

Проект Север–Юг: очередная магистраль готова к эксплуатации

Комментарий Центра АРВАК, 05.06.2024

В начале июня 2024 г. Тегеран официально уведомил, что завершил строительство участка железной дороги, который соединит порт Бандар-Аббас в Персидском заливе с портом Энзели на Каспийском море. Таким образом, одна из основных логистических коммуникаций в проекте Север–Юг готова к эксплуатации. Она обеспечит переброску грузов, поступающих в Иран из Индийского океана, в портовые склады на Каспии, откуда они судами будут доставляться до Астрахани, а затем железнодорожными путями и автомагистралями – до Балтики, либо Причерноморья. Конечно, данный маршрут подразумевает и реверсный грузопоток.

Тем самым, глобальный проект обзавелся очередным важным коммуникационным сегментом, способствующим расширению товарооборота между Европой и странами бассейна Индийского океана.

Согласно подсчетам профильных специалистов, доставка грузов из Санкт-Петербурга в индийский Мумбаи по предложенным маршрутам проекта Север–Юг займет около 10 суток против 30-45 дней по другим, существующим на сегодняшний день путям, в основном пролегающим через Средиземное море и Суэцкий канал. Преимущество во времени будет ощутимо влиять на цену транспортировки и, в итоге, положительно скажется на конечной стоимости и доступности перевозимых товаров. Это особенно важно для бедных государств Восточно-Африканского побережья и испытывающих проблему с продовольствием засушливых стран Центральной Азии. В свете геополитической нестабильности в мире и нарастающих климатических и экологических проблем бесперебойное обеспечение продовольствием густонаселенных регионов планеты становится все более трудной проблемой и, поэтому, проект Север–Юг, в силу своих преимуществ, приобретает особую значимость.

Перспективность проекта Север–Юг во много связана со стремлением его основных бенефициаров – России, Ирана и Индии, максимально диверсифицировать маршруты перевозок. Так, помимо прямого железнодорожного сообщения через Азербайджан, РФ и ИРИ стремятся вдохнуть «вторую жизнь» знаменитому Волжско-Каспийскому торговому пути, который издревле обеспечивал приволжским ханствам, а затем и Московской Руси, надежную коммуникацию с Южной Азией и Передним Востоком. Новым элементом реанимации этого торгового пути должен стать Волго-Донской канал, по которому поступающие из Ирана товары должны переправляться судами в Азовское море и далее в страны западного Причерноморья.

Другим примером стремления к диверсификации маршрутов является армяно-грузинский наземный маршрут, который последовательно лоббируют Тегеран и Нью-Дели, несмотря на недовольство Азербайджана и сложный рельеф местности в Сюнике, преодоление которого требует больших затрат. Достаточно позитивно относится к этому маршруту и Россия. 04.06.2024 на полях очередного заседания Евразийского межправительственного совета вице-премьер РФ Алексей Оверчук

подчеркнул, что строительство Каджаранского тоннеля на автодорожном маршруте Север–Юг – это важный инфраструктурный проект, который поможет связать Иран с Россией и Черным морем через Армению и Грузию. По мнению Оверчука, неслучайно, что часть финансирования работ Каджаранского тоннеля взял на себя Евразийский фонд стабилизации и развития, основным донором которого является именно РФ.

Таким образом, максимальная диверсификация и расширение географии проекта Север–Юг не только позволят нарастить объем перевозок, но и сохранят возможность бесперебойных поставок в случае, если форс-мажор выведет из игры какую либо страну–транзитера, либо если эта страна затребует непомерную, в сравнении со своими услугами, геополитическую цену. И есть достаточно оснований предполагать, что в этом смысле Москву, Нью-Дели и Тегеран больше всего тревожит именно алиевский Азербайджан.