

Федулов И.В.*

Проекты модернизации транспортной инфраструктуры Ирана

Аннотация. В статье предпринят анализ изменения политики Ирана в области железнодорожного транспорта. После начавшегося смягчения санкционного режима в отношении Ирана страна стремится восстанавливать и наращивать свой экономический потенциал, в том числе путем расширения и модернизации железнодорожной системы, как одного из важнейших факторов роста транзитного потенциала. Автор останавливается на важнейших транспортных проектах, предусмотренных бюджетными программами и планами развития страны.

Ключевые слова: Транспортная инфраструктура, Железнодорожный транспорт Ирана, международные транспортные коридоры, РЖД, шестой пятилетний план, Перспективный план развития.

В санкционный период многие транспортные проекты, намеченные в планах социально-экономического развития Ирана, оказались замороженными. В наибольшей степени это коснулось таких видов транспортной инфраструктуры как железнодорожный и воздушный транспорт. Для развития воздушного транспорта главной причиной его отставания от требований современного сервиса и безопасности оказался запрет на продажу в Иран авиатехники и соответствующих услуг. Для железнодорожного транспорта ситуация усугублялась еще и тем, что его расширение и модернизация требовала больших финансовых затрат со значительными сроками окупаемости, строительства новых линий, новых логистических решений, а отключение иранских банков от системы SWIFT, фактически парализовало выполнение заключенных ранее с зарубежными компаниями соглашений, оплату импорта необходимых для модернизации дорог компонентов.

После имплементации Всеобъемлющего Договора в январе 2015 г. реализация новых железнодорожных проектов стала одним из приоритетов экономической политики правительства Роухани.

Актуальность строительства новых дорог определяется как потребностью в их расширении и модернизации для внутреннего рынка, так и потребностями превращения Ирана в региональный транспортный и транзитный центр. В настоящее время основная часть транзита осуществляется через несколько транзитных терминалов. Это – порт Бендер-Аббас – 37%, грузовой терминал «Парвизхан» (в Керманшахе) – 17,1%, терминал «Базарган»

* Федулов Илья Викторович, кандидат технических наук, сотрудник Института востоковедения РАН

(в Западном Азербайджане) – 6%, терминал «Башмах» (в Курдистане) – 12,7%, а также терминал «Серахс» (провинция Хорасан-Разави) – 3,8%.

Среди новых проектов к наиболее значимым следует отнести те, которые связаны с международным транспортным коридором «Север–Юг», а также экономическим поясом «Великого шелкового пути».

Оба эти проекта непосредственно касаются и интересов России, являясь одной из основ долгосрочного межгосударственного, а также регионального сотрудничества.

К проектам, непосредственно относящимся к формированию МТК «Север–Юг», соглашение по которому было подписано в Петербурге еще в 2000 г., можно отнести проект соединения железнодорожных линий Ирана и Азербайджана, который соединит и дороги Ирана и России.

Это, в первую очередь, железная дорога Казвин — Решт — Астара, соглашение по строительству которой было также подписано более десяти лет назад, в 2005 г. и еще в 2009 г. РЖД, Администрация железных дорог Ирана и Азербайджана приняли решение о создании совместной компании для реализации этого проекта¹. Проект включал в себя строительство железнодорожной ветки длиной 170 км от азербайджанской Астары к иранским городам Астара, Решт и Казвин. Создание международного транспортного коридора (МТК) «Север–Юг» предполагает строительство линии Решт — Астара протяженностью 170 км. Целью проекта являлось соединение сухопутных участков МТК «Север–Юг», что позволяло значительно повысить экономическую эффективность Транскаспийского мультимодального маршрута. Предполагалось, что линия Решт — Астара (Иран) будет строиться при участии России и Ирана, а линия Астара (Иран) — Астара (Азербайджан) – при участии России, Ирана и Азербайджана. По предварительным оценкам, общий объем инвестиций в строительство участка Казвин — Решт (Иран) — Астара (Иран) — Астара (Азербайджан) составляет около 400 млн долл.²

Несмотря на экономическую привлекательность проекта для стран-участниц, его реализация из-за санкций против Ирана была заморожена. Сейчас стороны вновь вернулись к этому проекту. В августе 2016 г. в Тегеране состоялась встреча главы «Азербайджанских железных дорог» с министром дорог и градостроительства Ирана и генеральным директором «Железных дорог Ирана», на которой стороны договорились о необходимости построить 100-метровый железнодорожный мост через реку Астарачай, который соединит азербайджанскую Астару с иранской Астарой. Церемония закладки этого моста состоялась еще в апреле 2016 г.

По данному маршруту предполагается перевозить от 2 до 5 млн т грузов в год, что позволит как Азербайджану, так и России ежегодно полу-

¹ <https://regnum.ru/news/polit/2087852.html>

² <http://tass.ru/transport/3519157>

чать от транзита от 50 млн долл. и больше. В начале марта 2017 г. в связи с визитом И. Алиева в Иран состоялся пробный пуск этого участка дороги.

В дальнейшем грузы, прибывающие из Ирана и России, могут быть направлены на Запад по железной дороге Баку — Тбилиси — Карс (БТК), сдача в эксплуатацию которой ожидается в конце 2017 г.³ О степени участия РЖД в реализации этого проекта (Решт — Астара) ведутся переговоры, российская компания является, по словам помощника президента России, оператором этого проекта в отношении линий на территории Ирана⁴. Строительство железной дороги Казвин — Решт (165 км) планируется завершить, по заявлению главы Планово-бюджетной организации М.Б. Нобахта, до окончания срока полномочий президента Хасана Роухани, т. е. в августе 2017 г.⁵, а строительство другого участка железной дороги Решт — Астара (164 км) потребует порядка пяти лет. При этом Иран готов транспортировать грузы по любым доступным сухопутным и морским маршрутам, пока не завершится строительство этих участков железной дороги. Так, в ноябре 2016 г. между Россией, Ираном, Азербайджаном и Индией была достигнута договоренность о начале использования транспортного коридора «Север–Юг» с декабря 2016 г. Тестовый контейнерный поезд из Индии через южный порт Ирана и далее через Иран в Россию был отправлен еще летом 2016 г.⁶

Непосредственно к проектам, примыкающим к МТК «Север–Юг», можно отнести проект «Каспийского транспортно-логистического комплекса» (срок окончания разработки проекта – март 2017 г.). Это так называемый Каспийский кластер, который свяжет железные дороги с портами Каспийского моря, обеспечив товарные поставки не только между Россией и Ираном, но также между ними и Европой, Индией и Китаем, позволит сократить путь транспортировки товаров по направлению с севера на юг в полтора раза, что приведет к снижению стоимости перевозки грузов на 10-15%⁷. Россия и Иран уже подписали контракт на поставку в Иран страну 400 полувагонов, также обсуждается поставка еще 1,2 тыс. грузовых вагонов. В сентябре 2016 г. поставки вагонов в Иран начал «Уралвагонзавод».

В Баку на железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство: Каспийский регион» российская компания «Русагротранс» и Азербайджанские железные дороги подписали соглашение о строительстве в Иране крупного зернового терминала. Объем перспективной перевалки на терминале составит порядка 1 миллиона тонн. Инвестиции в проект оценива-

³ <http://ia-centr.ru/expert/21437>.

⁴ ТАСС. 4.07.2016.

⁵ www.iran.ru. 21.11.2016.

⁶ Financial Tribune. 30.11.2016

⁷ <http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/3428>

ются примерно в 126 миллионов рублей. Предполагается, что железнодорожный зерновой терминал в Астаре станет одним из логистических узлов транспортного коридора «Север–Юг»⁸. Он поспособствует развитию международной торговли продовольствием в Каспийском регионе. На этом форуме Иран предложил создать транспортную компанию для координации на МТК «Север–Юг», с филиалами в странах для облегчения таможенных формальностей, построения интегрированного графика по всему маршруту, установления гибких тарифов, применения единой накладной для реализации функциональной совместимости и ускорения грузопотока⁹.

В декабре 2016 г. в Тегеране состоялось 13-е заседание Постоянной Российско-Иранской комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству. По результатам ее работы был подписан ряд соглашений в области торговли, промышленности, энергетики, стандартизации, банковского сотрудничества и финансового партнерства. Подписана дорожная карта по реализации российско-иранских проектов сотрудничества в области торговли и промышленности на 2016–2020 годы. В рамках этой дорожной карты согласовано более 70 проектов. Подписаны два межправительственных соглашения по экспортным кредитам общей суммой 2,2 млрд евро, в т. ч. о предоставлении экспортного кредита Правительству Исламской Республики Иран на финансирование электрификации железнодорожного участка Гармсар — Инче-Бурун¹⁰. Эта дорога имеет стратегическое значение как соединяющая два международных проекта – «Север–Юг» и Шелковый путь, и которая может непосредственно подключить Россию к южному экономическому поясу Шелкового пути. Недаром в ноябре 2016 г. Игорь Шувалов, заместитель Председателя российского правительства, говорил о необходимости сосредоточиться на тех рынках, которые благоприятны для российских компаний, а это – рынки Ирана, Вьетнама и Китая¹¹.

Нужно напомнить, что в последнее десятилетие стало меняться отношение многих государств к развитию железнодорожного транспорта, который уступил свою значимость в экономике автомобильному транспорту. Мы можем отметить, что и в соседней Турции в планах развития стало уделяться значительное внимание развитию железнодорожного транспорта, более полному включению железных дорог в единую транспортную структуру, синхронизации всех видов транспортной системы.

⁸ <http://newstracker.ru/news/business/25-11-2016/rusagrotrans-postroit-v-irane-zernovoi-terminal-za-126-mln-rublei-31840/>

⁹ <http://www.trend.az/business/economy/2689983.html>

¹⁰ Касаев Э.О. Россия и Иран: экономический диалог на сцене и за кулисами. http://www.iimes.ru/?p=32703#_edn1.17.02.2017.

¹¹ ТАСС.15.02.2017.

Необходимость развития железнодорожного транспорта наглядно проявилась и в политике Ирана, результатом чего стало выделение транспортных проблем, главным образом, проблем развития железнодорожного транспорта в число наиболее приоритетных направлений Шестого пятилетнего плана развития (2017–2021г.), а также бюджетного плана на 2017/18 г.

М.Б. Нобахт, глава Планово-бюджетной организации, представляя бюджет 2017/18 г. на утверждение меджлису, заявил, что железные дороги, защита окружающей среды, включая переработку сточных вод, стали главными приоритетами бюджета развития. Из общей суммы в 2,6 млрд долл. (100 трилл риалов) около 1млрд. долл. было выделено на развитие железнодорожного транспорта. По его словам, резкое увеличение расходов на железнодорожный транспорт является отражением цели правительства по развитию этого вида транспорта¹².

В настоящее время общая сеть железных дорог в Иране насчитывает 8489,5 км. Электрифицировано из них только 189,5 км (дорога Тебриз—Джульфа). Колею в последние годы Иран преобразовал (на границе с Азербайджаном, линия Джульфа — Тегеран) в стандартную (1435 мм), которая составляет сейчас 8389,5 км. Лишь 94 км имеют колею 1676 мм – в провинции Систан и Белуджистан на границе с Пакистаном, в соответствии со стандартами, принятыми в Пакистане.

По 6-му пятилетнему плану Иран планирует довести протяженность дорог до 9134 км. Все однопутные дороги предполагается превратить в двухпутные. Строительство более 3500 км железных дорог (главным образом, вторых путей) в настоящее время находится в стадии реализации, в т. ч. 540 километров – в завершающей стадии. План развития экономики Ирана на 2005–2025 годы предусматривает, что число пассажиров, пользующихся железнодорожным транспортом должно возрасти с нынешних 25 миллионов до 65 миллионов человек в год.

Иранское правительство, рассматривая расширение сети железных дорог Ирана в качестве приоритета своей экономической политики, ставит целью и улучшение транспортного обслуживания, но также и сохранение углеводородного топлива и уменьшение загрязненности окружающей среды.

Согласно 6-му плану, который почти два года обсуждался в парламенте (меджлисе), было единогласно принято решение том, что 1% годовых доходов от продажи нефти Ирана будет выделяться в период плана на развитие железных дорог.

¹² Iran's Next Budget Focuses on Railroad, Environment, Water. Financial Tribune. Saturday, February 11, 2017.

Проекты по развитию железнодорожной сети включают, как было сказано выше, строительство второй колеи, электрификацию, строительство высокоскоростных железных дорог. Их предполагается построить около 1500 км¹³.

Шестой план ставит задачу увеличить долю железнодорожных перевозок в грузовых и пассажирских перевозках не менее, чем на 30% и 20% соответственно к 2021 г.¹⁴

Крупные железнодорожные проекты, на которые выделяется планово-бюджетное финансирование, следующие:

- Казвин — Решт (388 км),
- Тегеран — Исфахан – высокоскоростная линия (410 км),
- Мияне — Тебриз (200 км),
- Тегеран — Хамадан — Сенендедж (430 км),
- Шираз — Бушер (250 км),
- Горган — Боджнурад — Мешхед (570 км),
- Мияне — Ардебиль (175 км).

Эти линии составляют так называемый Западный кластер («Гарб») железнодорожного проекта. Он включает в себя также проект по электрификации линий Гармсар — Инче-Борун и Тегеран — Мешхед. Железнодорожный проект «Гарб» включает в себя два маршрута, которые в конечном итоге соединят город Арак, столицу Центральной провинции (остан Маркази) через город Хосрави, находящемся на пересечении границы с Ираком в западной части провинции Керманшах, с иракской границей. 95% данного проекта составляют дороги, связывающие Арак с Керманшахом. Следует отметить, что соединению железных дорог Ирана и Ирака в обеих странах большое значение. По заявлению представителя иракской государственной компании «Иракские республиканские железные дороги», ряд международных компаний выразили заинтересованность в инвестировании в проект по строительству 35 км железной дороги, связывающей приграничный иранский терминал Аль-Шаламче и иракскую Басру. Эта дорога важна и для экономических целей, и для паломничества шиитов¹⁵. Эта железная дорога будет в свою очередь связана с внутренней железнодорожной линией в Ираке, чтобы включить в себя города Басра, Багдад, Юсуфия, Эль-Мусайиб и Кербела. Иран, в свою очередь, еще в апреле 2015 года достроил свою железнодорожную ветку из Хорремшехра до Шаламче, с целью соединения железнодорожных сетей Ирана и Ирака. Иран и Турция также планируют со-

¹³ www.financialtribune.com. 11.02.2017.

¹⁴ www.financialtribune.com. 12.01.2017.

¹⁵ www.financialtribune.com. 30.12.2016.

единить свои железные дороги с портами своих стран, чтобы получить доступ к портам Черного моря, Оманского и Персидского заливов¹⁶.

Выделение средств для реализации указанных проектов началось уже с января 2017г. Выделены средства, например, для оформления земельной собственности на участки, по которым пройдут новые дороги, и других нужд (более 462 млн долл.)¹⁷.

Иран предполагает привлечь к реализации этих проектов иностранный капитал. Правительство готово выдать разрешение на привлечение в эту отрасль до 10 млрд долл. прямых иностранных инвестиций (ПИИ). В первую очередь, это касается привлечения иностранных инвестиций в высокоскоростные маршруты, такие как Кум — Арак, Тегеран — Исфаган, а также в проекты по электрификации линий Гермсар — Инче-Борун и Тегеран — Мешхед. По этому поводу Иран ведет переговоры с Италией, Россией, Китаем, Индией, Францией, Турцией и Германией. чтобы привлечь необходимый иностранный капитал, по словам чиновника. Италия согласилась инвестировать в проекты около 4 млрд долл. Россия выделила кредит в 1,2 млрд евро для электрификации дороги Гармсар — Инче-Борун.

В начале 2016 г. Иран подписал соглашение с государственной индийской компанией IRCON о строительстве 500-километровой железнодорожной линии от порта и свободной экономической зоной Чабахар до Захеда-на, столицей провинции Систан-Белуджистан, в 1,6 млрд долл. в рамках создания транзитного коридора в Афганистан. Правительство Ирана также выделяет 125 млн долл. строительства этой дороги¹⁸.

После завершения строительства железнодорожной магистрали из Чабахара в Захедан, железная дорога будет связана с городом Зарандже в Афганистане. Когда афганские грузы будут прибывать в Захедан, они смогут транспортироваться по железной дороге в Чабахар, а затем отправляться в Индию. Индия уже начала поставки рельсов на 175 млн долл. для строительства этой железнодорожной линии.

В модернизации железных дорог активно участвует и Германия, которая подписала контракт (компания «Сименс» и иранская MAPNA) на производство в Иране 50 дизельных локомотивов, на поставки 70 электровозов для участка Тегеран — Мешхед и т. д.¹⁹

Соглашение о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта было подписано в 2017 г. с Национальной государственной железнодорожной компании Франции. Достигнута договоренность о формировании шести

¹⁶ www.financialtribune.com. 16.12.2016.

¹⁷ www.financialtribune.com. 18.01.2017.

¹⁸ www.financialtribune.com. 26.12.2016.

¹⁹ Там же

рабочих групп в таких секторах как высокоскоростные железные дороги, пригородные линии поездов, предоставление консультаций и другие²⁰.

Участие иностранных инвесторов для Ирана крайне важно, т. к. по оценке Министерства дорог Ирана только для завершения крупных транспортных проектов Ирану нужны более 40 млрд. долл. Правительство после отмены санкций планирует заинтересовать иностранных инвесторов во вложения в транспортные проекты, хотя, с точки зрения иранской газеты «Financial Tribune» остается открытым вопрос о том, почему так много проектов было начато без прохождения надлежащих оценок технико-экономических обоснований²¹.

В этой связи перспективным представляется участие российских компаний в новых железнодорожных проектах Ирана. Это не только будет способствовать увеличению объемов взаимного сотрудничества в транспортной сфере, включая и товарный оборот и оборот услуг, но и расширению общего взаимного товарооборота. Завершение формирования МТК «Север–Юг», увеличив транзитный потенциал транспортной системы Ирана, окажет прямое влияние и на возможности роста российской торговли с соседними с Ираном странами. В последние два года Иран предлагает до 35% скидок на транзит таких товаров как хлопок, сера, удобрения, мазут, отгруженных из Средней Азии и предназначенных для соседних стран и до Бендер-Аббас, где товары перегружаются на суда²². В Москве 9 марта 2017 г. Иран, Россия и Азербайджан договорились о снижении до 50% тарифов на транзитные перевозки по железным дорогам, являющимся частью МТК «Север–Юг»²³.

Участие российских компаний в транспортных проектах, как правило, выражается через заключение разного рода подрядных соглашений с иранскими государственными компаниями по строительству железных дорог. Так как программы приватизации в Иране затрагивают различные отрасли хозяйства, и правительство Х. Роухани намерено ускорить реализацию этой программы, можно предполагать и возможность участия российских компаний в приватизации железнодорожного транспорта. В настоящее время отчетливо проявляется намерение иранского правительства сократить участие государства в ценообразовании на транспорте, улучшить качество предоставляемых железнодорожным транспортом услуг, создать новые рабочие места, что уже вызвало рост частных компаний в области организации грузовых и пассажирских перевозок²⁴.

²⁰ Financial Tribune. 21.02.2017.

²¹ Financial Tribune. 22.12.2016.

²² Financial Tribune. 17.02.2017.

²³ Financial Tribune. 09.03.2017.

²⁴ Financial Tribune. 16.01.2017.

По 6-му пятилетнему плану из 13,2 млрд долл., предназначенных для развития транспорта 4 млрд долл. предполагается обеспечить за счет частных инвестиций. Правительство планирует предоставить частному сектору 10% своих железнодорожных проектов. В настоящее время, по словам зам. министра дорог и городского развития Амира Амини, с частным сектором для развития только автострад подписаны контракты на 3,2 млрд долл.²⁵

Вышеизложенное позволяет предполагать, что цели 20-летнего Перспективного плана развития, который предусматривает увеличение более чем в два раза пассажиропотока на железнодорожном транспорте (с 25 до 65 млн пассажиров в год) и увеличение доли железнодорожного транспорта в грузообороте страны до 30%, будут выполнены.

²⁵ Financial Tribune. 08.03.2017