

**Андреева Екатерина Сергеевна\***, научный сотрудник Центра Ближнего и Среднего Востока РИСИ.

## Состояние и перспективы развития транспортной инфраструктуры Ирана

После подписания Совместного всеобъемлющего плана действий по иранской ядерной программе (СВПД) в 2015 г. Тегеран стремился привлечь международные инвестиции в развитие собственной транспортной инфраструктуры как с целью расширения внутреннего рынка, так и для превращения страны в региональный логистический хаб. В современной Исламской Республике Иран (ИРИ) продолжается развитие всех видов транспорта: шоссейных и других автомобильных дорог, трубопроводов, железных дорог, морского, речного и авиационного транспорта. Так, протяжённость автомагистралей уже превысила 180 тыс. км, а железные дороги насчитывают 13 тыс. км. Основное внимание в статье уделяется изучению состояния железнодорожного строительства и портовой инфраструктуры, поскольку они представляются наиболее перспективными направлениями в данной отрасли.

Одним из крупнейших инвесторов в транспортную инфраструктуру Ирана выступает Китай. Для него ИРИ имеет особую значимость в связи с её географическим положением, благодаря которому страна становится центральным игроком инициативы "Пояс и путь"<sup>1</sup>. Иран является единственным жизнеспособным сухопутным мостом между не имеющими выхода к морю государствами Центральной Азии и Кавказа, где Китай стремится стать доминирующей экономической и политической силой, и Персидским заливом. Развитие транспортно-логистической системы с Ираном рассматривается Пекином в качестве одного из важнейших направлений для привлечения Тегерана к участию в инициативе "Пояс и путь". В связи с этим КНР осуществляет крупные инвестиции в различные проекты в ИРИ, в первую очередь в строительство железных дорог (Бушер – Шираз, Тегеран – Хамадан и др.).

Большой интерес к данной сфере после подписания СВПД проявили не только китайские, но и европейские компании. Например, в 2016 г. было объявлено о заключении между Ираном и Австрией нескольких контрактов на строительство высокоскоростных железнодорожных линий

\* 79117258079@yandex.ru

<sup>1</sup> *Vatanka A.* China Courts Iran: Why One Belt, One Road Will Run Through Tehran // *Foreign Affairs*. 2017. November, 1. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2017-11-01/china-courts-iran> (дата обращения: 07.07.2019).

(Тегеран – Хамадан, Тегеран – Кум), а также на производство автозапчастей на общую сумму порядка 2 млрд евро<sup>2</sup>. Итальянские компании также высказались о намерении участвовать в развитии иранских железных дорог. Кроме того, европейские автомобильные концерны (Renault, Peugeot) заявляли об открытии заводов в Иране. Однако ужесточение санкционного режима США против Исламской Республики в 2018 г. привело к резкому уходу с иранского рынка практически всех европейских гигантов, опасаящихся вторичных рестрикций.

## Развитие портовой инфраструктуры

Тем не менее, используя различные возможности привлечения иностранных инвестиций, в том числе кредитных китайских средств, а также частного сектора, Иран развивает собственную инфраструктуру, в первую очередь портовую и железнодорожную. Так, Тегеран уделяет значительное внимание портам, и, по опубликованным в 2016 г. сообщениям иранских СМИ, на эти цели было направлено инвестиций в размере 5 млрд долл.<sup>3</sup> Кроме того, согласно иранским проектам, практически все крупные порты будут соединены с национальной сетью железных дорог, что позволит значительно увеличить транзитный потенциал ИРИ.

Порт Бендер-Аббас – главный морской хаб страны, через который осуществляется экспорт/импорт практически всех основных товарных групп, а близлежащий остров Кешм представляет собой обслуживающую данный порт зону свободной торговли<sup>4</sup>. Используя порт Шахид Раджаи (терминал Бендер-Аббаса), Иран сотрудничает более чем с 80 мировыми портами посредством 35 ведущих контейнерных линий<sup>5</sup>. В настоящее время осуществляются работы по развитию и модернизации терминала. После завершения строительства дополнительных доков мощности по экспорту нефтепродуктов из него увеличатся до 34 млн т в год<sup>6</sup>. Одновременно Бендер-Аббас является ключевой военно-морской базой ИРИ. Он обеспечивает базирование и ремонт кораблей класса до эсминцев включительно, оборудован складами боеприпасов и горючего, административными и служебными зданиями<sup>7</sup>.

<sup>2</sup> Moss J. The transport sector is key to Iran's post sanctions gold rush // Asia House. 2016. May, 17. URL: <https://asiahouse.org/news-and-views/transport-sector-key-irans-post-sanctions-gold-rush/> (дата обращения: 20.02.2020).

<sup>3</sup> Мощности иранских портов и развитие морского транспорта // ParsToday. 2016. 12 июля. URL: <http://parstoday.com/ru/news/iran-i34273> (дата обращения: 22.02.2020).

<sup>4</sup> Port of Bandar Abbas // World Port Source. [http://www.worldportsource.com/ports/review/IRN\\_Port\\_of\\_Bandar\\_Abbas\\_3514.php](http://www.worldportsource.com/ports/review/IRN_Port_of_Bandar_Abbas_3514.php) (дата обращения: 10.03.2020).

<sup>5</sup> Партнёрство России и Ирана: текущее состояние и перспективы развития: Докл. / Глав. ред. И.С. Иванов // Рос. совет по междунар. делам – РСМД. 2017. 13 марта. URL: <https://russiancouncil.ru/activity/publications/russia-iran-partnership-an-overview-and-prospects-for-the-fu/> (дата обращения: 10.03.2020).

<sup>6</sup> Иран готовит ещё 1 порт к увеличению экспорта нефти. В порту Шахид Реджайи началась реализация крупных инвестпроектов // Neftegaz.ru. 2017. 29 июня. URL: <https://neftegaz.ru/news/view/162526-Iran-gotovit-esche-1-port-k-velicheniyu-eksporta-nefti.-V-portu-Shahid-Redzhayi-nachalas-realizatsiya-krupnyh-investproektov> (дата обращения: 01.03.2020).

<sup>7</sup> Партнёрство России и Ирана: текущее состояние и перспективы развития: Докл.

Под пристальным вниманием Запада находится развитие порта Чабахар, считающегося одним из ключевых инфраструктурных проектов сегодняшнего Ирана. Это глубоководный порт, способный принимать крупнотоннажные суда. Основным инвестором выступает индийская сторона, рассчитывающая, что через него пройдёт маршрут международного транспортного коридора "Север – Юг", который предоставит ей выход на рынки стран Центральной Азии. Чабахар является также важнейшей точкой индийской версии Нового шёлкового пути, призванной связать Индию с Афганистаном и Центральной Азией, минуя Пакистан<sup>8</sup>. Благодаря вводу в эксплуатацию порта Чабахар Индия планировала расширить своё влияние в регионе, составляя всё большую конкуренцию Китаю. Премьер-министр Н. Моди назвал Чабахар "золотыми воротами", открывающими для Индии новые рынки. Предполагалось, что с запуском этого порта может существенно измениться направление грузопотоков<sup>9</sup>. Согласно иранским оценкам, в 2020 г. поставки из Индии в республики Центральной Азии достигнут около 16 млн т грузов в год.

После открытия в 2017 г. первой очереди Шахид Бехешти – составной части Чабахара – годовая пропускная способность порта повысилась с 2,5 до 8,5 млн т. Планируется, что он будет построен в четыре очереди, после чего грузооборот достигнет порядка 80 млн т. Так, уже в 2019 г. почти на 40 % увеличились показатели погрузки-разгрузки в этом порту<sup>10</sup>.

Индийская сторона неоднократно подчёркивала, что решение президента Д. Трампа о пересмотре и ужесточении экономических санкций в отношении Ирана не повлияет на планы Нью-Дели по развитию Чабахара<sup>11</sup>. В действительности строительство порта в условиях американских ограничительных мер ведётся лишь благодаря регулярным обращениям Индии к Вашингтону с просьбами не распространять санкции на этот порт. Однако летом 2019 г. в индийских СМИ начали высказываться опасения по поводу того, что руководству страны придётся пересмотреть свою политику, что связано с запретом на торговлю с Ираном<sup>12</sup>. Тем не менее во время второго министерского диалога в формате "2+2" между Индией и США в декабре 2019 г. Индия получила письменное заверение

<sup>8</sup> Escobar P. Why India is ignoring US sanctions and sticking with Iran // Asia Times. 2018. June, 3. URL: <https://asiatimes.com/2018/06/why-india-is-ignoring-us-sanctions-and-sticking-with-iran/> (дата обращения: 10.02.2020).

<sup>9</sup> Проблемы геополитики в реализации международных транспортных коридоров Южной Азии / К.А. Кокарев, В.Л. Сведенцов, В.А. Усов, Г.А. Сизов, М.С. Зеленкова, М.В. Хайцева // Проблемы национальной стратегии. 2020. № 4 (61). С. 11–60.

<sup>10</sup> Exports from Chabahar port 190-folded in 11 months // Hellenic Shipping News. 2020. March, 3. URL: <https://www.hellenicshippingnews.com/exports-from-chabahar-port-190-folded-in-11-months-2/> (дата обращения: 10.02.2020).

<sup>11</sup> Chaudhury D.R. Chabahar port project likely to stay unaffected // The Economic Times. 2018. May, 15. URL: <https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/chabahar-port-project-likely-to-stay-unaffected/articleshow/64168607.cms> (дата обращения: 18.03.2020).

<sup>12</sup> Kapoor S. The Chabahar angle to Iran sanctions // The Hindu BusinessLine. 2019. July, 9. URL: <https://www.thehindubusinessline.com/opinion/the-chabahar-angle-to-iran-sanctions/article28334469.ece> (дата обращения: 17.03.2020).

от Соединённых Штатов об освобождении порта от рестрикций<sup>13</sup>. Согласно комментариям американских официальных лиц, это исключение делается для помощи в восстановлении Афганистана<sup>14</sup>, поскольку именно через Чабахар осуществляются крупнейшие поставки в Исламскую Республику.

Однако на фоне сообщений о планируемом подписании соглашения о сотрудничестве между Тегераном и Пекином на 25 лет, которое, помимо прочего, предполагает крупные инвестиции в транспортную отрасль Ирана, в СМИ появились сообщения о прекращении ирано-индийского партнёрства в Чабахаре. Согласно информации, в июле 2020 г. ИРИ стала самостоятельно прокладывать рельсы для железной дороги, ведущей из Чабахара в сторону Афганистана<sup>15</sup>. На этом фоне в индийских СМИ тиражируется комментарий представителей МИД Индии, которые отметили, что "мы (индийская сторона. – *Прим. авт.*) сказали американцам, что они не могут сказать нам, что делать в Чабахаре"<sup>16</sup>.

Перспективы использования Индией указанного порта вызывают серьёзные опасения в Исламабаде, так как его строительство может существенно снизить загрузку пакистанского порта Гвадар. Для предупреждения обострения ситуации вокруг него глава иранского МИД М. Д. Зариф во время визита в Пакистан в марте 2018 г. подчеркнул, что цель нового порта заключается в развитии многосторонней торговли, а не в "удушении Пакистана"<sup>17</sup>. Одновременно он предложил Исламабаду и Пекину принять участие в реализации этого проекта, добавив, что Иран никогда не позволит использовать свою территорию в ущерб интересам Пакистана.

В 2019 г. стало известно о переговорах между Таджикистаном и ИРИ о предоставлении ему в аренду части порта Чабахар. Подобные возможности обсуждались в рамках визита Х. Роухани в Таджикистан в июне этого года. Для Душанбе данное предложение крайне актуально в условиях напряжённых отношений с Ашхабадом, который в 2019 г. перекрыл границу для грузов из Таджикистана<sup>18</sup>.

<sup>13</sup> *Kumar N.* US formally exempts Chabahar from sanctions // The Sunday Guardian Live. 2020. January, 11. URL: <https://www.sundayguardianlive.com/news/us-formally-exempts-chabahar-sanctions> (дата обращения: 17.03.2020).

<sup>14</sup> US says Chabahar project won't be impacted by Iran sanctions // The Economic Times. 2019. April, 24. URL: <https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/foreign-trade/us-decision-to-end-iran-oil-sanctions-waiver-wont-affect-indias-investments-in-chabahar-port/articleshow/69019491.cms?from=mdr> (дата обращения: 18.03.2020).

<sup>15</sup> Lost opportunity: On India losing Chabahar project // The Hindu. 2020. July, 15. URL: <https://www.thehindu.com/opinion/editorial/lost-opportunity-the-hindu-editorial-on-india-losing-chabahar-project/article32083532.ece> (дата обращения: 10.08.2020).

<sup>16</sup> US cannot tell India what to do in Chabahar port project with Iran: Indian envoy // Deccan Chronicle. 2020. July, 24. URL: <https://www.deccanchronicle.com/nation/current-affairs/240720/us-cannot-tell-india-what-to-do-in-chabahar-port-project-with-iran-in.html> (дата обращения: 10.08.2020).

<sup>17</sup> *Syed B.S.* Iran invites Pakistan to participate in Chabahar project // DAWN. 2018. March, 13. URL: <https://www.dawn.com/news/1394938> (дата обращения: 18.02.2020).

<sup>18</sup> *Панфилова В.* Душанбе выходит в Персидский залив // Независимая газета. 2019. 18 июля. URL: [http://www.ng.ru/cis/2019-07-18/1\\_7626\\_opportunity.html](http://www.ng.ru/cis/2019-07-18/1_7626_opportunity.html) (дата обращения: 23.02.2020).

Значительное внимание в Тегеране уделяется также развитию прикаспийских территорий. Одна из причин этого состоит в высоком уровне двусторонних отношений между Ираном и Россией на современном этапе. Особый интерес в последние годы ИРИ проявляет к возможному углублению сотрудничества с республиками Северного Кавказа. Изучаются перспективы увеличения товарооборота, а также расширения ассортимента товаров. Прорабатывается также вопрос запуска прямых пассажирских и грузовых рейсов между Махачкалой и Тегераном и создания паромного маршрута в Каспийском море<sup>19</sup>.

Крупнейшим иранским портом на Каспии является Амирабад, пропускная способность которого достигла в 2018 г. 3 млн т (рост на 20% по сравнению с показателями за 2017 г.). В апреле 2018 г. была открыта вторая фаза развития порта, состоящая из шести новых причалов с пропускной способностью 4 млн т, а также ряда сопутствующих объектов (склады и зернохранилища). Строительство осуществлялось с привлечением местных частных инвестиций (11 млн долл.), а также иностранных (около 20 млн долл.)<sup>20</sup>. К Амирабаду подведена железнодорожная линия, благодаря которой возможны прямые перевозки в южные порты страны. В торговле с северными государствами Каспийского моря и транзите грузов через Амирабад уже проявили большую заинтересованность Индия и Афганистан<sup>21</sup>.

Одним из наиболее масштабных проектов является развитие порта Энзели в провинции Гилян. Его мощность составляет порядка 4 млн т грузов в год. В сентябре 2019 г. в иранских СМИ появилась информация о планах в двухлетний период осуществить строительство в портовом комплексе терминала для обслуживания судов типа "ро-ро"<sup>22</sup>. Завершение сооружения порта Энзели позволит запустить мультимодальный коридор Китай – Казахстан – Иран из Урумчи (столица Синьцзян-Уйгурского автономного района КНР) до казахстанского порта Актау (восточный берег Каспийского моря). Затем грузы будут перегружаться на суда и транспортироваться во вновь открывшийся порт в зоне свободной торговли Энзели. Предполагается, что на начальном этапе по коридору смогут перевозиться 6 млн т грузов в год, а в дальнейшем этот показатель будет доведён до 15–20 млн т<sup>23</sup>. Кроме того, идёт прокладка железнодорожного участка, благодаря которому порт Энзели будет соединён с сетью железных дорог

<sup>19</sup> Iran to Construct RO-RO Terminal in Caspian Sea Port // FARS. 2019. September, 8. URL: <https://en.farsnews.ir/newstext.aspx?nn=13980617000413> (дата обращения: 10.03.2020).

<sup>20</sup> Private Investment in Iran's Amirabad Port Reaches \$11m // Financial Tribune. 2019. March, 11. URL: <https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/97135/private-investment-in-irans-amirabad-port-reaches-11m> (дата обращения: 10.03.2020).

<sup>21</sup> *Pai L.* Iran's Amirabad Port Gets Investments // Marine Link. 2019. July, 19. URL: <https://www.marinelink.com/news/irans-amirabad-port-gets-investments-468616> (дата обращения: 10.03.2020).

<sup>22</sup> Суда с горизонтальным способом погрузки.

<sup>23</sup> New Transport Corridor Links Iran's Caspian Port to China, Kazakhstan // Financial Tribune. 2018. June, 26. URL: <https://financialtribune.com/articles/economy-business-and-markets/88744/new-transport-corridor-links-irans-caspian-port-to-china> (дата обращения: 10.03.2020).

Ирана в городе Решт<sup>24</sup>. ИРИ рассчитывает, что после окончания всех работ страна станет транзитным коридором между Китаем и европейскими государствами, превратившись в конкурента казахстанского Актау, который сейчас активно используется, в том числе китайцами<sup>25</sup>.

Несмотря на то что грузооборот порта Ноушехр уступает другим прикаспийским портам (порядка 700 тыс. т в год), иранское руководство с 2013 г. привлекает в его развитие инвестиции (более 14 млн долл.)<sup>26</sup>.

В декабре 2019 г. в иранских СМИ появились сообщения о том, что в ближайшее время планируется открыть первый частный порт Хваджех-Нафас (провинция Голестан) на побережье Каспийского моря. Он расположен в 10 км от г. Бендер-Торкемен и в 50 км от столицы провинции Горган. Особую значимость Хваджех-Нафасу придаёт его близость не только к портам Туркмении, но и к казахстанскому порту Актау, поскольку предполагается, что там сможет обрабатываться часть грузов из Актау. Кроме того, он позволит увеличить товарооборот с Казахстаном<sup>27</sup>. Тем не менее, несмотря на заявленные планы, развитие каспийских портов происходит на данный момент недостаточно активно. Это связано в первую очередь с отсутствием крупных иностранных инвестиций в проекты и нехваткой у Ирана собственных средств.

## Расширение железнодорожной сети

Для сокращения времени перевозки грузов, а также увеличения пассажиропотока в Исламской Республике ведётся активная работа по расширению национальной железнодорожной сети как составной части транспортных коридоров с соседними государствами. Стратегическая важность такого строительства подтверждается включением данного направления в качестве приоритетного при распределении средств в бюджете Ирана. Кроме того, в 2017 г. было принято решение о выделении 1 % годовых доходов страны от продажи нефти на развитие железных дорог в течение следующих пяти лет<sup>28</sup>.

Согласно опубликованным планам, Тегеран намерен проложить в общей сложности 9134 км железных дорог по своей территории. Идёт строительство более 3,5 тыс. км железных дорог, причём 540 км находится в завершающей стадии. Основные железнодорожные проекты, нуждающиеся

<sup>24</sup> Anzali Port to Be Connected to National Railroad // Financial Tribune. 2018. September, 17. URL: [https://financialtribune.com/articles/economy-domestic-economy/93795/anzali-port-to-be-connected-to-national-railroad?utm\\_source=email&utm\\_medium=mail&utm\\_campaign=newsletter](https://financialtribune.com/articles/economy-domestic-economy/93795/anzali-port-to-be-connected-to-national-railroad?utm_source=email&utm_medium=mail&utm_campaign=newsletter) (дата обращения: 10.03.2020).

<sup>25</sup> Iran to Construct RO-RO Terminal in Caspian Sea Port.

<sup>26</sup> Over \$14m Invested in Nowshahr Port Since 2013 // Financial Tribune. 2017. May, 1. URL: <https://financialtribune.com/articles/economy-domestic-economy/63487/over-14m-invested-in-nowshahr-port-since-2013> (дата обращения: 11.03.2020).

<sup>27</sup> Iran to open first privately-owned port on the Caspian Sea // MSN International Edition. 2019. December, 1. URL: <https://www.msn.com/en-xl/middleeast/top-stories/iran-to-open-first-privately-owned-port-on-the-caspian-sea/ar-BBXCLdS> (дата обращения: 10.03.2020).

<sup>28</sup> Iran's Next Budget Focuses on Railroad, Environment, Water // Financial Tribune. 2017. February, 10. URL: <https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/59310/irans-next-budget-focuses-on-railroad-environment-water> (дата обращения: 09.03.2020).

в финансировании, включают высокоскоростную линию Казвин – Решт – Астара, Тегеран – Исфахан, Миане – Тебриз, Тегеран – Хамадан – Сенендедж, Шираз – Бушер, Горган – Боджнурд – Мешхед, Миане – Ардебиль, так называемый Гарбский (Западный) железнодорожный проект, а также электрификацию Гармсар – Инче-Бурун и линии Тегеран – Мешхед<sup>29</sup>.

Будучи заинтересованными в создании общей транспортной системы и являясь участниками Организации экономического сотрудничества (ОЭС)<sup>30</sup>, Иран и республики Центральной Азии в 1993 г. подписали план действий, который предусматривает развитие внутрирегиональной транспортной и коммуникационной инфраструктуры. Главная задача состояла в предоставлении странам, не имеющим выхода к морю, доступа к международным портам<sup>31</sup>. В декабре 2017 г. иранские СМИ сообщили, что ИРИ планирует создать "единую сеть железных дорог" с Казахстаном, Туркменистаном и Таджикистаном<sup>32</sup>.

Благодаря вводу в эксплуатацию железнодорожного коридора между Тедженом (Туркменистан) и Мешхедом (Иран) в 1996 г. государства Центральной Азии получили выход к Персидскому заливу. Иран, в свою очередь, смог усилить свои экономические позиции в регионе. В 2014 г. была построена железнодорожная линия Узень – Берекет – Горган, связывающая Иран и Туркменистан, с использованием которой в феврале 2018 г. был пущен пробный грузовой состав по ветке Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран. Китайская сторона и представители республик Центральной Азии рассчитывают, что данный коридор позволит значительно увеличить объёмы пассажиро- и грузопотоков между этими странами<sup>33</sup>.

Многосторонним соглашением предусмотрено строительство железной дороги Китай – Киргизия – Таджикистан – Афганистан – Иран, длина которой составит около 2 тыс. км. Центральноазиатские эксперты неоднократно ставили под сомнение возможность реализации этого проекта в связи с высокой стоимостью и сложным рельефом местности, а также напряжённой ситуацией на севере Афганистана. В СМИ стран-участниц неоднократно публиковались сообщения о том, что работы заморожены<sup>34</sup>, однако в 2019 г. появилась информация, согласно которой правительство Таджикистана одобрило сооружение участка Джалолиддин

<sup>29</sup> Iran's Next Budget Focuses on Railroad, Environment, Water.

<sup>30</sup> Организация экономического сотрудничества – региональная межгосударственная экономическая структура, образованная в 1985 г. странами Средней Азии и Ближнего Востока. Деятельность ОЭС была активизирована после подключения к ней республик Центральной Азии в 1992 г. По мнению государств-участников, основная задача – экономическая консолидация в зоне ответственности Организации и расширение экономического сотрудничества.

<sup>31</sup> *Entezari Sh.O., Bagheri B.* Regional Economic Developments in the Middle East and Central Asia // *Caspian Crossroads*. 1998. No. 3 (4). P. 25–32.

<sup>32</sup> *Куртов А.А.* Взаимоотношения Туркменистана и Исламской Республики Иран // Новая Евразия: Россия и страны ближнего зарубежья. М.: РИСИ, 2008. С. 132–141.

<sup>33</sup> В Пекине презентовали железную дорогу "Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран" // *Kazinform*. 2016. 26 апреля. URL: [https://www.inform.kz/ru/v-pekine-prezentovali-zheleznuyu-dorogu-kitay-kazahstan-turkmenistan-iran-foto\\_a2896923](https://www.inform.kz/ru/v-pekine-prezentovali-zheleznuyu-dorogu-kitay-kazahstan-turkmenistan-iran-foto_a2896923) (дата обращения: 09.03.2020).

<sup>34</sup> Проект железной дороги Китай – Таджикистан – Иран зашёл в тупик // *EurAsia Daily*. 2017. 1 августа. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2017/08/01/proekt-zheleznoy-dorogi-kitay-tadzhikistan-iran-zashel-v-tupik> (дата обращения: 19.03.2020).

Руми – Нижний Пяндж, который является частью проекта железной дороги Китай – Киргизия – Таджикистан – Афганистан – Иран<sup>35</sup>. На данный момент осуществляется поиск инвесторов, необходимая сумма – порядка 3,2 млрд долл.

Непосредственно после введения первого пакета новых американских санкций в августе 2018 г. был отправлен второй китайский грузовой железнодорожный состав из провинции Хунань на юге Китая в Тегеран через Казахстан и Туркменистан. В сентябре 2018 г. в иранских СМИ появились сообщения о том, что в рамках инициативы "Пояс и путь" Китай построил участок железной дороги во Внутренней Монголии для последующего выхода в Иран. Эта дорога будет использоваться для грузовых и пассажирских перевозок.

К факторам, тормозящим соединение железных дорог ИРИ и КНР, относится также необходимость замены колёсных пар поездов из-за разницы в ширине колеи. В Иране и Китае она равна 1435 мм (так называемая европейская). Маршрут же проходит через центральноазиатские республики, которые, как и большинство стран постсоветского пространства, используют колею шириной 1520 мм.

Следующее важное направление для ИРИ – соединение с железнодорожными системами Ирака. В 2015 г. началось строительство дороги Басра – Шаламче. В случае реализации данного проекта он не только усилит политическое и торгово-экономическое сотрудничество двух стран, но и сыграет важную культурную роль, поскольку облегчит перемещение паломникам<sup>36</sup>. Основная часть дороги проходит по иракской территории, а Иран, в свою очередь, должен построить мост через р. Эрвендруд. Сооружение железной дороги планировалось завершить ещё в 2017 г., однако оно постоянно затягивалось. По последним данным, его удалось активизировать только после состоявшейся в июле 2019 г. трёхсторонней встречи представителей заинтересованных ведомств Ирана, Ирака и Сирии.

В начале июня 2019 г. министр дорог и городского развития ИРИ М. Эслами назвал проведение переговоров с иракской стороной по выбору подрядчика для железной дороги Басра – Шаламче одним из приоритетов своего министерства. Тегеран заявлял об окончании работ в течение трёх месяцев осени 2019 г.<sup>37</sup> Однако пока официальной информации о завершении строительства не опубликовано. Курдские СМИ в конце 2019 г. сообщили о том, что Ирак не может финансировать строительство железнодорожного участка на своей территории, в связи с этим Иран якобы согласился его оплатить. Предполагается, что впоследствии Багдад вернёт потраченную сумму<sup>38</sup>.

<sup>35</sup> Быть или не быть железной дороге Китай – Иран через Таджикистан // Sputnik Таджикистан. 2019. 30 января. URL: <https://tj.sputniknews.ru/country/20190130/1028130232/zheleznaya-doroga-china-iran-tajikistan.html> (дата обращения: 19.03.2020).

<sup>36</sup> Ирак планирует связать свою железнодорожную сеть с иранской // Polpred. 2016. 30 декабря. URL: [http://polpred.com/?ns=1&ns\\_id=2026200](http://polpred.com/?ns=1&ns_id=2026200) (дата обращения: 19.03.2020).

<sup>37</sup> Shalamcheh-Basra railway project to start soon: RAI head // TehranTimes. 2019. August, 20. URL: <https://www.tehrantimes.com/news/439436/Shalamcheh-Basra-railway-project-to-start-soon-RAI-head> (дата обращения: 01.02.2020).

<sup>38</sup> Iran to build railway through Iraq, connecting to Syrian port: Official // Kurdistan 24. 2018. November, 13. URL: <https://www.kurdistan24.net/en/news/af69da03-8c84-4947-b250-fafe4a9d1f44> (дата обращения: 01.02.2020).



В 2014 г. между Ираном и Афганистаном была достигнута договорённость о строительстве железной дороги Хаф – Герат. В 2018 г. проект был реализован на 80 %, завершены работы на иранском участке. В 2019 г. появились сообщения о том, что казахстанская компания выиграла тендер на постройку 43 км пути. На данный момент информации о запуске данной линии нет.

Необходимо отметить, что Узбекистан и Афганистан ведут прокладку железной дороги Мазари-Шариф – Герат. После ввода в эксплуатацию участка Хаф – Герат Иран сможет получить дополнительный доступ к железным дорогам Узбекистана.

Для развития сотрудничества с прикаспийскими партнёрами ИРИ также продолжает возведение железной дороги из порта Бушер в Шираз, которая позволит связать Бушер с прикаспийскими портами.

Центральноазиатские страны внимательно следят за строительством железнодорожной сети рядом с портом Чабахар. В перспективе порт будет соединён с транспортной системой Каспия посредством железной дороги Чабахар – Захедан и восточной ветки коридора "Север – Юг" (Казахстан – Туркменистан – Иран). Предполагается, что участок Захедан – Чабахар будет связан со строящимся транспортным коридором Мешхед – Захедан, что позволит подключить Чабахар к сети железных дорог, ведущих в Центральную Азию, Пакистан, на Кавказ, в Россию и страны Европы.

Крупнейшим инфраструктурным проектом между Ираном и Азербайджаном является сооружение ветки Астара – Решт – Казвин, которая не только предоставит Тегерану возможность железнодорожного сообщения со странами Южного Кавказа, но и станет региональным участком международного транспортного коридора "Север – Юг". Предполагается, что после ввода в эксплуатацию данной линии время на транспортировку грузов по МТК сократится более чем в 2 раза. Оба государства неоднократно заявляли о скорейших сроках реализации, однако иранская сторона не торопилась со строительством на своей территории. Лишь после получения Тегераном в 2018 г. кредитных средств от Баку, в марте 2019 г. было открыто направление Решт – Казвин<sup>39</sup>. Импульсом для определения путей последнего незаконченного участка Решт – Астара (Азербайджан) стала встреча в начале августа 2019 г. министра дорог и городского развития ИРИ М. Эслами с азербайджанским коллегой. Поскольку Тегеран определил собственную компанию для реализации проекта, Баку в ближайшее время должен представить организацию, которая примет в нём участие<sup>40</sup>. По оценкам представителей двух стран, в течение 2020 г. работы должны быть завершены. Этот участок особенно важен для Азербайджана, поскольку открывает возможность железнодорожного сообщения

<sup>39</sup> Иран и Азербайджан открыли участок транспортного коридора "Север – Юг" (фото) // Москва – Баку. 2019. 6 марта. URL: [https://moscow-baku.ru/news/economy/iran\\_i\\_azerbaydzhan\\_otkryli\\_uchastok\\_transportnogo\\_koridora\\_sever\\_yug/](https://moscow-baku.ru/news/economy/iran_i_azerbaydzhan_otkryli_uchastok_transportnogo_koridora_sever_yug/) (дата обращения: 01.02.2020).

<sup>40</sup> Иран призвал Азербайджан к реализации железной дороги Решт – Астара // Информ. агентство Исламской Республики – ИРНА. 2019. 4 августа. URL: <https://ru.irna.ir/news/83424422/Иран-призвал-Азербайджан-к-реализации-железнодорожной-дороги-Решт-Астара> (дата обращения: 22.02.2020).

с Нахичеванью. По данным СМИ, Баку предоставит Тегерану кредит в размере 500 млн долл. на его строительство и оснащение оборудованием<sup>41</sup>.

Железнодорожное сообщение позволит Ирану увеличить товарооборот с Азербайджаном, который на текущий момент составляет порядка 400 млн долл. в год<sup>42</sup>. Согласно информации за 2018 г., импорт Азербайджаном иранских товаров более чем в 10 раз превосходит экспорт азербайджанских товаров в ИРИ. Вероятно, это может привести к проблеме наполняемости грузовых составов после ввода в эксплуатацию ж/д Астара – Решт – Казвин.

Запуск линии, связывающей Азербайджан и Иран, позволит России увеличить товарооборот с Тегераном, используя этот перспективный маршрут.

С привлечением китайских инвестиций будет осуществляться также строительство железнодорожного участка, соединяющего Тегеран с городами Хамадан и Сенендедж. Протяжённость дорог составит около 410 км, стоимость контракта оценивается в 1 млрд долл.<sup>43</sup>

Строительство железной дороги Иран – Армения широко обсуждалось в 2015–2016 гг. Предположительная её стоимость – порядка 3,5 млрд долл., из которых до 60 % Армения была готова покрыть за счёт китайских инвестиций. Столь крупная сумма обусловлена необходимостью сооружения большого количества тоннелей в горных районах. Так, в соответствии с одобренной правительством Армении программой строительства протяжённость пути составит 300 км, а инфраструктура будет включать 64 моста общей длиной 19,4 км, 60 тоннелей (102,3 км) и 27 станций. Планировалось, что работы завершатся в 2022 г., а объём грузоперевозок будет равен 25 млн т в год.

Ереван, понимая, что между Ираном и Азербайджаном уже заключена принципиальная договорённость о завершении строительства участка Астара – Решт, стремясь не остаться в стороне от крупных инфраструктурных проектов региона, пытался всячески заинтересовать руководство Ирана сооружением железнодорожной линии с Арменией. Однако введение новых американских санкций, внутренние проблемы в ИРИ привели к тому, что актуальность данной темы для Тегерана заметно снизилась. Тем не менее в армянских СМИ время от времени появляются сообщения об активизации контактов по армяно-иранской дороге. Например, весной 2018 г. "Sputnik Армения" опубликовал материал о том, что Министерство коммерции Китая рассмотрит возможность включения проекта возведения железной дороги Армения – Иран в стратегию "Пояс и путь"<sup>44</sup>.

<sup>41</sup> В Иране завершается строительство железной дороги на азербайджанский кредит // Regnum. 2018. 26 февраля. URL: <https://regnum.ru/news/2384530.html> (дата обращения: 22.02.2020).

<sup>42</sup> Азербайджан и Иран увеличат товарооборот // Day. Az. 2019. 29 июня. URL: <https://news.day.az/economy/1133479.html> (дата обращения: 22.02.2020).

<sup>43</sup> Иранская железнодорожная отрасль получает новый импульс благодаря инициативе Китая // Iran.ru. 2018. 22 марта. URL: [https://www.iran.ru/news/economics/108971/Iranskaya\\_zheleznodorozhnaya\\_otrasl\\_poluchaet\\_novyy\\_impuls\\_blagodarya\\_inicjative\\_Kitaya](https://www.iran.ru/news/economics/108971/Iranskaya_zheleznodorozhnaya_otrasl_poluchaet_novyy_impuls_blagodarya_inicjative_Kitaya) (дата обращения: 25.02.2020).

<sup>44</sup> Китай может подключиться к проекту железной дороги Армения – Иран // Sputnik Армения. 2018. 5 марта. URL: <https://ru.armeniasputnik.am/economy/20180305/10792766/kitaj-mozhet-podklyuchitsya-k-proektu-zheldorogi-armeniya-iran.html> (дата обращения: 13.03.2020).

Как было отмечено, одним из существенных препятствий для воплощения всех намеченных планов железнодорожного соединения Ирана с соседними странами является рельеф местности. Это привело к тому, что несколько проектов строительства дорог (в том числе Иран – Армения, Китай – Киргизия – Таджикистан – Афганистан – Иран) было отложено на неопределённый срок.

За счёт кредитных средств, предоставленных Китаем и Россией, в Иране осуществляется электрификация нескольких участков железнодорожных линий. Так, для электрификации железной дороги Тегеран – Мешхед, являющейся частью Нового шёлкового пути, Пекин в 2017 г. предоставил кредит в размере 1,7 млрд долл.<sup>45</sup> После подписания в 2017 г. Меморандума между ОАО "РЖД" и АО "Железные дороги ИРИ" о стратегическом сотрудничестве в указанной сфере заключён контракт на электрификацию участка Гармсар – Инче-Бурун и поставку из РФ техники и материалов<sup>46</sup>.

## Состояние авиационной отрасли

Американское давление отразилось на развитии авиационной отрасли ИРИ. Страна продолжает испытывать трудности с эксплуатацией устаревшего авиапарка и его заменой, однако возможности Тегерана весьма ограничены из-за санкций.

После подписания СВПД Иран заключил договоры с западными компаниями на покупку авиатехники. Однако соглашения на поставку Airbus и Boeing не были реализованы в связи с ужесточением введённых в 2018 г. рестрикций. В декабре 2019 г. в новый американский санкционный пакет "за контрабанду вооружения в Йемен" попали также иранские авиационные (три агента Mahan Air) и морские (E-Sail Shipping Company) транспортные компании<sup>47</sup>.

В период с 2013 по 2017 г. в ИРИ особое внимание уделяли модернизации аэропортов, на эти цели было выделено 3773 млрд риалов (89 млн долл.). Произведён запуск грузового терминала Iran Air в международном аэропорту им. Имама Хомейни по перевалке 450 тыс. т в год<sup>48</sup>. Помимо этого, осуществлены разработка и внедрение второго этапа Плана развития международного аэропорта им. Имама Хомейни, включая

<sup>45</sup> Новый транспортный проект свяжет железные дороги Ирана, Центральной Азии и Китая // ОРИЕНТ. 2017. 17 декабря. URL: <https://orient.tm/novuyj-transportnyj-proekt-svyazhet-zhel/> (дата обращения: 22.05.2020); Елисева Ю., Яковлев П. Китай финансирует электрификацию линии Тегеран – Мешхед // Железные дороги мира. 2017. 28 июля. URL: <http://www.zdmira.com/news/kitaifinansiruetelektrifikaciuliniitegeranmes-hed> (дата обращения: 12.03.2020).

<sup>46</sup> ОАО "РЖД" в мире // РЖД. URL: [http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5009&layer\\_id=3290&id=1370](http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5009&layer_id=3290&id=1370) (дата обращения: 11.02.2020).

<sup>47</sup> Gaouette N., Hansler J., Atwood K. US unveils new sanctions on Iran // CNN. 2019. December, 11. URL: <https://edition.cnn.com/2019/12/11/politics/pompeo-iran-sanctions/index.html> (дата обращения: 12.02.2020).

<sup>48</sup> Performance and Initiatives in the Transport Sector (2013–2017) // Ministry of Roads and Urban Development. URL: <https://mrud.ir/Portals/3/The%20Initiatives%20of%20Ministry%20of%20Roads%20and%20Urban%20Development%20From%202013.pdf?ver=2017-05-09-144603-773> (дата обращения: 11.03.2020).

строительство нового пассажирского терминала, связанных с ним зданий и помещений для 90 млн пассажиров и 2 млн т грузов в год. Иран стремится развивать авиасообщение с региональными соседями, в том числе открывая новые направления или восстанавливая ранее закрытые маршруты (например, со столицами центральноазиатских государств).

\* \*  
\*

На сегодняшний день Иран стремится развивать транспортное сообщение со всеми соседями для превращения своей территории в крупный логистический хаб. Используя выгодное географическое положение, Тегеран намерен стать участником международных транспортных коридоров. Тем не менее после прихода к власти в США Д. Трампа и ужесточения санкционной политики против ИРИ иранские планы по активному строительству транспортно-инфраструктурных объектов замедлились. Ещё одним фактором, препятствующим быстрому развитию транспортной отрасли, является недостаток крупных иностранных инвестиций. При этом в связи с внутриэкономическими трудностями и западными рестрикциями Тегеран не обладает достаточными средствами для самостоятельного финансирования проектов.

Таким образом, несмотря на сложную экономическую ситуацию в стране, а также санкционное давление США, Иран использует все имеющиеся возможности для развития собственной инфраструктуры. Однако сокращение инвестиций, по всей видимости, скажется на сроках реализации намеченных проектов, некоторые из них будут и дальше откладываться. Тем не менее заинтересованность Индии и Китая во включении территории ИРИ в свои международные транспортные проекты будет и дальше способствовать привлечению дополнительных финансов в развитие ключевых транспортных узлов. Тегеран рассчитывает на получение крупных китайских инвестиций на развитие транспортной инфраструктуры в случае подписания соглашения о сотрудничестве на 25 лет. Однако в дальнейшем серьёзной проблемой для заданного санкциями Ирана станет погашение кредитных задолженностей.

Кроме того, пандемия коронавируса дополнительно резко негативно повлияла на экономическую ситуацию в стране, в том числе и на состояние транспортной сферы. Например, по сообщениям иранских СМИ, только за февраль 2020 г. система общественного транспорта Тегерана понесла убытки на сумму более 7 млн долл.<sup>49</sup> В результате значительного сокращения грузопотоков, замораживания туристических направлений существенно пострадали также железнодорожная отрасль и авиасообщение. Данная ситуация грозит крупными финансовыми потерями, что, в свою очередь, может отодвинуть сроки реализации намеченных проектов.

Россия по-прежнему заинтересована в развитии МТК "Север – Юг" и расширении торгово-экономического сотрудничества со странами –

<sup>49</sup> Covid-19 Saddles Tehran Public Transport With \$7m Monthly Loss // Financial Tribune. 2020. May, 13. URL: <https://financialtribune.com/articles/people/103354/covid-19-saddles-tehran-public-transport-with-7m-monthly-loss> (дата обращения: 14.05.2020).

участницами проекта, в первую очередь Индией и Ираном. Продолжение этой стратегической линии будет способствовать не только усилению многостороннего взаимодействия, но и укреплению позиций России в государствах Ближнего Востока и Персидского залива. В связи с этим большое значение будет иметь полноценное открытие железнодорожного сообщения с ИРИ после ввода в эксплуатацию железной дороги Астара – Решт – Казвин. Учитывая, что основные работы по её строительству уже выполнены, можно рассчитывать, что санкционное давление на ИРИ, а также экономические трудности в стране не скажутся на сроках завершения проекта.

Ключевые слова: *Иран – инфраструктура – санкции – порты – железнодорожное сообщение.*

Keywords: *Iran – infrastructure – sanctions – ports – railway communication.*

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Азербайджан и Иран увеличат товарооборот // Day. Az. 2019. 29 июня. URL: <https://news.day.az/economy/1133479.html> (дата обращения: 22.02.2020).
2. Быть или не быть железной дороге Китай – Иран через Таджикистан // Sputnik Таджикистан. 2019. 30 января. URL: <https://tj.sputniknews.ru/country/20190130/1028130232/zheleznaya-doroga-china-iran-tajikistan.html> (дата обращения: 19.03.2020).
3. В Иране завершается строительство железной дороги на азербайджанский кредит // Regnum. 2018. 26 февраля. URL: <https://regnum.ru/news/2384530.html> (дата обращения: 22.02.2020).
4. В Пекине презентовали железную дорогу "Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран" // Kazinform. 2016. 26 апреля. URL: [https://www.inform.kz/ru/v-pekine-prezentovali-zheleznuyu-dorogu-kitay-kazahstan-turkmenistan-iran-foto\\_a2896923](https://www.inform.kz/ru/v-pekine-prezentovali-zheleznuyu-dorogu-kitay-kazahstan-turkmenistan-iran-foto_a2896923) (дата обращения: 09.03.2020).
5. Елисеева Ю., Яковлев П. Китай финансирует электрификацию линии Тегеран – Мешхед // Железные дороги мира. 2017. 28 июля. URL: <http://www.zdmira.com/news/kitajfinansiruetelektrifikaciunitegeranmeshed> (дата обращения: 12.03.2020).
6. Ирак планирует связать свою железнодорожную сеть с иранской // Polpred. 2016. 30 декабря. URL: [http://polpred.com/?ns=1&ns\\_id=2026200](http://polpred.com/?ns=1&ns_id=2026200) (дата обращения: 19.03.2020).
7. Иран готовит ещё 1 порт к увеличению экспорта нефти. В порту Шахид Реджайи началась реализация крупных инвестпроектов // Neftegaz.ru. 2017. 29 июня. URL: <https://neftegaz.ru/news/view/162526-Iran-gotovit-esche-1-port-k-uvlicheniyu-eksporta-nefti.-V-portu-Shahid-Redzhayi-nachalas-realizatsiya-krupnyh-investproektov> (дата обращения: 01.03.2020).
8. Иран и Азербайджан открыли участок транспортного коридора "Север – Юг" (фото) // Москва – Баку. 2019. 6 марта. URL: [https://moscow-baku.ru/news/economy/iran\\_i\\_azerbaydzhan\\_otkryli\\_uchastok\\_transportnogo\\_koridora\\_sever\\_yug/](https://moscow-baku.ru/news/economy/iran_i_azerbaydzhan_otkryli_uchastok_transportnogo_koridora_sever_yug/) (дата обращения: 01.02.2020).
9. Иран призвал Азербайджан к реализации железной дороги Решт – Астара // Информ. агентство Исламской Республики – ИРНА. 2019. 4 августа. URL: <https://ru.irna.ir/news/83424422/Iran-prizval-Azerbaydhan-k-realizatsii-zheleznoj-dorogi-Resh-Astara> (дата обращения: 22.02.2020).

10. Иранская железнодорожная отрасль получает новый импульс благодаря инициативе Китая // Iran.ru. 2018. 22 марта. URL: [https://www.iran.ru/news/economics/108971/Iranskaya\\_zheleznodorozhnaya\\_otrasl\\_poluchaet\\_novyy\\_impuls\\_blagodarya\\_iniciative\\_Kitaya](https://www.iran.ru/news/economics/108971/Iranskaya_zheleznodorozhnaya_otrasl_poluchaet_novyy_impuls_blagodarya_iniciative_Kitaya) (дата обращения: 25.02.2020).
11. Китай может подключиться к проекту железной дороги Армения – Иран // Sputnik Армения. 2018. 5 марта. URL: <https://ru.armeniasputnik.am/economy/20180305/10792766/kitaj-mozhet-podklyuchitsya-k-proektu-zheldorogi-armeniya-iran.html> (дата обращения: 13.03.2020).
12. Куртов А.А. Взаимоотношения Туркменистана и Исламской Республики Иран // Новая Евразия: Россия и страны ближнего зарубежья. М.: РИСИ, 2008. С. 132–141.
13. Мощности иранских портов и развитие морского транспорта // ParsToday. 2016. 12 июля. URL: <http://parstoday.com/ru/news/iran-i34273> (дата обращения: 22.02.2020).
14. Новый транспортный проект свяжет железные дороги Ирана, Центральной Азии и Китая // ОРИЕНТ. 2017. 17 декабря. URL: <https://orient.tm/novuj-transportnyj-proekt-svyazhet-zhel/> (дата обращения: 22.05.2020).
15. ОАО "РЖД" в мире // РЖД. URL: [http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5009&layer\\_id=3290&id=1370](http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5009&layer_id=3290&id=1370) (дата обращения: 11.02.2020).
16. Панфилова В. Душанбе выходит в Персидский залив // Независимая газета. 2019. 18 июля. URL: [http://www.ng.ru/cis/2019-07-18/1\\_7626\\_opportunity.html](http://www.ng.ru/cis/2019-07-18/1_7626_opportunity.html) (дата обращения: 23.02.2020).
17. Партнёрство России и Ирана: текущее состояние и перспективы развития: Докл. / Глав. ред. И.С. Иванов // Рос. совет по междунар. делам – РСМД. 2017. 13 марта. URL: <https://russiancouncil.ru/activity/publications/russia-iran-partnership-an-overview-and-prospects-for-the-fu/> (дата обращения: 10.03.2020).
18. Проект железной дороги Китай – Таджикистан – Иран зашёл в тупик // EurAsia Daily. 2017. 1 августа. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2017/08/01/proekt-zheleznoy-dorogi-kitaj-tadzhikistan-iran-zashel-v-tupik> (дата обращения: 19.03.2020).
19. Anzali Port to Be Connected to National Railroad // Financial Tribune. 2018. September, 7. URL: [https://financialtribune.com/articles/economy-domestic-economy/93795/anzali-port-to-be-connected-to-national-railroad?utm\\_source=email&utm\\_medium=mail&utm\\_campaign=newsletter](https://financialtribune.com/articles/economy-domestic-economy/93795/anzali-port-to-be-connected-to-national-railroad?utm_source=email&utm_medium=mail&utm_campaign=newsletter) (дата обращения: 10.03.2020).
20. Chaudhury D.R. Chabahar port project likely to stay unaffected // The Economic Times. 2018. May, 15. URL: <https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/chabahar-port-project-likely-to-stay-unaffected/articleshow/64168607.cms> (дата обращения: 18.03.2020).
21. Covid-19 Saddles Tehran Public Transport With \$7m Monthly Loss // Financial Tribune. 2020. May, 13. URL: <https://financialtribune.com/articles/people/103354/covid-19-saddles-tehran-public-transport-with-7m-monthly-loss> (дата обращения: 14.05.2020).
22. Entezari Sh.O., Bagheri B. Regional Economic Developments in the Middle East and Central Asia // Caspian Crossroads. 1998. No. 3 (4). P. 25–32.
23. Escobar P. Why India is ignoring US sanctions and sticking with Iran // Asia Times. 2018. June, 3. URL: <https://asiatimes.com/2018/06/why-india-is-ignoring-us-sanctions-and-sticking-with-iran/> (дата обращения: 10.02.2020).
24. Exports from Chabahar port 190-folded in 11 months // Hellenic Shipping News. 2020. March, 3. URL: <https://www.hellenicshippingnews.com/exports-from-chabahar-port-190-folded-in-11-months-2/> (дата обращения: 10.02.2020).
25. Gaouette N., Hansler J., Atwood K. US unveils new sanctions on Iran // CNN. 2019. December, 11. URL: <https://edition.cnn.com/2019/12/11/politics/pompeo-iran-sanctions/index.html> (дата обращения: 12.02.2020).
26. Iran to build railway through Iraq, connecting to Syrian port: Official // Kurdistan 24. 2018. November, 13. URL: <https://www.kurdistan24.net/en/news/af69da03-8c84-4947-b250-fafe4a9d1f44> (дата обращения: 01.02.2020).
27. Iran to Construct RO-RO Terminal in Caspian Sea Port // FARS. 2019. September, 8. URL: <https://en.farsnews.ir/newstext.aspx?nn=13980617000413> (дата обращения: 10.03.2020).

28. Iran to open first privately-owned port on the Caspian Sea // MSN International Edition. 2019. December, 1. URL: <https://www.msn.com/en-xl/middleeast/top-stories/iran-to-open-first-privately-owned-port-on-the-caspian-sea/ar-BBXCLdS> (дата обращения: 10.03.2020).
29. Iran's Next Budget Focuses on Railroad, Environment, Water // Financial Tribune. 2017. February, 10. URL: <https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/59310/irans-next-budget-focuses-on-railroad-environment-water> (дата обращения: 09.03.2020).
30. *Kapoor S.* The Chabahar angle to Iran sanctions // The Hindu BusinessLine. 2019. July, 9. URL: <https://www.thehindubusinessline.com/opinion/the-chabahar-angle-to-iran-sanctions/article28334469.ece> (дата обращения: 17.03.2020).
31. *Kumar N.* US formally exempts Chabahar from sanctions // The Sunday Guardian Live. 2020. January, 11. URL: <https://www.sundayguardianlive.com/news/us-formally-exempts-chabahar-sanctions> (дата обращения: 17.03.2020).
32. Lost opportunity: On India losing Chabahar project // The Hindu. 2020. July, 15. URL: <https://www.thehindu.com/opinion/editorial/lost-opportunity-the-hindu-editorial-on-india-losing-chabahar-project/article32083532.ece> (дата обращения: 10.08.2020).
33. *Moss J.* The transport sector is key to Iran's post sanctions gold rush // Asia House. 2016. May, 17. URL: <https://asiahouse.org/news-and-views/transport-sector-key-irans-post-sanctions-gold-rush/> (дата обращения: 20.02.2020).
34. New Transport Corridor Links Iran's Caspian Port to China, Kazakhstan // Financial Tribune. 2018. June, 26. URL: <https://financialtribune.com/articles/economy-business-and-markets/88744/new-transport-corridor-links-irans-caspian-port-to-china> (дата обращения: 10.03.2020).
35. Over \$14m Invested in Nowshahr Port Since 2013 // Financial Tribune. 2017. May, 1. URL: <https://financialtribune.com/articles/economy-domestic-economy/63487/over-14m-invested-in-nowshahr-port-since-2013> (дата обращения: 11.03.2020).
36. *Pai L.* Iran's Amirabad Port Gets Investments // Marine Link. 2019. July, 19. URL: <https://www.marinelink.com/news/irans-amirabad-port-gets-investments-468616> (дата обращения: 10.03.2020).
37. Performance and Initiatives in the Transport Sector (2013–2017) // Ministry of Roads and Urban Development. URL: <https://mrud.ir/Portals/3/The%20Initiatives%20of%20Ministry%20of%20Roads%20and%20Urban%20Development%20From%202013.pdf?ver=2017-05-09-144603-773> (дата обращения: 11.03.2020).
38. Port of Bandar Abbas // World Port Source. URL: [http://www.worldportsource.com/ports/review/IRN\\_Port\\_of\\_Bandar\\_Abbas\\_3514.php](http://www.worldportsource.com/ports/review/IRN_Port_of_Bandar_Abbas_3514.php) (дата обращения: 10.03.2020).
39. Private Investment in Iran's Amirabad Port Reaches \$11m // Financial Tribune. 2019. March, 11. URL: <https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/97135/private-investment-in-irans-amirabad-port-reaches-11m> (дата обращения: 10.03.2020).
40. Shalamcheh-Basra railway project to start soon: RAI head // TehranTimes. 2019. August, 20. URL: <https://www.tehrantimes.com/news/439436/Shalamcheh-Basra-railway-project-to-start-soon-RAI-head> (дата обращения: 01.02.2020).
41. *Syed B.S.* Iran invites Pakistan to participate in Chabahar project // DAWN. 2018. March, 13. URL: <https://www.dawn.com/news/1394938> (дата обращения: 18.02.2020).
42. US cannot tell India what to do in Chabahar port project with Iran: Indian envoy // Deccan Chronicle. 2020. July, 24. URL: <https://www.deccanchronicle.com/nation/current-affairs/240720/us-cannot-tell-india-what-to-do-in-chabahar-port-project-with-iran-in.html> (дата обращения: 10.08.2020).
43. US says Chabahar project won't be impacted by Iran sanctions // The Economic Times. 2019. April, 24. URL: <https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/foreign-trade/us-decision-to-end-iran-oil-sanctions-waiver-wont-affect-indias-investments-in-chabahar-port/articleshow/69019491.cms?from=mdr> (дата обращения: 18.03.2020).
44. *Vatanka A.* China Courts Iran: Why One Belt, One Road Will Run Through Tehran // Foreign Affairs. 2017. November, 1. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2017-11-01/china-courts-iran> (дата обращения: 07.07.2019).