

*Петюр Р.**

ПОЛИТИКА ИРАНА В ОТНОШЕНИИ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ

Данная работа концептуально основывается на теории взаимозависимости. Согласно данной теории, в процессе глобализации усиливается экономическое сотрудничество между субъектами международных отношений, в то время как роль военных инструментов влияния снижается. Подобный сдвиг в системе приоритетов международной политики государств увеличивает возможность сотрудничества между ними.

Основываясь на предположении, что экономическая взаимозависимость способствует международному сотрудничеству, возникает представление о международных отношениях как об игре с позитивной суммой. Государства, разделяющие общие границы и принадлежащие к одному региону, являются более склонными к прямому экономическому сотрудничеству, поскольку они имеют комплиментарные потребности и предложения. Часто страны-соседи и страны одного региона имеют общие водные бассейны, взаимодополняющие транспортные и энергетические системы. Таким образом, при создании условий участия этих государств в региональном сотрудничестве, каждый из них может получить соответствующие выгоды.

Страны Ближнего Востока, Центральной Азии и Кавказа богаты примерами ситуаций для создания моделей регионального сотрудничества, в которых каждый из участников может оказаться в выигрыше. Несмотря на то, что сохраняется высокий уровень политических противоречий в регионе, все же мы можем отметить существование большого количества ситуаций взаимозависимости между странами данного региона.

Такие сферы международного сотрудничества, как энергетическая и транспортная, позволяют создать модели «взаимовыгодной взаимозависимости», и для этого в регионе существует много предпосылок. Так, страны региона богаты на энергоресурсы, потребность в которых в мире возрастает с каждым годом. Кроме того, эти страны находятся на пересечении исторических сухопутных маршрутов, связывающих Европу с Южной и Восточной Азией.

В данной работе основное внимание уделяется политике Ирана в отношении энергетических и транспортных проектов в Азии.

Анализ статистических данных о международной торговле энергетическими ресурсами свидетельствует о том, что несмотря на огромные запасы нефти и природного газа, Иран не является влиятельным экспортером именно природного газа [1].

Иран импортирует природный газ из Туркменистана по двум трубопроводным путям: Корпедже – Курт Куй и Довлетабад – Сарахс – Хангиран. Первый начал работу в 1997 г. и по нему прокачивается 6,5 млрд куб м в год [2, р.13]. Второй трубопровод был открыт в январе 2010 г. и рассчитан на 6 млрд. куб. м в год с перспективой увеличения объема прокачки до 12 млрд. куб. м ежегодно [3].

* ассистент кафедры международных организаций и дипломатической службы Института международных отношений Киевского национального университета имени Тараса Шевченка

Иран также импортирует газ из Азербайджана по трубопроводу Кази-Магомед – Астара, рассчитанному на 2 млрд. куб. м в год [4].

Иран обладает огромными запасами природного газа, поэтому необходимо раскрыть причины импорта Ираном этого ресурса. Во-первых, у Ирана не развита инфраструктура транспортировки природного газа из южных районов страны в северные. Во-вторых, Иран рассматривает закупки газа у соседних стран как предоставление этим странам дальнейших перспектив экспорта газа в другие страны. Так, на открытии трубопровода Довлетабад – Сарахс – Хангиран президент М.Ахмадинежад заявил, что у Туркменистана появляется возможность экспортировать свой газ на рынок Персидского залива (а значит, на международные рынки) через территорию Ирана [3].

Для Туркменистана, помимо экспортной выручки от продажи газа Ирану, есть и другие выгоды от такого сотрудничества. Речь идет о диверсификации экспортных поставок этого сырья, т.е. возможности снижения давления со стороны России как импортера туркменского газа.

Одним из возможных вариантов развития транзитной роли Ирана является транспортировка туркменского природного газа через территорию Ирана и Турции дальше в Европу. Такой вариант, естественно, подразумевает высокий уровень политического сотрудничества и доверия между двумя странами, поскольку импорт энергоносителей является чувствительным вопросом для национальной безопасности. Таким образом, решение импортировать природный газ из Туркменистана, а в дальнейшем и из Азербайджана, также может рассматриваться как политическое решение иранского руководства, в дополнение к объективным экономическим причинам.

Реализация транзитной роли Ирана для туркменского газа является первым шагом для подключения к этому проекту самого Ирана, но уже в роли экспортера своего газа из южных районов. Такое подключение стало бы естественным решением в затянувшемся по политическим причинам проекте Набукко.

Реализации идеи транзита или реэкспорта Ираном туркменского газа в Турцию и Европу способствует тот факт, что Иран экспортирует газ в Турцию в объеме 6 млрд. куб. м ежегодно. И хотя поставки газа в Европу требуют значительно больших объемов, ныне существующая техническая база и опыт сотрудничества Ирана и Турции в этой сфере могут быть успешно использованы для реализации проекта Набукко [2, p.15-16].

Помимо Турции, Иран экспортирует природный газ также и в Армению, получая взамен электричество.

Таким образом, Иран играет в регионе Центральной Азии и Кавказа роль одновременно импортера и экспортера энергоресурсов, а также имеет потенциальную возможность стать реэкспортером (прямым или по соглашениям «своп») и транзитным государством.

Роль Ирана в развитии энергетического сотрудничества в регионе может быть расширена благодаря использованию более сложных схем сотрудничества, чем просто торговли энергоресурсами. Например, Турция и Иран обсуждают возможность создания зоны свободной торговли на ирано-турецкой границе в районе озера Ван. Идея заключается в том, чтобы привлечь иностранные инвестиции для промышленных проектов в этой зоне, в результате чего возникла бы потребность в энергетических и сырьевых ресурсах из Ирана. Предполагается, что товары, произведенные в этой зоне свободной торговли, будут поставляться в Ирак и Пакистан из турецкого приграничного с Ираном пункта Капикой по иранской железной дороге.

Такое расширение возможностей энергетического сотрудничества основывается на значительных достижениях региональных стран в развитии транспортной инфраструк-

туры. Начиная с 1990-х годов идея восстановления древнего Шелкового пути реализуется в развитии сухопутных и морских соединений между странами Евразии. Основная цель заключалась, как и в древние времена, соединить Европу с Китаем. Хотя успешное развитие морского транспорта, основанного на стандартном интермодальном контейнере (20- и 40-футовом), обеспечило легкий, дешевый и относительно быстрый способ транспортировки грузов по всему миру, все же сохраняется потребность в альтернативе морскому транспорту, который имеет свои естественные ограничения и риски.

Сообщение между Европой и Азией может быть реализовано в три способа: 1) через территорию России, 2) по Черному морю (паромные линии Украина – Грузия и Болгария – Грузия), и 3) через территорию Турции. Все три направления могут в дальнейшем столкнуться с проблемой ограниченности паромного транскаспийского сообщения (за исключением прямого железнодорожного или автомобильного транспортного сообщения через Россию, что не является надежным вариантом из-за сезонных погодных условий).

Однако ограничения каспийский паромных линий можно избежать, если использовать южный коридор Трансазиатской железной дороги. Этот коридор соединяет китайский порт Ляньюньган с иранским портом в Персидском заливе Бандар-Аббасом, а также с черноморскими и средиземноморскими портами по маршруту Тегеран – паром о. Ван – Анкара – Стамбул [5]. Эта железная дорога начала действовать благодаря железнодорожным сообщениям между Туркменистаном и Ираном (Теджен – Сарахс), а также Казахстаном и Китаем (Дружба – Алашанкоу). Это позволило странам Центральной Азии получить выход к Тихому, Атлантическому и Индийскому океанам, что подтвердили представители Туркменистана, Узбекистана, Ирана, Катара и Омана во время подписания соглашения о транзите грузов по этому маршруту [6].

Северные направления железнодорожных маршрутов из Европы в Азию соединяют Россию с Персидским заливом по пути Баку – Астара – Рашт – Казвин – Тегеран – Бафк – Бандар-Аббас.

Транспортный коридор Европа – Кавказ – Центральная Азия (ТРАСЕКА) изначально был задуман как аналог Шелкового пути через Каспийское море, т.е. в обход Ирана. Однако, ограничения паромного сообщения на Каспии не позволяют этому маршруту обрести задуманное значение в обеспечении транспортных нужд Евразии.

Возможным выходом из ситуации является включение территории Ирана для параллельных маршрутов ТРАСЕКА. Учитывая отличия в стандартах железнодорожной колеи Азербайджана и Туркменистана, с одной стороны, и Ирана – с другой, наиболее оптимальным маршрутом ТРАСЕКА, включающем Иран, является путь из Европы через Турцию в Иран (соединение Капикой – Рази), а далее в Туркменистан.

Таким образом, проекты транспортного и энергетического сотрудничества в регионе Центральной Азии и Кавказа демонстрируют возможности для взаимовыгодного сотрудничества всех стран региона с дальнейшим развитием этого сотрудничества за пределы региона. Так, Иран сотрудничает в этих сферах с ведущими поставщиками, потребителями и транзитерами энергоресурсов, а также способствует транспортным связям стран, удаленных от морских путей. Такая позиция позволяет Ирану естественным образом избежать угрозе изоляции со стороны ведущих стран, выступающих против иранской ядерной программы. Отличительным является то, что партнерами Ирана в таких международных проектах являются страны, не поддерживающие отношений между собой (Армения, с одной стороны, и Азербайджан и Турция – с другой).

Транзитный потенциал и существующий опыт регионального сотрудничества Ирана позволяет говорить, что реализация таких проектов, как Набукко и ТРАСЕКА, зависит в большой степени от включения Ирана в эти проекты.

Список источников:

1. BP Statistical Review of World Energy June 2011. – London: BP p.l.c., 2011. – 48 p.
2. Brill Olcott M. International Gas Trade in Central Asia: Turkmenistan, Iran, Russia and Afghanistan / Working Paper #28. – Stanford University, James A. Baker III Institute for Public Policy of Rice University, May 2004. – 40 p.
3. BBC News. – 06.01.2010.
4. Tehran Times. – 14.01.2010.
5. Parkash M. Connecting Central Asia: A Road Map for Regional Cooperation. – Asian Development Bank, 2006. – P. 12.
6. Mehr News. – 27.04.2011.