

Авторы: ВАКУЛЕНКО С.П, КУРЕНКОВ П.В, ПОПОВА Н.В

Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II  
(МИИТ)

## ОЦЕНКА КОНКУРЕНЦИИ МЕЖДУ МАГИСТРАЛЯМИ НАПРАВЛЕНИЯ «СЕВЕР – ЮГ»

Район Каспийского моря превращается в стратегическую зону глобального значения с весьма реальной перспективой превратиться в очаг международной напряженности по остроте, возможно, превосходящей в Ближневосточном регионе. На первый взгляд, подобная перспектива вызвана громадными запасами углеводородного сырья, по оценкам, уступающим только Сибирским и Ближневосточным месторождениям. Действительно, для большинства стран и ТНК именно экономический фактор является главным стимулом вовлеченности в Каспийскую зону в целях доступа к новым источникам энергоресурсов (для одних - в силу экономической необходимости, для других - в целях ослабления односторонней зависимости от ближневосточной или российской нефти). В то же время существует группа стран, для которых значение данного региона не ограничивается чисто экономическими факторами, а представляет политический и военно-стратегический интерес.

Для России, может быть, даже в большей степени, чем для США, район Каспийского моря важен не столько с ресурсных позиций, сколько как район геостратегической значимости с точки зрения национальной безопасности на юге страны. Сверхважность этого направления становится очевидной, если учесть нашу стратегическую уязвимость на Дальнем Востоке в силу превосходящего военно-политического и экономического потенциала связки США-Япония, стратегической брешы на Севере (особенно после принятия стран Балтии в члены НАТО) и на Западе - в связи с подступами НАТО непосредственно к границам России. Остается пока “не закрытым” южный фланг, т.е. Центральная Азия и Кавказ. Однако и здесь есть большая доля вероятности вскрытия этой линии безопасности, если не предпринять превентивные контрмеры.

Таблица 1 - Сравнительная технико-экономическая характеристика существующих и перспективных вариантов доставки грузов из Ирана и Индии в Россию и страны Северной Европы.

Показатели:	Варианты					
	A	B	C	D	E	F
<b>Бомбей – Москва</b>						
Расстояние всего, км	9086	14262	6111	6525	8016	7341
в т.ч. - по морю	7730	13610	2750	2650	1820	1820
- по железной дороге	1356	652	3361	3875	6196	5521
время доставки, суток/часов	11/21	17/19	10/19	11/5	11/18	10/20
количество наземно-морских перегрузок <sup>1)</sup>	1	1	3	3	1	1
количество пересекаемых тамож. границ	2	1	2	2	5	4
<b>Бомбей – Хельсинки</b>						
Расстояние всего, км	10181	13330	6554	6968	8459	7784
в т.ч. - по морю	7730	13330	2750	2650	1820	1820
- по железной дороге	2451	0/0	3804	4318	6639	5964
время доставки, суток/часов	13/2	17/9	11/7	11/17	12/6	11/8
количество наземно-морских перегрузок <sup>1)</sup>	1	0	3	3	1	,
количество пересекаемых тамож. границ	3	1	3	3	6	5
<b>Тегеран — Москва</b>						
Расстояние всего, км	9855	15061	2892	3306	4797	4120
в т.ч. - по морю	7100	13010	930	830	0	0
- по железной дороге	2755	2051	1962	2476	4797	4120
время доставки, суток/часов	14/3	20/14	5/16	6/1	6/15	5/17
количество наземно-морских перегрузок <sup>1)</sup>	2	2	2	2	0	0
количество пересекаемых тамож. границ	2	1	1	1	4	3
<b>Тегеран – Хельсинки</b>						
Расстояние всего, км	10950	14129	3987	4401	5892	5215
в т.ч. - по морю	7100	12730	930	830	0	0
- по железной дороге	3850	1399	3057	3571	5892	5215
время доставки, суток/часов	15/8	18/19	6/21	7/6	7/20	6/22
Количество наземно-морских перегрузок <sup>1)</sup>	1	1	2	2	0	0
количество пересекаемых тамож. границ	3	1	2	2	5	4

<sup>1)</sup> Без учета начальных и конечных пунктов

Сегодня восстановление ж.-д. ходов из России через Закавказье в Турцию и Иран было бы действительно экономически выгодным как для этих государств, так и для их ближайших соседей, и Кавказ по-настоящему, а не в нереальных «прожектах» мог бы стать транспортным коридором между Восточной Европой и западной частью Азии, а также

Ближним Востоком. Именно это направление, по мнению **Исингарина Н.К.**, и должно стать предметом особого внимания авторов проекта ТРАСЕКА, если бы они не замешивали всё это на густой политической основе под девизом «новые пути без России».

Одним из проектов является NOSTRAC (рис.1), который поддерживает Калмыкия, предполагает строительство нового порта Лагань на Каспии, на границе Калмыкии и Дагестана, и организацию паромной переправы до иранского порта вблизи города Амирабад. Причём порты на обоих берегах предстоит ещё построить, затратив на них, по отдельным оценкам, около 300 млн. долларов.

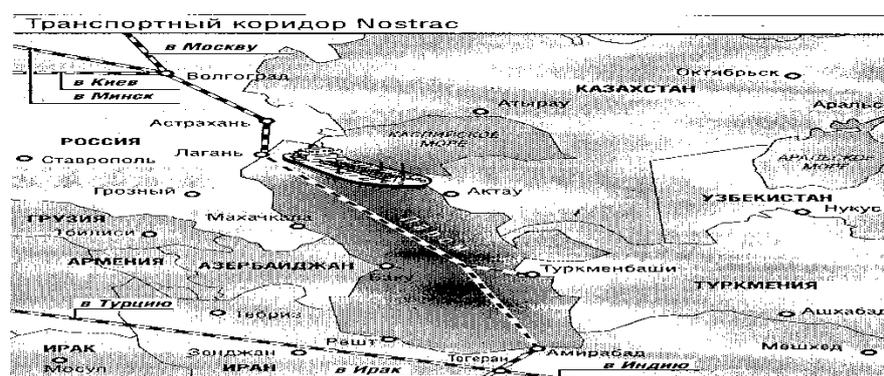


Рис.1. Транспортный коридор NOSTRAC.

Поведение России на других участках международной деятельности не должно противоречить стратегическому курсу в районе Каспийского моря. Нельзя, например, одновременно, поставлять оружие Кипру и “ублажать” премьер-министра Турции “приманками” экономического сотрудничества; разрабатывать проект газопровода по дну Черного моря до той же Турции и вместе с тем выступать против прокладки нефтепровода по дну Каспийского моря. Другими словами, России надо четко для себя уяснить, кто является стратегическим союзником, а кто - стратегическим противником. Попытки ладить со всеми всегда в мировой политике оборачивались провалом. Поэтому с учетом нынешней реальности необходимо придерживаться ясной позиции относительно Азербайджана, Грузии и Армении, активизировать иранское направление, попытаться перехватить инициативу в Казахстане и еще не совсем потерянном Туркменистане. Проводить жесткую линию на военное доминирование в Каспийском море.