



Сурен Чибухчян,
к.т.н., доцент,
Национальный политехнический
университет Армении,
заведующий кафедрой «Наземные
транспортные средства»

НОВЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ МЕЖДУ ВОСТОКОМ И ЗАПАДОМ

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы развития транзитных возможностей стран, грузоперевозок между странами Востока и Европы.

Ключевые слова. Транзит, транспорт, грузопоток, свободная экономическая зона.

Annotation. In the article the development of the transit capacities of countries, transportation between the countries of East and Europe.

Key words. Transit, transport, freight transport, a free economic zone.

Географическое и геоэкономическое положение стран Евразийского Союза обуславливает его огромный транзитный потенциал. По оценкам экспертов, на сегодняшний день он составляет около 220 млн т, а к 2020 г. достигнет показателя в 400 млн т, из которых порядка 290 млн т придется на транзит из государств ЕАЭС в третьи страны через другие страны сообщества [1].

Ежегодный объем товарооборота между странами Европы и Азии в настоящее время составляет \$700 млрд долл., а доход от транзита грузов оценивается в 40 млрд долл., по данным ЕБРР. К 2020 г. торговля ЕС и стран АТР в стоимостном выражении может составить около 1,8 трлн долл. США, прирастая при этом на 3% ежегодно [2].

На территории стран ЕАЭС расположен ряд существующих и создаваемых железнодорожных и автомобильных транспортных коридоров, позволяющих производить доставку грузов по направлениям Запад – Восток и Север – Юг. В свою очередь, перевозка таких объемов грузов требует модернизации существующей транспортной инфраструктуры региона. В настоящее время транзитный потенциал ЕАЭС не используется полностью – лишь половина возможного объема грузопотоков проходит через страны сообщества. Одной из основных причин является неспособность

привлечь транзитные перевозки между двумя макрорегионами континента – Европейским Союзом и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, прежде всего Китаем, объем торговли, между которыми уже в ближайшие годы достигнет 1 трлн долл. Всего лишь 1% от общего объема грузоперевозок между ЕС и АТР на данный момент проходит по международным транспортным коридорам сообщества. Отметим, что в развитии транзитных возможностей ЕАЭС и международной торговли между странами ЕАЭС и Азии весомый вклад может внести Иран, роль которого в последнее время все активнее обсуждаются на разных уровнях. В 2015 г. экспорт товаров из стран ЕАЭС в Иран составил почти 1,5 млрд долл., импорт – около 500 млн долл.

Нормализации отношений между Ираном и Западом и снятия санкций в Армении ждали с нетерпением, так как это положительно скажется не только на взаимной торговле, но и возможностях Ирана более активно участвовать в крупных инфраструктурных проектах, связанных с Арменией и ЕАЭС. Как признают представители Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), Ереван – главный лоббист идеи стать «мостом», соединяющим Иран с ЕАЭС.

22 декабря 2016 г. на заседании Правительства Армении было одоб-

рено Соглашение о Таможенном кодексе ЕАЭС. Таможенный кодекс ЕАЭС не предусматривал наличие приграничного свободной экономической зоны (СЭЗ) Армении с Ираном, но вопрос был улажен, и в ТК зафиксировано право Армении на создание СЭЗ на границе с Ираном, что создает хорошую основу для продвижения продукции из Ирана через Армению в третьи страны. Отметим, что Министерство экономического развития и инвестиций планирует до апреля 2017 г. начать работы по созданию свободной экономической зоны с Ираном. Уже разработана Концепция по созданию свободной экономической зоны и представлена на рассмотрение Правительства Армении. Ожидается, что в апреле 2017 г. будет дан старт созданию СЭЗ в районе армянского Мегри на границе с Ираном. Данная инициатива позволит привлечь новые бизнес-идеи и активизировать товарооборот Армении с ИРИ. Отметим, что договоренность о создании СЭЗ на армяно-иранской границе в Мегринском районе была достигнута еще во втором квартале 2016 г. в ходе последней встречи премьер-министров стран ЕАЭС в г. Сочи. Как отмечают эксперты, в случае создания ЗСТ Армения может предложить Ирану импортировать сырье, и после изготовления товаров с маркой «сдела-

но в Армении» экспортировать их не только на рынок ЕАЭС, но и в Евро-союз, с которым у Армении действует преференциальный торговый режим GSP+. В свою очередь, для армянских товаров станет более доступным рынок Ирана, который местные власти защищают от иностранных производителей с помощью сильных протекционистских мер.

В настоящее время в Армении все активнее обсуждаются варианты более эффективного использования республикой тех возможностей, что ей предоставляет членство в ЕАЭС. В частности, речь идет о создании зоны свободной торговли между ЕАЭС и Ираном. Учитывая, что Армения – единственная страна – участница союза, которая имеет сухопутную границу с Ираном, это позволит существенно повысить роль республики в ЕАЭС. Ведь сейчас Армения фактически представляет собой периферию ЕАЭС.

Многие придерживаются мнения, что Иран – не просто рынок с 78 млн населения, он выступает как торговый узел для рынка, обеспечивая вход для арабских стран на севере и западе, для Центральной Азии – на севере и для Афганистана и Пакистана – а востоке [3]. Естественно, что Иран стремится стать торговым узлом не только для стран Ближнего Востока и Азии, но и местом соединения последних с Европой. Тегеран вперед продвинул проект создания нового транспортного коридора, связывающего Персидский залив с Черным морем, или Ираном, Арменией, Грузией и Болгарией. Болгария согласилась присоединиться к проекту, используя свои порты Варна и Бургас. При необходимости в гг. Варне и Бургасе будут построены специализированные терминалы. В 2016 г. эксперты этих стран уже имели две встречи (в гг. Тегеране и Софии) для обсуждения подробностей проекта. В частности, обсуждались вопросы создания благоприятных условий для грузоперевозок между Ближним Востоком и Балканским полуостровом. Кроме того, в рамках данного транспортного коридора Ирак и Сирия также рассматриваются как новые рынки. Иран знаком с иракской культурой и рынком, по этой причине он может служить связующей с Европой торговой зоной. Иран также может быть связывающим звеном и для Сирии после окончания войны. Не исключается возможное членство в коридоре Индии и Омана. Новый коридор предусмотрен для иранских грузовиков, которые должны проходить через

“ **Нормализации отношений между Ираном и Западом и снятия санкций в Армении ждали с нетерпением, так как это положительно скажется не только на взаимной торговле, но и на возможностях Ирана более активно участвовать в крупных инфраструктурных проектах, связанных с Арменией и ЕАЭС.**

Армению и Грузию, чтобы добраться до Черного моря, откуда смогут быть переправлены в Болгарию, Грецию и даже в Италию, используя корабли roll-on/roll-off (ro-ro). До той поры, пока сохраняется напряженность на Ближнем Востоке, важная роль этого коридора будет неопределима.

Также Иран может выйти на Грецию через автомагистраль, проходящую через территорию Турции. Однако здесь следует стремиться иметь параллельные дороги для своих грузовиков, чтобы диверсифицировать и увеличить возможности.

Снятие международных санкций с Ирана сделало Тегеран инициативным и внесло определенность в его геополитические и геоэкономические приоритеты. Иран заинтересован в строительстве альтернативных дорог в Европу. Создаваемый коридор Персидский залив – Армения – Грузия – Черное море – Болгария – Греция обходит как Турцию, так и Россию. В случае успеха этот проект сделает Армению и Грузию важными региональными транзитными территориями и будет способствовать их экономическому росту. Для Армении это означает конец турецко-азербайджанской блокады. Поскольку проект обходит Россию, он ослабляет ее влияние на Черном море и регионе и создает хорошие возможности европейской интеграции для Армении. Болгария и Греция также получают дополнительные преимущества как в области торговли и инвестиций, так и в вопросе диверсификации источников и маршрутов поставок энергоносителей.

Итак, этот проект имеет экономические и политические предпосылки для реализации. Естественно, что Иран воспринимает Армению как наиболее подходящий альтернативный маршрут для транзита природных ресурсов в Европу. Ирану необходим альтернативный путь связи с Европой, и Армения в первую очередь рас-

сматривается в качестве транзитной страны для поставок природных ресурсов в Европу. Две страны уже реализуют крупные транзитные проекты, особенно в сфере энергетики. Армения, Россия, Иран и Грузия в апреле 2016 г. подписали «дорожную карту» строительства энергетического коридора «Север – Юг», который должен быть реализован до 2019 г. В рамках программы осуществляется строительство высоковольтных ЛЭП, которые должны соединить энергосистемы России, Грузии, Армении и Ирана. Кроме того, Иран в ближайшем будущем осуществит поставки газа в Грузию через армянскую территорию. Планируется, что после полноценного запуска коридора его мощность будет достигать около 1000 МВт. Кроме этого, Армения и Иран реализуют совместную программу «Газ в обмен на электроэнергию», в рамках которого иранский газ перерабатывается в Армении в электроэнергию, предназначенную для экспорта в Иран из расчета 3 кВт/ч за 1 м³ природного газа (по соглашению в течение 20 лет Иран поставит Армении 36 млрд м³ газа с возможным увеличением срока действия договора на пять лет и общего объема поставок газа до 47 млрд м³). Другой проект – строительство ГЭС на пограничной реке Аракс с расчетной мощностью около 130 МВт и объемом произведенной электроэнергии – около 800 млн кВт/ч в год (для ее передачи в Иран строится ЛЭП).

Важным сегментом сотрудничества является транспортная сфера – автодорога «Север – Юг», а также строительство железной дороги Иран – Армения, которая имеет стратегическое значение и создаст возможности для более полной интеграции и развития транзитных возможностей стран ЕАЭС. Строительство коридора «Север – Юг», благодаря которому будет улучшено дорожное сообщение Европа – Кавказ – Азия на стыке Восточной

« Иран заинтересован в строительстве альтернативных дорог в Европу. Создаваемый коридор Персидский залив – Армения – Грузия – Черное море – Болгария – Греция обходит как Турцию, так и Россию. В случае успеха этот проект сделает Армению и Грузию важными региональными транзитными территориями и способствует их экономическому росту.

Европы и Западной Азии, планируется полностью завершить в 2017 г. Коридор общей протяженностью в 556 км обеспечит выход к Черному морю и европейским странам через территорию Армении и Грузии. Программа позволит Армении в будущем смягчить последствия блокады со стороны Азербайджана и Турции, сыграть важную роль транзитного государства в грузоперевозках стран региона, а также присоединиться к Черноморской кольцевой автомагистрали.

Железная дорога Иран – Армения позволит армянской стороне пользоваться альтернативным путем транспортировки энергоресурсов и других товаров, получив выход на внешний мир. В настоящее время все железнодорожное сообщение из Армении осуществляется через Грузию. Проект строительства армяно-иранской железной дороги обеспечит выход стран ЕАЭС через Персидский залив к Индийскому океану. Стоимость проекта оценивается в 3,5 млрд долл. Общая длина дороги на территории Армении составит 305 км. Она будет иметь 86 мостов протяженностью 19,6 км, 60 тоннелей протяженностью в 102 км и 27 станций. Строительство согласно представленной программе завершится в 2022 г. Предполагается, что объем грузоперевозок по железной дороге маршрутом от станции Гагарин (Гегаркуникская область) до Агарака (Сюникская область) составит 25 млн т в год. Эта дорога, которая на 44 км короче запланированного ранее участка Гавар – Агарак, будет подключена к существующей железнодорожной сети.

В мае 2012 г. армянская и иранская стороны подписали концессионное соглашение, по которому были проведены обсуждения технико-экономического обоснования и основных задач проектирования, строительства и финансирования железной дороги Иран –

Армения. Благодаря сотрудничеству между Арменией и инвестиционной компанией «Расиа ФЗЭ» было разработано техническое обоснование реализуемости проекта «Южная железная дорога». На основе изученных фактов предлагается осуществить строительство железной дороги в течение шести лет. Эта дорога, на 44 км короче запланированного ранее участка Гавар – Агарак, будет подключена к существующей железнодорожной сети. О запуске проектов «Южная железная дорога Армении» и «Южная скоростная дорога Армении» (Иран – Армения) было объявлено еще в январе 2013 г. Тогда же подписан трехсторонний меморандум о взаимопонимании по региональному сотрудничеству, направленному на развитие Южной железной дороги Армении, между ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», Министерством транспорта и связи Армении и компанией «Расиа ФЗЭ».

В конце января 2016 г. в Ереване было объявлено о планах Армении и Ирана создать новый международный транспортный коридор от Индии до Европы. Кроме того, армянская сторона предложила внести коррективы в планы по строительству железной дороги Армения – Иран. Основной акцент был сделан на прокладку транспортного коридора, который соединил бы Индию с Европой через Иран, Армению, Грузию и Черное море. Перемещение грузов по этому коридору будет обходиться гораздо дешевле, чем по существующим путям, проходящим по территории Азербайджана.

Направляющиеся в Европу и Россию грузы из Ирана автотранспортом планируется доставлять в Ерасх (Арагатская область Армении на границе с азербайджанским анклавом Нахичеван), оттуда железнодорожным путем в грузинский порт Поты. После чего уже на паромках – конечным европейским и российским адресатам.

Реализация этого проекта позволит сократить общую длину маршрута транспортировки на 60 км. Для выяснения затратности доставки грузов по данному маршруту и убеждению потенциальных партнеров в лучшей цене, чем та, которая ныне предлагается азербайджанскими перевозчиками, Ереван и Тегеран условились провести коммерческий эксперимент. Чтобы зафиксировать себестоимость транспортировки по указанному коридору, решено доставить два товарных контейнера из Индии в Европу.

Таким образом, армянская сторона пока предлагает задействовать комбинированный автомобильно-железнодорожный маршрут перевалки грузов. Что касается установления непосредственного железнодорожного сообщения с Ираном, то и здесь появились некоторые коррективы. Армянские транспортники представили своим иранским коллегам новый вариант прокладки дороги. Вместо маршрута Мегри – Вайоцзор – Севан предлагается Мегри – Вайоцзор – Ерасх. Замыкая будущую магистраль на Ерасхе, Ереван преследует понятные цели, придавая своим планам многофункциональность. Отметим, что в Ерасхе построен грузовой терминал «Армаш», который может работать как по прямому варианту грузоперевозок (перегрузка из вагонов непосредственно на автотранспорт), так и с использованием складских помещений по широкому спектру грузов разных категорий – зерновые, строительные материалы, продукты химической и перерабатывающей промышленности, металлоконструкции и др. Терминал расположен в 300 км от границы с Ираном, обладает возможностью складирования зерновых грузов объемом до 15 тыс. т, приема до 500 товарных контейнеров одновременно. До решения проблемы строительства железной дороги Иран – Армения будет целесообразно воспользоваться мультимодальными перевозками, в частности осуществлять грузоперевозки из Ирана в армянский город Ерасх автотранспортом, откуда по железной дороге к черноморским портам Грузии и далее в Болгарию и Румынию. При этом стоимость перевозок будет примерно на 500 долл. меньше, чем услуги, которые предлагает Азербайджан.

Отметим, что в декабре 2016 г. прибыл первый груз в Иран из Германии через новый мультимодальный транзитный маршрут, соединяющий Иран и Европу через Черное море. Два гру-

зовых контейнера прибыли в Иран через армянскую границу. Контейнеры были отправлены из г. Гамбурга относительно коротким путем, по сравнению с турецким маршрутом. В последние два года у иранской стороны возникли проблемы на турецкой границе в отношении перевозки грузов из Европы. Это побудило Иран начать переговоры с несколькими другими странами для альтернативных маршрутов. Тегеран и Анкара уже давно ведут транзитный спор из-за из различных цен на топливо в двух соседних странах. Кроме того, общая граница часто была ареной дорожных пробок для транзитных грузовиков. Очередь на границе часто достигает 15 км. Соглашения, подписанные должностными лицами таможенных органов соседних стран, так и не смогли решить эту проблему. Безопасность транзита является еще одним вопросом, препятствующим транспортировке грузов через Турцию. Исходя из этого советуют водителям грузовиков использовать два альтернативных маршрута: один – через Азербайджан, Россию и Беларусь, а другой – через Армению, Грузию, Черное море, а затем Румынию или Болгарию. Как сообщают специалисты, стоимость грузоперевозок через новый маршрут оказалась ниже на 1–2% по сравнению с турецким маршрутом.

Создание транспортного коридора, соединяющего Индию с Европой через Иран, Армению, Грузию и Черное море, позволит транспортировать грузы гораздо дешевле, чем по существующим путям по территории Азербайджана [4]. Предназначенные для доставки в Европу или Россию грузы из Ирана будут на грузовиках доставлены в Ерасх, оттуда железнодорожным путем в порт в Потти, откуда уже на паромках продолжат свой путь в Европу. Армяно-иранское сотрудничество в сфере транспорта и связи поощряют также международные игроки. После санкций изменилось отношение мировых игроков к Ирану, следовательно, изменился и подход к армяно-иранским отношениям. Руководитель ереванского офиса Всемирного банка Лора Бейли заявила, что между Арменией и Ираном есть большой потенциал сотрудничества. По мнению Бейли, Армения может стать мостом между Ираном и Евразийским союзом.

Армения является единственным членом ЕАЭС, имеющим общую границу с Ираном, это позволит Армении стать вратами для стран, кото-



рые хотели бы работать с ним и инвестировать туда или, наоборот, стать воротами для Ирана, который решит торговать с ЕАЭС. Отметим, что транзитные мультимодальные грузоперевозки из Ирана в Европу через Армению планируется перевести на коммерческую основу уже в 2017 г.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше // Евразийский банк развития / Отраслевой обзор. – Март, 2009. – 40с.
2. Электронный ресурс: <https://easaily.com/ru/news/2016/07/10/iran-armeniya-gruziya-evropa-v-sofii-obsudyat-sozdanie-novogo-transportnogo-koridora>.
3. Iranto Launch Black Sea-Persian Gulf Corridor With «Trade Hub» Ambitions, 07.13.2016. Electronic resource: http://www.huffingtonpost.com/asiatoday/iran-to-launch-black-sea_b_10957184.html.
4. Баженов Ю. Международные транспортные коридоры как фактор интеграции пространства Евразии // Доклад на конф.
5. Егизарян А. Перспективы развития транспортных коридоров Север – Юг и Персидский залив – Черное море с иранской точки зрения. Электронный ресурс: <http://ru.aravot.am/2016/12/21/229921>.
6. Электронный ресурс: easaily.com/ru/news/2016/01/30/armeniya-i-iran-sozdayut-novyy-mezhdunarodnyy-transportnyy-put.
7. Международный транспортный коридор Север – Юг. Электронный ресурс: http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5130.
8. Деловой экспресс. – 2015 г. – № 35 (1126).
9. Электронный ресурс: http://arka.am/ru/news/economy/armeniya_predlozhit_iranu_vozmozhnost_tranzita_gruzov_po_bolee_nizkim_tarifam.
10. Электронный ресурс: <http://www.panarmenian.net/rus/news/215957>.