирана планирует совместное строительство терминала в морском порту Бендер-Аббас и объектов инфраструктуры по принципу сухого порта вблизи станции Инче-Бурун. Таким образом, происходит создание центров консолидации и распределения грузопотоков в основных морских портах Евразии, в том числе в портах Персидского залива.

Эстония, терминалы в таллинском порту Палдиски. Дочерняя компания КТЖ – АО «KTZ Express» ведет переговоры по использованию транспортно-логистической инфраструктуры в странах Балтии. Планируется создание совместного предприятия, строительство транзитного центра и терминалов в Северном порту Палдиски (Таллинн, Эстония) который будет использоваться для поставок товаров на скандинавский рынок. Этот порт на Балтийском море будет дополнять уже существующий казахстанский терминал в порту Вентспилс (Латвия).

Казахстанские компании приходят и на российский рынок транспортно-логистических услуг. В настоящее время «KTZ Express» реализует проект строительства мультимодального транспортно-логистического комплекса в Домодедовском районе Московской области совместно с российской девелоперской компаний «Coalco». Аналогичные проекты компания осуществляет в Турции.

2.7. Создание автомобильного МТК «Европа – Западный Китай». Китайский участок автомобильного коридора протяженностью 3425 км полностью построен, Казахстан должен был завершить работы на своём участке в 2016 году. Примечательно, что строительство последних участков коридора осуществят АО «НК «КазАвтоЖол», которое находится в доверительном управлении КТЖ. Таким образом, по факту, железнодорожная компания является координатором совместного развития перевозок грузов и пассажиров различными видами транспорта, что является несомненным преимуществом казахстанской компании. В целом почти весь транспортный сектор республики регулируется холдингом по управлению государственными активами – ФНБ «Самрук-Казына», что, при прочих равных, облегчает переговорный процесс по реализации совместных российско-казахстанских инфраструктурных проектов и создание совместных предприятий.

Российская сторона (протяженность ее части трассы – 2233 км) затягивает проведение работ и планирует сдать последние рекон-

струированные участки МТК к 2019–2020 годам. Налицо отсутствие синхронности в действиях партнёров по проекту, что снижает его эффективность.

2.8. Ограниченный срок действия программы «Нурлы жол – Новый путь». Отмечается, что программа «Нурлы жол» является, прежде всего, антикризисной, и только во вторую очередь направлена на развитие транспортно-транзитной системы страны. Действие программы заканчивается в 2019 году, последние проекты должны быть закончены в 2020 году. Кроме того, большая часть средств на дорожное строительство привлекается из внешних источников, что увеличивает долговую нагрузку правительства. Все эти факторы вынуждают с опасением смотреть на дальнейшие перспективы транспортно-дорожного комплекса Казахстана [6].

2.9. Противоречия в области воздушного транспорта. Получили известность конфликты по поводу взимания платы с казахстанских воздушных перевозчиков за полёты по транссибирским маршрутам и недопущению на рынок воздушных перевозок Казахстана других российских авиакомпаний, кроме «Аэрофлота».

В марте 2016 года авиационные власти России отказались разрешить казахстанской национальной авиакомпании Air Astana безвозмездно летать по транссибирскому маршруту в Улан-Батор, чтобы не создавать прецедент пролёта иностранных компаний без уплаты платежей (роялти). Кроме того, Россия требовала назначить второго перевозчика для полетов между странами, на что Казахстан не согласился по причине отсутствия в стране второй конкурентоспособной авиакомпании. Стратегия Air Astana строится на развитии полётов по маршруту Восточная Азия – Ближний Восток, при этом альтернативы полётам через Россию (например, через территорию КНР) пока не просматривается.

Вообще, Россия выступает за либерализацию воздушного сообщения, введения принципа «открытого неба» внутри ЕАЭС. Так, Минтранс РФ направил властям Казахстана проект концепции «открытого неба», который может стать основой взаимодействия для создания единого воздушного пространства между странами ЕАЭС (РФ, Белоруссия, Казахстан, Армения, Киргизия).

С другой стороны, Минтранс России неоправданно затянул сроки ратификации Монреальской конвенции перевозок воздушным транспортом⁹, упрощающей процедуры оформления авиаперевозок грузов и пассажиров. Промедление в решении этого вопроса может привести к сокращению транзитного потенциала России: грузопотоки могут уйти в Казахстан, который уже присоединился к конвенции.

2.10. Конкуренция на зарубежных рынках в области транспортного машиностроения. Казахстан является конкурентом России на рынке продукции железнодорожного машиностроения. Так, в настоящее время обсуждается возможность поставок для Иранских железных дорог тепловозов серии «Evolution», пассажирских электровозов, грузовых вагонов, пассажирских вагонов производства ТОО «Тулпар-Тальго», рельсов и стрелочных переводов, произведённых и собранных на казахстанских предприятиях.

3. Независимая транспортно-транзитная политика Белоруссии. Белоруссия стала главным получателем выгод от большинства транспортно-транзитных и санкционных конфликтов, затрагивающих интересы России. Кроме того, страна активно участвует в китайском проекте ЭПШП, строя альтернативные российским транспортно-логистические центры на своей территории¹⁰. Белоруссия активно контактирует с Украиной и странами Балтии в области развития собственной транспортно-транзитной системы.

В рамках концепции ЭПШП происходит создание китайско-белорусского индустриального парка «Великий камень», который может стать крупнейший в Европе. Его транспортное обслуживание является приоритетным проектом для Белорусской железной дороги (БЖД). Особое внимание уделяется электрификации участков и их модернизации, повышению скоростей на модернизируемых направлениях и применению подвижного состава нового поколения.

⁹ Монреальская конвенция перевозок воздушным транспортом принята в 1999 году, вступила в силу в 2003 году, ее участниками уже являются 119 государств. Документ унифицирует правила международных воздушных перевозок, обеспечивает защиту интересов потребителей, предполагает внедрение электронного оформления авиагрузов, стандарта e-freight и электронного таможенного оформления.

¹⁰ Вообще, стратегия Китая заключается в том, чтобы на расстоянии 1–2 тыс. км друг от друга создать несколько параллельных транспортных коридоров в целях обеспечения наибольшей эффективности, независимости и безопасности перевозок.

В мае 2016 г. в индустриальный парк прибыл первый контейнерный состав, проследовавший по маршруту Баодин (провинция Хэбэй, КНР) – Колядичи (Минск, Белоруссия) и доставивший на 28 платформах 43 сорокафутовых контейнера с металлоконструкциями для строительства парка. Таким образом, уже в ходе его сооружения отрабатываются маршруты и перевозочные технологии.

Привлечением инвестиций в парк, строительством инфраструктуры, управлением недвижимостью и землёй, а также рядом других функций занимается китайско-белорусское совместное ЗАО «Компания по развитию индустриального парка», доля Белоруссии в предприятии составляет 40 %, Китая – 60 %.

4. Рост транзитных перевозок грузов в сообщении Китай – Европа по Транссибу и Северному коридору Трансазиатской вызван девальвацией национальных валют стран-транзитёров.

5. В условиях, когда Китай в рамках ЭПШП стремится диверсифицировать маршруты перевозок грузов, возрастает угроза невостребованности построенной дорогостоящей транзитной инфраструктуры.

6. В настоящее время отнюдь не финансовые учреждения, созданные для реализации проекта ЭПШП, а субсидии китайских провинций на перевозку грузов по территории КНР способствуют формированию привлекательных тарифов на перевозки грузов (в т.ч. транзитные) назначением в Россию.

7. Настороженное отношение к проекту ЭПШП самого большого геополитического соперника Китая в регионе – Индии обуславливает возможность и необходимость входа грузопотоков из Китая в Северную Европу по МТК «Север – Юг» в портах Ирана и Пакистана. Более того, Индию возможно и необходимо привлечь к развитию производственно-транспортных коммуникаций путём разработки совместного проекта, аналогичного ЭПШП. Также необходимо организовать курсирование ускоренного контейнерного поезда и/или грузового экспресса «Афанасий Никитин».

8. Несоввершенство институционально-организационной структуры и системы управления в России приводят к затягиванию процессов строительства и обустройства российских участков МТК, ярким примером чего являются автомобильные дороги, входящие в МТК «Европа – Западный Китай», небольшая часть моста через р. Амур Нижнеленинское – Тунцзян, совмещенный автомобильно-железнодорожный мост через р. Лена в районе Якутска и др.

9. Окупаемость проекта ВСМ Москва – Пекин неочевидна и если и возможна, то, по нашему мнению, только в случае совмещения высокоскоростных и скоростных контейнерно-легковесных перевозок с использованием высокотехнологичного подвижного состава и тары.

10. В области сопряжения транспортно-транзитных систем актуальна задача создания, внедрения и широкого использования железнодорожной магистрали во многом быстрых и эффективных перегрузочных технологий, а также компетенций в области оперативного пропуска трансграничных грузопотоков.

Литература

1. «Трансмашхолдинг» поставит в Египет 700 пассажирских вагонов для железной дороги. //РЖД-Партнер, 02.02.2016. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/podvizhnoi-sostav/transmashkholding--postavit-v-egipet-700-passazhirskikh-vagonov-dlia-zheleznoi-dorogi/> (дата обращения: 20.05.2016).

2. DP World рассматривает возможность расширения египетского терминала // РЖД-Партнер, 11.04.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/dp-world-rassmatrivaet-vozmozhnost-rasshireniya-egipetskogo-terminala/> (дата обращения: 17.04.2017).

3. Базили К.М. Сирия и Палестина под турецким правительством в историческом и политическом отношениях. М.: Гешарим, 2007. – 608 с.

4. Белоглазова Д. Ставка на перспективу// Гудок, 12.10.2016. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1352798&archive=2016.10.12> (дата обращения: 12.10.2016).

5. Борисова Е. Украина может присоединиться к транспортному коридору Персидский залив - Черное море // РЖД-Партнер, 08.02.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/ukraina-mozhet-prisoedinitnya-k-transportnomu-koridoru-persidskiy-zaliv-cher-poe-more> (дата обращения: 08.02.2017).

6. Домнин С. Поворот на автобан // «Эксперт Казахстан» №20 (564), 31 октября – 14 ноября 2016 г. URL: <http://expertonline.kz/a14569/> (дата обращения: 11.11.2016).

7. Египет намерен открыть судоходный маршрут от Средиземного моря до озера Виктория //РЖД-Партнер, 02.10.2015. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/transportnaia-infrastruktura/egipet-nameren-otkryt-sudokhodnyi-marshrut-ot-sredizemnogo-moria-do-ozera-viktorii/> (дата обращения: 20.05.2016).

8. Израиль вводит новый для судоходной отрасли термин Isramax // РЖД-Партнер, 03.02.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/>

wate-transport/news/izrail-vvodit-novyuy-dlya-sudokhodnoy-otrasli-termin-isramax/ (дата обращения: 07.02.2017).

9. Зоидов К.Х., Медков А.А. Теоретико-методологические предпосылки становления транзитной экономики и эволюционно-институциональное развитие транспортно-транзитных систем России и стран Центральной Азии. Часть I-Часть IV // Электронный журнал ИПР РАН. Проблемы рыночной экономики. – 2016. - № 1. – С. 64 – 74. - № 2. – С. 38-48. - № 3. – С. 51-61. - № 4. – С. 40-49. URL: <http://www.market-economy.ru/>.

10. Источник: URL: <http://neftegaz.ru/news/view/140047/>. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rossiyu-i-iran-svyazhut-skoro-stnye-refrizheratory/> URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/biznes-prodolzhaet-obsuzhdenie-razvitiya-proekta-po-perevozke-gruzov-iz-evropu-v-iran/> (дата обращения: 16.06.2017).

11. Источник: URL: https://vk.com/topic-37282761_26268153. URL: <http://www.rzd-partner.ru/auto/news/tonnel-v-daryalskom-ushche-izbavit-verkhniy-lars-ot-prirodnikh-kataklizmov/> (дата обращения: 19.06.2017).

12. Касымов А. Путь к транзиту // «Эксперт Казахстан» № 17 (561), 26 сентября – 2 октября 2016 г. URL: <http://expertonline.kz/a14508/> (дата обращения: 11.11.2016)

13. Каткевич В. Израильские инвестиции в украинский транспорт // РЖД-Партнер, 15.09.2008. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/different/330406> (дата обращения: 20.05.2016)

14. Кокшаров А. Стратегический эллипс URL: <http://www.expert.ru> Эксперт от 26.07.2005. <http://www.rzd-partner.ru/press/265929/> (дата обращения: 20.05.2016).

15. Контейнерный перевозчик ZIM присоединился к Alibaba //РЖД-Партнер, 17.02.2017 URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/konteynernyy-perevozchik-zim-prisoedinilsya-k-alibaba/> (дата обращения: 07.03.2017).

16. Минтранс Израиля предложил соединить железной дорогой арабские страны с портом в Хайфе // РЖД-Партнер, 06.04.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/mintrans-izrailya-predlozhit-soedinit-zheleznoy-dorogoy-arabskie-strany-s-portom-v-khayfe/> (дата обращения: 06.04.2017).

17. Перепелица О. Все страны - участники проекта МТК «Север-Юг» приступили к процессу грузоперевозок // РЖД-Партнер, 14.10.2016. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/vse-strany-uchastnitsy-proekta-mtk-sever-yug-pristupili-k-protsessu-gruzoperevozok/> (дата обращения: 17.10.2016).

18. Порт Залива и Южный порт (Израиль) введут в эксплуатацию в 2021 году // РЖД-Партнер, 10.05.2016. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/zarubezhnye-porty/port-zaliva-i-iuzhnyi-port-izrail-vvedut-v-ieksploatatsiyu-v-2021-godu/> (дата обращения: 20.05.2016)

19. Порт Махачкалы может стать морскими воротами на юге России // РЖД-Партнер, 27.02.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/port-makhachkaly-mozhet-stat-morskimi-vorotami-na-yuge-rossii/> (дата обращения: 07.03.2017).

20. Продолжение дноуглубления Суэцкого канала пока не согласовано // РЖД-Партнер, 28.08.2015. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/transportnaia-infrastruktura/prodolzhenie-dnouglubleniya-suietskogo-kanala-poka-ne-soglasovano/> (дата обращения: 20.05.2016).

21. Проект "Север - Юг" сократит сроки поставки российского зерна в Иран почти втрое // РЖД-Партнер, 21.11.2016. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/proekt-sever-yug-sokratit-sroki-postavki-rossiyskogo-zerna-v-iran-pochti-vtroe/> (дата обращения: 23.11.2016)

22. Прохоров П. Оправдание Моисея // «Эксперт Северо-Запад» №19-22 (731). URL: <http://expert.ru/northwest/2016/19/opravdanie-moiseya/>(дата обращения: 11.11.2016).

23. Ратников А. \$8,2 млрд в воду: зачем Каиру новый Суэцкий канал // РБК, 07.08.2015 URL: <http://www.rbc.ru/politics/07/08/2015/55c3c59c9a794740812e0728>.

24. Россия и Египет вложат 5 млрд долларов в создание промзоны // РЖД-Партнер, 25.01.2016. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/investitsii/rossiya-i-egipet-vlozhat-5-mlrd-dollar-ov-sozdanie-promzony/> (дата обращения: 20.05.2016).

25. Специалисты из РФ помогли восстановить в Сирии участок железной дороги //РЖД-Партнер, 14.11.2016. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/spetsialisty-iz-rf-pomogli-vosstanovit-v-sirii-uchastok-zheleznoy-dorogi/> (дата обращения: 16.11.2016).

26. Ставка на транзит // «Эксперт Казахстан». №15 (559), 22 августа–4 сентября 2016 г. URL: <http://expertonline.kz/a14465/> (дата обращения: 11.11.2016).

27. Статья Главы государства «План нации – Путь к казахстанской мечте» / Официальный сайт Президента Республики Казахстан, 6 января 2016. URL: http://www.akorda.kz/ru/events/akorda_news/press_conferences/statya-glavy-gosudarstva-plan-nacii-put-k-kazahstanskoi-mechte (дата обращения: 20.01.2017).

28. Суэцкий канал снижает сборы на треть // РЖД-Партнер, 01.04.2016. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/gruzovye-perevozki/suietskii-kanal-snizhaet-sbory-na-tret/> (дата обращения: 29.04.2016)

29. Турецкие импортеры российского зерна нашли обходные маневры для ввоза продукции // РЖД-Партнер, 11.04.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/turckie-importery-rossiyskogo-zerna-nashli-obkhodnye-manevry-dlya-vvoza-produktsii/> (дата обращения: 17.04.2017).

30. Турция представила первую разработанную в стране фиттинговую платформу // РЖД-Партнер, 13.04.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/turtsiya-predsta>

[tila-pervuyu-razrabotannuyu-v-strane-fittingovuyu-platformu/](http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/turtsiya-predsta-tila-pervuyu-razrabotannuyu-v-strane-fittingovuyu-platformu/) (дата обращения: 17.04.2017).

31. Хиллман Дж. Из-за железной дороги из России в Индию Суэцкий канал теряет значимость. URL: <http://mixednews.ru/archives/116491> (дата обращения: 29.03.2017).

32. Шамшиев А. Подключение Ирана к ЕАЭС вызывает недовольство США – эксперт. Интервью с заведующей сектором Ирана Центра изучения стран Ближнего и Среднего Востока Института востоковедения РАН, к.э.н. Н. Мамедовой // Портал «Евразия Эксперт», 29 марта 2017 г. URL: <http://eurasia.expert/podklyuchenie-irana-k-eaes-vyzyvaet-nedovolstvo-ssha/> (дата обращения: 06.04.2017).

Historical-economic backgrounds of transport-transit systems' conjunction of Russia and countries of West and South Asia

Part II

Kobiljon Kh. Zoidov, PhD (Phys. and Math.), Associate Professor
e-mail: kobiljonz@mail.ru

Alexey A. Medkov, PhD (Econ.)
e-mail: medkov71@mail.ru

Abstract

In the article are reviewed the historical-economic description of the organization of trade, overland and maritime transport of goods over long distances, the functioning of the nodal points of transit communications ("caravan cities") in West and South Asia. The basic modern projects of development of transport-transit system (TTS) in the countries of Western Asia coupled with the implementation of the global infrastructure-integrative initiatives are considered. Special attention is paid to analysis of the current state and prospects of modernization of the transport sector of Iran's economy, which is claiming the status of a nodal point of intersection of international communications in the directions "East – West" and "North – South". The favorable prospects for the development of TTS Azerbaijan, as a result of the state's balanced foreign and economic policy, and favorable opportunities of Armenia due to the isolation of the country, difficult mountain conditions, and continuation of the Nagorno-Karabakh conflict are revealed. A reasonable conclusion is made: in the case of conjunction of TTS of Russia and Iran application of Azerbaijan's infrastructure looks better. There are reviewed the most important projects for the development of TTS of Israel as a country with substantial opportunities to attract financial resources and having armed forces able to ensure the safety of the transportation process. The proposals for the restoration of transit significance of Syria after the normalization of the military-political situation in the country are made. The main directions of development of TTS Egypt and Turkey – the major competitors in the conjunction process of TTS of Russia and West Asia – are reviewed. Special attention is paid to development of the economic zone of Suez canal, analysis of the possibilities of using tunnel "Marmaray" for the passage of transit traffic. The analysis of the status and trends of modernization and development of TTS of India and Pakistan – countries that have the most significant impact on the prospects of pairing TTS Russia and South Asia – is given.

Keywords: *evolutionary-institutional approach, the countries of Western and Southern Asia, the EEU, the development of transport-transit system, transit economy, added value, integration, production technology upgrades and instability*

Об авторах

Зойдов Кобилжон Ходжиевич, к.ф.-м.н., доцент, заведующий лабораторией, Институт проблем рынка РАН, Москва.

Медков Алексей Анатольевич, к.э.н., руководитель Центра, Институт проблем рынка РАН, Москва.