

ДЕРЖИМ ПУТЬ НА ЮГ

Транспортный коридор, призванный соединить Персидский залив с Черным морем, может появиться в ближайшее время. Такая перспектива обсуждалась в Софии на встрече представителей Армении, Болгарии, Грузии, Греции и Ирана. В случае успеха проекта главная роль в нем будет играть Армения, соединяющая эту международную дорожную сетку.

В современных условиях, когда экономики стран связаны в единые сети регионального и мирового производства, развитие эффективно работающих транспортных систем является необходимым условием дальнейшей взаимной интеграции национальных экономик.

Армения — единственная страна Евразийского экономического союза, граничащая с Исламской Республикой Иран. Именно ей, возможно, предстоит сыграть решающую роль в активизации торговых отношений с этой страной. Иран, освободившись от санкций, выбрал Армению как транзитное государство для импорта своих товаров. Он обосновал это тем, что Армения, в отличие от Азербайджана и Турции, не имеет с Исламской Республикой каких-либо политических противоречий.

Дорога будет проходить по маршруту Мери — Вайоц — Дзор — Ерасх. Потом грузы будут доставляться до портового грузинского города Поти по железной дороге, откуда товары попадут через Черное море на Запад.

Новое направление сокращает путь грузовиков примерно на 60 километров и увеличивает скорость циркуляции товаров. Данный транспортный коридор окажется более дешевым, чем путь, включающий в себя Азербайджан и Турцию, которым уже пользуется иранская сторона для отправки своих грузов. Что касается финансирования, то общая стоимость новой инфраструктуры оценивается экспертами в пределах \$1 млрд, из которых \$150 млн в качестве кредита дает Евразийский банк развития, \$60 млн — Европейский инвестиционный банк и более \$500 млн — Азиатский банк развития.

Работа в данном направлении ведется: строится крупная автомагистраль, которая обеспечит соединение сети иранских автодорог через Армению с Грузией и, соответственно, более легкий выход иранских товаров к Черному морю. Проект железной дороги между Арменией и Ираном, который оценивается примерно в \$3,5 млрд, требует инвестора, которым выступил Китай.

Поднебесная имеет с Арменией товарооборот на уровне \$600 млн, и заинтересованность в проекте связана прежде всего с облегчением доставки своих грузов, поскольку китайские товары поступают в Армению через Иран, что и предполагает важность связи именно между этими двумя странами для китайских компаний. Кроме того, по сухопутной дороге Китай сможет более эффективно импортировать через Армению в Грузию, а затем — в регион Черного моря. Железная дорога Армения — Иран является важным этапом масштабного транспортного коридора «Север — Юг», соединяющего Европу с Персидским заливом.



Международный транспортный коридор «Север — Юг» длиной 7200 км.

Армяно-иранское сотрудничество также укрепляется и в сфере энергетики. Так, иранская экспортная газовая компания заявила о соглашении с Арменией о трехкратном увеличении экспорта газа. Иран заинтересован в наращивании объемов поставок природного газа в Армению, в том числе исходя из необходимости обеспечить свои северные провинции электроэнергией, поставляемой в обмен на газ с Ереванской и Разданской ТЭС.

Помимо этого, иранская компания «Sunir» (занимается горнорудной промышленностью и производством строительных материалов) начала строить между селом Шинуайр и городом Сисианом подстанцию для 400-киловольтовой ЛЭП Иран — Армения. Согласно плану, линию должны поставить под напряжение в 2018 году, что позволит усилить мощность электроэнергетической системы на южном направлении с нынешних 350 до 1200 МВт. Соглашение о строительстве подписали в августе 2015 года Министерство энергетики и природных ресурсов Армении и Банк развития экспорта Ирана. Общая стоимость проекта составляет 107,9 млн евро, 77% из которых предоставит иранский банк, 23% — основной подрядчик — компания «Sunir».

В итоге Армения становится важной транзитной страной в международном транспортном коридоре. Железная дорога между Арменией и Ираном призвана обеспечить транспортную связь между странами Балтии и Индии. В том числе это отразится и на эффективности реализации идеи экономического пояса Шелкового пути. Геополитические и экономические преимущества реализации этого проекта очевидны. Сегодня главную сложность из-за особенностей рельефа составляет прокладка магистралей. Но коммуникации Армения — Грузия, Армения — Иран проложены и освоены уже давно, поэтому у нас есть технологии, чтобы решить эту проблему.

Лидия ГИВАРГИЗОВА,
эксперт Центра
евразийских исследований.

г. Ереван.

■ На клевом месте

Совместно вернуть Днепру «рыбную» славу

Для возрождения Днепра необходимы мероприятия по зарыблению реки аборигенными видами рыб. Такие работы будут проведены уже в следующем году.

Решение об этом было принято на заседании Российско-Белорусской смешанной комиссии в области рыбного хозяйства, которое прошло в Санкт-Петербурге. В составе белорусской делегации в заседании участвовал заместитель начальника Государственной инспекции по охране животного и растительного мира при Президенте Республики Беларусь Александр Дунькович. Один из поднятых вопросов касался зарыбления Днепра.

В августе этого года на трансграничном участке реки наблюдалась массовая гибель рыбы. С территории Смоленской области вниз по течению плыла рыба со следами разложения. Связавшись с российскими коллегами, сотрудники Госинспекции получили подтверждение, что очаг гибели находится на сопредельной стороне — в Сафоновском и Дорогобужском районах. Там произошёл крупный замор: из-за сильных проливных дождей и разлива реки на затопленных поймах и лугах началось активное гниение растительности, что вместе с аномально высокими температурами привело к снижению концентрации кислорода в воде.

По информации российских специалистов, за два дня на их территории было собрано около 1,3 тысячи особей погибшей рыбы. А только за один день работы на белорусской стороне — более 4,5 тысячи экземпляров. По предварительным оценкам, из-за замора в Днепре погибло как минимум 20 процентов локальных популяций рыб. Экосистеме реки нанесен огромный вред. Подобная ситуация с массовой гибелью рыбы на Днепре была зафиксирована в 1985 году. Как показало время, естественное восстановление утраченных ресурсов произошло только через двадцать лет. Участники комиссии согласились, что для возрождения Днепра необходимы мероприятия по зарыблению реки аборигенными видами рыб.



Сергей РОСОЛЬКО. rs@vziazda.by

■ Одна колея

СТРАТЕГИЯ МАГИСТРАЛЕЙ

Делегация Белорусской железной дороги приняла участие в итоговом заседании правления ОАО «Российские железные дороги» и организовала круглый стол в Москве на тему «Транзитный потенциал Республики Беларусь в обеспечении перевозок российских внешнеторговых грузов». В мероприятии принял участие начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов, Чрезвычайный и Полномочный Посол Республики Беларусь в Российской Федерации Игорь Петришенко.

Круглый стол был организован с целью привлечения дополнительных объемов перевозок грузов в сообщении Беларусь — Россия, а также презентации и ознакомления грузовладельцев, экспедиторских и операторских компаний с тарифной политикой БЖД на 2017 финансовый год, демонстрации транзитного потенциала Республики Беларусь в обеспечении перевозок российских внешнеторговых грузов.

Грузовые перевозки в сообщении с Российской Федерацией являются наиболее значимыми для Белорусской железной дороги. По итогам работы за 10 месяцев 2016 года перевозки грузов в сообщении с Российской Федерацией составили 41,8 млн тонн или 97%

к аналогичному периоду 2015 года, в том числе: транзит — 22,9 млн тонн или 78% к аналогичному периоду 2015 года; вывоз — 12,8 млн тонн или 177,8% к аналогичному периоду 2015 года; ввоз — 6,0 млн тонн или 93,1% к аналогичному периоду 2015 года.

Приоритетной задачей Белорусской железной дороги для реализации транзитного потенциала и обеспечения транзитной привлекательности Республики Беларусь является модернизация железнодорожной инфраструктуры в рамках международных транспортных коридоров №2 и №9.

Развитие белорусского участка международного транспортного коридора №2 БЖД осуществляет в целях увеличения скорости движения пассажирских и грузовых поездов, расширения возможностей Белорусской железной дороги по обработке транзитных грузопотоков, в том числе с учетом перспектив реализации концепции «Экономический пояс Шелкового пути» и других проектов, формирующих грузопотоки в направлении Восток—Запад—Восток.

Российские железные дороги являются стратегическим партнером белорусской магистрали. Белорусская железная дорога тесно сотрудничает с российскими магистралями по ряду совместных проектов, направленных на привлечение качества обслуживания и дополнительных объемов грузов и пассажиров.

Сергей РОСОЛЬКО. rs@vziazda.by