

Владимир Алексеев

Российско-иранский южный коридор

Россия и Иран готовы к полномасштабному экономическому партнерству по всем направлениям. Это послужит серьезным импульсом для экономического развития обеих стран, укрепления их независимости от Запада. Одним из наиболее перспективных из них может стать создание «южного транспортного коридора» — от побережья Индийского океана до Волги и далее в Европу. Реализация подобного гигантского проекта откроет новые горизонты в мировой геополитике, внесет серьезные изменения в глобальную экономику, прежде всего в ее транспортную инфраструктуру.



По мере того, как Иран приближается к снятию финансово-экономических санкций, введенных Западом из-за его мирной ядерной программы, встает вопрос о развитии широкомасштабного сотрудничества России с Ираном по всем направлениям, прежде всего в экономической и военно-технической сферах (ВТС). Особенно перспективны области энергетики, прежде всего нефти и газа, ядерной энергетики, и, что может стать особо значимым для обеих стран, в транспортном секторе. Ведь территория Ирана — это наиболее короткий транзитный путь для России к Южной Азии и Юго-Восточной Азии (ЮВА). А Россия, в свою очередь, — это транзитная территория в этом направлении для центральной и северо-западной Европы (Германии, Польши, Чехии, Словакии, Венгрии, стран Бенилюкс, Скандинавии и Балтии). Сейчас же коммерческим грузам из вышеупомянутых районов до Индии, Пакистана, Бангладеш, Вьетнама, Малайзии, Филиппин, Индонезии, Австралии и т.д. приходится проделывать сложный и длинный, а значит и дорогой по стоимости доставки путь, равно как и не менее обременительный путь в обратном направлении. То есть вокруг Африки, либо через Средиземное море, затем Суэцкий канал (за проход по нему нужно платить высокие пошлины) и т.д. Как тут не вспомнить проект 20-летней давности так называемого южного транспортного коридора, предполагавшего соединить один из портов Султаната Оман на Аравийском море Индийского океана через Персидский залив, далее железные дороги Ирака и Ирана и Каспийское море с каспийскими портами, железнодорожными узлами и системой речных каналов в России. Это по времени сделало бы доставку грузов в 3 раза быстрее, а по стоимости — в 4 раза меньше, нежели путь из Индии, например, через Индийский океан, Красное море, Средиземное море и Черное море в Новороссийск или Туапсе, или же вокруг Африки и далее через Атлантику в Балтийское море до Санкт-Петербурга, Риги,

Клайпеды, Таллинна, Стокгольма, Хельсинки и т.д. или через северные моря до норвежских портов и Мурманска.

Теперь с учетом произошедших геополитических изменений, прежде всего «арабских революций», «южный транспортный коридор» можно сократить и удешевить еще на целый порядок. Для это нужно построить весьма крупный порт непосредственно на иранском побережье Аравийского моря поближе к Пакистану, т.е. фактически непосредственно на побережье Индийского океана, связав его, кстати, с пакистанским портом Карачи, провести отсюда скоростную железную дорогу с большой пропускной способностью до иранского порта Решт на Каспии, далее — мощную паромную переправу, способную перевозить ж/д вагоны до Астрахани или другого порта России, с использованием параллельно крупных судов «река-море», а далее — ответвления железной дороги на северо-запад до ЕС и на восток до КНР и Кореи.

Таким образом, был бы создан замкнутый треугольник: ЕС — Россия, Иран — выход на Индийский океан, минуя Средиземное море и путь вокруг Африки, а также многосторонний транспортный сегмент ЕС — РФ — (ответвление на Иран и Южную Азию) — Дальний Восток до Китая и Кореи. То есть Россия и Иран стали бы самым коротким и дешевым транзитным путем из ЕС в Южную и Юго-Восточную Азию. А для экономик России и Ирана это стало бы мощнейшим импульсом экономического развития, включая транспортную инфраструктуру. Ведь для этого пришлось бы строить или расширять порты и портовое хозяйство в Иране и России, причем не только на Каспии, но и на Волге, а также прокладывать скоростные железные дороги через иранскую территорию. А это — огромные заказы для российских компаний, производящих рельсы и шпалы, семафоры и другое ж/д оборудование, оптико-волоконные системы связи вдоль ж/д путей, ремонт огромного количества локомотивов и железнодорожных вагонов самого различного профиля — от цистерн, зерновозов до тяжелых платформ и спецвагонов. Такое крупное предприятие как «Уралвагонзавод» был бы обеспечен гигантскими прибыльными заказами на долгие годы. Как впрочем и многие предприятия иранской промышленности. Большие дивиденды от этого проекта получила бы ОАО «РЖД» и иранская национальная железнодорожная компания. Было бы создано большое число новых рабочих мест не только в промышленности РФ и ИРИ, но и для эксплуатации «южного транспортного коридора». Кроме того, для обслуживания этого коридора понадобилось бы построить специальный паромный флот на Каспии и суда «река-море» на Волге, что загрузило бы Объединенную судостроительную компанию (ОСК).

О геополитическом значении подобного проекта излишне говорить, так как его реализация способствовала бы формированию своего рода транспортно-го, а затем и политического союза Россия — Иран — Индия, а со временем и подключение к нему Китая, стран ЮВА и АТР. Он стал бы мощным противопоставлением агрессивной части блока НАТО во главе с США, способствуя его размытию, а также своего рода противовесом военно-политическим амбициям некоторых проамериканских стран ЕС. При этом коммерческие интересы всех членов Евросоюза были бы только в выигрыше. В этой связи можно сформулировать некоторые выводы:

1. Российская внешняя политика в условиях возрастания агрессивности США и их европейских союзников, а также подоженных США и арабскими монархиями «арабских революций» должна ориентироваться на создание многостороннего и многопланового мирового полюса: РФ — Иран — Индия — Китай. Такой полюс интегрирует структуры, принадлежащие четырем различным цивилизациям, и тем самым станет глобальным. И он сможет игнорировать волю других полюсов, прежде всего Северо-Атлантического, имеющих гегемонистские амбиции навязывания западных демократических и цивилизационных ценностей остальному миру.

2. Российская экономическая политика должна иметь экспортно ориентированный характер. В отношениях с глобальными экономическими партнерами ее следует ориентировать на экспорт средств производства, технологий и капитала, в отношениях с геополитическими противниками — на экспорт своих ценностей.

3. И, наконец, российская геополитика станет эффективной, если будет ориентирована на обеспечение и поддержание позитивной роли «связки» между Западом и Востоком, Севером и Югом.

Для того, чтобы превратить концепцию подобного рода «мирового посредника» цивилизаций в конкретную технологию, в первую очередь необходимо резко улучшить логистику полюса РФ — Иран — Индия, причем прежде всего на транспортном и экономическом уровнях. Главный проект этого направления — «южный транспортный коридор», связывающий Южную Азию, Средний Восток, Россию, Центральную Европу и регион Балтийского моря. Такой маршрут может стать транспортной осью российско-иранского союза и структурообразующим началом для экономики целого ряда регионов. Понятно, что в рамках перспективного будущего транспортный коридор должен охватывать все инфраструктурные компоненты — собственно грузопоток, финансовые и иные потоки.

Для Ирана такой транспортный коридор крайне необходим. В результате длительной экономической изоляции его доступ к современным технологиям весьма затруднен. Западная экономическая система не заинтересована в развитии Ираном какой-либо промышленности, кроме нефтегазодобывающей. Но образовавшийся вакуум могут заполнить простаивающие сейчас российские предприятия. Кроме того, переход Ирана от экспортно-сырьевой к транспортно-перерабатывающей деятельности позволит ему обрести новую степень экономической независимости.

Воздействие южного транспортного коридора на российские реалии гораздо масштабнее. Путем создания транспортного и юридического пространства вдоль Волго-Балтийского и Беломоро-Балтийского каналов на протяжении всей Центральной России и Урала, обеспечения военного присутствия России в ряде ключевых регионов, установления контроля над Каспийским морем российским и иранским военно-морскими флотами будет образована дополнительная ось для укрепления единства нашей страны.

Ведь проблемы российской промышленности (и в широком понимании — российской государственности) во многом — это проблемы логистики и транспортного сообщения. Россия не только имеет плотность дорожной сети на порядок меньше западноевропейской нормы, но и крайне неэффективную структуру управления и неудачную конфигурацию этой сети.

Поэтому принципиально важным результатом проекта должно стать расширение Астраханского порта и возникновение как минимум двух новых транспортных узлов: в Казани, где «южный коридор» пересекается с Транссибирской магистралью, и в районе Санкт-Петербург — Петрозаводск. Первый узел изменит статус Татарстана и позволит глубже интегрировать его в структуру российской экономики, второй — даст возможность переключить часть транспортного потока из Финляндии и Северной Европы, разгрузив направление Петербург — Хельсинки и Санкт-Петербург — Балтия.

Весьма важным последствием станет возрастание загрузки предприятий среднего и тяжелого машиностроения, судостроительных и судоремонтных заводов. Речь идет о строительстве и обслуживании значительного количества судов «река-море», а также о заказах на модернизацию транспортной инфраструктуры Ирана, Прикаспийских областей России и Поволжья. На более поздних стадиях проекта возникнет проблема создания иранской промышленности.

Итак, на условной карте-схеме «южный коридор» представляет собой сложную транспортную систему, протянутую от Санкт-Петербурга через железные дороги и Волго-Балтийский канал, реку Волгу, Каспийское море и территорию Ирана к Аравийскому морю, Персидскому заливу и Индии. На севере эта дорога может быть продлена за счет Беломоро-Балтийского канала и замкнута на Северный Морской Путь. На юге она пересекается Транссибом, Волго-Донским каналом и транспортным коридором «Китай — Западная Европа». Кроме того, российское военное и экономическое присутствие на Каспийском море окажет сильное воздействие на транспортные потоки в Центральной Азии и в Закавказье.

Помимо уже существующего водного коридора Каспий — Волга в его основе будут магистральные скоростные железные дороги, связывающие Астрахань с Москвой и далее с Минском (далее — на Варшаву и Берлин), и скоростная ж/д линия Москва — Санкт-Петербург — Таллин — Рига.

Транспортная ось из Балтийского моря в Индийский океан, которая станет не только конкурентом, но и альтернативой пути через Суэц или вокруг Африки, подразумевает наличие двух «особых точек» в начале и в конце маршрута: транспортных узлов, играющих системообразующую роль соответственно для Северо-Европейского региона и для стран Среднего Востока и Южной Азии.

Проект может состоят из следующих этапов реализации:

- Создание в устье Финского залива международного порта и задействование в этих целях латвийского порта Вентспилс, замыкающих на себя все морские транспортные потоки Балтийского региона и являющихся конечными точками «южного коридора». В этих портах заключается конкретный экономический интерес стран ЕС, прежде всего Германии, Центральной Европы, Балтии и Скандинавии.
- Модернизация и прокладка новых высокоскоростных железных дорог из Северо-Западного региона РФ (Санкт-Петербург и Мурманск) и Балтии до Астрахани; использование уже существующих судов класса

«река-море» на маршрутах каспийские порты Ирана — Астрахань — Волго-Балтийский канал — Санкт-Петербург — Северная и Центральная Европа, для чего имеется почти вся необходимая инфраструктура. Однако сквозное движение по этому маршруту до сих пор сдерживается геополитическими причинами.

- Создание иранской стороной (с использованием преимущественно российских технологий, с привлечением российских специалистов, с размещением заказов на российских предприятиях, расположенных по «южному коридору») адекватной поставленным задачам инфраструктуры на южном и восточном побережьях Каспийского моря и строительство скоростной ж/д магистрали от иранского берега Каспия до иранского побережья Аравийского моря.
- Строительство там крупного иранского морского порта с российским участием многоцелевого профиля. Кстати, для Тегерана будет безопаснее создать в этом районе мощности по сжижению газа с месторождения Южный Парс, нежели вывозить СПГ через Персидский залив и Ормузский пролив.
- Строительство разветвленной скоростной железнодорожной магистрали от Каспия до побережья на Аравийском море. Для этого может понадобиться привлечение иностранных инвестиций, в том числе из Индии и стран ЮВА, возможно КНР, а при необходимости, и заинтересованных стран Евросоюза. Технически же с реализацией этого участка «южного транспортного коридора» справится и Россия с ее предприятиями типа «Уралвагонзавод», специализированные локомотивостроительные заводы и предприятия по производству рельс, шпал, прокладки ж/д тоннелей и других необходимых средств для создания ж/д колеи в разных условиях местности — от равнин до гор и пустынь.

Реализация такого масштабного, глобального проекта должна пройти под непосредственным руководством Президента РФ, а для этого необходимо вначале принять политическое решение об этом проекте. Для мобилизации необходимых для этого проекта ресурсов, своевременных инфраструктурных решений необходимо назначение специального куратора на уровне специального представителя Президента РФ с особыми, чрезвычайными полномочиями. Все эти вопросы, при желании, Владимир Путин может обсудить с президентом Ирана Хасаном Роухани на саммите ШОС в сентябре сего года в Таджикистане. Но начинать нужно уже сегодня, поскольку на завершение столь масштабного проекта уйдет при наличии необходимого финансирования и проведения соответствующих ТЭО 5–7 лет. Но зато с его запуском в мире сложится совершенно иная глобальная транспортная, экономическая и геополитическая конфигурация, которая серьезно укрепит роль России, Ирана и Индии в мировых делах.