

## Транскавказские транспортные пути и евразийская интеграция Кавказа – история и перспективы инновационного развития (на примере осетино-иранских отношений)

**Плиева З.Т.**

Кандидат исторических наук, декан исторического факультета  
Северо-Осетинского государственного университета им. Коста Хетагурова (Владикавказ)

*В статье через призму ирано-российских, ирано-осетинских отношений рассматривается актуальный с середины XIX в. для России вопрос о постройке транскавказской железной дороги, ее экономическое и геополитическое значение для евразийской интеграции. В свете злободневных требований глобальной геополитики эффективное развитие кавказского региона возможно лишь с ориентацией на активное внедрение технологических, организационных и институциональных инноваций. Большое внимание следует уделить «зеленой» инновационной экономике, энергоэффективности и устойчивому развитию кавказских территорий, что актуализирует, как и много веков назад, решение проблемы транспортных коридоров.*

*Ключевые слова: Северный Кавказ, Осетия, осетино-иранское сотрудничество, транскавказская транспортная магистраль.*

В течение длительного исторического периода стратегическое положение Кавказа играло важную роль в политике держав, претендующих на мировое или региональное господство. Гигантский Кавказский перешеек между Черным и Каспийским морями, соединяющий Европу и Азию, на протяжении всей известной человеческой истории является ареной для торговых и гуманитарных трансконтинентальных маршрутов. Через территорию современной Осетии проходили караваны в Иран, Византию и другие страны.

После распада Советского Союза приграничная Северная Осетия играет важную роль в транспортной системе всего Северного Кавказа, поскольку через ее территорию имеется прямой выход на Южный Кавказ, Турцию и Иран сквозь основной Кавказский хребет по двум маршрутам – это участок Военно-Грузинской дороги от Владикавказа до российско-грузинской границы в Дарьяльском ущелье и действующий с 80-х гг. XX в. туннель через главный Кавказский хребет – Транскам.

В современной экономической и политической ситуации одной из актуальных задач в регионе становится постройка транскавказской перевальной железной дороги, проект которой был готов ещё в XIX в., но по различным причинам до сих пор не реализован. Северная Осетия рассчитывает на содействие иранской стороны, так как это поможет ускорить вопло-

щение долгожданного проекта как экономически, так и дипломатически. Недавние шаги НАТО по укреплению своей позиции в регионе, способствовали выработке совместной позиции российских и иранских властей о Южном Кавказе как о зоне, свободной от военных конфликтов, и региона непроницаемого для внешнего присутствия. В Северной Осетии, граничащей с Грузией, североатлантическая милитаризация приграничных земель, заселенных осетинами, вызывает большую озабоченность, существует понимание, что военные мероприятия НАТО нарушают региональную стабильность.

Кавказ является стратегической площадкой для сотрудничества в социально-экономической и культурной сферах России и Ирана.

Кавказский регион всегда был в зоне политических интересов Ирана, где всегда понимали его этнические, религиозные и социальные особенности. Современная иранская региональная политика направлена на сближение с кавказскими республиками, особенно с Дагестаном и Осетией.

В российско-иранских отношениях Кавказскому региону традиционно отводится важное стратегическое место. Россия и Иран уже достигли на кавказском направлении консолидированной позиции по целому ряду вопросов, в числе которых недопустимость проникновения в Кавказский регион террористических организаций и радикальных идеоло-

гий, невозможность вмешательства в дела Южного и Северного Кавказа «внешних игроков», прежде всего США и блока НАТО в целом. Сегодня следует говорить об исторической необходимости сотрудничества российского Северного Кавказа с Исламской Республикой Иран. Народы Кавказа и Ирана помнят друг друга столько же времени, сколько помнят свою историю. Уже в древнейшую эпоху, по данным археологии, а затем и письменных источников, прослеживаются тесные культурно-исторические связи. Наиболее полная письменная информация для изучения средневековой истории народов Северного Кавказа содержится в мусульманских, в том числе персидских источниках, которые входят в золотой фонд кавказоведения.

История официальных двусторонних отношений России и Ирана насчитывает пять веков. Конкретные условия соседства России и Ирана в каждый исторический период предопределяли место и роль Северного Кавказа в развитии российско-иранских отношений. В зависимости от их общего качества регион служил либо пространством взаимовыгодного сотрудничества и культурного общения, либо пограничной зоной. Укрепление ирано-осетинских связей на современном этапе является важным аспектом кавказской политики Ирана в целом. Южный Кавказ, как источник возможностей и угрозы, занимает главное место во внешнеполитической повестке дня Ирана. После игнорирования Кавказа десятилетиями, его исключения из своей геополитической шахматной игры Иран вновь развивает отношения с Южным Кавказом, включая Грузию, надеясь вернуть себе роль региональной державы. В связи с особенностями взаимовлияния геополитических интересов современной России и Исламской Республики Иран в Кавказском регионе осетино-иранские отношения имеют важное значение в глобальной внешней политике двух стран.

Иран проводит стабильную прагматичную внешнюю политику, которая ставит и реализует свои собственные экономические и стратегические цели, расширяя своё региональное влияние. Укрепление позиций Ирана на Южном Кавказе, особенно в Грузии (между Грузией и Ираном отсутствует визовый режим) может способствовать реализации разработанному еще в XIX столетии плану постройки Перевальной железной дороги. После распада Советского Союза по территории Северной Осетии стала проходить государственная граница Российской Федерации с Грузией. Владикавказ, как и на момент своего основания в 1784 г. как крепости, стал приграничным городом. На его территории начинается важнейшая международная транспортная артерия – Военно-Грузинская дорога – евразийский коридор, существующий не один век. Российская Федерация заинтересована в развитии экономически выгодно транспортного сообщения со странами Южного

Кавказа, Ираном и Турцией. Особая роль Северной Осетии в экономических и культурных связях с указанными странами выражается в географической близости, исторических связях.

В связи с острой необходимостью разрешения транспортной проблемы на границе Российской Федерации с Грузией необходимо вспомнить историю разработки и проектирования транскавказской железнодорожной магистрали в XIX в. Первые проекты Перевальной железной дороги появляются в 70-х гг. XIX в. Самым совершенным считается проект инженера Б.И. Статковского, который проектировал проведение железной дороги к западу от Военно-Грузинской дороги. «По северному склону она должна была врезываться в горы Большого Кавказа по долине реки Ардона, где проложена т.н. Военно-Осетинская дорога, а на южных склонах полотно дороги должно было спуститься по долине реки Большой Лиахве, прорезав нынешнюю автономную область Юго-Осетии» [1, с. 46] – сообщает С. Анисимов. Был спроектирован крупный тоннель под Дзомагским перевалом. Б.И. Статковский обращал большое внимание на особенности климата для проведения инженерно-строительных работ. В частности, он лично изучал оползни и оставил труд об особенностях такого явления на дорогах в Кавказских горах, как сели (Б.И. Статковский считается автором введения в научную терминологию понятия «сель»), был организатором селевых экспедиций. Министерство рассмотрело и поддержало проект инженера, были выделены деньги, но возникли различные экономические и бюрократические препятствия, российские власти так и не решились на постройку дороги в 70-80-х гг. XIX в.

Вот как описывает транспортную проблему в 1901 г. Н.В. Филькевич: «Вопрос о построении тоннеля через Главный Кавказский Хребет хотя и был возбуждён ещё в 1856 г., бывшим Наместником Кавказским, генерал-адъютантом Н.Н. Муравьевым, но выполнение его было невысказано до тех пор, пока не было речи о соединении Кавказа с Империей железной дорогой. Ныне-же по прошествии чуть не полвека, когда железные дороги не только достигли подножия Кавказского хребта, но даже протянулись далее к границе Турции, торговые обороты несравненно расширились и торговля не может более довольствоваться гужевою перевозкою, когда европейская торговля нуждается в непрерывном кратчайшем рельсовом сообщении с Персиею и через неё с Индию, – необходимость устройства железной дороги через главный Кавказский хребет, помимо своей стратегической важности, сделалось очевидно. Насколько такой вопрос назрел и является существенною необходимостью, доказывает количество проектов будущей дороги. В данном случае является крайне важный вопрос: где провести дорогу? какой проект наиболее заслуживает

внимания? Но при ближайшем знакомстве с этими проектами оказывается, что при составлении их интересы Кавказа наичаще игнорируются. Менее всего грешат в этом направлении, возникшие в начале 70-х годов, когда впервые решено было провести тоннель через главный Кавказский хребет. Таковы именно проекты соединения Ростово-Владикавказской с теперешней Закавказской железной дорогой, через Квинамтский и Магский, или Рокский, перевалы; первый был результатом изысканий, произведённых в 1873 и в 1874 гг., а второй возник в течение 1875-1876 гг. Последней безусловно превосходит первый» [2, с. 4].

Активное железнодорожное строительство в Российской империи на рубеже XIX-XX вв. вновь побудило власти задуматься о постройке стратегически важной дороги. За постройку Перевальной дороги бралось тогда общество Владикавказской железной дороги. В 1910 г. особое совещание при Министерстве путей сообщения утвердило направление Перевальной дороги к востоку от Военно-Грузинской дороги, при этом рассматривалось еще несколько проектов данной магистрали, в том числе свой проект железной дороги через Кавказские горы представил и известный французский инженер Эйфель. Для всех проектов проводились геологоразведочные работы, требуемые для данного вида инженерно-строительных работ. Стоимость дороги определялась примерно в 60 млн. руб., её протяжённость – 170 вёрст (181,36 км). В виду необходимости прокладывать тоннели, на постройку дороги отводили 7-8 лет. Таким образом, проекты являются давно разработанными и готовы к реализации.

Проблема необходимости дорожного строительства на Кавказе была всегда актуальна для российских властей, и её решение планировалось в рамках модернизации экономики страны в последней четверти XIX в. «Для Кавказа бездорожье является основной причиной, задерживающей его экономическое и культурное развитие. Поэтому вопрос о Перевальной дороге будет вновь возбуждён и тем или иным способом осуществлён. Без этой дороги многие части Закавказья никаким образом не могут быть вплотную вовлечены в общий экономический оборот и хозяйство их осуждено впредь до постройки Перевальной дороги оставаться натуральным» [1, с. 47-48]. Современная глобальная, региональная экономическая и социально-политическая ситуация в мире и, в частности, в Кавказском регионе вновь актуализирует строительство транскавказской железной дороги, которая связала бы Россию с Южным Кавказом, Ираном и Турцией. В случае реализации данного проекта будет увеличен товарооборот между названными странами как в натуральном, так и в денежном выражении, выстроена эффективная схема логистики, сократятся транспортные издержки предприятий, осуществляющих внешнеэконо-

мическую деятельность, снизятся риски, ускорится таможенное оформление, что в целом приведёт к улучшению международного сотрудничества.

Важным шагом на пути реализации проекта стал представительный бизнес-форум, прошедший в марте 2014 г. во Владикавказе, «Развитие делового сотрудничества бизнеса Юга России, Кавказа и Исламской Республики Иран». Одним из значимых событий на форуме стало выступление заместителя директора московского Центра стратегической конъюнктуры Михаила Чернова с докладом о транспортном коридоре через Осетию в регион Южного Кавказа и Передней Азии. Эксперт указал, что постройка железной дороги из Алагир в Цхинвал и восстановление железнодорожного сообщения в Южной Осетии существенно оживит экономику региона. В ходе обсуждения доклада было озвучено ожидание скорейшей реализации проекта и появление новых рабочих мест.

Решение вопроса остаётся актуальным и относительно к ситуации, складывающейся в 2019 г.: Общая политическая и экономическая конъюнктура, задержки грузового транспорта на Военно-Грузинской дороге сегодня диктуют скорейшую реализацию столь давно ожидаемого проекта постройки железной дороги. Быстрый запуск транспортных коридоров из Ирана и Армении в Россию и к Черноморскому побережью способствовал бы улучшению экономической ситуации в Армении, Джавахке, центральных районах Грузии и в Республике Южная Осетия.

Таким образом, разрешение транспортной проблемы на границе, в том числе и при помощи постройки железной дороги, очень актуально для Северной Осетии, испытывающей экологические проблемы от простаивания в очереди на таможенную сотен единиц грузового транзитного транспорта. Пункт пропуска в Ларсе является единственно возможным для проезда по суше граждан Армении из-за геополитических противоречий с Азербайджаном.

Для российского руководства, бесспорно, является важным тот факт, что Иран был одним из немногих мусульманских государств, поддерживающих целостность России во время двух чеченских войн, и разделял видение Кремля на источники финансирования джихадистских движений извне (в первую очередь из стран Персидского залива). Иран понимает российский Кавказ с его сложной этнополитической и социально-религиозной мозаикой и заинтересован в усилении контактов, сближении с народами, исторически и культурно связанными с персами (в частности, Северной Осетией).

Географическое положение Северного Кавказа, а также исторические и культурные особенности региона являются важными ресурсами в формировании устойчивого российско-иранского сотрудничества в области экономики, науки, образования и культуры.

Большой вклад в развитие двусторонних контактов внёс Чрезвычайный и Полномочный Посол Ирана в России господин Мехди Санаи. На Кавказе ценят его работу и внимание к региону. После очередного визита в Осетию посол заметил, что очень любит Россию и российские регионы, но как дома чувствует себя именно в Осетии.

Декабрьский российско-иранский форум в 2017 г. собрал политическую и бизнес элиту двух стран во Владикавказе. Проведение форума на кавказской земле выбрано неслучайно – нельзя преуменьшить стратегическое значение Северо-Кавказского региона в условиях общих вызовов, целей и угроз.

Было подчёркнуто, что многовековые торговые и гуманитарные связи, осуществлявшиеся между Европой и Азией через Кавказ, в современных условиях требуют модернизации и политически актуальны для развития всесторонних отношений между Европой, Россией и Ираном.

Мехди Санаи резюмировал, что российско-иранские отношения в силу сложившихся международных реалий и исторических предпосылок на современном этапе находятся в максимальной точке сближения, полезной для обеих стран, и отметил большую и особую роль Северного Кавказа в этом процессе.

На сегодняшний день успешно реализуются совместные экономические проекты в Дагестане и Северной Осетии, активно использующие транскаспийский транспортный коридор «Север – Юг», связывающий Россию с Ираном, странами Персидского залива и Индией, а также потенциал Военно-Грузинской транскавказской автомобильной магистрали. Посол Ирана отметил, что реализация таких важных в коммерческом смысле программ имеет также историческое и культурное значение, продолжая традиции взаимного сотрудничества двух стран.

Изучение многовекового опыта взаимовыгодных связей Северного Кавказа с Ираном, поиск путей укрепления и развития этих связей в сложных условиях современного мира – это, несомненно, весьма актуальная сфера науки и практики и яркий пример евразийской интеграции.

Развитие взаимоотношений с Исламской Республикой Иран является одним из ключевых приоритетов «Концепции внешней политики Российской Федерации». Только при участии Ирана могут эффективно решаться экономические, этнические, религиозные, военно-политические проблемы, вопросы борьбы с сепаратизмом, терроризмом и наркобизнесом на Ближнем и Среднем Востоке, в зоне Каспийского моря, в Центральной Азии и, конечно, на Кавказе.

Неслучайно, местом проведения российско-иранского межправительственного форума «Иран и Северный Кавказ: история и перспективы сотрудничества», в декабре 2017 г., был выбран Северо-Осетинский го-

сударственный университет. Современный этап ирано-осетинских отношений переживает новый долгожданный виток активизации контактов. Особая роль в данном процессе принадлежит Северо-Осетинскому государственному университету им. К. Хетагурова (далее – СОГУ). Руководство вуза на протяжении долгого времени поддерживало изучение культуры и языка таких восточных стран, как Иран и Турция. В СОГУ на базе исторического факультета в 2014 г. открыт Центр иранской культуры. Представительный форум, имевший статус межправительственной научно-практической конференции, собрал на площадке вуза не менее 400 участников, среди которых главы министерств и ведомств двух стран, представители бизнес-сообщества и научных кругов. Среди обсуждаемых вопросов – реалии и перспективы экономического сотрудничества Российской Федерации и Исламской Республики Иран в Кавказском регионе, совместные проекты в образовании.

В заключении нужно отметить, что, несмотря на меняющуюся политическую конъюнктуру, Кавказ неизменно, в силу своего географического положения остаётся активной ареной для межконтинентальной интеграции. Укрепление евразийских контактов является важным направлением внешней политики Российской Федерации в Кавказском регионе. Российско-иранское сближение на современном этапе способствует углублению экономических, политических, научных и образовательных контактов Ирана с ираноязычными осетинами, что позволило вновь говорить о скорой реализации давно ожидаемого евразийского проекта по постройке транскавказской железнодорожной магистрали.

#### *Литература:*

1. Анисимов С.С. Военно-грузинская дорога. – М.: Изд-во ВЦСПС, 1925. – 206 с.
2. Филькович Н.В. Экономический очерк к проекту постройки «Центрально-Кавказской» железной дороги через Рокский, или Магский, перевалы главного Кавказского хребта. С картой Кавказа и приложениями. – СПб.: Паровая типо-лит. инж. И. Гершуна, 1901. – 91 с.



**TRANS-Caucasian Transport Routes and Eurasian Integration of the Caucasus  
– History and Prospects of Innovative Development  
(on the Example of Ossetian-Iranian Relations)**

*Plieva Z.T.*

*North Ossetian State University name K.L. Khetagurov*

*In the article, through the prism of Iranian-Russian, Iranian-Ossetian relations, the question of the construction of the Transcaucasian railway, its economic and geopolitical importance for Eurasian integration, which has been topical for Russia since the middle of the XIX century, is considered. In the light of the urgent requirements of global geopolitics, the effective development of the Caucasus region is possible only with a focus on the active introduction of technological, organizational and institutional innovations. Great attention should be paid to the "green" innovative economy, energy efficiency and sustainable development of the Caucasian territories, which actualizes, as many centuries ago, the solution of the problem of transport corridors.*

*Key words: North Caucasus, Ossetia, Ossetian-Iranian cooperation, TRANS-Caucasian transport highway.*

