

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 I

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*

Введение

Главным фактором смещения мировой транзитной активности в страны Западной Азии (ЗА) является формирование и начало реализации широкомасштабного и многоцелевого проекта Китая под названием «Один пояс – один путь». Проект предполагает, в том числе, укрепление стратегических, политических, экономических и культурных связей КНР со странами Центральной, Западной и Южной Азии. Для стран Центральной Азии (ЦА) наибольшую актуальность пред-

ставляет та часть проекта, которая предполагает развитие Экономического пояса Шёлкового пути (ЭПШП).

При всей привлекательности и перспективности проекта ЭПШП, в нём содержатся и потенциальные риски для России и стран ЦА.

ЭПШП – это дальнейшая либерализация международной торговли. Прежде всего, следует отметить, что реализация проекта ЭПШП предполагает дальнейшую либерализацию международной торговли, понижение (снятие) тарифных и нетарифных барьеров. Свобода

торговли обеспечивает экономические выгоды промышленно развитым государствам, каким за последние десятилетия стал Китай, какими являются Япония и Южная Корея. Однако препятствует экономическому успеху стран с догоняющим типом развития, которым необходимо осуществить модернизацию экономики, её реиндустриализацию на новой технологической основе, т.е. таким, как Россия, страны постсоветского пространства и многие азиатские государства.

Кроме того, реализация проекта ЭПШП предполагает свободное движение капитала, что обеспечивает выгодные для Китая условия для вложения капиталов в строительство и модернизацию инфраструктурных объектов в других странах, что, как правило, предполагает активные закупки китайской продукции, привлечение китайских компаний, специалистов и технологий.

Развитие собственной транспортно-коммуникационной инфраструктуры стран-участников китайской программы «Один пояс – Один путь» требует согласования (сопряжения) с китайскими инфраструктурными проектами. Так, в Программе указывается, что «на основе уважения национального суверенитета и безопасности заинтересованных государств страны-участницы проекта должны осуществить стыковки планов по строительству инфраструктуры и системы технологических стандартов...»¹ Китай настойчиво продвигает идею строительства железных дорог (хотя бы транзитного назначения) с используемой в Поднебесной шириной колеи европейского стандарта (1435 мм).

Необходимо более широкое участие России в реализации этого проекта: она должна быть партнёром Китая не только в северной части нового Шёлкового пути, но и в коридоре «Север – Юг». Следует не только опираться на широкие экономические возможности Китая, но и самостоятельно финансировать реализацию крупных инфраструктурных проектов. Именно в них должны быть направлены средства Фонда национального благосо-

стояния (ФНБ), доходы, полученные в годы высоких цен на сырьевые ресурсы. К сожалению, эти возможности Россия, скорее всего, упустила.

Одной из главных задач проекта ЭПШП является обеспечение надёжного поступления сырьевых и энергетических ресурсов из стран ЦА и Западной Азии в Китай. Например, газотранспортные проекты Иран – Пакистан – Индия входят в экономический коридор «Китай – Пакистан».

В данной статье обсуждаются следующие основные факторы развития транзитной экономики России и стран Западной и Южной Азии:

1. 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. Рост транзитных перевозок грузов в сообщении Китай – Европа по Транссибу и Северному коридору Трансазиатской железнодорожной магистрали во многом вызван девальвацией национальных валют стран-транзитёров.

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

4. 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.

5. 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».

6. Несовершенство институционально-организационной структуры и системы управ-

¹ Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI в. / Государственный комитет по делам развития и реформ, Министерства иностранных дел и Министерства коммерции КНР (издано с санкции госсовета КНР), март 2015 г. // Цит. по сб. [1].

ления 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.

7. 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.

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

Отсутствие на форуме «Один пояс – один путь» индийского премьер-министра Н. Моди «свидетельствует о нарастающей напряженности в отношениях двух гигантов Азии – Китая и Индии».

Представитель МИД Индии Г. Баглая, выразил сомнение, что предлагаемая Китаем модель интеграции в Евразии отвечает интересам других стран и народов, а не только интересам КНР. Он дал понять, что погашение китайских кредитов на масштабные инфраструктурные проекты в рамках ОПОП многим государствам окажется не по силам, что в итоге поставит их в зависимость от Пекина.

Бывший первый замминистра иностранных дел Индии и экс-посол в Москве К. Сибал отмечает, что «проект Китайско-пакистанского экономического коридора, которому отводится ключевая роль в реализации инициативы ОПОП, подрывает суверенитет Индии, так как подразумевает строительство инфраструктуры и совместную деятельность Китая и Пакистана на территории региона Гилгит-Балтистан – части Кашмира, оккупируемого Пакистаном. Индийская сторона не может считать этот проект экономическим, однако Пекин никак не реагирует на озабоченность Дели. В связи с этим участие Индии в форуме ОПОП невозможно».

По мнению экспертов, отсутствие Индии на пекинском форуме показывает, что уже

сегодня Дели готов бросить вызов китайскому господству в Евразии [27].

Таким образом, в статье выдвинута гипотеза о необходимости и целесообразности разработки и реализации глобальной инициативы «Варяго-Персидский торговый путь XXI века».

1. Историко-экономический анализ организации торговли и функционирования узловых точек транзитных коммуникаций (караванных городов)

Экономико-географические предпосылки развития транзитной экономики в ЗА. Страны ЗА во все исторические времена характеризовались наличием развитых транспортно-транзитных систем, служили «перекрестками мира». Это обусловлено следующими факторами:

1. Нахождением в центре или рядом с наиболее населенными и экономически развитыми регионами населенного мира с благоприятными условиями для сельскохозяйственного производства.

2. Природно-ландшафтными условиями, удобными для транспортировки: ровные пустыни, реки, моря.

3. Политикой правителей империй, заинтересованных в наличии обустроенных и охраняемых дорог для поддержания системы управления государством и передвижения войск.

4. Наличием религиозных святынь и паломников к ним.

А. Складов отмечает, что «Левант (он же – Сирия в широком смысле) описывали еще в древности как «перекресток между Передней Азией, восточным Средиземноморьем и северо-восточной Африкой». И можно сравнить Сирию с оживленным городским перекрестком в часы пик» [26, с. 39]. Кроме того, для мусульманских паломников, направлявшихся на хадж в Мекку, Дамаск был последним населенным пунктом перед началом изнурительного, длиной почти в месяц, перехода через Аравийскую пустыню [26, с. 60].

Ростовцев указывает, что Аравийскую пустыню «не следует рассматривать ни как мертвое пятно на карте Земли, ни как границу культурной жизни. Пустыня, как и море, не только разъединяет, но и соединяет, так как она – широкая открытая дорог для торговли» [25, с. 19].

Восточное Средиземноморье не утратило своего статуса мирового перекрестка торговых путей и в дельнейшем, в средние века, и

после открытия морского пути в Индию и страны Восточной Азии. Хотя это было уже не то значение, что в Древности. Французский историк экономики Ф. Бродель отмечает, что «...именно суша создала ближневосточный перекресток, который дал Турецкой империи живой источник ее могущества, в особенности после завоевания в 1516 г. Сирии, а в 1517 г. – Египта, что придало завершенность ее величию. Правда, в эту эпоху Ближний Восток не был более, как во времена Византии и первых триумфов ислама, мировым перекрестком по преимуществу. К выгоде Европы состоялось открытие Америки (1492) и пути вокруг мыса Доброй Надежды» [5, с. 508.].

Благоприятное природно-географическое и военно-стратегическое положение Сирии отмечает и К.М. Базили. Описывая ситуацию середины XIX в., российский дипломат подчеркивает, что «сирийский берег, кроме военных операций, предоставлял флоту великие удобства для снабжения провиантом» [3, с.76]. Как никогда современно звучат слова автора о том, что «Сирия, коей судьбы искони сопряжены с судьбами Египта, представляет разительный контраст со своей соседкой. Здесь, можно сказать, сама природа и образование почвы во всегдашнем союзе с природными наклонностями и с политическим образованием племен против у каждого прочного владычества» [3, с. 105].

Возникновение и расцвет узловых точек транспортно-транзитной системы ЗА (караванных городов). Исторически в странах ЗА сухопутные перевозки грузов на дальние расстояния значительно преобладали над морскими сообщениями. В результате узловыми точками транзитной экономики там становились не столько порты, сколько караванные города. Определение караванного города дал М. Ростовцев: строго говоря, «караванный город» это город, возникновение которого было связано с караванной торговлей. Ученый отмечает, что большие города ЗА не были в строгом смысле караванными городами, но «именно караванная торговля сделал их значительными и богатыми» [25, с. 30].

Именно караванной торговле обязаны своим великолепием Алеппо и Дамаск, наиболее процветающие на Ближнем Востоке города, и именно эта караванная торговля позволила финикийским городам Тир, Библ и Арад встать на путь их беспримерного в истории торгового развития [25, с. 25].

Возникновение и расцвет многих узловых точек торговли в ЗА относятся к глубокой Древности. Автор пишет, что «если бы ассирийцы и их наследники нововавилоняне достигли своей цели – контроля над новыми караванными путями, то очевидно, что они нуждались бы в опорных точках, которые делали бы их хозяевами ситуации в Аравийской и Сирийской пустынях. Поэтому неудивительно, что, возможно, именно ассирийцы первыми поняли важность Тадмора-Пальмиры для сирийской караванной торговли...» [25, с.28-29]. Такой город предоставлял военное покровительство торговым караванам.

Дальнейшее развитие узлового центра происходит путем торговой экспансии его агентов. Например, пальмирские «купцы не довольствовались уже только ролью посредников между Парфией и торговыми городами Сирии. Теперь они посылали караван за караваном во все наиболее важные торговые города Парфии и имели агентов или, точнее, торговые колонии в Вавилоне, в Вологезии, в Спасину Хараксе. Теперь на Западе пальмирцы, минуя Дамаск и города Финикии, основывали свои торговые агентства далеко за пределами Востока. Мы знаем о таких агентствах на берегах Дуная, в далекой Дакии, Галлии и Испании, а также в Египте и в Риме» [25, с. 96-97].

Автор особо подчеркивает, что «не только уровень жизни Пальмиры, но и направление политики определялось купцами, снаряжавшими караваны. Они основали свои представительства на Востоке и на Западе, они владели кораблями в парфянских и римских портах, они ссужали и брали ссуды для торговых операций» [25, с. 125].

Неотъемлемыми архитектурными элементами караванного города были: главная караванная дорога, торговая площадь, каравансарай, место для омовения, храм. Как ярко пишет исследователь, «Храм и караванная дорога, религия и нажива – таковы главные интересы караванного города...» [25, с. 113].

Технические и инфраструктурные предпосылки развития транзитной экономики в ЗА. Масштабное строительство дорог, необходимых, прежде всего, для поддержания управляемости государства, потом для передвижения войск и лишь как следствие для движения торговых караванов, было принято царями Древней Ассирии. М. Ростовцев отмечает, что «... карты этого време-

ни стали следствием существования высоко-развитой системы дорог, и мы знаем, что ассирийские цари создали такую систему в основном для военных нужд. Однако, система, которая годилась для армии, была пригодна и для купцов, которые могли выбрать безопасные и охраняемые дороги через пустыню или вдоль горных хребтов. Доходы купцов возросли благодаря тому, что вдоль дорог появились колодцы, а солдаты стали передавать новости из одной части страны в другую. ... Развитие и увеличение надежности караванной торговли под покровительством могущественных ассирийских монархов видны потому, что новые, более прямые дороги стали теперь наиболее безопасными для перемещения караванов» [25, с. 25].

Большую роль в образовании и расцвете узловых городов было их расположение на перекрестках торговых путей, а также в местах смены видов транспорта и на границах. Селевкия возникла как соединение караванного города и большой речной гавани; Дура – как соединение караванной станции и пограничной крепости; Пальмира приобрела значение как крупнейший караванный центр римского времени в сирийской пустыне [25, с. 86].

Пальмира возникла на пересечении торговых путей, лучами расходившихся в разные стороны. Немалую роль играли наличие в населенном пункте источников питьевой воды (оазис), постоянных дворов, условий для обмена товаров, удобных переправ через реки.

Желательным условием и следствием функционирования узловой точки торговли на дальние расстояния было развитие в городе финансовой системы и банковского дела. Так, «Пальмира была не только караванным городом, но и важным центром караванного банковского дела и финансов» [25, с. 97].

Важной предпосылкой возникновения узловой точки было расположение города на границе двух сильных государств, экономических систем (например, Пальмира долгое время находилась на границе Римской империи и Парфянского царства). Неотъемлемой особенностью такого города и караванных путей было наличие военного гарнизона, полицейских сил, частных вооруженных сил, содержащихся владельцами караванов и обеспечивающих безопасность их передвижения, а также охранявших караван-сарай, караванные стоянки, колодцы на торговых путях.

Рассматривая развитие транспортно-транзитной системы Осмаской империи, Ф. Бродель отмечает, что «турецкое пространство характеризовалось повсеместным присутствием караванов верблюдов. Даже в балканских странах, где все же сохранилось использование транспортов вьючных лошадей, в конце XVI в., видимо, происходило покорение верблюдом всего полуострова. Так что «левантийские рынки» в некотором роде переместились до самого Спалато (Сплита) в Далмации, и венецианские *рыночные галеры* (*galere da mercato*) довольствовались тогда пересечением Адриатики, вместо того чтобы добираться до Сирии.

На карте мира деятельность караванов – с двугорбыми и одногорбыми верблюдами – простиралась от Гибралтара до Индии и Северного Китая, от Аравии и Малой Азии до Астрахани и Казани. Пространство движения османской экономики было выкроено внутри этого мира, оно было даже его центральной зоной» [5, с. 514].

Причины и факторы выбора и изменения маршрутов торговых путей. Обеспечение безопасности маршрутов вследствие их прохождения по территориям, контролируемым сильным государством (империей), особенно в случае ликвидации внутренних таможенных границ.

Особо следует выделить фактор образования обширной империи без внутренних границ, обеспечивающей безопасность торговли на дальние расстояния, а затем ее падение, раздробление и уничтожение. Так, функционирование транзитной экономики татаро-монгольской империи приводило к концентрации хозяйственной жизни в отдельных географических точках и возникновению крупных городов – мест сосредоточения торгово-транспортной деятельности, например, в Сарай-Берке (Большой Сарай).

Внешние военные воздействия и внутренние неурядицы влекли за собой изменение маршрутов транзитных перевозок. Подводя итог функционированию транзитной экономики татаро-монгольской империи, Р. Кроули пишет: «Сто лет монгольская трансзиатская дорога и рынки Персии отклоняли поток грузов к северу. К концу XIV века монгольская империя распалась, в Китае ее сменила династия Мин, повернувшаяся спиной к внешнему миру. Грузопоток специй вернулся на свой обычный южный маршрут. Индийские суда перевозили свои грузы в Джидду на аравий-

ском берегу, оттуда их переправляли через Красное море на Синайский полуостров и навьючивали на верблюдов» [20, с. 292].

Прекращение обеспечения безопасности движения товаров по путям сообщения вследствие больших затрат, выбор более дальних путей, проходящих по территориям с более сложными природно-климатическими условиями.

Стремление избежать уплаты налогов тем или иным правителям, племенам, городам, государствам.

По словам М. Кулишера, «факты заставляли помнить и о том, что затруднение транзита вызывает обходное движение товаров в другие страны, так что конкуренция иностранных товаров на третьих рынках не устраняется, страна лишь теряет доходы, получаемые от провоза товаров» [21, с. 215].

Закрепление в торговых договорах возможности свободного транзита, но только по открытым направлениям и маршрутам. Определение путей, закрытых для транзита – одна из мер по ограничению такого типа перевозок. Лицензирование перевозок отдельных типов грузов из конкретных стран по определенным направлениям.

При закрытии транзита грузов, он может быть замещён другими типами отправок, например, почтовыми посылками. Происходит появление скрытого транзита.

Открытие новых путей приводит к образованию новых центров транзитной экономики. Открытие морского пути в Азию вокруг мыса Доброй Надежды привело к тому, что «восточное побережье Африки было таким образом, драгоценным путём как в Индию, так и обратно: ее гавани позволяли экипажам запастись свежим продовольствием, чинить корабли, порой дожидаться момента отплытия, когда в слишком поздний сезон было опасно огибать мыс Доброй Надежды» [5, с. 469].

Однако, открытие новых морских путей не привело к торгово-экономической катастрофе в странах ЗА. Как отмечает Ф. Бродель, «ближневосточный базы (которые христианам некогда, в эпоху крестовых походов, попытались захватить) давали мусульманским государствам и купцам возможность вмешиваться в дела Индийского океана по своему усмотрению и с позиции силы. Тогда как европейские корабли доставляли лишь контингенты смелых авантюристов в сравнении с числом и размерами обществ и территорий Азии» [5, с. 527].

Говоря об Османской империи, Ф. Бродель отмечает, что «великие торговые оси, пересекавшие империю, сами по себе обеспечивали ей очевидную сплоченность. Оси смешались, но сохранялись... Турецкий натиск в сторону Сирии и Египта затем отодвинул центр османской экономики к Алеппо и Александрии египетской, создав, таким образом, на протяжении XVI в. своего рода сдвиг к невыгоде Стамбула и османского пространства, которое качнулось к югу» [5, с. 510].

Образование обширного транспортно-транзитного пространства может быть обусловлено и религиозными причинами. Нельзя не отметить конструктивную роль религиозной монополии (ислама) в развитии транзитной экономики. «Красное море, священное море мусульман, запретное для христиан, надолго останется под единовластным владычеством ислама, главной дорогой кораблей, груженных перцем и пряностями, предназначенными для Каира, Александрии и Средиземноморья. Но, видимо, к 1630 г. голландцам удалось отвлечь в сторону мыса Доброй Надежды путь, по которому доставлялись весь перец и все пряности Дальнего Востока, направлявшиеся в Европу» [5, с. 517-518].

«Казалось, после 1630 г. отвлечение в сторону Атлантики пряностей и перца, предназначавшихся для Европы, было окончательным; но шелк, а вскоре затем кофе, наркотики и, наконец, хлопок и хлопчатые ткани, набивные или нет, переняли эстафету» [5, с. 508-509].

Более того, Великие географические открытия, в частности, открытие европейцами Нового Света, даже увеличили грузовую базу левантской торговли. Так, «белый металл Америки достигал Дальнего Востока тремя путями: дорогой через Левант и Персидский залив (относительно которых историки Индии открыли нам, что еще в XVII и XVIII вв. она была самой важной в том, что касается их страны), дорогой вокруг мыса Доброй Надежды и дорогой манильских галионов» [5, с. 530].

Институционально-организационные факторы маршрутизации торговых путей. В качестве примера действия таких факторов можно отметить, как английская Ост-Индская компания противилась как возобновлению древнего пути через Левант, так и организации Волго-Каспийского торгового пути по территории России.

В. Ярло отмечает, что «для воплощения давних планов, русские совместно с голландскими купцами из Ост-Индской компании и их мастерами-кораблестроителями стали даже строить конвойный флот, заложив в 1667 году на верфи возле села Дединово, что на Оке, корабль «Орел», предназначенный для сопровождения купеческих караванов по рекам до Каспия. Русское правительство настолько приблизилось к воплощению давней мечты об устройении торгового пути через свою территорию, что правитель герцогства Курляндского, вполне процветавшего тогда независимого государства, владевшего заокеанскими колониями (в Вест-Индии ему принадлежал остров Тобаго, а в Африке страна Гамбия), счел выгодным просить принять его герцогство в подданство русскому царю. ... Курляндский герцог Якоб соглашался пойти под власть русской короны на том условии, чтобы именно через принадлежавшие ему порты на Балтике шли товары, доставляемые через русскую территорию из Индии и Китая. В распоряжении герцога имелся собственный торговый и военный флот, который по числу кораблей тогда был больше флота Франции, а также собственные верфи, на которых эти корабли строились» [33, с. 21-22].

Голландская Ост-Индская компания также противилась использованию «северного пути» в Индию. Вот что по этому поводу пишет Ф. Бродель: «В 1665 г. в Амстердаме упорно поговаривали о часто обсуждавшемся проекте попытаться открыть проход в Индию северным путем. Ост-Индская компания старалась этому воспрепятствовать. Причина? Дело в том, что в случае успеха дорога сократится на полгода. И тогда у Компании не останется более времени, чтобы до возвращения экспедиции сбыть на десять миллионов флоринов товара, что скапливался ежегодно на ее складах. Изобилие на рынке сбilo бы цену наличных запасов. В конечном счете попытка эта провалилась сама собой...» [5, с. 234].

Сооружение в 1869 г., Суэцкого канала сделало реальностью возобновление старого средиземноморского пути в Индию. На очереди – возрождение российского торгового пути «Север – Юг».

Источники доходов субъектов транзитной экономики. Само возникновение узла транспортно-транзитной системы приводит к росту доходов его отдельных элементов. М. Ростовцев отмечает, что результате превращения сирийской Дуры в один из важных

центров караванной торговли в За, стало обогащение города. «Её македонские землевладельцы превратились в левантийских купцов, снабжавших караваны вином, маслом, хлебом, овощами, вьючными животными, всем другим необходимым и т.д. и взимавших со всех караванов, останавливавшихся в Дуре или пользовавшихся ею, разнообразные налоги. Эти налоги отличались от основных таможенных пошлин, и вероятно, их взимали парфяне» [25, с. 94].

Важным источником доходов в транзитной экономике является монетизация различных монополий. Ф. Бродель пишет, что если торговец из Европы использовал движение караванов «для своих товаров и в случае надобности – для своих поездок, то у него не было возможности организовать его самому. Такое движение было монополией ислама. Если западные купцы не бывали дальше Алеппо, Дамаска, Каира, Смиры, то происходило это в большой мере потому, что мир караванов от них ускользал, что османская экономика была единственной хозяйкой этих перевозок, жизненно для нее важных, достаточно строго организованных и контролировавшихся, частых и главное – регулярных, более регулярных, чем связи по морю ... Османская экономика обязана была своей гибкостью и своей энергией этим неутомимым караванам, которые со всех направлений прибывали в Стамбул или в лежащий напротив великого города, на азиатском берегу Босфора, Скутари; этим дальним дорогам, которые, сплетаясь в единый узел вокруг Исфахана, пронизывали всю поверхность Ирана и в Лахоре достигали Индии...» [5, с. 515].

Монополия обуславливает необходимость участия посредников в торговых обменах. Ведь «...в соответствии со старинной моделью левантийской торговли ни один из таких рынков не приводил в соприкосновение венецианского или голландского, французского или английского купца даже с последним в цепи перекупщиков. Западные купцы действовали только через посредников либо еврейских, либо армянских...» [5, с. 520]. Соответственно, формировались и росли доходы торговцев-посредников.

Непосредственно пошлины и сборы с транзитных перемещений грузов и людей. М. Базили отмечает, что «эти каффары, или пошлины с лиц и с имуществ при переходе известных местностей, существовали первоначально в Турции под предлогом покровительства пу-

тешественников и купцов в опасных переходах. ... С каждым годом каффары размножались; требовались положенные платы при высадке поклонников с корабля в Яффе, при переезде их чрез Рамлу, чрез ущелье Иудейских гор, каждый раз, когда они ходили молиться в храм, при отправлении в Иордан и пр.» [3, с. 127-128].

И наоборот, неучастие национальных торговцев в обслуживании торгового оборота или их участие только в осуществлении начально-конечных операций, в обслуживании чужой торговой деятельности снижало доходы транспортно-транзитной системы страны.

Согласно Ф. Броделю, «признаком русской слабости было то, что купцы из Индии, из Ирана и с Балкан наводняли ... русское пространство. Индусы-купцы находились в Астрахани и в Москве, армяне – в Москве и Архангельске. И если эти последние начиная с 1710 г. получали царские привилегии, если царская власть в 1732 г. согласилась облегчить англичанам торговлю с Персией через Казань, то это потому, что русские терпели на Каспийском море неудачу за неудачей. На этом направлении связи бывали успешными лишь тогда, когда опирались на местные общины важнейших городов – перевалочных пунктов, начиная с Астрахани, имевшей татарское предместье, армянский квартал, индийскую колонию и так называемый иноземный караван-сарай... Точно так же в связях с Черным морем и с турецкими рынками на Балканах, включая и Стамбул, властвовали турецкие (зачастую греческого происхождения) купцы наряду с несколькими рагузинскими купцами» [5, с. 501-502].

В России в XVII – XVIII вв. с идущих транзитом товаров взимались импортные и экспортные пошлины, а в отдельных случаях давались особые льготы [21, с. 217-218]. Только в 1874 г. дозволен беспошлинный транзит из Пруссии в Австрию: интересы со оруженной к этому времени сети железных дорог требовали и в России допущения свободного транзита, в особенности в Западном крае.

К началу XX в. почти повсеместно фискальными поступлениями проходило жертвовать в пользу сохранения транзитного движения вообще и связанных с ним доходов экономических субъектов. М. Кулишер особо подчеркивает роль железных дорог в развитии и облегчении транзитных перевозок. «Железным дорогам нужно было дать пищу в виде

грузов, нужно было снабдить их товарами, и транзит составил для них важный промысел, доходную статью. Транзит не только нельзя было стеснять, а, напротив, надо было поощрять положительными мерами: упразднив транзитные пошлины, пришлось идти и далее, понижая железнодорожные тарифы для идущих транзитом грузов, подобно тому как за отказом от экспортных пошлин последовало установление возврата пошлин при экспорте и даже выдача экспортных премий из казны. И тут, и там казна вынуждена была не только пожертвовать доходной статьей, но иногда пойти и на убытки в интересах народного хозяйства» [21, с. 217].

Россия - Иран – Индия в развитии транзитной экономики: исторические предпосылки формирования транспортного направления «Север – Юг». Письменные свидетельства говорят о постоянных торговых сношениях Персии с Дальним Востоком – с Индией и Китаем [25, с. 29]. Караванные дороги Персидской державы, шедшие из Индии и Ирана в Палестину, Сирию и Малую Азию, создали, как и арабо-индийские пути, свои собственные караванные города. Среди наиболее древних городов, возникших подобным образом, были Дамаск, Хама, Эмеса и Алеппо [25, с. 86].

После распада Римской империи (395 г.) в наследство Византии достались контакты с сильнейшим соседом империи – сасанидским Ираном. Обе державы поддерживали друг с другом торговые связи, но Иран держал под своим контролем торговые пути со многими странами Азии, прежде всего сухопутные – через Афганистан, а также морской – вокруг Аравийского полуострова в Индию и к берегам Цейлона. Отсюда следует, что сасанидский Иран не только вел обширную морскую торговлю с теми же странами, что и во времена халифата, но и активно ее контролировал, что невозможно без флота [10, с. 144].

В книге С. Дмитриенко отмечены основные причины процветания средневекового иранского Тебриза «как транзитного центра между Европой и Монгольской империей:

во-первых, волжско-татарские купцы (гости на Руси и словы в Иране) играли исключительно важную роль в трансконтинентальной торговле между Ганзой и Востоком и, следовательно, были главными стратегическими партнерами вначале Новгорода Великого (булгары), а впоследствии – Московии (волжские татары). Потеря волжских партнеров, а,

следовательно, Волжского пути, например, во время захвата Волжской Булгарии и Руси Батыем, могла бы иметь катастрофические последствия для всех субъектов трансконтинентальной волжской торговли. Однако этого не произошло благодаря исключительно дальновидной политике князя Александра Невского, причисленного к лику святых, и волжских болгар;

во-вторых, становится понятно, почему мощь Ганзы была столь велика в Средневековье. Ибо Ганза, являясь основным поставщиком восточных товаров в Западной Европе, сама покупала их у новгородских и казанских купцов. А размеры Казанского базара в Тебризе и само название говорят о громадных масштабах татарской торговли в Иране и, значит, волжско-ганзейской торговли;

в-третьих, проясняется, почему археологи находят громадное количество кладов с арабскими дирхемами ракушками каури (являвшимися разменной монетой на Востоке) на всем протяжении Волги и побережья Балтики и Скандинавии вплоть до Заполярья» [10, с. 90].

В средние века при осуществлении транзитных перевозок грузов через территорию современной России в Центральную Азию по направлению «Север – Юг» большую роль играл внутренний водный транспорт, который мог бы стать достойным конкурентом морским перевозкам при перевозках грузов на дальние расстояния.

Как известно территория Древней Руси, изобилующая реками и озёрами, обладала значительными транзитными возможностями при осуществлении торговых связей между Европой и Азией, главным образом по направлению «Север – Юг». Как отмечает С. Дмитриенко, вместе с реками бассейна Онежского и Ладожского озер Волга составляла знаменитый Восточный трансконтинентальный путь, соединяющий Балтику с Каспием, а через них Западную и Северную Европу со Средней Азией и Кавказом, из которых шли пути на Индию и Китай. По волго-каспийскому и днепровско-черноморскому водным путям перевозились из Азии в Европу «китайские шелка, индийские сатины, персидскую парчу и бархат, а также слоновую кость, жемчуг, кольчуги, мечи, сабли, чай, сахар, сухофрукты, специи и изделия из серебра. А в другую сторону шел поток из янтаря, стали, меда, воска, льна, кож, дерева, а также зерно и рабы» [10, с. 74,78].

Волгу для торговых операций очень активно использовали русы – недаром арабы называли ее «Русской рекой» (ее же иногда называли «Славянской»). В верховья Волги поступали товары из Прибалтики и других стран, прилегающих к Балтийскому морю. По ней они шли на берега Каспия, а обратно на север обильно поступали арабские серебряные дирхемы. Ещё при существовании Хазарского каганата один из основных торговых путей, проходивших по Хазарии, вел в Итиль из Закавказья по западному берегу Каспия и затем поднимался вверх по Волге. В районе нынешнего Волгограда он разделялся: одна ветка продолжала идти по Волге и доходила до Волжской Булгарии, вторая через переволоку сворачивала к Дону и вела к Азовскому и Черному морям. Оба эти пути попали под хазарский контроль еще в VII веке, и каганат благополучно собирал на них пошлины до последних дней своего существования [14, с. 232-233].

Для развития транзитной экономики правители Древней Руси, власти Московского царства и Российской империи делали усилия для установления контроля над Волго-Каспийским водным путём и отыскания «надежных путей, ведущих в Индию и Китай» [33, с. 8].

Ф. Бродель отмечает, что начале XVI в. «главным внешним рынком для России была Турция. Связь осуществлялась по долине Дона и по Азовскому морю, где перегрузка товаров производилась исключительно на турецкие корабли: Черное море было тогда хорошо охраняемым турецким озером. ... К середине века овладение нижним течением Волги (взятие Казани в 1552 г., Астрахани – в 1556 г.) широко открыло путь на юг, хотя Волга и протекает через области, слабо замиренные и делавшие сухопутную дорогу непроезжей, а водный путь довольно опасным: причаливать означало всякий раз рисковать. Но русские купцы объединялись, создавали караваны, которые своей численностью обеспечивали вероятную защиту» [5, с. 482-483].

С того времени Казань и в еще большей мере Астрахань сделались контрольными пунктами русской торговли, направлявшейся в степи Нижней Волги и в особенности в Среднюю Азию, Китай, в первую очередь в Иран. Торговые поездки захватывали Казвин, Шираз, остров Ормуз (до которого из Москвы добирались за три месяца). Русский флот, созданный в Астрахани на протяжении второй

половины XVI в., активно действовал на Каспии.

Ф. Бродель подчеркивает, что «обмены с Югом и Востоком определенно были по объемам большими, чем те, что направлялись в сторону Европы или возвращались оттуда. Русские экспортировали кожевенное сырье, пушнину, скобяной товар, грубые холсты, железные изделия, оружие, воск мед, продовольственные товары плюс реэкспортируемые европейские изделия: фламандские или английские сукна, бумагу, стекло, металлы... В противоположном направлении шли пряности (главным образом – перец) и китайские или индийские шелка, все это транзитом через Иран; персидские бархаты и парчи; сахар, сушеные фрукты, жемчуг и золотые изделия Турции... Всю эту торговую активность контролировало, оберегало, а при случае и развивало государство» [5, с. 483].

Трудности, обусловленные большими расстояниями, осложняли движение караванов, установление и поддержание регулярных торговых связей. Эти трудности наблюдались при движении как с запада на восток, так и с севера на юг – от Белого моря к морю Каспийскому. Весьма интересна трактовка В. Ярло мотива строительства корабля «Орёл», считающегося первенцем русского флота. По мнению автора, он был предназначен для военного прикрытия транзитных перевозок по волжско-каспийскому водному пути. Развитию торговли в направлении «Север – Юг» должно было способствовать принятие герцогства Курляндского в подданство Московскому Царству.

Через Индию Россия и Европа могут установить надежную торгово-транспортную связь со странами ЮВА. Для этого имеются веские историко-экономические предпосылки. Как отмечает Ф. Бродель, «к началу христианской эры, следовательно, поздно, Индия узнала и оживила мир Индонезии. Ее мореходы, ее купцы, ее духовные проповедники эксплуатировали, просвещали архипелаг, обращали его в новую религию, с успехом предлагали ему более высокие формы политической, религиозной и экономической жизни. Архипелаг был тогда «индуизирован» [5, с. 562].

При этом французский историк экономики вскользь отмечает роль сефевидской Персии и «...ее командной экономики (*commandeconomy*) как посредника между Индией, Средней Азией, враждебной и ненавистной

Турцией, Московским государством и очень далекой Европой...» [5, с. 573].

В первой четверти XVIII в. Петр I, стремившийся к укреплению экономических связей с Востоком, намеревался изменить традиционные торговые пути, направив восточную торговлю по Каспийско-Волжскому пути.

Как пишет Ф. Бродель, «в 1703 г. новость, быть может преждевременная, о занятии русскими Нарвы, возбуждала воображение в Лондоне: чего проще, отправившись из этого порта, пересечь Россию, достигнуть Индийского океана и составить конкуренцию голландским кораблям! Тем не менее англичане несколько раз терпели неудачу в этой авантюре. Около 40-х годов XVIII в. им удалось обосноваться на берегах Каспия, но необходимое царское разрешение, данное в 1732 г., было у них отнято в 1746-м» [5, с. 495].

Огромный интерес вызывает приведённая С. Дмитриенко трактовка причин и целей Северной войны и персидской политики России времён Петра I и Екатерины II. В книге подчеркивается, что «Волга соединяла средневековые торговые империи – Арабский халифат и Ганзу – в единое экономическое пространство. О размерах этих отношений можно судить по тому факту, что Ганза в пору своего расцвета (XIII в.) контролировала три четверти всей европейской торговли, оставляя всей остальной Европе, включая знаменитые Геную и Венецию, только одну четверть. И именно восточная торговля составляла основную часть доходов ганзейцев. Средневековая волжская торговля была явлением мирового порядка, превосходя по своим масштабам и значению Великий шелковый путь» [10, с. 80].

Далее отмечается: «В подтверждение того, что Северная война своей целью преследовала именно восстановление транзитной торговли между Востоком и Западом, свидетельствует тот факт, что в 1723 г. при угрозе захвата Турцией Прикаспия по договору с персидским правительством Россия вводит свою армию в Иран и оккупирует все побережье Каспия. После расторжения договора Россия выводит войска, обсудив с Персией вопрос безопасности своей каспийской торговли. После этого стратегические цели Северной войны были выполнены полностью: Россия снова стала в центре международной торговли. И это сразу повлияло на экономическое положение страны. Начинается экономический подъем России.

При Екатерине II задача восстановления древних торговых путей была решена окончательно. Россия получила второй стратегический торговый путь – Днепровско-Черноморский, что позволило ей проводить независимую от своих южных торговых партнеров политику: если ухудшались отношения с Персией, Россия начинала интенсивнее использовать черноморские торговые пути и наоборот» [10, с. 83-84].

Во второй половине XIX в. Астрахань как портовый город по числу паровых судов занимала второе место в России, уступая только Одессе, а по числу парусных судов – первое. Важную роль уже в то время порт играл в перевозке нефти и нефтепродуктов. Морской транспорт Астрахани сыграл огромную роль в годы Великой Отечественной войны. Находясь на стыке водных и сухопутных путей, являясь воротами на Кавказ и в Среднюю Азию, Астрахань имела большое стратегическое значение [22].

М. Кулишер указывает на существенное значение в экономике России транзита из Западной Европы в страны Востока. Он указывает, что «среди стран последнего необходимо различать, однако, несколько групп. Одну составляет Турция – провозить туда товары через Россию странам Запада не нужно было, у них был более прямой путь Берлин – Константинополь или морем из Гамбурга, Ливерпуля, Триеста. Важнее был транзит в Китай, Монголию, Японию, но и тут предпочитали плыть морем на Дальний Восток, тем более что Россия хотя и не запрещала транзит в эти страны, но обуславливала его получением каждый раз разрешений от министерств финансов и промышленности и торговли, а разрешений обычно не давала. Весь транзит в Китай накануне войны не превышал нескольких тысяч пудов и состоял главным образом в импорте туда серебра в слитках для Русско-китайского банка. Напротив, весьма важен был для Европы транзит через Россию в Персию. В противном случае приходилось отправлять товары либо морем чрез Суэцкий канал до гаваней Персидского залива и оттуда внутрь страны на выючных животных труднопроходимыми дорогами, или не менее дорогим колесным путем на Трапезунд. Несравненно выгоднее был для иностранных товаров путь на Закавказье в Персию (Джюльфа – Тавриз, Батум – Тавриз, Батум – Баку – Энзели, Баку – Красноводск – Кушка). Этот транзит был допущен уже в 20-х гг. XIX в., хотя и с

уплатой пошлины в 5%, но вследствие этого иностранные товары не только заполнили персидский рынок, но стали проникать и в Закавказье» [21, с. 218-219].

В начале 70-х гг. XIX в., был поднят вопрос об ограничении транзитных перевозок европейских товаров в Персию через территорию России путем повышения пошлин на них. Аргументировано это предложение было тем, что товары из Европы «пагубны для русской торговли с Персией. Но только с открытием железнодорожного сообщения между Черным и Каспийским морями, которое могло еще более привлечь в Персию иностранные товары, решено было, не ограничиваясь транзитными пошлинами, вовсе запретить транзит иностранных товаров через Закавказский край. Ибо, как указывали представители русской торговли, транзит через Закавказье, независимо от контрабандного ввоза, имеет прямой и исключительной целью содействие развитию иностранной торговли в Персии, в которую Россия сбывает почти монопольно ряд произведений своей промышленности. Эти рынки Россия должна особенно охранять, ибо ее сбыт на Западе ограничивается исключительно сырьем. В 1883 г. транзит был запрещен» [21, с. 219].

В 1923 г. было образовано Русско-германское транзитное товарищество, которое пользовалось особыми правами по транзиту в Персию.

Многие капиталоемкие транспортные коммуникации в странах ЗА были построены еще в годы существования Османской империи и колониальной зависимости от Англии и Франции. В те времена не существовало четких территориальных границ, а в особенности тех религиозно-политических противоречий, которые терзают регион в настоящее время.

Так введенная в эксплуатацию в 1908 г. Хиджаская железная дорога, будучи частью железнодорожной сети Османской империи, проходила, в том числе, по территории современного Израиля и Саудовской Аравии, соединяя Дамаск с Мединой. Одна из ветвей этой дороги доходила до Хайфы и Акко, а также до Наблуса (Шхема). Ширина железнодорожной колеи составляла 1050 мм. Функционирование Хиджаской дороги было прекращено в 1920 г.

В настоящее время существуют планы восстановления этой линии, реализация которых возможна только после прекращения гражданской войны в Сирии [15].

Развитию транспортной инфраструктуры в ЗА способствует стремление большинства нефтедобывающих стран региона диверсифицировать свою экономику, например, путем развития туристическо-рекреационного сектора. Наиболее предпочтительные шансы в этом плане есть у Саудовской Аравии, на территории которой расположены священные для мусульман города Мекка и Медина. В настоящее время туризм генерирует 2,7% ВВП страны, а основной группой туристов являются паломники. Доход от паломников, совершающих хадж, составляет 12 млрд долл. в год, в ближайшие 3-4 года планируется довести его до 20 млрд долл.

Планируется, что к 2030 г. количество туристов увеличится с 15 млн до 30 млн путем упрощения визового режима для паломников, строительства новых железнодорожных линий, открытие мест раскопок для свободного посещения [2].

Туристическо-рекреационный сектор может и должен стать весомой статьей доходов и Сирийской Арабской Республики, естественно, после нормализации обстановки в стране. Россия должна принять самое активное участие в транспортно-коммуникационном обеспечении восстановления сирийской экономики, опираясь на опыт Советского союза.

В конце 60-х–начале 70-х гг. XX в. при участии СССР была построена железная дорога Камышлы – Алеппо – Латакия протяженностью 758 км, которая соединила важные сельскохозяйственные районы и город Халеб с портом Латакия. Также СССР оказал помощь в строительстве железной дороги Дамаск – Латакия.

Железнодорожная сеть в Иране начала развиваться только в 1887 г., а первые относительно протяженные линии появились во время Первой мировой войны. Ускоренное развитие началось только в 1920–1930-х гг. при шахе Резе Пехлеви, когда в том числе была построена Трансиранская железная дорога из каспийского порта Торкман в сегодняшний порт Бендер-Хомейни. Но железные дороги все еще недоразвиты, на них приходится лишь 11% пассажиропотока, 65–70% грузов перевозят автомобили.

2. Основные трансграничные проекты развития транспортных систем в регионе и интересы России

В ЗА пересекаются транспортные направления «Восток – Запад» и «Север – Юг». В регионе смыкаются проекты, которые пред-

полагается реализовать в рамках китайской инициативы «Один пояс – один путь»: Экономический пояс Шелкового пути и Морской шелковый путь XXI в. Поэтому нельзя сказать, что доминирует развитие восточно-западного направления, как это происходит в России.

Если в России для модернизации Восточного полигона железных дорог (Транссиба и БАМа) выделяются средства из Фонда национального благосостояния, то в Иране найден другой источник финансирования, но также связанный с доходами от добычи и экспорта углеводородного сырья. В соответствии с одобренным с парламентом (меджлисом) Ирана законопроектом в период реализации Шестого пятилетнего плана экономического развития страны (2016-2021 гг.) на реализацию проектов модернизации, повышения пропускной способности и строительства новых железных дорог будет выделяться 1% доходов от продажи нефти [23].

Планируется:

- строительство 1500 км новых железнодорожных линий;
- укладка вторых путей на грузонапряженных однопутных участках железных дорог;
- электрификация железнодорожного сообщения в разных частях страны.

В рамках развития направления «Восток – Запад» разрабатываются новые проекты строительства транспортных коммуникаций и совершенствуется организация перевозочного процесса по уже существующим путям сообщения. Центральным маршрутом Трансзиатской железнодорожной магистрали является маршрут Урумчи (Китай) – Тегеран (Иран) – граница Турции. В рамках направления возможно различные варианты и отклонения. Все эти маршруты являются конкурентами российским трансграничным коммуникациям, например, железная дорога Китай – Кыргызстан – Узбекистан, проект строительства которой уже давно обсуждается.

Недостатками всех этих проектов является их прокладка и прохождение в сложных горноклиматических условиях, высокая стоимость, отсутствие достаточных источников финансирования, а главное, наличие уже построенных коммуникаций, связывающих Китай, Иран и Турцию. Прямое железнодорожное сообщение между Ираном и Китаем существует с 1996 г., когда было открыто движение по маршруту Теджен – Серахс – Меш-

хед. В 2014 г. завершено строительство железной дороги Узень – Берекет – Горган.

Продолжается строительство железной дороги Иран – Ирак (Северный Курдистан) – порты Сирии на Средиземном море. Строительство иранского участка этой коммуникации – железной дороги Тегеран – Сенендж является одним из наиболее важных инфраструктурных проектов в Иране, который к тому же позволяет создать большое количество рабочих мест. Строительство железной дороги, соединяющей юго-запад Ирана с иракским городом Басра, облегчит иранским паломникам посещение священных мест в Ираке.

Однако, есть проекты нового строительства, в которых заложен большой потенциал не только повышения экономической эффективности перевозок в направлении «Восток – Запад», но и решения целого ряда геополитических и военно-стратегических проблем, обеспечения безопасности и стабильного развития беспокойных регионов ЦА и ЗА.

В этой связи, прежде всего, следует выделить железную дорогу Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран.

Железная дорога Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран. Проект строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран протяженностью около 2 тыс. км был согласован на встрече министров транспорта пяти стран в 2010 г.

В конце 2014 г. в Душанбе был подписан документ, согласно которому Иран и Китай (город Кашган) будут связаны железной дорогой, проходящей через Кыргызстан, Таджикистан и Афганистан (город Герат). Впоследствии ее планируют соединить с иранской железной дорогой. При этом протяженность таджикского участка дороги составит 392 км. Самым сложным является участок Вахдат – Карамык (граница Кыргызстана), протяженностью 270 км. С учётом рельефа местности на строительство одного километра данного участка требуется от 8 до 10 млн долл. Также предусмотрено строительство нескольких тоннелей общей протяженностью 16 км и 47 мостов [23].

В целом стоимость проекта оценивается в 2 млрд долл. Предполагается, что строительство магистрали также будет вестись за счет иностранных заимствований, кредитных ресурсов Азиатского и Исламского банков развития. Для разработки технико-экономичес-

кого обоснования проекта Иран выделила Таджикистану, который на тот момент находился в транспортной блокаде со стороны Узбекистана и больше других был заинтересован в строительстве новой дороги, грант в размере 1 млн долл.

В строительстве этой железной дороги заинтересованы власти Синьцзян-Уйгурского автономного района КНР (СУАР), социально-экономическому развитию которого в КНР уделяется повышенное внимание.

Строительство этой железной дороги позволит Китаю и Ирану:

- снизить зависимость от морских путей сообщения через Индийский и Тихий океаны, где господствует флот США;
- создать транспортно-коммуникационное обеспечение росту экспортных поставок;
- создать новые рабочие места.

Кыргызстан и Таджикистан получают независимое от Узбекистана железнодорожное сообщение между южными и северными регионами.

Китай и Иран заинтересованы в использовании «европейского» стандарта железнодорожной колеи (1435 мм), что позволило бы пропускать грузовые поезда без перегруза, а пассажирские без перестановки колесных пар.

Аргументами в пользу строительства линий колеи европейского стандарта (1435 мм) на территории постсоветских стран ЦА являются:

- государства соседствуют или находятся в зоне экономического влияния стран с колеей европейского стандарта: Китаем, Ираном, Турцией;
- единая колея обеспечит повышение скорости и безопасности транзитных и экспортно-импортных перевозок грузов, а также трансграничных пассажиропотоков;
- иностранные инвесторы и строительные компании, прежде всего, китайские заинтересованы в строительстве железных дорог колеи европейского стандарта.

А. Шустов отмечает, что «помимо экономического «европейская» железная дорога через южные районы Центральной Азии будет иметь большое геополитическое и военно-стратегическое значение. Экономически она свяжет Китай с портами Персидского залива, а через Турцию обеспечит ему прямой выход в Европу». «В военно-стратегическом плане новая железная дорога может позволить Китаю быстро перебрасывать свои войска в те

регионы Среднего Востока, где у него есть экономические интересы» [30].

Реализация инфраструктурных проектов обеспечит рост влияния Китая в регионе, и требует от России активизации усилий по сохранению своего присутствия в ЦА. Активное участие российских инвесторов и компаний в железнодорожном строительстве позволит прокладывать новые линии с шириной колеи российского стандарта. В таком случае страны ЦА в целях поддержания единой сети железных дорог также будут настаивать на переговорах с соседними странами о сохранении на их территории «пространства 1520 мм».

Аргументами в пользу строительства железных дорог колеи российского стандарта (1520 мм) на территории постсоветских стран ЦА являются:

- сохранение и развитие единой железнодорожной сети как внутри отдельных стран, так и между собой;
- сохранение и укрепление связей с Россией и другими постсоветскими государствами, обеспечение доступа к российской грузовой базе, транзитным и экспортно-импортным потокам, проходящим по постсоветскому пространству;
- существование отдельных линий колеи 1520 мм на территории Афганистана;
- обеспечение максимального использования национальных тяговых ресурсов и вагонных парков государств;
- функционирование пунктов перемещения грузов (перегрузки) из вагонов российской колеи в вагоны европейской колеи, а также перестановки колесных пар у пассажирских вагонов и вагонов, перевозящих опасные виды грузов, приводящее к дополнительным доходам и повышению занятости местного населения.

По мнению экспертов, смена колесных тележек на иранской и китайской границе обойдется гораздо дешевле, чем строительство новой железной дороги стоимостью несколько миллиардов долларов [30]. Кроме того, использование перегрузочных технологий и функционирование станций перегрузки и перестановки колесных пар – весомый источник доходов для транзитной экономики. Странам ЦА следует не соглашаться даже на самые выгодные предложения по строительству же-

лезных дорог с шириной колеи, отличающейся от принятой на «пространстве 1520 мм».

Главными трудностями строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран являются:

1. Прохождение маршрута по северным районам Афганистана, которые периодически становятся зоной активности талибов;

2. Транспортная коммуникация пройдет по высокогорной местности со сложным рельефом, что накладывает технические ограничения и удорожает строительство.

3. Использование двух стандартов железнодорожной колеи, что приводит к дополнительным затратам не только на осуществление перегруза и перестановку колесных пар, но и требует задействования разного подвижного состава, обеспечения его эффективного оборота и своевременной подачи под прибывший груз. О том, что это отнюдь не простая задача, свидетельствуют периодически возникающие трудности на российско-китайском пограничном пункте пропуска Забайкальск – Манчжурия, связанные как с отсутствием подвижного состава нужного типа у той или иной стороны, так и с необходимостью перегонять порожние вагоны под перегрузку и резервные локомотивы под формируемые поезда.

Реализация этого проекта до сих пор не началась, хотя периодически интерес к нему возобновляется. Идет борьба различных точек зрения. Так, в июне 2012 г. министр транспорта и коммуникаций Кыргызстана К. Султанов заявил, что его страна, скорее всего, не поддержит строительство железной дороги через Таджикистан и Афганистан, а рассматривает маршрут через Узбекистан (ККУЖД).

В продолжение маршрута Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран в Иране начато строительство железной дороги Хаф (Иран) – Сенган – Герат (Афганистан) протяженностью 191 км. На первом этапе по ней планируется перевозить до 2,5 млн тонн грузов в год в направлении южных портов Ирана. Транспортная коммуникация нужна исламской республике, еще и для того, чтобы использовать опыт в горнодобывающей отрасли для добычи афганских полезных ископаемых. В Афганистане имеется более 1400 месторождений, содержащих медь, золото, железную руда, свинец, серу, цинк и драгоценные камни (изумруд, лазурит, красный гранат и рубин) [17].

Развитие ирано-афганских и афганско-центральноазиатских транспортных коммуни-

каций предоставит сельхозпроизводителям из Афганистана доступ к внешним рынкам сбыта, что будет стимулировать их заниматься выращиванием легальных культур, а не опиумного мака для производства героина.

В ноябре 2015 г. компания China Railway Corp. представила масштабный проект по строительству скоростной железнодорожной магистрали по маршруту Урумчи (СУАР, КНР) – Бишкек (Кыргызстан) – Ташкент – Самарканд (Узбекистан) – Алматы (Казахстан) – Ашхабад (Туркменистан) – Тегеран (Иран) [8]. Реализация проекта скоростной железной дороги из восточного Китая через Иран в Турцию и Европу, реализация которого, по мнению П. Эскобара, «позволит переправлять 500 с лишним контейнеров через Евразию в мгновение ока» [32].

Проект сооружения железной дороги Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан. Строительство новых транспортных коммуникаций является эффективным способом «перехвата» грузопотоков, направляющихся по альтернативным маршрутам. Примером может служить разработанный в рамках Организации Договора о коллективной безопасности (ОДКБ) проект железной дороги Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан, которая должна связать северную и южную часть Кыргызстана в обход Узбекистана, а в дальнейшем продлена в сторону Афганистана, Пакистана и Ирана до Персидского залива.

28 мая 2013 г. на встрече руководителей государств-участников ОДКБ в Бишкеке президентами было поручено железнодорожным администрациям России, Казахстана, Киргизии и Таджикистана совместно изучить проект этой транспортной коммуникации и проработать конкретные предложения по его реализации.

Строительство железной дороги Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан (направление «Север – Юг») может способствовать перенаправлению (на территории Кыргызстана) в страны ЕАЭС перспективных грузопотоков, которые будут следовать по линии Китай – Кыргызстан – Узбекистан (направление «Восток – Запад»).

В условиях присоединения Кыргызстана к ЕАЭС и дальнейшего расширения этого интеграционного образования необходимо ускорить рассмотрение, принятие и реализацию этого проекта. Строительство железной дороги Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджи-

кистан позволит создать новую транспортную артерию в рамках системы коллективной безопасности, а также даст возможность выхода на рынки многих стран азиатского региона.

Само строительство этой транспортной коммуникации оказало бы положительное воздействие на развитие российской экономики, в частности, при государственной поддержке российских производителей строительной техники, использование которой в строительном комплексе Таджикистана составляет в настоящее время 30–40% и ежегодно уменьшается. Такая поддержка могла бы оказана путем предоставления льготных кредитов и предоставления грантов производителям и поставщикам российской строительной техники.

В связи с введением взаимных экономических санкций между Россией и ЕС становится актуальной проблема вывоза ранних овощей и фруктов из южных регионов Таджикистана в РФ. Поскольку в настоящее время железнодорожные коммуникации частично или полностью заблокированы Узбекистаном, предприниматели вывозят ранние овощи в город Согд и через свои каналы осуществляют эти перевозки далее. Строительство новой железнодорожной коммуникации способствовало бы повышению эффективности транспортировки плодоовощной продукции из Таджикистана и обеспечению продовольственной безопасности России. Кроме того, для обеспечения надёжности поставок целесообразно создание логистического центра, предоставляющего производителям и перевозчикам из Таджикистана, помимо прочего, информацию о потребности в их продукции в городах РФ [28].

Однако, с настоящее время, по словам министра транспорта РТ Х. Асозода, «строительство региональной железнодорожной артерии Таджикистан – Кыргызстан – Казахстан – Россия является пока только намерением, заложенным в долгосрочных программах развития транспортной отрасли этих стран. Все, что мы пока имеем по данному вопросу – это только одна встреча соответствующих структур четырех стран в Москве. Дальше обсуждения мы еще не продвинулись. Соответственно, такого проекта пока не существует» [29].

Такая ситуация является неприемлемой особенно в свете существования альтернативных транспортных маршрутов и создания новых. Например, настоящее время Таджикистан перевозит через территорию Азербай-

джана около 1 млн тонн грузов в год. В основе грузовой базы этого транспортного направления лежит глинозем и алюминий, производимые на таджикском алюминиевом заводе. Начало эксплуатации железной дороги Баку – Тбилиси – Карс позволит повысить привлекательность и коммерческую эффективность МТК ТРАСЕКА и Южного шёлкового пути не только в части существующих перевозок, но и привлечь новые объёмы грузов.

Перспективы реализации этого направления «Север – Юг» вызывают большие вопросы в условиях ограниченности финансовых ресурсов у всех участников проекта. Имея большие внешнеполитические и геостратегические перспективы, этот проект проигрывает в коммерческой привлекательности западной ветке МТК, проходящей через Азербайджан. Транспортные коммуникации должны выполнять во многом сходные функции, например, по обеспечению быстрой доставки южных овощей и фруктов на российский рынок в условиях действия экономических санкций.

Жесткость самих санкций не следует переоценивать при наличии многочисленных способов их обхода, в том числе и используя внешнеторговые привилегии стран-членов ЕАЭС. Кроме того, необходимо учитывать интересы тех экономических субъектов в России и Европе, которые заинтересованы в их скорейшей отмене.

Строительство железной дороги Казвин – Решт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан). В 2005 г. Россия, Азербайджан и Иран подписали соглашение о строительстве железной дороги Казвин – Решт – Астара протяжённостью около 400 км. Проектом также предусматривалась реконструкция уже существующей железной дороги на территории Азербайджана. Строительство магистрали в Иране началось в 2009 г. Железная дорога Казвин – Решт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан) будет являться составной частью МТК «Север – Юг». В настоящее время – это главное «барьерное место» западной ветки коридора, где необходимо задействовать автомобильный транспорт и осуществлять две перегрузки.

При этом участок Казвин – Решт протяжённостью 205 км уже проложен. Строительство участка Решт (Иран) – Астара (Азербайджан) протяжённостью около 172 км должно завершиться в течение 3-4-х лет, а по оптимистическим оценкам, в течение 2-х лет. По оп-

тимистическому сценарию, иранский участок Решт – Казвин должен быть построен в 2017 г., участок Решт – Астара – в 2018 г.

По итогам заседания российско-иранской межправительственной комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству в декабре 2016 г. стороны договорились, что РФ проработает и представит иранской стороне свои предложения по финансированию строительства участка железной дороги Решт – Астара [11].

Финансирование строительства предусмотрено в рамках большого соглашения в области энергетики между Россией и Ираном и составит, по предварительным оценкам, около 500 млн евро. Предполагается, что линия Решт – Астара (Иран) будет строиться при участии России и Ирана, а линия Астара (Иран) – Астара (Азербайджан) – при участии России, Ирана и Азербайджана. Н. Кожанов указывает, что «путь достаточно трудоемкий, потребуются преодоление горного хребта со значительными высотами. И строить подобные проекты за три-четыре года – это утопия» [24].

Для создания железнодорожного МТК Азербайджану нужно достроить участок Астара – граница с Ираном протяжённостью чуть более 8 км, а также мост через реку Астара. Проблемами строительства являются:

- сложный рельеф местности;
- необходимость переноса линий электропередачи и газовых трубопроводов;
- наличие жилых и нежилых объектов по маршруту прохождения трассы (всего 315 объектов, из них 10 – жилые дома) [6].

Иран планирует соединить город Решт с Турцией, посредством строительства железной дороги Решт – Зенджан – Тебриз – граница с Турцией. Таким образом от города Решт будут расходиться направления на Юг и Запад, превращая его в узловую точку ТТС Ирана.

3. Перспективы превращения Ирана в транспортно-распределительный узел товарных потоков (хаб) в Азии

Состояние ТС Ирана. Доля транспорта в ВВП Ирана составляет 7%. В стране 220 тыс. км автомобильных и 13 тыс. км железных дорог, 11 торговых портов. Иранские железные дороги (RAI) перевозят около 33 млн тонн грузов и 28 млн пассажиров в год. В течение последнего 1395 иранского календарного года (завершился 20 марта 2017 г.) по железным

дорогам Ирана было перевезено около 40,4 млн тонн грузов.

По данным Министерства дорог и городской инфраструктуры Ирана, ежегодная потребность в инвестициях в автодороги составляет 3 млрд долл., в железные дороги и сухие терминалы – 2 млрд долл., в портовый бизнес – по 1 млрд долл.

Средний возраст железнодорожного подвижного состава очень высок, актуальной задачей является выбытие изношенных локомотивов и вагонов. За последний год из парка подвижного состава было выведено более 350 вагонов. Были списаны локомотивы и вагоны, находившиеся в эксплуатации более 55 лет, на повестке дня – замена тех, которые проработали 45 лет. В ближайшие 7 лет стране потребуется 27 тыс. грузовых и 3 тыс. пассажирских вагонов, около 1 тыс. локомотивов. Собственный производственный потенциал страны составляет порядка 3 тыс. грузовых вагонов и 50–60 локомотивов в год.

Уже в настоящее время в стране существует потребность в 150 новых дизельных локомотивах. Пока в парке железнодорожных компаний² имеется 165 тепловозов, из которых на сети работают 130, а остальные проходят капитальный ремонт. Кроме того, Министерством дорог и городского развития Ирана ведутся переговоры о покупке 70 электровозов с передачей сопутствующих технологических ноу-хау, которые потребуются после завершения электрификации железной дороги Тегеран – Мешхед [9].

Повторим, что развитие транзитных перевозок грузов требует увеличения подвижного состава (с соответствующим ростом потребности в комплектующих и ремонтно-эксплуатационных мощностях), чтобы подавать его на пограничные стыки с разной шириной железнодорожной колеи.

Направления развития ТТС страны. Развитие ТТС – одно из направлений диверсификации иранской экономики. Наибольший объем транзитных грузов следует по маршруту Серахс – Бендер-Аббас. Развивая сотрудничество с железными дорогами Турции, Азербай-

джана, Грузии и России, Иран возлагает большие надежды на начало работы коридоров «Север – Юг», Персидский залив – Черное море, Тегеран – Анкара. Для привлечения грузоотправителей на новые маршруты Иран предлагает тарифные скидки от 15% до 40% в зависимости от типа груза и объемов перевозки. В частности, соглашения о предоставлении скидок подписаны с Азербайджаном и Россией.

Иран поддерживает китайскую инициативу «Один пояс – один путь» и готов инвестировать 6 млрд долл. до 2022 г. в проекты, связанные с ее реализацией. В частности, предусмотрено превращение портов Бендер-Аббас и Чахбехар в важные центры морских и наземных перевозок в рамках программы Морской Шелковый путь XXI века.

В 2016 г. осуществлена тестовая железнодорожная перевозка 32-х контейнеров по маршруту Иу (Китай) – Тегеран (Иран) протяженностью 10 тыс. 400 км, который был преодолен за 14 дней, что на 30 дней быстрее по сравнению с доставкой по морской линии Шанхай – Бандар-Аббас.

Уже в настоящее время Иран является важнейшим транспортно-транзитным путем для государств ЦА к мировым рынкам, открывающим ворота как в страны ЗА, так и через Турцию – в Европу, а также – в Пакистан, Индию, страны Юго-Восточной Азии [19]. Сирия предоставит странам ЦА выход к Средиземному морю на европейские и африканские рынки. Это будет альтернативой формирования на иранской территории Южного международного железнодорожного маршрута, который берет начало в Китае и ведет в Турцию и далее в Восточную Европу через Болгарию.

В переговорах с представителями иранского руководства необходимо увязывать размещение высоко локализованных сборочных производств российского транспортного машиностроения одного типа продукции в Иране с организацией производства другой продукции в Сирии, обеспечивая при этом рост взаимной торговли между этими государствами. Устойчивому социально-экономическому развитию республики будет способствовать создание в Сирии региональных сервисных центров, занимающихся ремонтом и обслуживанием российских и произведенных в России транспортных средств: морских судов, самолетов, автомобильного и

² В Иране только железнодорожная инфраструктура осталась в государственной собственности, а грузовые и пассажирские вагоны принадлежат частному сектору. В республике работают 27 железнодорожных перевозчиков, из них 4 – крупные. При этом не все компании имеют желание и возможности приобретать новый подвижной состав.

железнодорожного подвижного состава, а также бронетехники.

Иран может стать региональным газовым хабом, что позволит ему определять цены на газ, при этом станет актуальным и создание газовой биржи. Целесообразно образование и на территории Сирии узловых торгово-распределительных точек, в частности, зернового, газового и контейнерного хабов. Египет, Иран, Турция, Саудовская Аравия, Сирия, Иордания и Ливия являются традиционными рынками сбыта для российского зерна. Ирак также может рассматриваться как рынок сбыта российского зерна и продукции животноводства, что приведет к наполнению грузовой базы железной дороги в Сирию.

Роль российских торгово-экономических санкций и контрсанкций в превращении Ирана в региональный хаб. С начала 2016 г. после обострения российско-турецких отношений экспортные поставки из Турции в Россию были прекращены. В этих условиях у иранских экономических агентов, по словам начальника таможенной службы свободной экономической зоны (СЭЗ) «Маку» А. Ноубахта, появилась возможность использовать СЭЗ для реэкспорта турецких и даже европейских товаров в Россию. Чиновник также отметил, что вместе с турецкими и европейскими товарами из СЭЗ «Маку» в Россию может экспортироваться и иранская продукция [18].

Охлаждение (в конце 2015 г.) российско-турецких отношений привело к тому, что генеральный секретарь совместного ирано-турецкого торгового совета С.-Д. Эбрахими оценивал дополнительные доходы Ирана от использования его территории для обхода санкций и увеличения собственных экспортно-импортных операций на сумму минимум 35 млрд долл. Речь шла об увеличении поставок на российский и турецкий рынки нефти, газа, кожаных, пластиковых изделий, фруктов и сухофруктов [16].

Превращению Ирана в региональный транспортно-распределительный узел будет способствовать строительство в 20 км к юго-востоку от Тегерана «сухого порта» «Априн», которое осуществляют иранская компания «Perse Transport Bar» и швейцарская «TransInvest Holding». В «сухом порту» будут оформляться и обрабатываться грузы, поступающие в столицу страны железнодорожным транспортом из портов. Порт имеет все возможности превратиться в центральный «транспортный крест» железнодорожных пе-

ревозок грузов, в том числе и по транспортному коридору «Север – Юг». По оценкам, минимальная мощность порта составит около 400 тыс. ДФЭ в год [7].

Главными партнерами Ирана во всех инфраструктурных проектах являются Россия, Китай и Индия. На первоначальном этапе в ЗА из Китая будут перевозиться готовые изделия, а в обратную сторону – минеральные ресурсы. Политика руководства страны направлена на то, чтобы функционирование хаба в Иране сопровождалось передачей технологий и созданием совместных производств.

Стремление Ирана стать страной с развитым транзитным сектором экономики должно быть использовано Россией и странами-членами ЕАЭС при возрождении экономики Сирии. При этом надо иметь в виду, что Иран четко придерживается политики развития собственной промышленности с высокой степенью локализации производства (на уровне не менее 70%) продукции транспортного машиностроения и элементов строительства инфраструктурных объектов. Однако, имея собственную заинтересованность в стабилизации обстановки и развитии экономики Сирии, ИРИ может поспособствовать организации таких производственных площадок в САР.

Дочерняя компания РЖД – ООО «РЖД Интернешнл» (РЖД И) собирается реализовать в Иране проект электрификации железнодорожной линии Гармсар – Инче Бурун общей протяженностью 495 км, включая 203 км в горной местности. Для этого Россия предоставит Ирану пятилетний кредит в размере до 1 млрд евро. Заинтересованность «Иранских железных дорог» в электрификации железнодорожного участка Гармсар – Инче-Бурун связана с возможностью сокращения расхода топлива и экономии потребления энергии. Объем сэкономленного топлива может достигнуть 40 куб. м на каждом поезде [4].

Проект станет частью мер по развитию МТК «Север – Юг», точнее, его новой восточной ветви. Согласно основам иранской промышленной политики, все комплектующие, которые могут выпускаться в Иране, должны закупаться российской компанией, участвующей в электрификации железной дороги Гармсар – Инче-Барун, у иранских производителей.

4. Институционально-организационные проблемы трансграничных перевозок грузов автомобильным транспортом

Проблемы безопасности перевозочного процесса в регионе. Гражданская война в Сирии и неослабевающая террористическая ак-

тивность в ЗА затрудняют транспортные связи в регионе. Например, в 2003 г. по направлению Иордания – Ирак ежедневно курсировало около 2000 грузовиков, а в 2014 г. – 30. При осуществлении грузовых автомобильных перевозок по этому маршруту оплата труда водителей производится в двойном размере. Сокращение автомобильных перевозок грузов, вызванных, прежде всего, отсутствием уверенности в безопасном прохождении транспортных средств, открывает возможности для других видов транспорта, более защищённых от нападений террористов и грабителей.

Контролирующие процедуры при сухопутных трансграничных перевозках должны быть конкурентоспособными по сравнению с аналогичными сервисами, применяемыми при организации морских перевозок.

Ирано-туркменские противоречия. В августе 2016 г. Туркменистан неожиданно повысил тарифы на трансграничный пропуск иранских грузовых автомобилей, Иран принял аналогичные ответные меры.

Количество иранских грузовых автомобилей, следующих в Туркменистан составляет около 75 тыс. в год, кроме того еще 7-8 тыс. иранских грузовых автомобилей следуют транзитом через туркменскую территорию. С другой стороны, в Иран ежегодно въезжают около 20 тыс. туркменских автоперевозчиков, а 2-3 тыс. используют иранскую территорию в качестве транзитной.

В результате, по словам руководителя Иранских железных дорог М. П. Агаи, возглавляемая им компания ежедневно получает заявки на перевозку 20-30 контейнеров в Туркменистан [31].

Неожиданное возникновение ирано-туркменских противоречий в области трансграничных автомобильных перевозок, противоречий, которые были частично компенсированы переходом грузов на железную дорогу, могут повториться и в других сферах. Политика Туркменистана – закрытого государства – зачастую непредсказуема. Накладывает свой отпечаток и особый стиль ведения бизнеса, свойственный государствам ЦА. В любом случае вполне понятно стремление и руководителей этих государств и их национальных перевозчиков получить, как можно больше доходов с трансграничных перевозок грузов вообще и с транзитных, в частности.

Такая ситуация делает еще более актуальной политику диверсификации транспортных

маршрутов по направлению «Север – Юг». Наличие дополнительных входов в Иран как по западной ветке коридора через Азербайджан, так и путем строительства железной дороги Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран, сделает позицию туркменских властей более взвешенной.

Развитая сеть железных дорог обеспечит целый ряд преимуществ Ирану, где, по данным ЮНИСЕФ, уровень автомобильных ДТП примерно в 20 раз превышает среднее мировое значение. Современная и развитая система железнодорожного транспорта также поможет сократить расход топлива и уменьшить загрязнение воздуха, что будет способствовать решению этих двух основных проблем иранского правительства, с которыми сталкиваются города, в течение многих лет [12].

(Продолжение следует)

Литература

1. Агеев А. И., Ремыга В.Н., Падалко В.И., Си Цзиньпин. Экономический пояс Шелкового пути – М.: Русский биографический институт, Институт экономических стратегий, 2015. — 76 с.
2. Александрова К. Саудовская Аравия планирует зарабатывать на туризме \$20 млрд ежегодно // РЖД-Партнер, 25.05.2016. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/turizm/saoudvs-kaia-araviia-planiruet-zarabatyvat-na-turizme--20-mlrd-ezhegodno/> (дата обращения: 27.05.2016).
3. Базили К.М. Сирия и Палестина под турецким правительством в историческом и политическом отношениях. - М.: Гешарим, 2007. – 608 с.
4. Белоглазова Д. Светлый путь // Гудок, 30.03.2017. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1368754&archive=2017.03.30> (дата обращения: 30.03.2017).
5. Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. Т.3. Время мира / Фернан Бродель; Пер. с фр. Л.Е. Куббеля. – 2-е изд. – М.: Издательство «Весь мир», 2007. – 752 с.
6. В Азербайджане ждут первого поезда из Индии в Россию // РЖД-Партнер, 14.07.2016. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/transportnaia-logistika/v-azerbaidzhane-zhdut-pervogo-poezda-iz-indii-v-rossiiu/> (дата обращения: 15.07.2016).
7. Вблизи Тегерана появится новый сухой порт // Портал Iran.ru, 20 сентября 2016. URL: <http://www.iran.ru/news/economics/102440>

/Vblizi_Tegerana_poyavitsya_novy_u_suhoj_port (дата обращения: 11.11.2016).

8. Власти Китая рассматривают возможность прокладки железной дороги в Иран // РЖД-Партнер, 18.01.2016. URL: http://www.rzd-partner.ru/news/zheleznodorozhnaia-infrast_ruktura/vlasti-kitaiia-rassmatrivaiut-vozmozhnost-prokladki-zheleznoi-dorogi-v-iran/ (дата обращения: 23.01.2016).

9. Германия согласилась предоставить Ирану кредитную линию в объеме 1,2 млрд евро для финансирования модернизации линии Тегеран – Мешхед. Экспорт с локализацией // Гудок, 25.01.2017. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1362545&archive=2017.01.25> (дата обращения: 25.01.2017).

10. Дмитриенко С.Г. Морские тайны древних славян / С.Г. Дмитриенко. – М.: ООО «Издательство АСТ»; СПб.: ООО «Издательство «Полигон», 2004. – 413 с.

11. Железная дорога Решт - Астара может быть построена в ближайшие два года // РЖД-Партнер, 20.04.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/zheleznyaya-doroga-resht-astara-mozhet-byt-postroena-v-blizhayshe-dva-goda/> (дата обращения: 27.04.2017).

12. Железнодорожный парк Ирана нуждается в обновлении // Портал Iran.ru, 15 августа 2016. URL: http://www.iran.ru/news/economics/101784/Zheleznodorozhnyy_park_Irana_nuzhdaetsya_v_obnovlenii (дата обращения: 11.11.2016).

13. 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/>.

14. Ивик О., Ключников В. Хазары / Олег Ивик, Владимир Ключников. – М.: Ломоносовъ, - 2013. – 336 с.

15. Иордания и Турция хотят соединить Израиль с Саудовской Аравией // РЖД-Партнер, 31.05.2016. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/transportnaia-infrastruktura/iordaniia-i-turtsiia-khotiat-soedinit-izrail-s-saudovskoi-araviei/> (дата обращения: 31.05.2016).

16. Иран может заработать на рынках России и Турции до 35 млрд. долларов // Портал Iran.ru, 15 декабря 2015. URL: http://www.iran.ru/news/economics/99567/Iran_mozhet_zara

botat_na_rynkah_Rossii_i_Turcii_do_35_mlrddollarov (дата обращения: 13.01.2016).

17. Иран тянет железную дорогу в Афганистан // Портал Iran.ru, 09 сентября 2016. URL: http://www.iran.ru/news/economics/102245/Iran_tyanet_zheleznyuyu_dorogu_v_Afganistan (дата обращения: 11.11.2016).

18. Иранская СЭЗ «Маку» станет центром реэкспорта турецких и европейских товаров в Россию // Портал Iran.ru, 16 декабря 2015. URL: http://www.iran.ru/news/economics/99592/Iranskaya_SEZ_Maku_stanet_centrom_reeksporta_tureckih_i_evropeyskih_tovarov_v_RossiYu (дата обращения: 13.01.2016).

19. Исаев Т. Узбекистан, Туркменистан, Иран и Оман в феврале определяют будущее нового транспортного коридора // АН Podrobno.uz, 10.02.2015. URL: <http://podrobno.uz/cat/politic/transport-koridor-uzbek-iran-oman-tirk/>

20. Кроули Роджер. Венецианская республика. Расцвет и упадок великой морской империи. 1000–1503 / Пер. с англ. Л.А. Игоревского. – М.: ЗАО Издательство Центрполиграф, 2015. – 446 с.

21. Кулишер М.И. Основные вопросы международной торговой политики / И. М. Кулишер. – М.; Челябинск: Социум, 2016. – 575 с.

22. Лобов В. Каспийский потенциал // Транспорт России №37 (896). URL: <http://www.transportrussia.ru/morskoy-transport/kaspiyskiy-potentsial.html>.

23. Один процент от нефтяных доходов Ирана будет направлен на реализацию железнодорожных проектов // Портал Iran.ru, 10 ноября 2016. URL: http://www.iran.ru/news/economics/103310/Odin_procent_ot_neftyanyh_dohodov_Irana_budet_napravlen_na_realizaciyu_zheleznodorozhnyh_proektov (дата обращения: 11.11.2016).

24. Ратников С. Построить железную дорогу от Казвина до Астары за четыре года – это утопия. Интервью с доцентом Европейского университета в Санкт-Петербурге, экспертом по экономике Ирана и стран Ближнего Востока Н. Кожановым // РЖД-Партнер, 19.08.2016. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/postroit-zheleznyuyu-dorogu-ot-kazvina-do-astary-za-chetyre-goda---ietoutopiia/> (дата обращения: 29.08.2016)

25. Ростовцев, М.И. Караванные города /М.И.Ростовцев /пер., науч. ред., предисл. К.А. Аветисян. – СПб.: Факультет филологии и искусств СПбГУ; Нестор-История, 2010. – 216 с., ил.

26. Складов А.Ю. Сирийские перекрестки цивилизации / А.Ю. Складов. – М.: Вече, 2016. – 320 с.

27. Строкань С. Индии с Шелковым не по пути / Газета «Коммерсантъ» № 83 от 15.05.2017, стр. 7.

28. Турсунзода М. Замминистра транспорта РФ о векторах сотрудничества с Россией в свете вступления РФ в ЕАЭС // Азия-Плюс, 21/11/2014. URL: <http://news.tj/ru/news/zamministra-transporta-rt-o-vektorakh-sotrudnichestva-s-rossiei-v-svete-vstupleniya-rt-v-eaes>.

29. Чоршанбиев П. Железная дорога Таджикистан-Кыргызстан-Казахстан-Россия является пока только идеей // Азия-Плюс, 13/02/2014. URL: <http://news.tj/ru/news/zheleznaaya-doroga-tadzhikistan-kyrgyzstan-kazakhstan-rossiya-yavlyayetsya-poka-tolko-ideei-glava>.

30. Шустов А. Иран и Китай хотят перекроить геополитическую карту Центральной

Азии // Портал «Евразия Эксперт», 23 января 2017 г. URL: http://eurasia.expert/iran-i-kitay-khotyat-perekroit-geopoliticheskuyu-kartu-tsentrальной-azii/?sphrase_id=1936 (дата обращения: 10.03.2017).

31. Экспорт Ирана в Туркменистан приобрел новые черты // Портал Iran.ru, 07 сентября 2016. URL: http://www.iran.ru/news/economics/102205/Eksport_Irana_v_Turkmenistan_priobrel_novye_cherty (дата обращения: 11.11.2016).

32. Эскобар П. Новые Шёлковые пути и подъём «китайской мечты» // Цит. по: Портал «Война и мир», 02.03.16 URL: <http://www.warandpeace.ru/ru/reports/view/109692/> (дата обращения: 14.03.2016).

33. Ярло В. Из варяг в Индию / Валерий Ярло. – М.: Ломоносовъ, – 2013. – 208 с.

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

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

Зоидов 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.