

предпринимательские структуры занимаются очень важной деятельностью - обеспечивают население региона основными продуктами питания.

За 2019 год доля производства продукции в КФХ сократилась с 17,6% до 15,2%, в хозяйствах населения наоборот увеличилась с 29,9% до 40,4%. Неблагоприятные погодные условия оказали серьезное негативное влияние на растениеводческое хозяйство. Сфера животноводства также пострадала. Вспышка эпидемии Африканской чумы свиней и проведение мероприятий по ее ликвидации привели к сокращению численности поголовья на 24% во всех категориях хозяйств. Особенно сильно пострадали личные подсобные и крестьянские (фермерские) хозяйства – там поголовье свиней уменьшилось на 30%. Для них это явилось наиболее болезненным ударом.

Специфика деятельности малых форм хозяйствования обусловлена активной и всемерной поддержкой государства этих структур.

С целью развития крестьянских (фермерских) хозяйств в области, начиная с 2012 года, реализуются мероприятия, направленные на поддержку начинающих фермеров и на развитие семейных животноводческих ферм на базе КФХ.

Главам крестьянских (фермерских) хозяйств на конкурсной основе за счет средств федерального и областного бюджетов предоставляются гранты:

на создание и развитие КФХ;

на развитие семейных животноводческих ферм.

Кроме того, с 2019 года в рамках национального проекта «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы» министерством сельского хозяйства Амурской области разработан региональный проект «Создание системы поддержки фермеров и развитие сельской кооперации. В региональном

проекте выделены три основных направления государственной поддержки:

грантовая поддержка крестьянских (фермерских) хозяйств на реализацию проектов «Агростартап»;

поддержка сельскохозяйственных потребительских кооперативов;

обеспечение текущей деятельности центров компетенций в сфере сельскохозяйственной кооперации и поддержки фермеров.

За 8 лет реализации программных мероприятий по поддержке малых форм хозяйствования получателями грантов стали 192 КФХ, из них:

148 начинающих фермеров получили гранты (включая Агростартап) на создание и развитие своих хозяйств;

44 КФХ – гранты на развитие семейных животноводческих ферм.

Несмотря на меры поддержки, которые предоставляются представителям данного вида бизнеса, существует огромное количество нерешенных проблем, препятствующих его активизации на территории региона. А ведь аграрный сектор Амурской области работает не только на обеспечение продуктами питания региона, но и решает аналогичные проблемы в близлежащих субъектах, входящих в состав ДФО, к ним относятся в первую очередь Приморский, Хабаровский край, Республика Саха (Якутия).

Литература

1. Сайт Министерства сельского хозяйства Амурской области - режим доступа к изд.: <https://agro.amurobl.ru/>

2. Сайт Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Амурской области – режим доступа к изд.: <https://amurstat.gks.ru/>

СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ РОССИЯ - ИНДИЯ: ПЛАНЫ И РЕАЛЬНОСТЬ

Судьин Андрей Владимирович

кандидат экономических наук,

старший научный сотрудник,

Институт востоковедения РАН,

г. Москва

THE CONSTRUCTION OF THE RAILWAY RUSSIA - INDIA: PLANS AND REALITY

Sudyin Andrei

Candidate of Sciences (Economics),

senior researcher,

Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences,

Moscow

АННОТАЦИЯ

Проекты строительства железнодорожного пути из России в Индию возникли еще в позапрошлом веке. Но лишь в наше время появилась реальная возможность создания дороги в Южную Азию через Иран и Афганистан.

ABSTRACT

Projects for the construction of a railway from Russia to India appeared in the century before last. But only in present time has been a real possibility of creating such a road to the countries of South Asia through Iran and Afghanistan.

Ключевые слова: Россия, Южная Азия, железная дорога.

Keyword: Russia, South Asia, railway.

Торговые связи между странами Европы и Южной Азии возникли еще в глубокой древности. Между данными регионами существовали как сухопутные, так и водные маршруты. Причем перевозки по морю со временем стали основным видом доставки товаров из Европы на Индостанский полуостров и в обратном направлении.

Но уже в середине XIX века возникла идея строительства европейско-индийской железной дороги. Впрочем, первоначально эти проекты предусматривали не прямой железнодорожный путь из стран Европы в Индию, а лишь выход к портам Персидского залива и Аравийского моря – как альтернативу долгому морскому пути вокруг Африки.

Открытие Суэцкого канала позволило существенно сократить путь из Европы в страны Южной и Восточной Азии. Однако идея строительства железной дороги к морям бассейна Индийского океана по-прежнему оставалась актуальной. Так, например, возникшая во второй половине XIX века Германская империя активно поддержала проекты строительства дорог через территорию Османской империи к портам Персидского залива, в том числе Багдадской железной дороги от Стамбула до Басры. Появились и проекты строительства железных дорог из Европы в Британскую Индию через Российскую империю.

Один из таких проектов в 1870-е годы разработал русский инженер Степан Иванович Барановский. Он предложил построить железную дорогу от Саратова на Волге до города Атток, расположенного на берегу реки Инд, на территории нынешней пакистанской провинции Пенджаб (тогда это была часть Британской Индии). Данный проект был подробно изложен С.И. Барановским в 1874 году на страницах журнала «Нива», издаваемого в Санкт-Петербурге.

Согласно предложенному С.И. Барановским маршруту, дорога в районе Саратова пересекала Волгу и далее шла в юго-восточном направлении – до реки Урал, далее – до Эмбы, а затем до Амударьи. Вдоль берега Амударьи дорога проходила через территорию Хивинского ханства, а потом, несколько отклоняясь от реки, шла по территории Бухарского эмирата и снова выходила к Амударье на границе с Афганистаном. После этого она шла по территории Афганистана через Кундуз и Кабул и, пересекая границу Британской Индии, выходила к городу Атток, где в перспективе предполагалось ее соединение с индийской железнодорожной сетью.

На данном маршруте было немало препятствий: реки, пустыни, горы. По мнению С.И.

Барановского, эти преграды вполне можно было бы преодолеть, как и возможное непонимание со стороны воинственных народов, проживавших на территории Афганистана. Все сложности и затраты на строительство железной дороги с лихвой окупались бы выгодой от ее использования.

С.И. Барановский писал: «Индо-Волжская железная дорога окажет громадное влияние на всю Россию, возвеличив ее и возвысив ее торговое значение. Теперь мы, для своих сношений с Ост-Индией, пользуемся посредничеством Англии и Голландии; тогда же наоборот – Великобритания и Нидерланды будут со своими владениями, омываемыми Индийским океаном, сноситься через Россию – прямым, скорейшим, удобнейшим и безопаснейшим путем» [1].

Но русская общественность и правящие круги России весьма прохладно отнеслись к идее С.И. Барановского. Расходы на строительство железной дороги предполагались довольно большими, а польза и, прежде всего, экономическая выгода от нее была далеко не всем очевидна.

Не получил поддержки и проект железной дороги из Европы в Индию через территорию Российской империи, предложенный в середине 1870-х годов французским дипломатом и инженером Фердинандом де Лессепсом, который ранее, в 1859–1869 годы, был руководителем строительства Суэцкого канала, а затем, в 1880-е, руководил (правда, весьма неудачно) строительством Панамского канала.

Проект де Лессепа предполагал строительство железной дороги от Оренбурга через Самарканд до границы с Афганистаном и далее – через Афганистан в Британскую Индию.

В январе 1875 г. данный проект рассматривался в Санкт-Петербурге в Комитете железных дорог. В совещании, посвященном этому вопросу, приняли участие Государственный канцлер князь А.М. Горчаков и целый ряд крупных гражданских и военных чинов Российской империи. Участники совещания в большинстве своем высказались против предложенного проекта. Например, военный министр, генерал-адъютант Д.А. Милютин сказал по этому поводу следующее: «Имеющиеся у нас весьма неполные сведения о местностях, через которые должна пройти дорога, достаточны, однако, для того, чтобы признать проект фантастическим. Эти сведения доказывают громадность и непреодолимость физических препятствий, несравненно и много раз превышающих препятствия, с которыми пришлось бороться при проведении Суэцкого канала» [2].

Но критические замечания касались не только сложности и дороговизны проекта, но и его целесообразности. Некоторые участники

дискуссии выступили против проекта из-за неочевидности его пользы для России. По мнению ряда критиков, дорога в Индию, даже если бы ее и удалось построить, не принесла бы экономической выгоды, а, наоборот, могла бы навредить российской экономике и, прежде всего, отраслям легкой промышленности. Вот что сказал по этому поводу министр финансов, статс-секретарь М.Х. Рейтерн: «Громадные трудности построения линии бросаются в глаза; но если бы они и не были так велики, следует сообразить: полезно ли соединение России с Индией через Среднюю Азию? До сих пор, за немногими исключениями, мы всячески препятствуем доступу английских товаров в наши среднеазиатские владения, даже транзит туда запрещен... При проведении этой дороги, вся Средняя Азия будет потеряна для нашей промышленности, и там не будет продано ни одного куска русской материи... Если Туркестан соединить железной дорогой с Индией, то весь хлопок и шелк пойдет не к нам, а в Англию... Если бы Туркестанский край стал на прямой дороге между Россией и Индией, то от наплыва английских товаров пришлось бы ограждать всю Россию... Между тем, выгоды для нас от этой дороги были бы ничтожны» [2].

Таким образом, большинство участников обсуждения отклонили проект строительства железной дороги в Индию. Но, в то же время, получила поддержку та (начальная) часть проекта де Лессепса, которая касалась строительства железной дороги до российских владений в Средней Азии. Причем рассмотренный выше проект Барановского также предполагал не только строить транзитную дорогу в Индию, но и проложить от этого пути ветку до Ташкента. И эта часть проекта в конечном счете была реализована.

Первоначально железную дорогу в Ташкент предполагалось проложить из Оренбурга. Но затем, по военно-стратегическим соображениям, было решено построить Закаспийскую железнодорожную линию от Михайловского залива Каспийского моря вглубь Средней Азии [3]. В 1885 году эта дорога дошла до Ашхабада, через год – до Чарджоу, в 1888 году – до Самарканда, а еще через одиннадцать лет – до Ташкента. Причем руководитель строительства Закаспийской дороги генерал М.Н. Анненков был горячим сторонником ее продления до британских владений в Индии.

Другая железная дорога в Среднюю Азию – из Оренбурга до Ташкента – была сооружена в начале XX века. Движение по ней открылось в 1906 году.

Дорога от Волги до южного берега Аральского моря и далее вдоль Амударьи, которую предполагалось проложить по проекту Барановского, была построена намного позже, причем не от Саратова, а от Астрахани. Она строилась в несколько этапов. Точнее, отдельные отрезки этого маршрута были частью других, построенных в разное время, дорог. Сквозное железнодорожное сообщение от Астрахани до Чарджоу, с выходом на основные магистрали

Средней Азии, открылось лишь в начале 1970-х годов.

Что же касается дорог в Афганистан, то еще в 1900 году была проложена ветка от Закаспийской железной дороги до пограничной станции Кушка. Но железнодорожный пограничный переход там появился лишь в 1982 году, когда был проложен участок пути от Кушки до соседнего афганского городка Тургунди (Тарагунди) [4]. Второй железнодорожный переход на туркменско-афганской границе открылся уже в постсоветский период (в 2016 году) – в районе городка Акина, расположенного на северо-западе Афганистана [5].

В 1916 году была построена ветка до Термеза – второго пункта на границе с Афганистаном. В середине 1980-х годов там был построен автомобильно-железнодорожный «Мост Дружбы» до Хайратона на афганском берегу Амударьи [6]. И лишь в 2010 году от этого моста была сооружена 75-километровая ветка вглубь Афганистана – до города Мазари-Шариф [7].

В советское время (в 1950-е и 1980-е годы) предпринимались попытки разработать и реализовать проекты железной дороги из СССР в страны Южной Азии через территорию Афганистана. Но эти проекты не удалось претворить в жизнь в силу целого ряда причин, в том числе политического характера [8].

В постсоветский период вновь появились проекты строительства железных дорог из бывших среднеазиатских республик в Пакистан и Индию. Причем ряд проектов предполагает соединение на территории Афганистана железных дорог из Средней Азии, где используется «русская» колея (1520 мм), из Ирана, где железные дороги имеют «европейскую» колею (1435 мм), и из Пакистана, где ширина колеи составляет 1676 мм. Таким образом Афганистан может стать уникальной страной с тремя разными стандартами железнодорожной колеи. А рельсовый путь по афганской территории из бывших республик Средней Азии в Пакистан и в Индию может в будущем войти в число важнейших международных транспортных коридоров.

Другим перспективным маршрутом между Россией и странами Южной Азии может стать железная дорога через Иран. Точнее, это будет не одна, а несколько дорог, ведущих к южным портам Ирана и к городу Захедан, расположенному на юго-востоке страны, где иранская железнодорожная сеть соединяется с железными дорогами Пакистана (которые, в свою очередь, связаны с железнодорожной сетью Индии).

Часть дорог, идущих из России в Иран, выходят на границу этой страны через территорию бывших среднеазиатских республик, а ныне независимых государств Центральной Азии. В 1996 году Туркменистан и Иран построили железную дорогу Теджен–Серахс–Мешхед, позволившую связать сеть железных дорог Центральной Азии с южными морскими портами Ирана [9]. В 2006 году была построена дорога Ашхабад–Дашогуз (Ташауз), значительно сократившая путь от

туркменско-иранской границы до магистрали, идущей из Астрахани в Центральную Азию [10]. А в 2014 году было завершено строительство Казахско–Туркменско–Иранской железной дороги, проходящей параллельно восточному берегу Каспийского моря от полуострова Мангышлак до иранского города Горган [11].

И, кроме того, существует и к настоящему времени близок к реализации проект строительства магистрали из России в Иран через территорию Азербайджана. Сама идея железнодорожного маршрута из России в Иран через Закавказье отнюдь не новая. Ещё в 1908 году была построена линия от Тифлиса (нынешнего Тбилиси) до города Джульфы на иранской границе [12]. А еще ранее (в 1883 и в 1900 годах) были открыты железнодорожные линии от Тифлиса до Баку и от Баку до Порты-Петровска (ныне Махачкала). Последняя из них связала железные дороги Закавказья и европейской части России. В 1915 году российскими дорожниками была построена линия вглубь Ирана от Джульфы до Тебриза. А в 1941 году была введена в эксплуатацию прямая (более короткая) дорога от Джульфы до Баку. Через восемь лет, уже после Великой Отечественной войны, в результате соединения железных дорог Абхазии и Краснодарского края, появился западный маршрут из европейской России до Джульфы – через Сочи, Сухуми и Тбилиси.

К сожалению, в постсоветский период, в результате военных конфликтов в Абхазии и Нагорном Карабахе, железнодорожное сообщение между Россией и Ираном через Джульфу стало невозможным. Поэтому было решено строить новую дорогу – от прикаспийского города Астара, расположенного на азербайджано-иранской границе, до города Казвин в северном Иране. В Казвине эту линию было намечено соединить с основной сетью иранских железных дорог.

Азербайджанский участок рельсового пути и пограничный переход к настоящему времени уже построены. В феврале 2018 года первый поезд из России прибыл на станцию, расположенную на иранской стороне границы [13]. В 2019 году было завершено строительство южной части пути – от Казвина до Решта [14]. Осталось достроить лишь сравнительно небольшой участок железной дороги от Решта до Астары. Как ожидается, он будет введен в эксплуатацию в 2021 году.

Следует отметить, что железнодорожная сеть Ирана в последние десятилетия расширялась быстрыми темпами. В 1995 году общая протяженность железных дорог страны составляла 4,5 тыс. км. В 2010 году она превысила 10 тыс. км, а к 2015 году достигла 25 тыс. км. Таким образом, за двадцать лет она увеличилась в пять с половиной раз. Исламская Республика Иран сейчас связана железными дорогами с пятью соседними государствами: Турцией, Азербайджаном, Туркменистаном, Пакистаном и Афганистаном (где проложена линия от иранской границы до Герата). Предполагается также строительство железных дорог в Ирак и Армению.

После завершения строительства линии Решта–Астара станет возможным прямой транзит грузов из России через Азербайджан до иранского порта Бендер-Аббас и далее морем до индийского порта Мумбаи (бывшего Бомбея). Данный маршрут должен стать основной веткой международного транспортного коридора «Север – Юг», соглашение о создании которого было подписано в 2000 году. А в перспективе может появиться и прямое железнодорожное сообщение между Россией и Индией через Иран и Пакистан, для чего уже сейчас имеются необходимые технические предпосылки.

Конечно, данный маршрут может стать реальным только при наличии нормальных отношений между Индией и Пакистаном, чему препятствует длительный конфликт из-за Кашмира, который эти страны считают частью своей территории. Но оба государства объективно заинтересованы в развитии сотрудничества в сфере транспорта. Поэтому совместное участие в проекте строительства магистральной железной дороги из России в Южную Азию может стать реальным фактором, способствующим улучшению взаимоотношений между Индией и Пакистаном.

Литература:

1. Барановский С. Индо-Волжская железная дорога // Нива. СПб, 1874. № 34.
2. Протокол совещания Комитета железных дорог по обсуждению проекта Ф. Лессепса о строительстве железной дороги из России в Индию через Среднюю Азию, 3 января 1875 г. // Восточная литература.
[http://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/Indien/XVII I/1780-1800/Russ_ind_19/41-60/59.phtml?id=15831](http://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/Indien/XVII/I/1780-1800/Russ_ind_19/41-60/59.phtml?id=15831) (15.12.2019).
3. Глушенко Е. Россия в Средней Азии: завоевания и преобразования. Железные дороги. <http://statehistory.ru/books/rossiya-v-sredney-azii--zavoevaniya-i-preobrazovaniya/16> (01.11.2017).
4. Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. Под редакцией Н.С. Конарева. – М., 1994, С. 30.
5. Завершено строительство железнодорожной магистрали Атамурат – Имамназар – Акина. <http://turkmenpetroleum.com/ru/2016/10/31/> (05.05.2020).
6. Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. Под редакцией Н.С. Конарева. – М., 1994, С. 30.
7. Завершение строительства железной дороги Мазари-Шариф – Хайратон. <http://afghanistan.ru/doc/18857.html> (05.05.2020).
8. Чичкин А. Бросок через Гиндукуш // Российская газета. 15.05.2007.
9. Министерство железнодорожного транспорта Туркменистана / Официальный сайт. <http://www.railway.gov.tm/history.html/> (15.02.2017).
5. Комаров В. Магистраль Ашхабад – Каракумы – Дашогуз. <http://infoabad.com/obschestvo-i->

yeconomika/magistral-ashhabad-karakumy-dashoguz.html

11. Заложен фундамент архитектуры нового геоэкономического пространства / официальный сайт «Туркменистан: золотой век», 03.12.2014. <http://turkmenistan.gov.tm/?id=7781> (05.05.2020).

12. Сагратян А.Т. История железных дорог Закавказья: 1856–1921. – Ереван: «Айастан», 1970.

13. Тестовый поезд пущен из Азербайджана в Иран по железной дороге. <https://tass.ru/ekonomika/4942072> (05.05.2020).

14. В Иране открылась железная дорога Казвин – Решт / Информационно-аналитический портал «Каспийский вестник», 11 марта 2019. <http://caspsgeo.ru/v-irane-otkrylas-zheleznaya-doroga-kazvin-resht> (05.05.2020).