

МТК «Север — Юг»: геополитические вызовы и риски

Часть 1

Шумилов М. М.

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация; mshumilov@mail.ru

РЕФЕРАТ

К настоящему времени в России опубликовано немного обобщающих исследований, нацеленных на выявление явных и скрытых геополитических рисков и вызовов проекту МТКСЮ. В научной среде еще не сложилось общего представления об их фактической и мнимой значимости, остроте, взаимосвязях и взаимообусловленности. Это не удивительно по причине того, что руководство страны лишь недавно пришло к пониманию стратегической важности и геэкономической значимости МТКСЮ. Поскольку изначально главное внимание ведущих участников проекта — России, Азербайджана и Ирана — было приковано к «западной ветке» МТКСЮ, именно на этот маршрут пришлось внешнеполитические вызовы со стороны США и ЕС, Турции, Индии и Китая, а также Пакистана, республик Центральной Азии и Армении. При этом главная опасность согласованной работе РФ, Азербайджана и Ирана в рамках проекта исходит от США и их союзников по НАТО. Не скрывая своей враждебности к РФ, Ирану и Китаю, они прилагают усилия по вовлечению Азербайджана и других бывших республик СССР в свою геополитическую игру на Южном Кавказе. Определенное влияние на поведение Баку оказывают турецкие «пантюркисты», стремящиеся переключить его внимание на проект ТМТМ. При этом им импонирует то, что он пользуется поддержкой Запада. К числу геополитических вызовов и рисков следует отнести азербайджано-иранские и азербайджано-индийские противоречия, конкуренцию Индии с Китаем и Пакистаном в Центральной Азии, претензию Армении на создание параллельной МТКСЮ транспортной инфраструктуры. В статье объясняется подоплека и масштаб всех этих вызовов и рисков для России и проекта МТКСЮ в целом, их основательность, мнимая и фактическая острота. По мнению автора, главный вызов (фактически — угроза) проекту сегодня исходит от США, которые активизировали свое участие в замирении Баку и Еревана. В этой связистораживает стремление Вашингтона к вытеснению РФ из Армении и превращению ее в подконтрольное Западу государство, а также к заключению сделки с Турцией и Азербайджаном за счет Армении путем принудительного осуществления «Зангезурского проекта».

Ключевые слова: МТКСЮ, Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), Центральная Азия, Организация тюркских государств (ОТГ), Евросоюз, геополитические риски

Для цитирования: Шумилов М. М. МТК «Север — Юг»: геополитические вызовы и риски. Часть 1 // Управленческое консультирование. 2024. № 6. С. 176–195.

INSTC: Geopolitical Challenges and Risks.

Part 1

Mikhail M. Shumilov

Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (North-West Institute of Management, Branch of RANEPА), Saint Petersburg, Russian Federation; mshumilov@mail.ru

ABSTRACT

To date, not enough generalizing studies have been published in Russia aimed at identifying obvious and hidden geopolitical risks to the INSTC project. The scientific community has not yet developed a general understanding of their actual and imaginary significance, acuteness, interrelationships and interdependence. This is not surprising since the country's leadership has only recently come to understand the strategic importance and geo-economic significance of INSTC. Since initially the main attention of the leading participants of the project — Russia, Azerbaijan and Iran — was focused on the “western branch line” of the INSTC, it was on this route that the foreign policy challenges from the United States and the EU, Turkey, India and China, as well as Pakistan, the republics of Central Asia and Armenia. At the same time, the main danger to the coordinated work of the Russian Federation, Azerbaijan and Iran within the framework of the project comes from the United States and its NATO allies. Without hiding their hostility to the Russian Federation, Iran and China, they are making efforts to involve Azerbaijan and other former Soviet republics in their geopolitical game in the South Caucasus. Turkish “pan-Turkists” have a certain influence on Baku's behavior, seeking to shift its attention to the TITR project. In this case, they are impressed by the fact that it enjoys the support of the West. The geopolitical challenges and risks include the Azerbaijani Iranian and Azerbaijani-Indian contradictions, India's competition with China and Pakistan in Central Asia, and Armenia's claim to create a parallel to INSTC transport infrastructure. The article explains the background and scale of all these challenges and risks for Russia and the INSTC project, their thoroughness, imaginary and actual severity. According to the author, the main challenge (in fact, a threat) to the project today comes from the United States, which has intensified its participation in the reconciliation of Baku and Yerevan. In this regard, Washington's desire to oust the Russian Federation from Armenia and turn it into a state controlled by the West, as well as to conclude a deal with Turkey and Azerbaijan at the expense of Armenia by forcibly implementing the Zangezur transport corridor project, is alarming.

Keywords: INSTC, Trans-Caspian International Transport Route, TITR, Central Asia, Organization of Turkic States OTS, European Union, Geopolitical risks

For citing: Shumilov M. M. INSTC: Geopolitical Challenges and Risks. Part 1) // Administrative consulting. 2024. N 6. P. 176–195.

Введение

Идея создания мультимодального (участвуют все виды транспорта) международного транспортного коридора «Север — Юг» (МТКСЮ, INSTC), сокращающего по сравнению с Суэцким каналом расстояние и время перевозки грузов между странами Европы, Центральной, Западной и Южной Азии, Восточной Африки и Ближнего Востока, возникла в конце 1990-х гг. Ее удалось материализовать 12 сентября 2000 г. на Второй Международной евроазиатской конференции по транспорту в Санкт-Петербурге, где Россия, Иран и Индия подписали межправительственное соглашение о прокладке 7200 км маршрута от порта Усть-Луга, находящегося на берегу Финского залива под Санкт-Петербургом, до индийского порта им. Джавахарлала Неру (Нава-Шева) на юге Мумбаи через иранский глубоководный порт Бендер-Аббас в Персидском заливе.

К весне 2002 г. соглашение было ратифицировано всеми странами-участницами и вступило в силу¹. В мае того же года министры транспорта трех стран в Санкт-Петербурге подписали протокол об официальном открытии МТКСЮ. Позднее к соглашению примкнули еще 11 стран: Республика Армения (РА), Азербайджанская Республика (АР), Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Турция, Украина, Белоруссия,

¹ В конце 2001 г. Соглашение было одобрено Правительством РФ и внесено на ратификацию. В феврале 2002 г. Государственная Дума России и Совет Федерации приняли Федеральный закон о ратификации Соглашения о международном транспортном коридоре «Север-Юг», который 12 марта того же года подписал Президент России.

Оман, Сирия и Болгария. Летом 2023 г. Россия дала согласие на присоединение к нему Туркмении, о чем уведомила Иран¹. В октябре того же года Россия и Узбекистан договорились о развитии грузовых перевозок по МТК «Узбекистан — Туркменистан — Каспийское море — Россия», что означало фактическое подключение Ташкента к МТКСЮ².

Руководящим органом МТКСЮ выступает Координационный совет, действующий на основании устава, утвержденного в мае 2002 г. На его пятом заседании в Баку 24–25 июня 2013 г. с участием представителей Азербайджана, Беларуси, Индии, Казахстана, России, Сирии и Турции было решено образовать в Тегеране Эксплуатационное управление МТКСЮ. Одновременно участники встречи договорились создать совместное предприятие для обеспечения логистического сопровождения перевозок посредством применения услуги «одного окна» и сформировать рабочую группу по таможенным вопросам для выработки предложений по упрощению таможенных процедур³.

Примечательно, что с самого начала транспортно-логистическая инфраструктура МТКСЮ развивается в трех направлениях: 1) восточном — по железной дороге из России через Казахстан, Туркмению с выходом на железнодорожную сеть Исламской Республики Иран (ИРИ); 2) центральном (транскаспийском) — от российских портов в Астрахани, Оле и Махачкале до иранских Бендер-Энзели, Амирабада, Ноушехра и др.; 3) западном — железнодорожным и автомобильным транспортом из России через АР в ИРИ с использованием участка Решт — Астара. Все три направления обеспечивают транзит грузопотоков из Европы через Россию, Азербайджан, Центральную Азию (ЦА) и Иран в Индию, страны Персидского залива и Африки.

Поскольку на протяжении почти 20 лет МТКСЮ находился на периферии большой политики, исследовательский интерес к нему тоже был ограниченным. Его проявляли в основном представители журналистского сообщества, да и то почти исключительно в связи с отдельными локальными успехами в реализации проекта.

Действительно, до начала украинского кризиса в 2014 г. и вступления России в войну с ИГИЛ на территории Сирии в 2015 г. работы по обустройству МТКСЮ протекали медленно и были не очень результативными. Сказывались недостаточная заинтересованность России в торговле с Индией и ужесточение западных санкций против Ирана [4, с. 31; 6, с. 213]. Аналогичным образом вела себя Индия. Ведь даже в 2015–2016 гг. в ее экспорте доля стран СНГ составляла всего 0,91%, а в импорте — 2%; причем на долю России приходилось около 65% торговли Индии со странами СНГ⁴.

Только с появлением в 2013 г. китайской инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП), считают российские авторы А. Г. и М. А. Володиных, Индия всерьез обеспокоилась тем, чтобы «уравновесить влияние Китая развитием если не альтернативных, то дополнительных транспортных проектов» [4, с. 31]. Их коллеги-международники С. И. Лунев

¹ Россия согласилась на присоединение Туркмении к соглашению по коридору Север-Юг // ТАСС. 2023. 11 июля [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/18248945> (дата обращения: 01.07.2024).

² Россия и Узбекистан будут развивать грузовые перевозки через Каспийское море // TRANS.RU. 2023. 10 октября [Электронный ресурс]. URL: <https://trans.ru/news/rossiya-i-uzbekistan-budut-razvivat-gruzovye-perevozki-cherez-kaspiiskoe-more> (дата обращения: 01.07.2024).

³ Международный транспортный коридор «Север-Юг» // МИД РФ. 2016. 1 ноября [Электронный ресурс]. URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/economic_diplomacy/1537456/ (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ Ашхабадское соглашение: краткий анализ // Катехон. 2021. 27 июля [Электронный ресурс]. URL: <https://katehon.com/ru/article/ashhabadskoe-soglashenie-kratkiy-analiz> (дата обращения: 01.07.2024).

и В. И. Юртаев указывают на 2014 г., когда, по их мнению, случился прилив заинтересованности Ирана и Индии к сотрудничеству в рамках МТКСЮ [7, с. 125–126].

Тестовый рейс по маршруту, совершенный в 2014 г., показал обнадеживающий результат — немногим более 20 дней, что соответствовало ожиданиям Федерации ассоциаций экспедиторов Индии [20]. Первая грузовая контейнерная поставка из Индии в Россию через Иран состоялась в 2016 г. Комментируя эту «опытную перевозку», заместитель министра транспорта РФ А. С. Цыденов подчеркивал, что она «не отклонилась от плановых параметров». Единственным выявленным недостатком, увеличившим транзитное время, была отмечена «необходимость переоформления документов на пути следования», в связи с чем ставилась задача по формированию единого перевозочного документа¹.

Однако дальше демонстрации единичных успехов дело тогда не продвинулось. Более того, в научной литературе высказывалось мнение о вспомогательном («перехватывающем») значении направления «Север — Юг» для транспортных маршрутов, связывающих Азию и Европу по направлению «Восток-Запад» [16, с. 244].

По мере актуализации проблематики, связанной с проектом МТКСЮ, на рубеже 2010–2020-х гг. заметно увеличилось количество исследований по различным аспектам заявленной темы. Так, эксперты Евразийского банка развития (ЕАБР) стремились оценить грузовой потенциал МТКСЮ, прежде всего, в контексте взаимодействия России со странами ЦА и Южного Кавказа, а также Ираном и Индией. Высказываясь о перспективах МТКСЮ, они верно указали на его пересечение с большинством широтных транспортных коридоров, используемых для международных перевозок с Востока на Запад и в обратном направлении, возможность преобразования коридора в полноценную евразийскую транспортную магистраль [11; 21].

Незадолго до начала специальной военной операции (СВО) появилась обобщающая статья экс-главы правительства Астраханской области (2005–2017) К. А. Маркелова с историческим и геополитическим акцентом, в которой автор прозорливо определил главной целью МТКСЮ «ослабление позиции англосаксонского мира на международной арене» [9]. Отдельные авторы стремились показать влияние коридора на формирование Большого Евразийского партнерства [2; 10; 15].

В условиях переориентации российской политики и геэкономической стратегии на юго-восток количество публикаций заметно возросло. В их числе следует отметить исследование старшего научного сотрудника Института востоковедения РАН В. И. Сажина, который не только подчеркнул преимущество транзитной роли России в проекте, но также попытался выявить и систематизировать основные препятствия для развития перевозок по коридору². В этом плане его работу удачно дополняет статья советника Центра анализа международных отношений Розы Байрамлы (Азербайджан), которая одновременно затронула проблемные вопросы азербайджанского участия в проекте³.

В геополитическом плане главное внимание авторов оказалось сосредоточено на проблемных вопросах участия в проекте Индии и Ирана в их взаимоотношении

¹ Минтранс: первая перевозка по коридору «Север-Юг» через Иран прошла успешно // ТАСС. 2016. 1 ноября [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/3752097> (дата обращения: 01.07.2024).

² Сажин В. И. К вопросу о МТК «Север-Юг» — проблемы и перспективы // Международная жизнь. 2022. 26 июля [Электронный ресурс]. URL: <https://interaffairs.ru/news/show/36291> (дата обращения: 01.07.2024).

³ Байрамлы Р. МТК «Север-Юг» и его влияние на развитие отношений Азербайджана и России // РСМД. 2024. 10 января [Электронный ресурс]. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/postsoviet/mtk-sever-yug-i-ego-vliyanie-na-razvitiye-otnosheniy-azerbaydzhana-i-rossii/> (дата обращения: 01.07.2024).

ях с РФ и КНР [3–5; 7; 13; 14; 18; 22]¹. В меньшей степени исследователи интересовались влиянием на МТКСЮ западных санкций [12], а также китайской инициативы ОПОП, в рамках которой осуществляется прокладка транспортного коридора «Восток-Запад» [1; 12; 19].

Анализ опубликованных трудов позволяет утверждать, что к настоящему времени еще не появилось обобщающих исследований, раскрывающих полную совокупность явных и скрытых геополитических вызовов и рисков проекту МТКСЮ. В научной среде не сложилось комплексного представления об их фактической и мнимой важности, остроте, взаимосвязях и взаимообусловленности. Вместе с тем в условиях СВО происходит усиление влияния геополитического фактора на поведение участников МТКСЮ, их готовность содействовать его продвижению, а также тональность и направленность сопутствующих экспертных оценок и практических рекомендаций. Следовательно, прояснение ситуации с вызовами и угрозами МТКСЮ приближает нас к формированию адекватного представления о его значении и перспективах для Российской Федерации и Большой Евразии.

Партнерство РФ, АР и ИРИ в освоении «западной ветки» МТКСЮ (2004–2019)

До конца 2010-х гг. финансирование проекта МТКСЮ осуществлялось в основном за счет главных заинтересованных стран — России, Азербайджана, Ирана и Индии. При этом в отечественной историографии сложилось мнение о том, что российское инвестиционное участие в нем было в основном сосредоточено на центральном (транскаспийском) направлении, которое считалось «приоритетным». Следовательно, западный маршрут, проходивший через Азербайджан, хотя и не отвергался, но устраивал Россию «не полностью» [4, с. 38–39]. Его главной проблемой оставался недостроенный участок железной дороги Решт — Астара на территории Ирана.

Исходя из современных реалий, изложенный подход требует переосмысления. Начнем с того, что еще в 2004 г. Россия, Азербайджан и Иран подписали меморандум о прокладке железной дороги Казвин — Решт — Астара (Иран) — Астара (Азербайджан) — важного участка МТКСЮ протяженностью 400 км. Согласно проекту, предполагалось связать через Азербайджан российскую сеть железных дорог с иранским портом Бендер-Аббас. В следующем году Азербайджан присоединился к соглашению МТКСЮ. Тогда же Россия, Азербайджан и Иран заключили до-

¹ *Каледжи В.* Расширение морской торговли между Ираном и Россией на Каспии: возможности и вызовы // Валдай. 2023. 17 февраля [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/rasshirenie-morskoj-torgovli-mezhdu-iranom-i-rossiey/> (дата обращения: 01.07.2024); *Каледжи В.* Сотрудничество Ирана и России в строительстве маршрута Решт — Астара // Валдай. 2023. 30 марта [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/stroitelstvomarshruta-resht-astara/> (дата обращения: 01.07.2024); *Каледжи В.* Транзитный проект порта Чахбехар: восточное крыло международного транспортного коридора «Север-Юг» // Валдай. 2023. 19 мая [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/tranzitnyy-proekt-porta-chakhbekhar/> (дата обращения: 01.07.2024); *Караваев А.* Каспийско-трансперсидская магистраль: прогнозируемые параметры сегментов МТК «Север-Юг» до 2030 года // КИСИ. 2023. 29 мая [Электронный ресурс]. URL: <https://caspien.institute/product/karavaev-aleksandr/kaspijsko-transpersidskaya-magistral-prognoziruemye-parametry-segmentov-mtk-sever-yug-do-2030-goda-38420.shtml> (дата обращения: 01.07.2024); *Кунду Н.Д.* Международный транспортный коридор «Север-Юг»: улучшение региональной сопряженности Индии // Валдай. Международный дискуссионный клуб. 2024. 24 января [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/koridor-sever-yug-india/> (дата обращения: 01.07.2024); *Раванди-Фадаи Л.* Международный транспортный коридор «Север-Юг» и его значение для Ирана // РСМД. 2023. 26 июля [Электронный ресурс]. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-i-ego-znachenie-dlya-irana/> (дата обращения: 01.07.2024).

говор о строительстве линии, включавшей проблемный участок Решт — Астара¹.

Со всей определенностью можно сказать, что в то время участники проекта плохо представляли себе всю его сложность. Так, по предложению первого президента ОАО «РЖД» Г. М. Фадеева (2003–2005), новую трассу планировали построить за два года². На деле же только 29 марта 2008 г. сторонам удалось согласовать условия создания консорциума по строительству, и железнодорожные ведомства трех стран подписали меморандум о взаимопонимании³. В том же году, планируя завершить дорожные работы в 2012 г., они договорились до 15 августа создать консорциум по проекту строительства железной дороги⁴. В соответствии с этими договоренностями Иран в 2009 г. приступил к прокладке участка железной дороги между Рештом и Казвином длиной 164 км.

Затем вопросы строительства МТКСЮ обсуждались в 2012 г. в Москве на переговорах руководителей железных дорог России, Азербайджана и Ирана. По их итогам был подписан очередной трехсторонний меморандум о взаимопонимании, в рамках которого стороны согласовали порядок проведения необходимых технико-экономических изысканий, а также финансовой и юридической экспертизы проекта строительства железнодорожной линии Казвин — Решт — Астара (Иран) — Астара (Азербайджан)⁵.

В августе 2016 г. в Баку состоялась встреча глав России, Азербайджана и Ирана В. В. Путина, Ильхама Алиева и Хасана Роухани, в ходе которой стороны подтвердили готовность реализовать проект МТКСЮ в самые сжатые сроки, а министр транспорта РФ М. Ю. Соколов заверил, что решение по финансированию проекта со стороны РЖД будет принято после рассмотрения технико-экономического обоснования и предложений иранских и азербайджанских партнеров. При этом планировалось ежегодно перемещать по маршруту 5 млн т грузов, а в дальнейшем — более 10 млн т⁶.

Вторая встреча лидеров России, Азербайджана и Ирана состоялась 1 ноября 2017 г. в Тегеране. В принятом по ее итогам совместном заявлении стороны подтвердили значимость реализации МТКСЮ и вновь подчеркнули необходимость скорейшего завершения строительства железнодорожной магистрали Решт (Иран) — Астара (Азербайджан)⁷. В СМИ появились прогнозы о возможности доставки грузов из стран Юго-Восточной Азии до Хельсинки по МТКСЮ за 20–25 дней в то время,

¹ Россия, Иран и Азербайджан подписали трехстороннее соглашение о создании акционерной компании для строительства железной дороги Казвин — Решт — Астара // IRAN.ru 2005. 10 февраля [Электронный ресурс]. URL: https://www.iran.ru/news/politics/27563/Rossiya_Iran_i_Azerbaydzhan_podpisali_troyhstoronnee_soglashenie_o_sozdanii_akcionerной_kompanii_dlya_stroitelstva_zheleznoy_dorogi_Kazvin_Resht_Astara (дата обращения: 01.07.2024).

² Железная дорога Казвин — Решт — Астара может быть построена за 2 года // РИА Новости. 2005. 3 мая [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20050503/39788343.html> (дата обращения: 01.07.2024).

³ РФ, Иран и Азербайджан согласовали строительство железной дороги // РИА Новости. 2008. 30 марта [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20080330/102521761.html> (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ Азербайджан, РФ и Иран до 15 августа создадут консорциум по проекту железной дороги Казвин-Решт-Астара // 1news.az. 2008. 20 июня [Электронный ресурс]. URL: <https://1news.az/news/20080620090328736-Azerbaidzhan-RF-i-Iran-do-15-avgusta-sozdadut-konsortsium-po-proektu-zheleznoi-dorogi-Kazvin-Resht-Astara> (дата обращения: 01.07.2024).

⁵ Международный транспортный коридор «Север-Юг».

⁶ Путин, Алиев и Роухани обсудили в Баку конкретные проекты сотрудничества // РИА Новости. 2016. 8 августа [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20160808/1473888913.html> (дата обращения: 01.07.2024).

⁷ Тройка в Тегеране: о чем договорились лидеры России, Ирана и Азербайджана // РБК. 2017. 1 ноября [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/politics/01/11/2017/59f9bdf19a79470d902e08c6> (дата обращения: 01.07.2024).

как маршрут через Персидский залив и Суэцкий канал требовал 45–60 дней¹. Однако дальнейшего продвижения проекта в формате взаимодействия лидеров трех стран не последовало.

Строительство железной дороги Казвин — Решт затянулось. Оно протекало в сложных условиях гористой местности. На всем протяжении пути было построено 22 туннеля протяженностью 25 км и 15 мостов — 8 км (по сообщениям иранских источников, на 205-км участке было возведено 53 туннеля протяженностью 22 км). Только 22 ноября 2018 г. по дороге прошел первый пробный поезд. Официальное же открытие участка состоялось 6 марта 2019 г. с участием президента Ирана Хасана Рухани, министра экономики Азербайджана Шахина Мустафаева и официальных лиц Пакистана и Ирака.

Примерно за год до открытия железной дороги Казвин — Решт, 28 марта 2018 г., состоялся официальный визит президента ИРИ Хасана Роухани в Баку, где было подписано двустороннее соглашение о строительстве железной дороги Решт — Астара. При этом Азербайджан согласился предоставить Ирану кредит в размере 500 млн долл. на строительство и обустройство дороги².

Тогда же приступили к строительству ответвления дороги протяженностью 37 км от Решта к Бендер-Энзели. Первоначально ее планировали открыть в середине 2021 г., затем сроки перенесли на март 2023 г., а после этого на конец первого квартала 2024 г.³ Годом ранее замминистра дорог и городского развития ИРИ и гендиректор Компании по строительству и развитию транспортной инфраструктуры Хейролла Хадеми оценивал расходы на строительство дороги Решт — Энзели в 4 млрд долл., а стоимость выкупа земель, по которым она пройдет, — в 716 млн⁴.

Многие вопросы, связанные с запуском «западной ветки», были решены в результате плодотворного сотрудничества РФ и АР, которые 20 лет занимались обустройством и модернизацией национальных элементов транспортной инфраструктуры МТКСЮ, в том числе систем складского хозяйства и компаний в сфере доставки и логистики. В этой связи следует указать на важность прокладки в 2004 г. 55-км железнодорожной ветки от станции Яндыки Приволжской железной дороги к морскому порту Оля в 100 км южнее г. Астрахань в дельте реки Волги на 67 км Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК), завершившей формирование железнодородной части МТКСЮ на российской территории. 18 сентября 2018 г. с участием И. Алиева была введена в строй четырехполосная автомобильная дорога Алят — Астара протяженностью 204 км, являющаяся частью проходящего через Азербайджан МТКСЮ.

В 2019 г. на азербайджано-российской границе на реке Самур был открыт новый автомобильный мост Ялама — Газмалар, а в 2020 г. начал функционировать новый контрольно-пропускной пункт (КПП) «Ханоба» (обрабатывает около 1000 грузовиков

¹ Суэцкий канал VS «Север-Юг». Россия, Индия и Иран создадут новый грузовой коридор // НСН. 2018. 1 ноября [Электронный ресурс]. URL: <https://nnsn.fm/economy/economy-sueskiy-kanal-vs-sever-yug-rossiya-indiya-i-iran-sozdadut-novyy-gruzovoy-koridor> (дата обращения: 01.07.2024).

² Азербайджанский эксперт Камран Абдуллаев допускал неточность, указывая, что для эффективной реализации МТКСЮ требовалось построить железную дорогу от азербайджанской Астары до иранского Энзели, и что Россия всегда поддерживала этот проект [17, с. 114].

³ Иран соединит Каспийское море с Персидским заливом по железной дороге // IRAN.ru. 2024. 18 января [Электронный ресурс]. URL: https://www.iran.ru/news/economics/124708/Iran_soedinit_Kaspiyskoe_more_s_Persidskim_zalivom_po_zheleznoy_doroge (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ Иран построит начальный участок железной дороги Решт — Астара до конца марта // Вестник Кавказа. 2023. 20 января [Электронный ресурс]. URL: <https://vestikavkaza.ru/news/iran-postroit-nacalnyj-ucastok-zeleznoj-dorogi-rest-astara-do-konca-marta.html> (дата обращения: 01.07.2024).

в день) и модернизированный КПП «Ширванлы» — для перевалки порожних фур¹. В декабре 2019 г. в ходе встречи в Москве председателя правления ОАО «РЖД» О.В. Белозерова и председателя ЗАО «Азербайджанские железные дороги» Джавида Гурбанова российский представитель, отметив положительную динамику двусторонних связей, настаивал на первостепенной значимости продвижения «западной ветки» МТКСЮ².

Изменение стратегической и геоэкономической значимости МТКСЮ в условиях разворота внешней политики России с Запада на Восток

С российской стороны развитие МТКСЮ в 2010-е гг. осуществлялось в соответствии с Транспортной стратегией РФ на период до 2030 г. (2008), Стратегией развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 г. (2008) и Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010–2015)». После шоков, вызванных пандемией COVID-19, в условиях восстановления транспортно-логистических цепочек многие ожидали активизации деятельности на этом направлении [11, с. 4]. Однако этого не произошло. Власти всех уровней, проявляя к проекту ограниченный интерес, отстраненно наблюдали за развитием противоречий Индии и Китая, которые вели «ожесточенную (хотя и скрытую) борьбу за экономическое и политическое влияние в Средней и Центральной Азии» [4, с. 39].

Реальное оживление всех участников МТКСЮ проявилось после аварии в Суэцком канале, случившейся 23 марта 2021 г., когда на мель сел гигантский контейнеровоз «Ever Given» [8, с. 59]. Уже в конце июня 2021 г. по маршруту с севера на юг проследовал первый полноразмерный контейнерный поезд. Комментируя событие, эксперты Международного интеграционного клуба «Север — Юг» отмечали: «Проект реализовали на партнерских началах два крупнейших контейнерных оператора — российская компания АО «РЖД-Логистика» и финская компания Nurminen Logistics. Поезд, состоящий из 32 контейнеров, проследовал по маршруту Хельсинки — Мумбаи, пересекая границы четырех государств, с использованием железнодорожного, автомобильного и морского видов транспорта. Путь от Хельсинки до иранского порта Бендер-Аббас груз преодолел за 10 суток, что, безусловно, послужило демонстрацией работоспособности коридора» [14, с. 3–4].

Однако лишь с началом СВО на Украине в условиях полного разлада отношений РФ с Западом в правительственных кругах, наконец, осознали стратегическую и геоэкономическую значимость МТКСЮ. Мало того, что в условиях СВО правящий класс США сделал ставку на сокрушение российской экономики с помощью санкций, эта политика стран Запада сильно ограничила российские грузоперевозки по магистралям Евросоюза.

По оценке эксперта по морским перевозкам М.Д. Войтенко, Россия оказалась в ситуации морской блокады. Крупнейшие международные перевозчики — Maersk (Дания), Mediterranean Shipping Company и MSC (Швейцария), CMA CGM (Франция), Ocean Network Express (Сингапур) и Harap Lloyd (Германия) — приостановили деятельность на рынке РФ. Российским судам запретили заходить в европейские порты или отказывали в обработке российских грузов. Самый серьезный вызов исходил от лондонской компании Lloyds Register — поставщика лицензий на элек-

¹ Азербайджан — главные транзитные ворота коридора «Север-Юг», Армения в пролете // Caliber.Az. 2023. 19 мая [Электронный ресурс]. URL: <https://caliber.az/print/166774/> (дата обращения: 01.07.2024).

² В Москве обсудили проект синергии Транссибирской магистрали и БТК // Media.az. 2019. 11 декабря [Электронный ресурс]. URL: <https://media.az/read/1067757358/24> (дата обращения: 01.07.2024).

тронную навигацию и обновлений электронных карт, а также основного провайде-ра таких обновлений для торговых судов всего мира. Она перестала продавать навигационные обновления не только для судов, принадлежавших российским судовладельцам, но и для судов, находившихся в управлении российских компаний. Отключение электронных систем навигации российских судов от обновлений и корректуры электронных навигационных карт привело к тому, что по действующим международным правилам они перестали быть «мореходными» и подлежали задержанию¹. Разделяя это мнение, В. И. Сажин добавляет: «...введение запрета на страхование судов, перевозящих российские товары, в первую очередь, нефть, действительно свидетельствует о морской блокаде РФ»².

По мере перерастания СВО в полномасштабную прокси-войну РФ с НАТО в Москве пришли к пониманию необходимости переориентации внешней политики на отражение внешних угроз. В новых условиях поворот РФ на Восток перестал быть выбором и становится необходимостью, позволяющей преодолеть блокаду со стороны Запада и сохранить российское присутствие в мировой экономике и глобальной системе связей, откуда ее пытаются исключить США и их союзники³. По этим причинам России пришлось сосредоточиться на торговых маршрутах, максимально защищенных от различных посягательств внешних сил.

Объясняя провал политики санкций доступом России к неограниченным объемам китайского, индийского и др. импорта, как напрямую, так и через множество посредников, включая Турцию и бывшие советские республики, экс-стратег Bank of America Дэвид Голдман признает, что Россия в своем противодействии захватническим планам Запада сумела не только обеспечить рост своей экономики, но и стать центром реорганизации глобальных цепочек поставок и их финансирования: «...экономическая устойчивость России перед лицом предположительно разрушительных санкций является лишь одним из отражений масштабной трансформации мировой торговли»⁴. «Россия, — указывает американский журналист и политолог Марк Эпископос, — применяет широкий спектр схем параллельного импорта, обширную систему коммерческих посредников и торговых уловок, альтернативные маршруты экспорта энергоресурсов. Россия сумела свести на нет западное давление, углубив коммерческие связи с Китаем, Индией и другими ведущими игроками Глобального Юга»⁵, отказавшимися принимать участие в западной блокаде.

Действительно, товарооборот между РФ и КНР в 2022 г. достиг 190 млрд долл., а в 2023 г. превысил 240 млрд⁶. Одновременно товарооборот между Россией и Индией в 2022 г. вырос в 2,5 раза по сравнению с 2021 г. и превысил 35 млрд долл.⁷

¹ Эксперт оценил санкции против российского морского судоходства // РИА Новости. 2022. 31 марта [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20220331/sanktsii-1781056735.html> (дата обращения: 01.07.2024).

² Сажин В. И. К вопросу о МТК «Север-Юг» — проблемы и перспективы.

³ Бордачев Т. Поворот России на Восток: между выбором и необходимостью // Валдай. 2022. 1 сентября [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/povorot-rossii-na-vostok/> (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ Goldman D. P. America has no Ukraine Plan B except more war // Asia Times. March 25, 2024 [Электронный ресурс]. URL: <https://asiatimes.com/2024/03/america-has-no-ukraine-plan-b-except-more-war/> (дата обращения: 01.07.2024).

⁵ Эпископос М. Что провал антироссийских санкций говорит нам о будущем // The American Conservative, США. 2024. 17 апреля [Электронный ресурс]. URL: <https://inosmi.ru/20240417/sanktsii-268617374.html> (дата обращения: 01.07.2024).

⁶ Товарооборот России и Китая в 2023 году побил рекорд // РБК. 2024. 12 января [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/65a0d3e09a79477823d74f7d> (дата обращения: 01.07.2024).

⁷ Вахитова Г. Глава Минпромторга Мантуров: Товарооборот между РФ и Индией в 2022 году вырос в 2,5 раза // Российская газета. 2023. 18 апреля [Электронный ресурс]. URL: <https://>

По итогам 2023 г. он увеличился в 1,8 раза по сравнению с показателем 2022 г. и достиг 64,1 млрд долл., а в первом квартале 2024 г. — 17,5 млрд долл.¹

Эксперты британского издания Daily Mail отмечают, что усилия стран Запада по заморозке активов РФ, исключению ее банков из мировых платежных систем и прекращению торговли, не достигнув цели, привели к сближению Москвы с Пекином, Тегераном и другими партнерами. Профессор международных отношений в колледже Гамильтона (США) Алан Кафруни утверждает, что решение ЕС прекратить импорт российской нефти и газа не принесло ничего, кроме ущерба его собственной экономике. По мнению же специалиста по экономическим войнам Королевского колледжа Лондона Ксении Киркхэм, Европа «выстрелила себе в ногу», побудив Россию к уходу от западных механизмов контроля и обретению еще большей самостоятельности. По ее словам, самоуверенность Запада фактически обернулась ослаблением его контроля над цепочками поставок и ускорением дедолларизации мировой экономики². По данным ФТС РФ, общий объем внешней торговли России в 2023 г. составил 710,1 млрд долл. Из них на Азию пришелся 51%, Европу — 23%, Ближний Восток — 11%, страны СНГ — 8%, США — 4%, Африку — 3%³.

В ситуации закрытия для России транспортных коридоров на Запад и перегруженности Восточного и Азово-Черноморского направлений именно МТКСЮ, способный ослабить зависимость от проблемных логистических цепочек и преодолеть многочисленные запреты и ограничения торгового и транспортно-логистического характера, оказался в эпицентре большой политики и ее информационного освещения. Нацеленный на торговлю с дружественными государствами Азии и Африки, он как нельзя лучше вписался в канву новых не только геополитических, но и геоэкономических трендов.

В связи со смещением центров экономической активности в Китай, страны Юго-Восточной и Южной Азии, а также Персидского залива Правительство РФ одобрило детальную «дорожную карту» по развитию МТКСЮ, заприметив в нем потенциал «стать реальным конкурентом Суэцкому каналу»⁴. Фактически проект МТКСЮ конкретизирует российскую инициативу Большого Евразийского партнерства⁵, содействует формированию общего транспортного пространства Большой Евразии как одного из центров нового многополярного мира⁶.

rg.ru/2023/04/18/manturov-tovarooborot-mezhdu-rf-i-indiej-v-2022-godu-vyros-v-25-raza-prevyisil-35-mlrd-dollarov.html (дата обращения: 01.07.2024).

¹ Товарооборот России и Индии достиг рекордных 17,5 миллиарда долларов // РИА Новости. 2024. 20 мая [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20240520/indiya-1947084646.html> (дата обращения: 01.07.2024).

² «Выстрелили себе в ногу». На Западе внезапно прозрели // РИА Новости. 2024. 1 апреля [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20240401/sanktsii-1937016129.html> (дата обращения: 01.07.2024).

³ *Вэнь В.* Украинский конфликт переходит на новый этап и все больше «кашмиризирует» // Гуаньча, Китай. 2024. 1 июня [Электронный ресурс]. URL: <https://inosmi.ru/20240601/ukraina-269039725.htm> (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ Андрей Белоусов: Маршрут «Север-Юг» в перспективе может стать реальным конкурентом Суэцкому каналу // Правительство России. 2022. 28 октября [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/news/46922/> (дата обращения: 01.07.2024).

⁵ О российской инициативе Большого Евразийского партнерства // МИД РФ. 2023. 15 июня [Электронный ресурс]. URL: https://www.mid.ru/ru/activity/COORDINATING_AND_ADVISORY_BODY/head_of_subjects_council/materialy-o-vypolnenii-rekomendacij-zasedanij-sgs/xxvii-zasedanie-sgs/1767070/ (дата обращения: 01.07.2024).

⁶ Михаил Мишустин провел стратегическую сессию по евразийской интеграции в многополярном мире. Москва, 26 апреля 2024 г. // Правительство России [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/news/51468/> (дата обращения: 01.07.2024).

Разворот внешней и торговой политики России с западного на восточное и южное направления придал новый импульс развитию МТКСЮ как на федеральном, так и на региональном уровнях. При этом помощник Президента России И. Е. Левитин рассуждал о появившейся возможности для доставки и складирования хлеба и удобрений в портах Персидского залива¹. В свою очередь, губернатор Астраханской области И. Ю. Бабушкин выражал готовность содействовать транспортировке грузов из крупнейших портов Африки до южных портов Ирана — Бендер-Аббаса и Чехбехара — и далее через территорию Ирана и Каспийское море в порты Астраханской области для дальнейшей перевозки по территории России и в обратном направлении². Министр промышленности, торговли и энергетики Астраханской области И. А. Волынский выгоду от использования транскаспийского участка МТКСЮ видел в расширении импорта фруктов, овощей, какао-бобов и других товаров из Африки³.

Следовательно, символизируя мощную политическую и экономическую переориентацию России в восточном и южном направлениях, МТКСЮ предстает как ее судьбоносный инфраструктурный проект, призванный обеспечить циркуляцию различных грузов между Европой, Азией, Африкой и Ближним Востоком. Пересекаясь с большинством широтных торговых маршрутов «Среднего коридора», он открывает перспективу для создания логистических цепочек перемещения товаров между Индией, Китаем, Ираном, странами Африки, Ближнего Востока, ЦА, Южного Кавказа и Европы, становится ключевым звеном всей транспортной системы Евразии, основой для дальнейшего трансрегионального расширения партнерств ЕАЭС и ШОС, важнейшим фактором формирования Большого Евразийского партнерства [10; 11, с. 4].

Генеральный директор независимого политического института Pakistan House, базирующегося в г. Броншое (Дания) и Исламабаде, Мухаммад Атар Джавед видит в МТКСЮ возможность «стать важным компонентом евразийских перевозок, а также функционировать в качестве сети для услуг «Север — Юг» и «Восток — Запад», соединяющих страны Центральной Азии, Европы, Азии и Ближнего Востока»⁴. Эксперт Каспийского института стратегических исследований (КИСИ) А. В. Караваев сравнивает МТКСЮ с «воротами „рукопожатия и союзничества“ со странами Глобального Юга: от Ближнего Востока, Африки — до Южной и Юго-Восточной Азии»⁵.

С подобными оценками вынуждены считаться и западные авторы. Американская The New York Times признает, что с введением в эксплуатацию в 2028 г. железной дороги между иранскими городами Астарой и Рештом МТКСЮ превратится в «непрерывную железнодорожную магистраль протяженностью почти в семь тысяч километров. И она будет недостижима для западных санкций. Иранские порты на берегу Персидского залива обеспечат российским коммерсантам удобный выход

¹ Мулланурова Е. Вместо Суэцкого канала. Зачем строить транспортный коридор «Север-Юг» // АиФ. 2023. 22 мая [Электронный ресурс]. URL: https://aif.ru/money/economy/vmesto_sueckogo_kanala_zachem_stroit_transportnyy_koridor_sever_yug (дата обращения: 01.07.2024).

² Через Астраханскую область по МТК «Север-Юг» планируют транспортировать грузы из Африки // Astrakhan.su 2023. 20 сентября [Электронный ресурс]. URL: <https://astrakhan.su/news/economy/mtk-sever-yug-izmenit-geopoliticheskij-landshaft-evrazii/> (дата обращения: 01.07.2024).

³ Через Астрахань в Россию будут поставлять товары из Африки // АиФ. 2023. 3 августа [Электронный ресурс]. URL: https://astrakhan.aif.ru/politic/cherez_astrahan_v_rossiyu_budut_postavlyat_tovary_iz_afriki (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ Джавед М. А. Логистика XXI века и новый экономический порядок: перспективы транспортно-коридора «Север-Юг» // Валдай. 2023. 28 февраля [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/logistika-xxi-veka-i-novyy-ekonomicheskij-poryadok/> (дата обращения: 01.07.2024).

⁵ Караваев А. Каспийско-трансперсидская магистраль.

на Индию, а также доступ к Саудовской Аравии, ОАЭ, Пакистану и так далее»¹. Аналогичным образом Генри Мейер из Bloomberg прогнозирует, что «судоходные пути и железные дороги через Иран вкупе с заполярным Северным морским путем усилят разворот Москвы прочь от Европы в сторону азиатских держав Китая и Индии. У них есть потенциал превратить Россию в центр международной торговли вопреки попыткам США и их союзников изолировать президента Владимира Путина из-за конфликта на Украине»².

Специфика участия Индии в проекте МТКСЮ

В условиях СВО ожидания России во многом связаны с активизацией Индии в развитии иранской транспортной сети, обеспечивающей нужды МТКСЮ. Это и происходит, но строго в соответствии с интересами самой Индии. Характеризуя участие в проекте МТКСЮ этой страны, А. В. Караваев³ и его иранский коллега Тишехьяр Мандана из Университета имени Аллама Табатабаи (Тегеран) установили сосредоточенность Нью-Дели «на развитии собственной логистики товарных потоков, преимущественно направленных на транзит через Афганистан и далее в Узбекистан, и шире — Центральную Азию» [5, с. 7]. С. И. Лунев и В. И. Юртаев тоже отмечают, что «активизация участия Индии в этом проекте происходила в рамках курса правительства Н. Модии на расширение связей со странами Персидского залива, Ираном и Афганистаном» [7, с. 126]. Научный сотрудник НИУ «Высшая школа экономики» А. И. Захаров признает большую заинтересованность Нью-Дели в использовании проекта МТКСЮ для расширения своего присутствия в ЦА, чем в России [22, с. 230]. Этим обстоятельством объясняется повышенный интерес Индии к иранскому порту Чехбехар в Оманском заливе⁴, способному обеспечить самый короткий и наименее затратный транзит грузов в ЦА. Следовательно, напрашивается вывод об изначальной предрасположенности Индии к развитию «восточной ветки» МТКСЮ⁵.

Действительно, в мае 2016 г. в Тегеране в присутствии президентов Ирана и Афганистана — Хасана Роухани и Ашрафа Гани, а также премьер-министра Индии Нарендры Модии Индия, Иран и Афганистан подписали трехстороннее транспортное и транзитное соглашение по порту Чехбехар, призванное связать Индию с Афганистаном и странами ЦА в обход Пакистана («Чабахарский договор»)⁶. Затем во время визита иранского президента Хасана Роухани в Нью-Дели в середине февраля 2018 г. стороны констатировали завершение в декабре 2017 г. первого этапа модернизации порта Чехбехар и ратификацию всеми участниками трехстороннего соглашения⁷. Одновременно Иранская организация портов и морского судоходства (РМО) и India

¹ Нечепуренко И. Из Москвы в Мумбаи: Россия обращается к югу ради торговли // The New York Times, США. 2024. 16 марта [Электронный ресурс]. URL: <https://inosmi.ru/20240316/rossiya-268254793.html> (дата обращения: 01.07.2024).

² Мейер Г. Россия прокладывает новые торговые пути в Азию, чтобы ослабить санкции // Bloomberg, США. 2024. 18 апреля [Электронный ресурс]. URL: <https://inosmi.ru/20240418/torgovlya-268633354.html> (дата обращения: 01.07.2024).

³ Занимал должность научного сотрудника Института экономики РАН.

⁴ Состоит из двух отдельных портов Шахид Калантари и Шахид Бехешти.

⁵ Люсин А. Все путем: что такое транспортный коридор «Север-Юг» // Известия. 2018. 5 ноября [Электронный ресурс]. URL: <https://iz.ru/807716/aleksei-liusin/vse-putem-cto-takoe-transportnyi-koridor-sever-iug> (дата обращения: 01.07.2024); Каледжи В. Транзитный проект порта Чабхехар.

⁶ Иран, Индия и Афганистан подписали соглашение о транзите // ТАСС, 2016. 23 мая [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/3306361> (дата обращения: 01.07.2024).

⁷ Терехов В. К визиту президента Ирана в Индию // Новое Восточное Обозрение. 2018. 5 марта [Электронный ресурс]. URL: <https://journal-neo.su/ru/2018/03/05/k-vizitu-prezidenta-irana-v-indiyu/> (дата обращения: 01.07.2024).

Ports Global Limited (IPGL) подписали договор аренды порта Шахид Бехешти, расположенного в 90 км от спонсируемого Китаем порта Гвадар в Пакистане¹.

В ходе первого заседания Координационного совета соглашения о создании МТК «Чабахар — Центральная Азия» между Ираном, Индией и Афганистаном 23 октября 2018 г. в Тегеране Иран, Индия и Афганистан подписали соглашение о транзите товаров через иранский юго-восточный порт Чехбехар. При этом глава РМО Мохаммад Растан настаивал, что стороны добивались «большой доли грузоперевозок Индии через Чабахар в стремлении повысить конкурентные преимущества этого порта в коридоре „Север — Юг“». Его коллега, секретарь по экономическим отношениям МИД Индии, Т. К. Тирумурти, тоже усматривал в перспективе возможность участников соглашения «ежегодно транзитом перевозить миллионы тонн грузов из Мумбаи в Чабахар, а затем из этого порта в страны Центральной Азии и Европы по железным дорогам»².

Вскоре операционный контроль над портом Шахид Бехешти был официально передан в аренду IPGL на срок до 18 мес., с возможностью продления договора на 10 лет³. 24 февраля 2019 г. в Кабуле состоялось официальное открытие транспортно-транзитного коридора Афганистан — Иран — Индия⁴. Всего за 2016–2020 гг. Индия вложила в данный проект около 2,1 млрд долл., из которых 0,5 млрд пошло на строительство самого порта для обработки генеральных, контейнерных, навалочных и наливных грузов, а еще 1,6 млрд — на реконструкцию железнодорожного пути до иранского Захедана на границе с Афганистаном⁵.

В реализации целей своей транспортно-логистической политики Нью-Дели мог положиться на Тегеран, крайне заинтересованный в развитии Чехбехара. По данным американского экономиста Патрика Клаусона, в 2018 г. через этот порт было осуществлено не более 2% общего объема торговли Ирана — 2,1 млн т — при том, что пропускная способность порта в то время составляла 8,5 млн т⁶. Кроме того, согласно иранскому эксперту в области региональных исследований по Средней Азии и Кавказу Вали Каледжи, 628-км железная дорога между Чехбехаром и Захеданом изначально была частью большого проекта Ирана по строительству и развитию железнодорожной оси Чехбехар — Захедан — Мешхед — Серахс на границе с Туркменистаном протяженностью 1350 км⁷.

Вместе с тем деловая активность Ирана в указанном направлении сдерживается рядом обстоятельств: устойчивой нехваткой финансовых ресурсов, американскими санкциями, неготовностью многих хозяйствующих субъектов Индии прене-

¹ Singh B. India, Iran Sign Lease Agreement In Boost To Chabahar Port Operations // NDTV. February 17, 2018 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ndtv.com/india-news/india-iran-sign-lease-agreement-in-boost-to-chabahar-port-operations-1813868> (дата обращения: 01.07.2024).

² Иран, Индия и Афганистан подписали соглашение о транзите товаров через иранский порт Чабахар // РИА ИРАН.ру. 2018. 24 октября [Электронный ресурс]. URL: https://www.iran.ru/news/economics/111400/Iran_Indiya_i_Afganistan_podpisali_soglashenie_o_tranzite_tovarov_cherez_iran (дата обращения: 01.07.2024).

³ Иран официально сдал в аренду порт Шахид Бехешти в Чабахаре Индии // ИА Neftegaz. RU. 2018. 26 декабря [Электронный ресурс]. URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/195908-iran-ofitsialno-sdal-v-arendu-port-shahid-bekheshti-v-chabakhare-indii/> (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ Открыт торговый коридор Афганистан — Иран — Индия через порт Чабахар // Каспийский вестник. 2019. 1 марта [Электронный ресурс]. URL: <https://casp-geo.ru/otkryt-torgovij-koridor-afganistan-iran-indiya-cherez-port-chabahar/> (дата обращения: 01.07.2024).

⁵ Белов П. Россия и Индия соединяют континенты // Коммерсант. 2021. 26 января [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4653230> (дата обращения: 01.07.2024).

⁶ Чабахар — стратегический порт // Pars Today. 2020. 16 февраля [Электронный ресурс]. URL: <https://parstoday.ir/ru/radio/programs-i110112> (дата обращения: 01.07.2024).

⁷ Каледжи В. Транзитный проект порта Чахбехар.

бречь американскими правилами, упадком двусторонних экономических отношений. По данным Министерства торговли и промышленности Индии, объем ирано-индийской торговли в 2023 г. сократился по сравнению с 2022 г. на 26% и составил всего 1,836 млрд долл.¹ Это резко контрастирует с успехами ирано-китайской торговли, объем которой, по данным таможенной статистики КНР, в 2022 г. составил 15,5 млрд долл., а в 2023 г. — 14,65 млрд (снижение на 6,2%)².

Хотя для российской стороны главным остается железнодорожный маршрут протяженностью 2513 км, который проходит через станции Бусловская — Санкт-Петербург — Москва — Рязань — Кочетовка — Ртищево — Саратов — Волгоград — Астрахань³, это не исключает совместных усилий РФ и ИРИ по освоению не только транскаспийского маршрута, но и «восточной ветки» МТКСЮ. Так, подписание 19 июня 2019 г. трехстороннего соглашения между особой экономической зоной (ОЭЗ) «Лотос», свободной торгово-промышленной зоной (СТПЗ) «Энзели» и СТПЗ «Чехбехар» открыло новые возможности для сотрудничества бизнес-сообществ двух стран в этом направлении. «Таким образом, — указывает В. Каледжи, — помимо участия российских компаний в порту Чехбехар, в том числе в портах Шахид-Бехешти и Шахид-Калантари, есть возможность и простор для сотрудничества и инвестирования в строительстве железных дорог Чехбехар — Захедан и Захедан — Серахс»⁴.

При этом важно подчеркнуть двойственную роль Чехбехара в развитии международной торговли Индии. С одной стороны, он формально не входит в структуру МТКСЮ [22, с. 230]. Показательно, что участники международной конференции «Международный транспортный коридор “Север — Юг” и порт Чабахар в Иране: альтернатива “Поясу и пути”», проходившей в Бишкеке в октябре 2022 г., различали проекты МТКСЮ и МТК «Чабахар — Центральная Азия». С другой, как было показано выше, порт Чехбехар фактически стал неотъемлемой частью МТКСЮ. Более того, в 2018 г. Бендер-Аббас в 2018 г. уступил ему главную роль в его структуре, прежде всего, из-за географической близости к Индии и неподверженности с ноября 2018 г. американским санкциям⁵.

Вызовы индийскому участию в проекте МТКСЮ со стороны ИРИ, КНР и США

В 2018 г. проявился интерес к МТКСЮ со стороны Китая. В ноябре того года в ходе поездки управляющего директора СТПЗ «Энзели» Резы Маспура в Китай был

¹ Годовой товарооборот Ирана и Индии превышает \$1,8 млрд // РИА IRAN.ru. 2024. 16 февраля [Электронный ресурс]. URL: https://www.iran.ru/news/politics/124950/Godovoy_tovarooborot_Irana_i_Indii_prevyshaet_1_8_mlrld (дата обращения: 01.07.2024).

² Iran's exports to China rise 30% in December 2023 // Tehran Times. January 23, 2024 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.tehrantimes.com/news/494076/Iran-s-exports-to-China-rise-30-in-December-2023> (дата обращения: 01.07.2024).

³ Международный транспортный коридор «Север-Юг» // МИД РФ. 2016. 1 ноября [Электронный ресурс]. URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/economic_diplomacy/1537456/ (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ Скорлыгина Н. «Нужно уважать принцип взаимодополняемости транзитных коридоров» // Коммерсант. 2023. 14 ноября [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6311745> (дата обращения: 01.07.2024).

⁵ Короткова Е. Международный транспортный коридор Север-Юг(INSTC) и порт Чабахар — новые коридоры // Московский комсомолец. 2022. 26 октября [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mk.kg/economics/2022/10/26/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-severyug-instci-port-chabahar-novye-koridory.html> (дата обращения: 01.07.2024); Basravi Z. Iran's Chabahar port spared from US sanctions in rare cooperation // Al Jazeera. June 20, 2020 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.aljazeera.com/economy/2020/6/20/irans-chabahar-port-spared-from-us-sanctions-in-rare-cooperation> (дата обращения: 01.07.2024).

подписан меморандум о взаимопонимании между СТПЗ «Энзели» и Ассоциацией экономического сотрудничества и инвестиций Китая. По мнению авторов статьи «Развитие иранской экономической зоны „Энзели“ в рамках Международного транспортного коридора „Север — Юг“» (2019), это свидетельствовало о конкуренции Китая с «главными локомотивами» МТКСЮ в лице России, Азербайджана и Индии [3, с. 33].

С таким утверждением трудно согласиться. Представляется, что деловой контакт Ирана и Китая всего лишь свидетельствовал об их попытке реализовать на взаимной основе свои экономические интересы: для Ирана — они заключались во внешних инвестициях, для Китая — в оптимизации транзитных возможностей в западном направлении. Более того, А. В. Караваев и Т. Мандана пришли к выводу о тесной взаимосвязи МТКСЮ и китайской инициативы ОПОП: «Если объективно посмотреть на реалии транзита, торговли и их географию, то заметно, что в каждом крупном узле меридианного маршрута МТКСЮ присутствуют интересы КНР и транспортные потоки, направленные в широтном направлении — также и наоборот. Особенно это видно по работе каспийских портов, включая российские. Это заметно и по восточному стволу МТКСЮ вдоль берега Каспия, где фактически смыкаются в одну сеть участки транспортного коридора Китай — Казахстан — Иран (ККИ) и „Север — Юг“» [5, с. 7].

Не следует драматизировать и тот факт, что Индия в 2019 г. под давлением США отстранилась от участия в развитии порта Чехбехар, вынудив Тегеран, «после некоторых неудачных дипломатических попыток повлиять на Нью-Дели, ... склоняться в сторону Пекина» [7, с. 131]. Хотя возобновление антииранских санкций США в 2019 г. и их уход из Афганистана в августе 2021 г. усложнили отношения Индии и Ирана и привели к замедлению работ в порту [14, с. 218–220]¹, все же геоэкономические расчеты двух стран возобладали над ситуационными геополитическими соображениями.

Уже в ноябре 2021 г. глава МИД Индии Субраманиям Джайшанкар на заседании Совета глав правительств государств-участниц Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) выступил с предложением соединить порт Чехбехар с МТКСЮ: «Индия предпринимает шаги по вводу в эксплуатацию порта Чабахар в Иране, чтобы обеспечить безопасный и коммерчески выгодный доступ к морю для стран Центральной Азии. Мы также предложили включить порт Чабахар в рамки международного транспортного коридора “Север — Юг”»². В июле 2022 г. глава министерства судоходства Индии Сарбананда Соновал заявил в Мумбаи приглашенным на мероприятие «День Чабахара» дипломатам из Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана, Узбекистана, Афганистана и Ирана, что «Индия работает над раскрытием огромного потенциала торговли со странами Центральной Азии через порт Чабахар в Иране». В ходе визита в Индию в конце ноября 2022 г. заместитель главы МИД Ирана по политическим вопросам Али Багери Кани подчеркивал в разговоре с индийскими коллегами важность порта Чехбехар для завершения МТКСЮ³.

¹ Бобкин Н. Порт Чабахар — ключевой проект // ИнфоШОС. 2024. 18 января [Электронный ресурс]. URL: <http://www.infoshos.ru/ru/?idn=36850> (дата обращения: 01.07.2024). В мае 2019 г. Вашингтон отменил исключения для Дели из режима экстерриториальных санкций.

² Индия выступила за включение иранского порта Чабахар в транспортный коридор «Север-Юг» // Sputnik Армения. 2021. 25 ноября [Электронный ресурс]. URL: <https://am.sputniknews.ru/20211125/indiya-vystupila-za-vklyuchenie-iranskogo-porta-chabahar-v-transportnyy-koridor-sever--yug-35738934.html> (дата обращения: 01.07.2024).

³ Швайковский А. Соединит ли иранский порт Чабахар Индию, Россию и Центральную Азию // Российская газета. 2022. 30 ноября [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2022/11/30/soedinit-li-iranskij-port-chabahar-indiiu-rossiiu-i-centralnuu-aziiu.html> (дата обращения: 01.07.2024).

Более того, вопреки санкционным угрозам США в отношении любых физических и юридических лиц, заключающих сделки с Ираном, 13 мая 2024 г. Индия и Иран подписали соглашение об управлении портом Чехбехар в течение следующих 10 лет с перспективой автоматического продления. Приняв на себя управление иранским портом, Индия демонстрирует намерение конкурировать с пакистанскими Карачи и Гвадаром, а также китайской инициативой ОПОП. Она по-прежнему стремится к сотрудничеству с Афганистаном, странами ЦА, не отказываясь при этом от перспективы использования МТКСЮ для выхода на европейские рынки¹.

В отличие от Нью-Дели Тегеран не видит для себя угрозы со стороны ОПОП. Исходя из понимания взаимодополняемости проектов МТКСЮ и китайской инициативы, по крайней мере, в своих суверенных территориальных пределах, он выступает за диверсификацию источников финансирования своей транспортно-логистической инфраструктуры.

Впрочем, не следует преувеличивать и опасений Индии относительно торговой конкуренции со стороны Китая. Несмотря на то, что влиятельные силы этой страны приписывают Поднебесной стремление к глобальному доминированию, которое, по их мнению, угрожает «началом новой глобальной поляризации»², все же индийское бизнес-сообщество заинтересовано в развитии с ней торгового и инвестиционного сотрудничества, позволяющего «поддерживать или даже наращивать темпы роста ВВП» [1, с. 73–74, 77]. Примечательно, что в Индии позитивно отреагировали на поддержку Китаем инициативы Atmanirbhar Bharat («Самостоятельная Индия»). В этом директор Индийской программы и экономической инициативы Тихоокеанского форума по государственному управлению Ахил Рамеш увидел готовность Пекина считаться с интересами Нью-Дели³.

Вопреки причитаниям директора по международным связям Института исследований национальной безопасности (INSS) Сешадри Чари о том, что «Нью-Дели не может нормально вести бизнес с Пекином, пока сохраняется угроза на севере и пока Китай держит в своих руках контроль над Тибетом и Синьцзяном»⁴, в 2023–2024 финансовом году, который завершился 31 марта 2024 г., объем взаимной торговли Пекина и Нью-Дели составил 118,4 млрд долл. Импорт китайских товаров увеличился на 3,24% до 101,7 млрд, а экспорт Индии в КНР вырос на

¹ Chabahar pact signed, India sets in motion its big counter to Gwadar // The Economic Times. May 13, 2024 [Электронный ресурс]. URL: <https://economictimes.indiatimes.com/> (дата обращения: 01.07.2024); India inks 10-year deal to operate Iran's Chabahar port // Reuters. May 13, 2024 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.reuters.com/world/india/india-sign-10-year-pact-with-iran-chabahar-port-management-et-reports-2024-05-13/> (дата обращения: 01.07.2024); Kumar B. Chabahar: Once exempt from US sanctions, why the port is again under threat // Business Standard. 14 May, 2024 [Электронный ресурс]. URL: https://www.business-standard.com/external-affairs-defence-security/news/chabahar-once-exempt-from-us-sanctions-why-the-port-is-again-under-threat-124051401051_1.html (дата обращения: 01.07.2024); Швайковский А. Индия заключит соглашение с Ираном об управлении портом Чабахар // Российская газета. 2024. 13 мая [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2024/05/13/india-zakliuchit-soglashenie-s-iranom-ob-upravlenii-portom-chabahar.html> (дата обращения: 01.07.2024).

² Сачдев М. Безграничная братская дружба больше, чем отношения двух сторон // The Hindu, Индия. 2024. 25 мая [Электронный ресурс]. URL: <https://inosmi.ru/20240525/pekin-268980502.html> (дата обращения: 01.07.2024).

³ Ramesh A. BRICS is becoming an increasingly attractive choice in the Global South // The Hill. January 18, 2024 [Электронный ресурс]. URL: <https://thehill.com/opinion/international/4413965-brics-is-becoming-an-increasingly-attractive-choice-in-the-global-south/> (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ Чари С. Сближение Байдена и Си четко демонстрирует лишь одно: их цель — ослабить региональные державы, такие как Индия // The Print, Индия. 2023. 20 ноября [Электронный ресурс]. URL: https://inosmi.ru/20231120/ssha_kitay-266673576.html (дата обращения: 01.07.2024).

8,7% до 16,67 млрд долл. При этом Китай вошел в число важнейших поставщиков в Индию электронной и телекоммуникационной продукции, смартфонов и передовых технологических компонентов, обеспечив ей 44% импорта соответствующих товаров. По литий-ионным батареям для электромобилей китайская доля в индийском импорте составила 75%, а по ноутбукам и персональным компьютерам — 77,7%. Одновременно оборот индийско-американской торговли понизился до 118,3 млрд долл.¹

Наперекор перевозглашенному в 2020 г. «всеобъемлющему глобальному стратегическому партнерству» Индии и США с 2019 г. индийским товарам отказано в беспорочном доступе на американский рынок [13, с. 66]. Характеризуя современную стратегию США в отношении Нью-Дели, научный руководитель РСМД А. В. КОРТУНОВ отмечает, что она «не предусматривает никаких работающих альтернатив индийско-китайскому экономическому сотрудничеству и не предполагает сколько-нибудь значительных программ содействия США модернизации индийской экономики»². Согласно его прогнозу, «ничего похожего на зону свободной торговли между США и Индией не возникнет». В определенной степени этому воспрепятствует традиционный индийский протекционизм, сдерживающий неконтролируемый приток в страну иностранных инвестиций³.

Не следует переоценивать и степень доверительности в отношениях двух стран. Так, А. В. КОРТУНОВ насчитал пять факторов, «препятствующих формированию полноценного американо-индийского военно-политического альянса». В их числе неготовность Индии становиться младшим партнером США; расхождения стран по принципиальным вопросам демократии и прав человека, международной и климатической повестки и др.⁴

В конце 2023 г. премьеру Индии Нарендре Моди пришлось реагировать на обвинение, выдвинутое в США против гражданина Индии, который, якобы находясь в сговоре с индийским чиновником, покушался на убийство одного из лидеров сикхского сепаратистского движения⁵. 1 мая 2024 г. самолюбие Нью-Дели было задето Джо Байденом, который в своем предвыборном выступлении в Вашингтоне обвинил Индию наряду с Россией, Китаем и Японией в ксенофобии, которая, по его словам, сдерживала их экономическое развитие⁶. Отвечая на этот недружественный выпад, С. Джайшанкар отверг слова американского президента, подчеркнув, что в его страну, экономика которой не находится в кризисе, «приезжают разные люди из разных обществ»⁷.

¹ СМИ: Китай стал главным торговым партнером Индии в 2023–2024 финансовом году // ТАСС. 2024. 13 мая [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/20778213> (дата обращения: 01.07.2024).

² КОРТУНОВ А. Почему Индия не станет союзником США // РСМД. 2021. 8 ноября [Электронный ресурс]. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/pochemu-indiya-ne-stanet-soyuznikom-ssha/> (дата обращения: 01.07.2024).

³ КОРТУНОВ А. Динамика индийско-американского партнерства: взгляд из России // РСМД. 2023. 12 сентября [Электронный ресурс]. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/dinamika-indiysko-amerikanskogo-partnerstva-vzglyad-iz-rossii/> (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ КОРТУНОВ А. Почему Индия не станет союзником США.

⁵ Индия ответила на обвинения в заговоре для убийства сикха в США // РБК. 2023. 20 декабря [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/politics/20/12/2023/6582f20d9a7947919c6c272c> (дата обращения: 01.07.2024).

⁶ Байден задел ключевого союзника, пытаясь оскорбить Россию // РИА Новости. 2024. 3 мая [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20240503/bayden-1943603031.html> (дата обращения: 01.07.2024).

⁷ Глава МИД Индии отверг слова Байдена о «ксенофобских» странах // РИА Новости. 2024. 4 мая [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20240504/indiya-1943832250.html> (дата обра-

Примечательно, что Вашингтон включил Индию в список стран, где нарушаются права человека. Он ставит ей в вину покупку российского ЗПК С-400 и расширение импорта российской нефти, предостерегает от стратегического сотрудничества с Москвой, добивается осуждения СВО и даже угрожает индийскому руководству серьезными и долговременными последствиями [13, с. 66–69]. Индия не идет на попятную. 16 июня 2024 г. она отказалась подписывать итоговую декларацию «мирного саммита» в Швейцарии, мотивируя это тем, что к миру на Украине могут привести только те подходы, которые приемлемы для обеих сторон конфликта¹.

Литература

1. Аликберов Э. Ш., Аликберова А. Р. Китайско-индийские отношения на современном этапе: обзор // Современные востоковедческие исследования. 2020. Т. 2. № 4. С. 71–79.
2. Аристова Л. Б. Формирование единого евразийского транспортного пространства с развитием МТК // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. Материалы Пятой международной научно-практической конференции «Большая Евразия: национальные и цивилизационные аспекты развития и сотрудничества» / отв. ред. В. И. Герасимов. Ежегодник. Вып. 6. Ч. 1. М., 2023. С. 389–391.
3. Вахшитех А. Н., Лапенко М. В. Развитие иранской экономической зоны «Энзели» в рамках Международного транспортного коридора «Север — Юг» // Восточная аналитика. 2019. № 2. С. 24–34.
4. Володин А. Г., Володина М. А. Проект международного транспортного коридора «Север — Юг» как фактор возможного укрепления внешнеэкономических связей России // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2019. Т. 12. № 6. С. 29–42.
5. Караваев А. В., Мандана Т. Международный транспортный коридор «Север — Юг» и сценарии трансрегиональной интеграции // Доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай». 2019, июнь. М.: Фонд развития и поддержки Международного дискуссионного клуба «Валдай», 2019. 32 с.
6. Косов Г. В., Гукасов А. В. Международный транспортный коридор «Север — Юг»: переосмысление ландшафта Евразии (кейс Азербайджана) // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2019. № 3 (60). С. 212–217.
7. Лунев С., Юртаев В. Перспективы установления партнерских отношений между Индией и Ираном // Международные процессы. 2021. № 19 (2). С. 121–137.
8. Малышева Д. Б. Международный транспортный коридор «Север — Юг» в стратегии России // Россия и новые государства Евразии. 2021. № 2 (51). С. 59–72.
9. Маркелов К. А. История и современность в развитии международного транспортного коридора «Север — Юг» // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2022. № 1 (70). С. 98–109.
10. Мартынова Е. Международные транспортные коридоры как фактор формирования Большого Евразийского партнерства // Россия и новые государства Евразии. 2023. № III (LX). С. 68–77.
11. Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы 22/2 / А. Ахунбаев, Е. Винокуров (руководитель авторского коллектива), А. Забоев, Н. Усманов. Алматы, М.: Евразийский банк развития, 2022. 84 с.
12. Семедов С., Шилова А. Проект МТК «Север — Юг»: проблемы и перспективы в условиях санкций // Обозреватель — Observer. 2023. № 2 (397). С. 52–61.
13. Уянаев С. В. Отношения Индии и США: текущее состояние и внешние последствия // США & Канада: экономика, политика, культура. 2022. № 8. С. 63–74.
14. Федорова И. Е. К ирано-индийским отношениям // Восточная аналитика. 2020. № 3. С. 214–221.
15. Фролова Н. Реализация потенциала МТК «Север — Юг» как части проекта «Большая Евразия» // Инновации транспорта. 2021. № 43. С. 2–5.

щения: 01.07.2024).

¹ В Индии заявили, что мир на Украине возможен только, если он приемлем для обеих сторон // ТАСС. 2024. 16 июня [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/21115067> (дата обращения: 01.07.2024).

16. Цветков В. А., Зойдов К. Х., Медков А. А. Формирование новой эволюционной концепции увеличения грузовой базы транспортных коридоров «Север — Юг»: современное состояние, геополитические условия и экономические предпосылки // Региональные проблемы преобразования экономики. 2014. № 9 (47). С. 229–246.
17. Abdullayev K. N. The development transport connection Azerbaijan Republic with European Union's countries on the base of international transit transport projects "East — West" (Traceca), "North — South" and "South — East" // Учет и статистика. 2018. № 3 (51). С. 108–116.
18. Belov (Yurtaev) V. I., Binish. India, Russia and Iran: a New Study on "North — South" International Transport Corridor // Информатика и инновации. 2021. Т. 16. N 4. С. 18–25.
19. Kumukov A. M., Luzyanin S. G. China's Foreign-Policy Strategy in the South Caucasus — a Transit Window to Europe? // Russia In Global Affairs. 2024. Vol. 22. N 1. P. 176–193.
20. Sarma Hriday Ch. Turning the International North — South Corridor into a "Digital Corridor" // Сравнительная политика. 2018. № 4. С. 124–138.
21. Vinokurov E., Ahunbaev A., Zabojev A. International North — South Transport Corridor: Boosting Russia's "pivot to the South" and Trans-Eurasian connectivity // Russian Journal of Economics. 2022. N 8 (2). P. 159–173.
22. Zakharov A. The International North — South Transport Corridor: The Prospects and Challenges for Connectivity between Russia and India // MGIMO Review of International Relations. 2023. N 16 (2). P. 216–234.

Об авторе:

Шумилов Михаил Михайлович, профессор кафедры международных отношений Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор исторических наук; mshumilov@mail.ru

References

1. Alikberov E. Sh., Alikberova A. R. Sino-Indian relations at the present stage: a review // Modern Oriental study. 2020. Vol. 2. N 4. P. 71–79. (In Russ.)
2. Aristova L. B. Formation of a single Eurasian transport space with the development of the MTK // Greater Eurasia: development, security, cooperation. Materials of the Fifth International Scientific and Practical Conference "Greater Eurasia: national and civilizational aspects of development and cooperation" / ed. by V.I. Gerasimov. Yearbook. Is. 6. P. 1. Moscow, 2023. P. 389–391. (In Russ.)
3. Vakhshitekh A. N., Lapenko M. V. Development of the Iranian economic zone "Enzeli" within the framework of the international transport corridor "North — South" // Eastern Analytics. 2019. N 2. P. 24–34. (In Russ.)
4. Volodin A. G., Volodina M. A. The project of the international transport corridor "North — South" as a factor of possible strengthening of Russia's foreign economic relations // Contours of global transformations: politics, economics, law. 2019. Vol. 12. N 6. P. 29–42. (In Russ.)
5. Karavaev A. V., Mandana T. The international transport corridor "North — South" and scenarios of trans-regional integration // Report of the Valdai International Discussion Club. 2019, June. Moscow : Foundation for the Development and Support of the Valdai International Discussion Club, 2019. 32 p. (In Russ.)
6. Kosov G. V., Gukasov A. V. The international transport corridor "North — South": rethinking the landscape of Eurasia (the case of Azerbaijan) // The Caspian region: politics, economics, culture. 2019. N 3 (60). P. 212–217. (In Russ.)
7. Lunev S., Yurtaev V. Prospects for establishing partnership relations between India and Iran // International processes. 2021. N 19 (2). P. 121–137. (In Russ.)
8. Malysheva D. B. The international transport corridor "North — South" in the strategy of Russia // Russia and the new states of Eurasia. 2021. N 2 (51). P. 59–72. (In Russ.)
9. Markelov K. A. History and modernity in the development of the international transport corridor "North — South" // The Caspian region: politics, economics, culture. 2022. N 1 (70). P. 98–109. (In Russ.)
10. Martynova E. International transport corridors as a factor in the formation of a Large Eurasian partnership // Russia and the new states of Eurasia. 2023. N III (LX). P. 68–77. (In Russ.)
11. International transport corridor "North — South": investment solutions and soft infrastructure. Reports and working papers 22/2 / A. Akhunbayev, E. Vinokurov (head of the author's team), A. Zabojev, N. Usmanov. Almaty. Moscow : Eurasian Development Bank, 2022. 84 p. (In Russ.)

12. Semedov S., Shilova A. The project of the ITC “North — South”: problems and prospects in education // *Obozrevatel*. 2023. N 2 (397). P. 52–61. (In Russ.)
13. Uyanaev S.V. Relations between India and the USA: the current state and external consequences // *USA & Canada: economics, politics, culture*. 2022. N 8. P. 63–74. (In Russ.)
14. Fedorova I.E. On Iranian Indian relations // *Oriental analytics*. 2020. N 3. P. 214–221. (In Russ.)
15. Frolova N. Realizing the potential of the North — South ITC as part of the Greater Eurasia project // *Transport Innovations*. 2021. N 43. P. 2–5. (In Russ.)
16. Tsvetkov V.A., Zoidov K. H., Medkov A.A. Formation of a new evolutionary concept of increasing the cargo base of the North — South transport corridors: current state, geopolitical conditions and economic prerequisites // *Regional problems of economic transformation*. 2014. N 9 (47). P. 229–246. (In Russ.)
17. Abdullaev K.N. Development of transport communication between the Republic of Azerbaijan and the countries of the European Union on the basis of international transit transport projects “East — West” (Traceca), “North — South” and “South — East” // *Account and statistics*. 2018. N 3 (51). P. 108–116.
18. Belov (Yurtaev) V. I., Binish India, Russia and Iran: a new study on the international transport corridor “North — South” // *Innovations*. 2021. Vol. 16. N 4. P. 18–25.
19. Kumukov A. M., Luzyanin S. G. China’s foreign policy strategy in the South Caucasus — a transit window to Europe? // *Russia in global Politics*. 2024. Vol. 22. N 1. P. 176–193.
20. Sarma Hridai Ch. Transformation of the International North — South Corridor into a “Digital corridor” // *State Policy*. 2018. N 4. P. 124–138.
21. Vinokurov E., Akhunbaev A., Zabojev A. The International North–South Transport corridor: strengthening Russia’s “turn to the South” and trans-Eurasian relations // *Russian Economic Journal*. 2022. N 8 (2). P. 159–173.
22. Zakharov A. The international North — South transport corridor: prospects and challenges for ensuring communication between Russia and India // *Review of International relations MGIMO*. 2023. N 16 (2). P. 216–234.

About the author:

Mikhail M. Shumilov, Professor of the Chair of International Relations of North-West Institute of Management, Branch of RANEPА (Saint Petersburg, Russian Federation), Doctor of Science (History); mshumilov@mail.ru