

МТК «Север — Юг»: геополитические вызовы и риски

Часть 2¹

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, направленных на выявление явных и скрытых внешних рисков проекту МТКСЮ, стратегическая важность и геоэкономическая значимость которого не вызывает сомнений. Цель статьи — формирование адекватного представления о фактической и мнимой значимости этих рисков, их остроте, взаимосвязях и взаимообусловленности. На основе комплексного анализа массива обширной информации автор пришел к выводу об изначально повышенном внимании ведущих участников проекта — России, Азербайджана и Ирана — к «западной ветке» МТКСЮ. Одновременно было установлено, что именно на этом проекте сосредоточились наиболее острые вызовы со стороны США и ЕС, Турции, Индии и Китая, республик Центральной Азии, Армении и Пакистана. При этом подчеркивается, что 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. Также установлено определенное влияние на поведение Баку со стороны «пантюркистского» движения, озабоченного переключением внимания Азербайджана на проект ТМТМ. Пантюркистам импонирует то, что он пользуется поддержкой Запада. К числу геополитических вызовов и рисков автор также относит 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 и острота. По мнению автора, главный вызов (фактически — угроза) проекту сегодня исходит от США, которые активизировали свое участие в замирении Баку и Еревана. В этой связи он призывает следить за стремлением Вашингтона к вытеснению РФ из Армении и превращению ее в подконтрольное Западу государство. Также привлекается внимание к опасной для РФ перспективе заключения сделки между Турцией и Азербайджаном за счет Армении в направлении 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. Ч. 2 // Управленческое консультирование. 2025. № 1. С. 84–108.

INSTC: Geopolitical Challenges and Risks (Part 2)

Mikhail M. Shumilov

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

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

ABSTRACT

To date, not enough generalizing studies have been published in Russia aimed at identifying the obvious and hidden external risks to the INSTC project, the strategic importance and geo-economic significance of which is beyond doubt. Therefore, the purpose of the article is to form an adequate understanding of the actual and imaginary significance of these risks, their severity, interrelationships and interdependence. Based on a comprehensive analysis of an array of extensive information, the author concluded that the leading project participants — Russia, Azerbaijan and Iran — initially paid increased attention to the western branch of the INSTC. At the same time, it was found that this project was the focus of the most acute challenges from the United States and the EU, Turkey, India and China, the republics of Central Asia, Armenia and Pakistan. At the same time, it is emphasized that 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 Russia, Iran and China, they are making efforts to involve Azerbaijan and other former Soviet republics in their geopolitical game in the South Caucasus. A certain influence on Baku's behavior has also been established on the part of the "pan-Turkist" movement, which is concerned about Azerbaijan's shift of attention to the TITR project. The Pan-Turkists are impressed by the fact that TITR enjoys the support of the West. The author also refers to 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 transport infrastructure to the World Trade Center. The article explains the background and scale of all these challenges and risks for Russia and the INSTC project, their thoroughness and severity. According to the author, the main challenge (in fact, a threat) to the project today comes from the United States, which has stepped up its participation in the reconciliation of Baku and Yerevan. In this regard, he urges to monitor Washington's desire to oust the Russian Federation from Armenia and turn it into a state controlled by the West. Attention is also drawn to the dangerous prospect for the Russian Federation of concluding a deal between Turkey and Azerbaijan at the expense of Armenia in the direction of compulsory implementation of the he Zangezur transport corridor project.

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 2 // Administrative consulting. 2025. N 1. P. 84–108.

Введение

Настоящая статья представляет собой вторую часть одноименной работы автора, опубликованной в предыдущем номере журнала «Управленческое консультирование». В первой части статьи было отражено состояние изученности заявленной темы, обоснован вывод об отсутствии к настоящему времени обобщающих исследований, раскрывающих полную картину геополитических вызовов и рисков проекту МТК «Север — Юг» (МТКСЮ). Одновременно автор подробно осветил партнерство России с Азербайджаном и Ираном в освоении «западной ветки» МТКСЮ в период 2004–2019 гг., изменение стратегической и геоэкономической значимости МТКСЮ в условиях разворота внешней политики России с Запада на Восток, специфику участия Индии в МТКСЮ, также выявил и проанализировал вызовы участию последней в транспортном проекте со стороны Тегерана, Пекина и Вашингтона.

Материалы и методы

В достижение заявленной цели исследования применялись следующие методы. Прежде всего, важно подчеркнуть роль историзма. Он позволил установить последовательность событий, которые актуализировали геоэкономические преимущества МТКСЮ, а также способствовали продвижению научных изысканий в области вызовов и рисков, связанных с его реализацией.

При написании статьи также оказался востребован метод извлечения актуальной информации из опубликованных исследований академического характера (см. список литературы) и материалов СМИ. Научный анализ выявленной информации позволил обосновать геополитическую значимость проекта для формирования Большого Евразийского партнерства, выявить фактические и мнимые риски и вызовы проекту МТКСЮ, исходящие от азербайджано-иранских и азербайджано-индийских противоречий, конкуренции Индии с Китаем и Пакистаном в ЦА, претензий Армении на создание параллельной МТКСЮ транспортной инфраструктуры.

При этом широко использовались материалы таких российских информационно-аналитических агентств, ресурсов, платформ и изданий, как Правительство России, МИД РФ, ТАСС, РИА Новости, РБК, Вестник Кавказа, IRAN.ru, EurAsia Daily, «Порт-Ньюс», Neftegaz.RU, Международный дискуссионный клуб «Валдай», Российский совет по международным делам (РСМД), Каспийский институт стратегических исследований (КИСИ), «Международная жизнь», «Новое восточное обозрение» (NEO), Trans.ru, Vgudok, «Российская газета», «Коммерсант», «Известия», «Ведомости», «Sputnik Казахстан», «Sputnik Азербайджан», «Sputnik Армения» и т. д. В числе востребованных зарубежных информационных ресурсов оказались 1news.az, Caliber. Az., Media.az., «Азери-Пресс», APA (Азербайджанская Республика), The Hindu, The Economic Times (Индия), Гуаньча (КНР), Арменпресс, Новости Армении — NEWS.am, Radar Armenian, Голос Армении, ARKA (Республика Армения) и др.

Применение метода структурно-функционального анализа способствовало выработке предложений по оптимизации региональной логистики и сопряжению МТКСЮ с проектом Среднего коридора (TMTM). Рациональный выбор приблизил автора к пониманию мотивов поведения хозяйствующих и политических субъектов в условиях усиления санкционной политики США и их европейских союзников, дезорганизации отношений РФ с ними и переориентации на страны Востока и Юга.

Целью данной статьи выступает выявление геополитических вызовов и рисков проекту МТКСЮ. Для реализации этой цели были выдвинуты исследовательские вопросы, которые предопределили фокус задач: 1) усилия коллективного Запада по удушению проекта МТКСЮ; 2) ТМТМ как пантюркистский вызов МТКСЮ; 3) вызов МТКСЮ со стороны Китая; 4) Армения как политический актер в реализации проекта МТКСЮ; 5) конфликт интересов Азербайджана с Ираном и Индией в контексте развития МТКСЮ.

Результаты

Усилия коллективного Запада по удушению проекта МТКСЮ

В условиях СВО Соединенные Штаты и Евросоюз уже не скрывают своих намерений ослабить позиции России в форматах СНГ, ОДКБ и ЕАЭС, переориентировать ее союзников на обслуживание интересов Запада. Следует согласиться с мнением сотрудника НИУ ВШЭ Тиграна Мелояна о том, что страны ЦА «все чаще рассматриваются в качестве транзитных территорий, по которым грузы из Китая будут поступать в Европу, минуя Россию»¹. При этом все заинтересованные стороны принимают во внимание конкурентные преимущества Среднего маршрута, который сулит сокращение транзитного времени из Китая в Европу до 12 дней, а также устранение санкционных рисков, связанных с транзитом через Россию.

¹ Мелоян Т. Участие России в развитии транспортных и энергетических коридоров в Центральной Азии в условиях санкций // РСМД. 2023. 4 августа [Электронный ресурс]. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/postsoviet/uchastie-rossii-v-razvitiitransportnykh-i-energeticheskikh-koridorov-v-tsentralnoy-azii-v-usloviyakh/> (дата обращения: 01.07.2024).

Стремясь предотвратить обход Россией ограничительных мер, европейские чиновники добиваются безоговорочного подчинения стран региона задачам санкционной политики Запада. На брюссельской встрече с министрами иностранных дел стран ЦА 23 октября 2023 г. им удалось заручиться согласием последних бороться с попытками России обхода санкций. В совместном заявлении сторон сообщалось, что представители ЕС проинформировали глав МИД Казахстана, Киргизии, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана о принятых пакетах антироссийских санкций, подчеркнув «важность ориентированного на результат диалога и сотрудничества»¹.

В тот же день в Люксембурге состоялось 20-е заседание Совета сотрудничества «Республика Казахстан — Европейский Союз», где вновь прозвучали слова о важности продолжения усилий по прекращению реэкспорта общих высокоприоритетных товаров². К тому времени президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев уже обещал соблюдать санкционный режим ЕС в отношении России³, а вице-министр торговли и интеграции Кайрат Торебаев заявил о прекращении Казахстаном экспорта в Россию 106 видов товаров военного назначения⁴. Оправдывая участие своей страны в соблюдении санкций США и ЕС, заместитель премьер-министра республики Серик Жумангарин настаивал на том, что Казахстан является противником санкционной политики стран Запада, но он вынужден ее соблюдать из-за опасения не выдержать санкционного давления⁵.

Определенная роль в санкционной политике США отводится мерам по дестабилизации финансовых отношений России с ее партнерами в ЦА с целью их экономического разъединения. Еще в сентябре 2022 г. OFAC — подразделение Минфина США — предупредил, что финансовые институты не из США, заключая соглашения с российской Национальной системой платежных карт (НСПК) — оператора карт «Мир», рискуют оказаться вовлеченными в действия по обходу американских санкций. В результате к началу ноября 2023 г. половина банков Киргизии прекратила работу с российской платежной системой «Мир». После того как 23 февраля 2024 г. США ввели блокирующие санкции против НСПК, банки Киргизии с 5 апреля прекратили обслуживание карт «Мир». Опасаясь вторичных американских санкций, многие банки Казахстана последовали их примеру⁶.

Пытаясь всеми силами остановить процесс евразийской интеграции, европейские политики провели в начале 2024 г. в Брюсселе инвестиционный транспортный

¹ «Боррель и джунгли»: Запад сеет вражду к России и Китаю в странах Центральной Азии // EurAsia Daily. 2024. 2 февраля [Электронный ресурс]. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2024/02/02/borrel-i-dzhungli-zapad-seet-vrazhdu-k-rossii-i-kitayu-v-stranah-centralnoy-azii> (дата обращения: 01.07.2024).

² В ЕС заявили, что ценят сотрудничество Казахстана «в борьбе с обходом санкций» // ТАСС. 2023. 23 октября [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/19096203> (дата обращения: 01.07.2024).

³ Токаев заявил, что Казахстан будет следовать санкционному режиму в отношении РФ // ТАСС. 2023. 28 сентября [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/18867283> (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ В Казахстане заявили о прекращении поставок России 106 наименований товаров // ТАСС. 2023. 19 октября [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/19059481> (дата обращения: 01.07.2024).

⁵ В Казахстане заявили о вынужденном соблюдении санкций ЕС и США // Известия. 2024. 5 июня [Электронный ресурс]. URL: <https://iz.ru/1707587/2024-06-05/v-kazakhstane-zaiavili-o-vynuzhdennom-sobliudenii-sanktcii-es-i-ssha> (дата обращения: 01.07.2024).

⁶ США ввели санкции против НСПК и ряда банков // Интерфакс. 2024. 23 февраля [Электронный ресурс]. URL: <https://www.interfax.ru/business/947485>; В Киргизии с 5 апреля прекратят обслуживать карты «Мир» // Интерфакс. 2024. 2 апреля [Электронный ресурс]. URL: <https://www.interfax.ru/business/953706>; Большинство банков в Казахстане отказались от обслуживания российских карт «Мир» // Интерфакс. 2024. 3 апреля [Электронный ресурс]. URL: <https://www.interfax.ru/world/953787> (дата обращения: 01.07.2024).

форум ЕС и стран ЦА — Киргизии, Таджикистана, Узбекистана, Туркмении и Казахстана. Перед присутствующими выступил глава внешнеполитической службы ЕС Жозеп Боррель, который без обиняков заявил, что в изменившихся геополитических условиях ЦА оказалась в центре всех событий и «стала ключевым партнером ЕС». Объясняя стремление Брюсселя к укреплению отношений со странами ЦА необходимостью повышения эффективности антироссийских санкций, он уточнил: «Мы внимательно следим за торговлей между ЕС, странами ЦА и Россией. Мы пытаемся проанализировать механизмы, позволяющие обходить санкции, и мы должны расширять наше сотрудничество в этой области, потому что нам нужно международное партнерство, чтобы противостоять глобальным вызовам»¹.

Преследуя «политические цели, направленные на защиту общих ценностей» в своей региональной политике, 29 января 2024 г. Брюссель заявил о намерении привлечь до 10 млрд евро инвестиций в программу развития Среднего («Срединного») транспортного коридора, который также называют Транскаспийским международным транспортным маршрутом (ТМТМ) из ЦА в Европу через Южный Кавказ и Турцию в обход России. Финансирование проекта возложили на Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) и ЕБРР. В этой связи ЕИБ подписал с правительствами Казахстана, Киргизии и Узбекистана меморандум о взаимопонимании о выделении под гарантии Еврокомиссии займов на 1,5 млрд евро на создание объектов стратегической транспортной инфраструктуры в ЦА. Еврокомиссар по вопросам торговли Валдис Домбровскис озвучил намерение ЕС и ЕИБ создать конкурентный «транспортный коридор протяженностью 11 тыс. км... с продолжительностью пути в 15 суток или менее»². Важным шагом в сближении Евросоюза со странами ЦА стало подписание им 5 апреля 2024 г. меморандума с Узбекистаном по развитию устойчивых цепочек создания стоимости в области критически важного сырья, положившего начало их стратегическому партнерству³.

Реализуя январские договоренности, достигнутые на форуме инвесторов «Глобального портала» (Global Gateway), Европейская комиссия и Министерство транспорта Казахстана 12 июня 2024 г. в Астане запустили Координационную платформу ЕС — ЦА по развитию сотрудничества вдоль Среднего коридора (ТМТМ). По словам главы Минтранспорта Казахстана Марата Карабаева, «создание Координационной платформы предоставляет нам уникальную возможность объединить усилия, обменяться опытом и мнениями для достижения общих целей ... в данную работу приглашены наши партнеры из Азербайджана, Армении, Грузии, а также Турции, что играет важную роль в свете реализации крупных и устойчивых целей по развитию ТМТМ». В этом его поддержал советник высокого ранга Генерального директората по международному партнерству ЕС Хенрик Хололей, заявивший, что Координационная платформа ТМТМ знаменует собой значительный шаг вперед по сближению ЦА и Европы⁴.

¹ Джабер Р. Европа стремится усилить блокаду России в Центральной Азии // Asharq Al-Awsat, Саудовская Аравия. 2024. 2 февраля [Электронный ресурс]. URL: <https://inosmi.ru/20240202/evropa-267689580.html> (дата обращения: 01.07.2024).

² ЕС вложит €1,5 млрд в развитие транспортного коридора из Центральной Азии в обход России. ТАСС. 2024. 29 января [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/19843851> (дата обращения: 01.07.2024).

³ Узбекистан и Евросоюз установили стратегическое партнерство в области критического сырья // Gazeta.uz. 2024. 5 апреля [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2024/04/05/eu-crm/> (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ Европейская группа и Казахстан запустили регулирующую платформу Транскаспийского маршрута // Sputnik Казахстан. 2024. 12 июня [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.sputnik.kz/20240612/komissiya-iz-evropy-i-kazakhstan-zapustili-reguliruyuschuyu-platformu-transkapiyskogo-marshruta-44917321.html> (дата обращения: 01.07.2024).

Аналогичным образом ведет себя в ЦА Великобритания, сумевшая с конца 1991 г. обеспечить многомиллиардный приток инвестиций в экономику стран региона. В докладе «Страны на перепутье: участие Великобритании в Центральной Азии», представленном парламенту страны в середине ноября 2023 г., говорилось о необходимости проведения более активной и амбициозной политики в ЦА, сдерживающей рост влияния Москвы и Пекина¹. Реализуя новую британскую стратегию взаимодействия с бывшими советскими республиками ЦА, глава МИД Великобритании Дэвид Кэмерон в апреле 2024 г. посетил Таджикистан, Киргизию, Узбекистан, Казахстан и Туркмению². Особо отметим его визит в Астану, в ходе которого с главой МИД Казахстана Муратом Нуртлеу было подписано соглашение о стратегическом партнерстве и сотрудничестве³.

Однако, вопреки попыткам стран Запада унизить и изгнать Россию из ЦА, особенно похвастаться им нечем. Британский *The Economist* признает усиление российского присутствия в регионе. Хотя страны Южного Кавказа и ЦА не поддержали СВО на Украине, им удалось «усидеть на двух стульях». Их экономика в 2023 г. выросла на 4,9%. Почти все они «нарастили импорт из Европы, Китая, ОАЭ и Турции, одновременно расширив экспорт в Россию», позволив ей устоять перед натиском западных санкций⁴. Несмотря на рост геополитических амбиций ЕС в ЦА и многочисленные западные санкции, в 2022 г. товарооборот России со странами ЦА увеличился на 15% до 42 млрд долл., а по итогам 2023 г. превысил 44 млрд долл.⁵

ТМТМ как пантюркистский вызов МТКСЮ

В стремлении изолировать Россию, а также Китай и Иран, которые бросают вызов принципам, правилам и институтам международной системы, сложившейся после холодной войны, страны Запада провоцируют союзную им Анкару на борьбу с этими «ревизионистскими» государствами на Южном Кавказе и в ЦА. В свою очередь, Турция, у которой отсутствуют финансовые возможности Евросоюза, напрашивается на сотрудничество с объединением, упирая на совместимость европейского плана «Глобальный портал» стоимостью 300 млрд евро с проектом ТМТМ, авторство которого приписывает себе и Организации тюркских государств (ОТГ).

Официально ТМТМ, на самом деле являющийся частью Среднего коридора, был инициирован в 2013 г. Казахстаном, Азербайджаном и Грузией, в связи с чем появилась международная ассоциация «Транскаспийский международный

¹ *Логина К.* Ключевой партнер: ЕС решил активно сблизиться со странами Центральной Азии // Известия. 2024. 1 февраля [Электронный ресурс]. URL: <https://iz.ru/1642784/kseniia-loginova/kliuchevoi-partner-es-reshil-aktivno-sblizitsia-so-stranami-tcentralnoi-azii> (дата обращения: 01.07.2024).

² *Foreign Secretary travels to Central Asia and Mongolia in landmark visit to region* // GOV.UK. April 22, 2024 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gov.uk/government/news/foreign-secretary-travels-to-central-asia-and-mongolia-in-landmark-visit-to-region> (дата обращения: 01.07.2024).

³ Казахстан и Великобритания подписали соглашение о стратегическом партнерстве // RT на русском. 2024. 24 апреля [Электронный ресурс]. URL: <https://russian.rt.com/world/news/1304513-kazakhstan-britaniya-soglashenie> (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ Беглые россияне оставляют заметный след в Закавказье и Средней Азии // *The Economist*, Великобритания. 2024. 14 июня [Электронный ресурс]. URL: <https://inosmi.ru/20240614/rossiyane-269191427.html> (дата обращения: 01.07.2024).

⁵ Товарооборот России и стран Центральной Азии вырос в 2022 году на 15% // ТАСС. 2023. 25 апреля [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/17600953> (дата обращения: 01.07.2024); Аверьянова В. Дружба народов: как растет объем расчетов в нацвалютах между РФ и Центральной Азией // Известия. 2024. 19 мая [Электронный ресурс]. URL: <https://iz.ru/1697560/valentina-averianova/druzhba-narodov-kak-rastet-obem-raschetov-v-natvaliutakh-mezhdu-rf-i-tcentralnoi-aziei> (дата обращения: 01.07.2024).

транспортный маршрут», которая является его оператором¹. Сам маршрут проходит от китайско-казахстанской границы через Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию, Турцию и далее через акваторию Черного моря в страны Европы².

Согласно Итоговой декларации и Концепции видение Тюркского мира — 2040, принятым по итогам восьмого саммита ОТГ (Стамбул, ноябрь 2021 г.), ТМТМ представляет собой один из приоритетных проектов развития экономической интеграции между странами Организации³, а по утверждению сотрудника Института востоковедения РАН О. Э. Гафарова, — «составную часть стратегии развития ОТГ»⁴. В Азербайджане и Турции подчеркивают его роль в сближении стран тюркского мира «в логике геополитического проекта Туран»⁵. Отмечая ситуационную общность западных и пантюркистских интересов, турецкий профессор Дженгиз Томар уповает на то, что открытие «Зангезурского коридора» позволит Анкаре не только создать непрерывную наземную связь с ЦА и тюркским миром, но также в сотрудничестве с партнерами по ОТГ «извлечь выгоду от европейского проекта. ... Турция, будучи естественным мостом между Азией и Европой в силу своего географического положения и культуры, благодаря Среднему коридору, который будет гораздо стабильнее и короче Северного и Южного коридоров, может стать торговым мостом между тюркским миром и Европой»⁶.

Провоцируя обострение российско-турецких противоречий, научный сотрудник Шведского агентства оборонных исследований Йохан Энгвалл приписывает Анкаре антироссийские намерения и действия на Южном Кавказе и в Центральной Азии: «Используя Азербайджан на Южном Кавказе в качестве ворот, Турция расширяет свое влияние на тюркоязычные государства Центральной Азии на восточном берегу Каспийского моря. Таким образом, транскаспийская геополитическая ситуация развивается под эгидой тюркского блока сотрудничества, охватывающего такие разнообразные области, как безопасность, торговля и культура»⁷. Он также призывает

¹ В редакции издания «Вестник Кавказа» протяженность мультимодального ТМТМ определяют в 6500 км (Азербайджан и Иран открывают новые возможности для «Одного пояса — одного пути» // Вестник Кавказа. 2022. 22 марта [Электронный ресурс]. URL: <https://vestikavkaza.ru/analytics/azerbajdzan-i-iran-otkryvaut-novye-vozmozhnosti-dla-odnogo-poasa-odnogo-puti.html> (дата обращения: 01.07.2024)).

² Анализ и перспективы Транскаспийского международного транспортного маршрута // ERAI. 2023. 4 октября [Электронный ресурс]. URL: <https://index1520.com/analytics/analiz-i-perspektivy-transkaspiskogo-mezhdunarodnogo-transportnogo-marshruta/> (дата обращения: 01.07.2024); Транскаспийский транспортный коридор становится все более востребованным — Алиев // EurAsia Daily. 2024. 23 мая [Электронный ресурс]. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2024/05/23/transkaspiskiy-transportnyy-koridor-stanovitsya-vsyo-bolee-vostrebovannym-aliev> (дата обращения: 01.07.2024).

³ Юнусов З. Узбекистан расширяет транспортно-логистические связи с государствами ОТГ // UPL.Uz. 2022. 7 ноября [Электронный ресурс]. URL: <https://upl.uz/policy/29008-news.html> (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ Гафаров О. Старый новый Тюркский коридор // РСМД. 2023. 23 мая [Электронный ресурс]. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/postsoviet/staryy-novyy-tyurkskiy-koridor/> (дата обращения: 01.07.2024).

⁵ Зейналова Л. Азербайджан становится центром глобальных поставок — транспортная стратегия 20 лет приносит свои плоды // Trend. 2024. 18 января [Электронный ресурс]. URL: <https://www.trend.az/azerbaijan/business/3850061.html> (дата обращения: 01.07.2024).

⁶ Томар Д. Растущий интерес ЕС к Центральной Азии: проект Евросоюза «Глобальный портал» // Anadolu Ajansı, Турция. 2024. 24 февраля [Электронный ресурс]. URL: <https://inosmi.ru/20240224/aziya-267982154.html> (дата обращения: 01.07.2024).

⁷ Энгвалл Й. Евразия: между Россией и Турцией // The National Interest, США. 2024. 8 июня [Электронный ресурс]. URL: <https://inosmi.ru/20240608/geopolitika-269130842.html> (дата обращения: 01.07.2024).

страны Запада к поддержке и развитию «растущего объединения тюркского мира и более тесной привязке этой группы государств, стратегически расположенных к востоку и западу от Каспийского моря, к архитектуре европейской безопасности»¹.

В таком разрезе резонным представляется суждение обозревателя издания EurAsia Daily П. М. Македонцева о том, что Россия и Иран «не шибко приветствуют Средний коридор, который выгоден ЕС»². Возможно, в нем присутствует определенное преувеличение, однако невозможно отрицать вызова российским интересам со стороны коллективного Запада, который не скрывает своей заинтересованности в нарушении сложившихся отношений РФ со странами ЦА и Азербайджаном.

Более того, прозападные авторы навязывают региональным партнерам версию об альтернативном значении ТМТМ в условиях СВО, когда «Россия больше не может быть надежным партнером, и необходимость дистанцироваться от российского влияния становилась все более очевидной»³. В этой связи вызывает вопросы заявление заместителя министра цифрового развития и транспорта Азербайджана Самира Мамедова, прозвучавшее 1 апреля 2024 г. в Баку на очередном заседании Совместной межправительственной комиссии Азербайджан — Румыния. Рассуждая на тему повышения стратегической важности Среднего коридора для грузоперевозок между Азией и Европой в условиях современных геополитических реалий, он назвал в числе главных преимуществ ТМТМ тесное сотрудничество дружественных стран, расположенных вдоль него. Фактически он намекал румынским партнерам на отсутствие в числе стран-транзитеров России⁴.

Отмечая особую привлекательность ТМТМ для грузоотправителей из Таджикистана, П. М. Македонцев объясняет заинтересованность Душанбе в развитии транспортно-сотрудничества с Баку стремлением «на фоне антироссийских санкций активизировать экономическое сотрудничество с Западом»⁵. Прогнозируя дальнейшие шаги Казахстана в том же направлении, шеф-редактор аналитического центра «Катехон» Л. В. Савин считает, что Астана продолжит «рекламировать Средний коридор, чтобы диверсифицировать свои логистические возможности»⁶. Приписывая Турции исключительную заинтересованность в беспрепятственном торговом маршруте между Европой и Азией в обход России, Й. Энгвалл утверждает, что «для обслуживания растущих транскаспийских торговых потоков ... Турция, Азербайджан и четыре тюркские страны в Центральной Азии взяли на себя обязательство совместно продвигать инициативу использования спорного Зангезурского коридора, предлагаемого транспортного пути между западными частями Азербайджана через Армению в азербайджанский эксклав Нахичевань и далее в Турцию»⁷.

Принимая во внимание стремление тюркоязычных стран ЦА усилить взаимодействие в создании между собой прочной коммуникации посредством ТМТМ, все же

¹ Энгвалл Й. Евразия: между Россией и Турцией.

² Македонцев П. Азербайджан вовлекает Таджикистан в тюркский мир // EurAsia Daily. 2024. 30 мая [Электронный ресурс]. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2024/05/30/azerbaydzhan-ovlekaet-tadzhikistan-v-tyurkskiy-mir> (дата обращения: 01.07.2024).

³ Муталибова Д. Транскаспийский транспортный маршрут: начало конца коридора Север — Юг? // Caspian News. 2023. 14 июля [Электронный ресурс]. URL: <https://caspian.news/2023/07/14/transkaspiskiy-transportnyy-marshrut/> (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ Самир Мамедов: Современные геополитические реалии повышают важность Среднего коридора // Report. 2024. 1 апреля [Электронный ресурс]. URL: <https://report.az/ru/infrastruktura/samir-mamedov-sovremennye-geopoliticheskie-realii-povyshayut-vazhnost-srednego-koridora/> (дата обращения: 01.07.2024).

⁵ Македонцев П. Азербайджан вовлекает Таджикистан в тюркский мир.

⁶ Савин Л. Кризис на Ближнем Востоке и транспортные маршруты Евразии // Катехон. 2023. 16 октября [Электронный ресурс]. URL: <https://katehon.com/ru/article/krizis-na-blizhnem-vostoke-i-transportnye-marshruty-evrazii> (дата обращения: 01.07.2024).

⁷ Энгвалл Й. Евразия: между Россией и Турцией.

не следует преувеличивать роль ОТГ в транспортно-логистической сфере Центрально-азиатского и Прикаспийского регионов. Безусловно, посредством развития транспортной инфраструктуры ОТГ добивается экономического и культурного сближения тюркоязычных стран, однако ее попытки «объединить государства тюркского мира в центральный и единый регион глобальной экономики» представляются идеологизированными и нереалистичными. Вывод О. Э. Гафарова о том, что «тюркские государства становятся основным связующим звеном между Западом и Востоком, Севером и Югом»¹, не следует понимать буквально.

Во-первых, несмотря на определенные геополитические колебания и проявления заинтересованности в транспортных маршрутах без российского участия, Казахстан и Киргизия остаются членами ЕАЭС. В частности, российская сторона отрицает какие-либо предпосылки к осложнению российско-казахстанских отношений и заявляет о продуктивной совместной работе двух стран по всем направлениям². Другие страны региона (Узбекистан, Киргизия, Таджикистан) глубоко вовлечены в экономическое сотрудничество с РФ. Последний вместе с Казахстаном и Киргизией входит в состав ОДКБ. Россия и Азербайджан являются подписантами Московской декларации о союзническом взаимодействии от 22 февраля 2022 г.

Во-вторых, за TMTM, как и за многими другими транспортно-логистическими проектами в ЦА и на Кавказе, стоит Китай, заинтересованный в сбыте своих товаров в странах богатой Европы. К тому же отождествление TMTM со Средним коридором искажает реальное положение дел. Средний коридор включает в себя наряду с TMTM многие другие транспортно-логистические маршруты, созданные и функционирующие в интересах реализации китайской инициативы ОПОП.

В-третьих, сотрудник Института востоковедения РАН Лана Раванди-Фадаи аргументирует вывод о том, что после завершения строительства МТКСЮ в 2027 г. именно Иран «станет важнейшим грузовым транзитным центром на пути из Европы в Азию», торговым перекрестком как между Севером и Югом, так и между Западом и Востоком с перспективой увеличения объемов транзита до 200 млн т. В иранском руководстве допускают, что прибыль от транзита товаров через территорию страны может превысить поступления от продажи нефти и нефтепродуктов³.

В-четвертых, замалчивание российской заинтересованности в проекте TMTM искажает позицию официальной Анкары. Так, накануне второго тура президентских выборов в интервью CNN в мае 2023 г. турецкий президент Реджеп Эрдоган недвусмысленно охарактеризовал отношения с Москвой как «позитивные», подчеркнув, что Россия и Турция «нуждаются друг в друге во всех возможных областях»⁴. В Турции обратили внимание на озвученные В. В. Путиным в ходе встречи с представителями международных СМИ в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) — 2024 важные сигналы и даже предостережения, адресованные Р. Эрдогану. «Владимир Путин, — подчеркивает обозреватель издания *dikGAZETE* Фуад Сафаров, — ясно дал понять Анкаре, что невозможно дей-

¹ Гафаров О. Старый новый Тюркский коридор.

² У нас с Токаевым сложились очень хорошие, доверительные, дружеские отношения — Путин // *EurAsia Daily*. 2024. 6 июня [Электронный ресурс]. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2024/06/06/u-nas-s-tokaevym-slozhilis-ochen-dobrye-doveritelnye-druzheskie-otnosheniya-putin> (дата обращения: 01.07.2024).

³ Раванди-Фадаи Л. Международный транспортный коридор «Север — Юг» и его значение для Ирана.

⁴ *Qiblawi T., Sariyuce I.* Erdogan hails 'special relationship' with Putin ahead of crucial Turkey runoff vote // *CNN*. May 19, 2023 [Электронный ресурс]. URL: <https://edition.cnn.com/2023/05/19/middleeast/turkey-president-recep-tayyip-erdogan-interview-mime-intl/index.html> (дата обращения: 01.07.2024).

ствовать вразрез с интересами Москвы и в то же время пользоваться возможностями России»¹.

В-пятых, в реальной жизни коренные интересы государств ЦА порой вступают в противоречие с их приверженностью «тюркскому единству». Примером может служить достигнутая в начале июля 2023 г. договоренность России, Киргизии, Узбекистана и Туркменистана о запуске нового мультимодального «Южного транспортного коридора», который пройдет в обход территории Казахстана с юга Киргизии в Узбекистан, а далее — в новый туркменский порт Туркменбаши, а затем каспийским транзитом в Астрахань. Этот маршрут позволит миновать задержки и препятствия на киргизско-казахстанской и казахстанско-российской границах, а также усилить грузопоток в российском направлении².

Более того, показатели, характеризующие работу TMTM, зачастую отрывочны и приукрашивают реальное положение дел. А оно таково, что пик железнодорожного транзита грузов по этому маршруту пришелся на середину 2022 г. Дальше наметился спад контейнерных перевозок, который по итогам 2023 г. составил 40%. Причина такой динамики в целом понятна. Отметив, что грузоперевозки по Среднему коридору в 2022 г. в среднем занимали 53 дня, т. е. их продолжительность была вдвое больше, чем по «северному маршруту»³, эксперты Всемирного банка отмечают слабую координацию в управлении коридором, низкую эксплуатационную эффективность портов в Каспийском и Черном морях, а также судоводных услуг. Следовательно, преодоление перегруженности портовой и железнодорожной инфраструктуры TMTM требует новых значительных инвестиций в расширение емкости и модернизацию всей его инфраструктуры. Необходимо ускорять разгрузку/загрузку судов, темпы обработки грузов за счет цифровизации логистических операций, упрощать таможенные и трансграничные процедуры по всей цепочке транскаспийского маршрута, улучшать электронный обмен данными, сокращать вынужденные простои на пограничных переходах, а также удешевлять транспортные тарифы⁴.

В стремлении увеличить пропускную способность TMTM до 10 млн т Азербайджан, Грузия, Казахстан и Турция в ноябре 2022 г. согласовали дорожную карту его развития до 2027 г.⁵ По имеющимся данным, в 2022 г. объем грузоперевозок по TMTM увеличился в 2,5 раза и достиг 1,48 млн т, а в 2023 г. по маршруту было перевезено 2,75 млн т грузов⁶. В марте 2024 г. эту информацию подтвердил К.-Ж. Токаев накануне государственного визита в АР. Говоря о возрастающей роли TMTM в про-

¹ Сафаров Ф. Путин послал Турции важные сигналы // dikGAZETE, Турция. 2024. 7 июня [Электронный ресурс]. URL: <https://inosmi.ru/20240607/pmef-269119397.html> (дата обращения: 01.07.2024).

² Панфилова В. Россия обходит Казахстан с юга // Независимая газета. 2023. 2 июля [Электронный ресурс]. URL: https://www.ng.ru/cis/2023-07-02/1_8762_south.html (дата обращения: 01.07.2024).

³ Транзитное время по железной дороге через Россию из Китая до портов Европы составляет 20 дней (Максимов З., Войцеховский А. Российский транзит помогает Китаю работать с ЕС (дата обращения: 01.07.2024)).

⁴ Ахундов Г. Транскаспийский транзит на гребне волны // Caliber.Az. 2024. 13 января [Электронный ресурс]. URL: <https://caliber.az/post/216642/> (дата обращения: 01.07.2024).

⁵ Казахстан, Азербайджан, Грузия и Турция планируют увеличить до 10 млн тонн в год пропускную способность Транскаспийского маршрута к 2025 году // Sputnik Казахстан. 2022. 25 ноября [Электронный ресурс]. URL: <https://t.me/sputnikKZ/28658> (дата обращения: 01.07.2024).

⁶ Анализ и перспективы Транскаспийского международного транспортного маршрута; В Баку оценили вклад «Зангезурского коридора» в рост пропускной способности TMTM // EurAsia Daily. 2024. 27 февраля [Электронный ресурс]. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2024/02/27/v-baku-ocenili-vklad-zangezurskogo-koridora-v-rost-propusknoy-sposobnosti-tmtm> (дата обращения: 01.07.2024).

движении и развитии трансконтинентальной торговли, он так определил параметры грузоперевозок: в 2022 г. их объем составил 1,7 млн т, а в 2023 г. — 2,7 млн т¹. В конце февраля 2024 г. заместитель министра цифрового развития и транспорта Азербайджана Рахман Гумметов фактически связал возможность увеличения пропускной способности Среднего коридора до 8–10 млн т с успехами в реализации «зангезурского» проекта². Следовательно, на сегодняшний день достижения в освоении ТМТМ отстают от намеченных планов. Вместе с тем члены ОТГ привержены самаркандскому соглашению от 11 ноября 2022 г. о развитии между собой международных комбинированных грузовых перевозок³. Очевидно и то, что дальнейшее развитие ситуации во многом будет определяться динамикой армяно-азербайджанского урегулирования и дееспособностью формата 3+3.

Важно также отметить, что значительная часть грузов по ТМТМ направляется или в Россию, или проходит через нее. Следовательно, утверждение о враждебности транскаспийского проекта интересам Москвы является ложным⁴. Так, российский политолог С. А. Притчин сомневается в способности несырьевого экспорта по ТМТМ нанести урон транзитному потенциалу России, а директор Института евразийской интеграции Казахстана Уразгали Сельтеев допускает даже возможность извлечения Россией выгоды от ТМТМ как альтернативы для ее внешнеторговых операций в условиях санкций⁵.

Можно сказать, что в свете намерений И. Алиева инвестировать в транспортную логистику столицы для увеличения грузоперевалочной способности Бакинского международного морского торгового порта (морской порт Алят) с 15 до 25 млн т⁶ открывается перспектива синергии в зонах пересечения МТКСЮ с ТМТМ. В конце мая 2024 г. в Баку азербайджанский президент информировал президента Таджикистана Эмомали Рахмона о том, что «Азербайджан на своей территории практически завершил все основные транспортно-логистические проекты и сегодня готов принимать большие объемы грузов из разных направлений: с Востока на Запад и обратно, с Севера на Юг и в обратном направлении»⁷.

Поэтому, принимая во внимание неоднозначность проекта ТМТМ, в российских интересах подчеркивать его роль в соединении посредством наземного транспорта международных транзитных маршрутов «Север — Юг» и «Восток — Запад». В начале июня 2024 г. по итогам заседания Евразийского межправительственного

¹ Объем перевозок по ТМТМ в 2023 году вырос на 65% // Капитал. 2024. 11 марта [Электронный ресурс]. URL: <https://kapital.kz/economic/123866/ob-yem-perevozok-po-tmtm-v-2023-godu-vyros-na-65.html> (дата обращения: 01.07.2024).

² В Баку оценили вклад «Зангезурского коридора» в рост пропускной способности ТМТМ.

³ Парламент Казахстана ратифицировал закон о грузоперевозках в странах ОТГ // ТАСС. 2024. 20 июня [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/21148399> (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ *Васильев В.* Дорога «в обход России». Кому выгоден новый транспортный проект Китая // ИА Регнум. 2023. 23 мая [Электронный ресурс]. URL: <https://regnum.ru/article/3808053> (дата обращения: 01.07.2024); Китай — Центральная Азия: итоги саммита в Сиане, EurasiaNet, США. 2023. 25 мая [Электронный ресурс]. URL: <https://inosmi.ru/20230525/kitay-263175363.html> (дата обращения: 01.07.2024).

⁵ *Кусов О.* В обход РФ: куда ведет Транскаспийский транспортный коридор // NEWS.ru. 2022. 27 июня [Электронный ресурс]. URL: <https://news.ru/cis/odno-otechestvo-na-dve-strany-kak-belorusy-otnosyatsya-k-rossii/> (дата обращения: 01.07.2024).

⁶ Ильхам Алиев принимает участие в Форуме «Один пояс — один путь». 26 апреля 2019 г. // Президент Азербайджана [Электронный ресурс]. URL: <https://president.az/ru/articles/view/32878> (дата обращения: 01.07.2024); Азербайджан дополнительно инвестирует в проект дороги Баку — Тбилиси — Карс // ТАСС. 2022. 24 октября [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/16140843> (дата обращения: 01.07.2024).

⁷ *Македонцев П.* Азербайджан вовлекает Таджикистан в тюркский мир.

совета в Несвиже (Республика Беларусь) заместитель председателя Правительства РФ А. Л. Оверчук высказал мнение о критической важности для улучшения транспортно-логистической связанности в Евразии (включая сопряжение с ОПОП) не только МТКСЮ, но и МТК «Восток — Запад»¹.

Вызов МТКСЮ со стороны Китая

Как отмечалось выше, логистический маршрут, известный как «Средний коридор», или Восток — Запад появился в рамках китайской инициативы ОПОП. Он берет свое начало в китайском порту Ляньюньган, а затем пролегает через Сиань в Урумчи до китайско-казахстанской границы². Неудивительно, что перспективы ТМТМ стали предметом непосредственного обсуждения Китая с Азербайджаном и Грузией. Неудивительно, что открытие «Зангезурского коридора» — связующего звена ТМТМ — заняло важное место в азербайджанской политике Китая³.

Эксплуатация ТМТМ началась в 2017 г., а в 2019 г. по нему прошел первый контейнерный поезд China Railway Express, положивший начало китайскому контейнерному мультимодальному транзиту. Такие составы способны преодолевать весь маршрут за 20–25 дней, что ощутимо меньше, чем перевалка грузов из Китая и Юго-Восточной Азии морским путем через Суэцкий канал, занимающая примерно 40 дней⁴.

В оценке китайского влияния на работу МТКСЮ мнения авторов расходятся. Так, обозреватель издания Украина.ру Владимир Скачко в категоричной манере упрекает Китай в «жестком прагматизме» и готовности «обсуждать транспортные коридоры в обход России с кем угодно, если ему это выгодно». В этой связи он привлекает внимание к состоявшимся встречам глав Турции, Грузии, США, Узбекистана, Туркменистана, Европейского совета с участием китайских представителей по этому вопросу⁵.

Представляется, что подобные выпады против союзника России неуместны и ошибочны, поскольку сегодня все страны мира руководствуются в отношении друг с другом принципом экономического прагматизма. Президент Национального исследовательского центра «Перевозки и инфраструктура» П. А. Иванкин ставит в заслугу китайским партнерам поиск оптимальных решений в обеспечении транспортного сообщения с Европой: «...в Китае сидят очень умные ребята. Они развивают все направления, альтернативные в том числе. Зависеть от российского транзита они точно не будут. Да и говорят об этом уже давно в открытую»⁶.

При этом отсутствуют факты, свидетельствующие о действиях Китая в нарушение российских интересов в ЦАР. Не относить же к ним подписанный в сентябре 2022 г. на саммите ШОС в Самарканде трехсторонний меморандум о взаимопо-

¹ Алексей Оверчук: МТК «Север — Юг» и «Восток — Запад» критически важны для транспортно-логистической связанности в Евразии // ПортНьюс. 2024. 4 июня [Электронный ресурс]. URL: <https://portnews.ru/news/363785/> (дата обращения: 01.07.2024).

² В Баку оценили вклад «Зангезурского коридора» в рост пропускной способности ТМТМ.

³ Лузянин С., Семенова Н. Политика Китая в Каспийском регионе // Каспийский институт стратегических исследований (КИСИ). 2022. 18 октября [Электронный ресурс]. URL: <https://caspien.institute/product/luzyanin-sergej/politika-kitaya-v-kaspijskom-regione-38324.shtml> (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ Ахундов Г. Транскаспийский транзит на гребне волны.

⁵ Скачко В. Коридор в обход России. Пекин в Мюнхене подтвердил претензии на лидерство, Москва согласна // Украина.ру. 2024. 19 февраля [Электронный ресурс]. URL: <https://ukraina.ru/20240219/1053392775.html> (дата обращения: 01.07.2024).

⁶ Максимов З., Войцеховский А. Российский транзит помогает Китаю работать с ЕС // Vgudok. 2023. 17 августа [Электронный ресурс]. URL: <https://vgudok.com/lenta/rossiyskiy-tranzit-pomogaet-kitayu-rabotat-s-es-porty-rf-i-set-rzhd-napryamuyu-vliyayut-na> (дата обращения: 01.07.2024).

нимании по строительству 454-км железной дороги Узбекистан — Кыргызстан — Китай, призванной оптимизировать работу Среднего коридора. Именно ей Китай отводит ключевую инфраструктурную роль в реализации своей инициативы ОПОП. В мае 2023 г. в пику «Большой семерке» Китай провел в Сиане встречу с пятью странами ЦА в формате саммита «Китай — Центральная Азия». В числе других обсуждались вопросы о запуске железной дороги Китай — Кыргызстан — Узбекистан (18 мая был подписан трехсторонний меморандум) и строительстве нескольких автомагистралей.

Также ведет себя Китай и на Южном Кавказе. Российские международники А. М. Кумуков и С. Г. Лузянин, в частности, обращают внимание на участие китайской компании China Railway Tunnel Group в строительстве девятикилометрового туннеля через Главный Кавказский хребет с целью ускоренной транспортировки китайских товаров из грузинского участка TMTM на юг России. «Пекин, — отмечают они, — стремится не наносить ущерба интересам России, связанным с созданием Россией, Азербайджаном, Ираном и другими заинтересованными игроками стратегического транспортного коридора Север — Юг, с одной стороны, и действовать гибко, принимая во внимание свои собственные транзитные приоритеты и возможности, с другой» [2, с. 183].

Кроме того, в условиях нарастающей многополярности государства ЦА, исходя из своих национальных интересов, все чаще проявляют самостоятельность в выборе партнеров и заключении торговых договоров. В этом ключе следует рассматривать и их сотрудничество в формате TMTM. Так, 22 июня 2023 г. представители Казахстана и Азербайджана подписали соглашение о создании логистической компании для развития TMTM, которой поручили заниматься объединением тарифов и обработкой всех грузов с целью обеспечения стабильных грузоперевозок между Китаем и Европой. Перед ней также поставили задачу сократить срок доставки грузов по маршруту с 53 до 18 дней уже в 2023 г., а затем — до 10–15 дней¹.

По результатам состоявшегося 28–29 сентября 2023 г. в Актау бизнес-форума «TMTM 2023: инновации и развитие в эпоху цифровизации» было подписано Соглашение о взаимодействии и мерах ответственности при организации перевозки грузов в составе контейнерных поездов по маршруту TMTM с использованием фидерных судов и Соглашение об организации контейнерных перевозок в прямом международном железнодорожно-морском сообщении с участием фидерных судов между портами Каспийского моря (Актау-порт — Баку-Алят). Сегодня его пропускная способность составляет менее 10% от мощности «северного маршрута» перевозки товаров из Поднебесной в Европу через территорию России. Однако в свете новых геополитических реалий она может резко возрасти, в том числе и по причине усиления роли в этом движении порта в Туркменбаши с пропускной способностью до 25–26 млн т грузов в год. Не будет преувеличением сказать, что Китай, Турция и ЕС заинтересованы в увеличении пропускной способности TMTM до 50 млн т².

В рамках избранной руководством Туркменистана «стратегии вовлечения в международные логистические проекты», в мае 2023 г. президент страны Сердар Бердымухамедов заявил о готовности к запуску международного транзитного коридора в Иран, Ирак и Турцию в рамках МТК Восток — Запад. Следует полностью

¹ Астана и Баку создали логистическую компанию для развития Транскаспийского маршрута // ТАСС. 2023. 22 июня [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/18090765> (дата обращения: 01.07.2024); Ахундов Г. Транскаспийский транзит на гребне волны.

² Скачно В. Коридор в обход России. Пекин в Мюнхене подтвердил претензии на лидерство, Москва согласна.

согласиться с экспертом РСМД Е. В. Махмутовой (Войко) в том, что новый амбициозный проект Туркменистана становится «частью более глобального проекта «Восток — Запад» по доставке китайских грузов в Европу»¹.

В октябре 2023 г. прошли переговоры представителей транспортных и железнодорожных ведомств Казахстана, Туркмении, Ирана и Турции, темой которых стала проработка деталей нового евразийского транспортного коридора, призванного соединить Китай с Евросоюзом в обход Каспийского моря. Затем содержание инициативы было доведено до китайского руководства, и в ходе официального визита президента Казахстана К-Ж. Токаева в Пекин завершилось подписанием ряда документов, прежде всего, соглашения между правительствами РК и КНР по развитию ТМТМ с участием Узбекистана. Важно отметить, что в контексте данного проекта Казахстан и Туркмения подписали меморандум о намерении увеличить объемы взаимных перевозок, причем не только железнодорожных, но и морских между портами Казахстана (Актау и Курык) и Туркменистана (Туркменбаши)². Проект оказался успешным, и уже 31 мая 2024 г. в Ереван прибыл первый грузовик из китайского Шанхая. Грузоперевозка из Китая через территории Казахстана, Узбекистана, Туркменистана и Ирана в Армению заняла около 20 дней³.

24 января 2024 г. в рамках официального визита в Китай президента Узбекистана Шавката Мирзиёева стороны объявили об открытии нового мультимодального коридора Узбекистан — Казахстан — Китай (по маршруту Ташкент — Хоргос — Циндао), а также согласились с необходимостью начать практические работы по строительству железной дороги Китай — Кыргызстан — Узбекистан протяженностью 900 км (самый короткий путь от востока Китая до портов южной Европы)⁴. Как утверждает сотрудник Института востоковедения РАН Б. Х. Кушхов, вместе с маршрутом «Узбекистан — Туркменистан — Иран — Турция» он «позволит увеличить объем грузоперевозок по маршруту Китай — Европа приблизительно на 10 млн тонн в год»⁵.

Армения как политический актер в реализации проекта МТКСЮ

По понятным причинам многие годы проект МТКСЮ встречает противодействие армянской стороны. К примеру, выступая проводником интересов официального Еревана, советский и российский государственный и общественный деятель Варткес Арцруни внушал идею, что бенефициаром проекта Казвин — Решт — Астара окажется один только президент Азербайджана Ильхам Алиев, который

¹ Махмутова (Войко) Е. Перспективы Туркменистана как транспортного узла Евразии // РСМД. 2023. 25 июля [Электронный ресурс]. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/perspektivy-turkmenistana-kak-transportnogo-uzla-evrazii/> (дата обращения: 01.07.2024).

² Кушхов Б. Китай-Казахстан-Туркменистан-Иран: продвижение нового коридора и инфраструктурная конкуренция стран региона // Новое Восточное Обозрение. 2024. 22 января [Электронный ресурс]. URL: <https://journal-neo.su/ru/2024/01/22/kitaj-kazahstan-turkmenistan-iran-prodvizhenie-novogo-koridora-i-infrastrukturnaya-konkurencziya-stran-regiona/> (дата обращения: 01.07.2024).

³ В рамках реализации проекта «Перекресток мира» из Китая в Армению прибыл первый грузовой автомобиль // Арменпресс. 2024. 3 июня [Электронный ресурс]. URL: <https://armenpress.am/ru/article/1138613> (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ Кушхов Б. Китай-Узбекистан: новый статус отношений // Новое Восточное Обозрение. 2024. 16 февраля [Электронный ресурс]. URL: <https://journal-neo.su/ru/2024/02/16/kitaj-uzbekistan-noviy-status-otnoshenij/> (дата обращения: 01.07.2024).

⁵ Кушхов Б. Железная дорога Китай — Кыргызстан — Узбекистан: начало строительства в 2024 году? // Новое Восточное Обозрение. 2024. 12 февраля [Электронный ресурс]. URL: <https://journal-neo.su/ru/2024/02/12/zheleznaya-doroga-kitaj-kyrgyzstan-uzbekistan-nachalo-stroitelstva-v-2024-godu/> (дата обращения: 01.07.2024).

после его ввода в эксплуатацию «за чужой счет» потешит свои геополитические амбиции и сможет «шантажировать Россию и Иран угрозой в любой момент блокировать перевозки». Одновременно, ссылаясь на «многих экспертов», он навязывал Москве проблемный проект восстановления железнодорожного сообщения между Россией и Ираном через территории Абхазии, Грузии и Армении, а также лоббировал транскаспийский маршрут Оля — Энзели с выходом на Мегри, минуя Азербайджан¹.

С начала 2020-х годов Армения сосредоточилась на проектах транспортных коридоров из иранских южных портов через территорию Армении к грузинским портам на Черном море, минуя Азербайджан и Турцию. В марте 2021 г. посол Индии в Иране заявил о намерении Нью-Дели включить РА в реализацию проекта МТКСЮ через иранский порт Чехбехар. В Армении загорелись идеей прокладки автотрассы по своей территории. В августе того же года Ереван проявил готовность участвовать в работах по реализации этой программы², а в октябре глава индийского МИД Субраманьям Джайшанкар на брифинге с армянским коллегой Араратом Мирзояном в Ереване подтвердил заинтересованность двух стран в использовании иранского порта Чехбехар для активизации торговых путей, включая МТКСЮ³.

В феврале 2022 г. правительство РА «переоформило» проект МТКСЮ в проект «Север — Юг», «Восток — Запад», или «Армянский перекресток»⁴. В марте следующего года оно же поддержало иранский проект коридора «Персидский залив — Черное море» через Иран, параллельного МТКСЮ, чтобы соединить индийских трейдеров с Россией и Европой. Согласно источникам в правительстве РА, Ереван намеревался привлечь индийские инвестиции для прокладки маршрута по территории Армении⁵. Комментируя предложение, исходившее от главы МИД РА А. Мирзояна, индийская газета The Economic Times подытоживала: «Предлагаемый коридор, который будет создан параллельно международному транспортному коридору Север — Юг, соединит Мумбаи с Бендер-Аббасом в Иране, затем соединится с Арменией и пойдет в Европу или Россию в обход Азербайджана, с которым у Индии не очень теплые отношения, учитывая тесные связи последнего с Турци-

¹ Арцруни В. Казвин — Решт — Астара: станут ли Россия и Иран заложниками чужих амбиций? // Центр поддержки русско-армянских стратегических и общественных инициатив. 2013. 13 декабря [Электронный ресурс]. URL: <https://russia-armenia.info/node/4135> (дата обращения: 01.07.2024).

² Саркисян Л. Месседж Еревану, или Почему Индия и Иран хотят втянуть Армению в коридор «Север — Юг» // Sputnik Армения. 2021. 18 августа [Электронный ресурс]. URL: <https://am.sputniknews.ru/20210818/Messedzh-Erevanu-ili-Pochemu-Indiya-i-Iran-khotyat-vtyanut-Armeniyu-v-koridor-Sever-Yug-28709037.html> (дата обращения: 01.07.2024).

³ Армения и Индия заинтересованы в использовании иранского порта Чабакхар // Sputnik Армения. 2021. 13 октября [Электронный ресурс]. URL: <https://am.sputniknews.ru/20211013/armeniya-i-indiya-zainteresovany-v-ispolzovanii-iranskogo-porta-chabakhar-34235278.html> (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ Проект Север-Юг, Восток-Запад или армянский перекресток: Пашинян представил подробности // ИА «Арменпресс». 2022. 17 февраля [Электронный ресурс]. URL: <https://armenpress.am/rus/news/1075783.html> (дата обращения: 01.07.2024).

⁵ Армения предложила Индии торговый коридор в Россию в обход Азербайджана // Ведомости. 2023. 11 марта [Электронный ресурс]. URL: <https://www.vedomosti.ru/politics/news/2023/03/11/966086-armeniya-predlozhila> (дата обращения: 01.07.2024); Саркисян Л. Шанс Еревана: почему коридор «Персидский залив — Черное море» необходим Армении // Sputnik Армения. 2024. 26 апреля [Электронный ресурс]. URL: <https://am.sputniknews.ru/20230426/shans-erevana-pochemu-koridor-persidskiy-zaliv--chernoje-more-neobkhodim-armenii-58529548.html> (дата обращения: 01.07.2024). Впервые данный проект был озвучен Ираном в 2016 г.

ей и Пакистаном»¹. В апреле 2023 г. в Ереване состоялись первые политические консультации в трехстороннем формате между МИД Армении, Ирана и Индии².

Затем армянская сторона вновь переориентировалась на Чехбехар. Стремясь к созданию коридора «Индия — Иран — Армения — Грузия — РФ/ЕС», альтернативного МТКСЮ, в мае 2023 г. по поручению премьер-министра РА Никола Пашиняна была создана межведомственная рабочая группа по вопросам запуска международных грузоперевозок и открытию операторского пункта в этом иранском порту. При этом в Министерстве экономики РА особые надежды возлагали на Индию, устойчиво заинтересованную в сотрудничестве с Арменией в рамках как МТКСЮ, так и МТК «Персидский залив — Черное море»³. Одновременно РА решила отказаться от транспортного взаимодействия не только с Турцией и Азербайджаном, но и с Россией. «Поскольку, — утверждает старший научный сотрудник Института прикладных политических исследований Армении (APRI Armenia) Бениамин Погосян, — новая холодная война подрывает экономические и политические отношения России и Запада, любой крупномасштабный транзит грузов, проходящих через границу России и Европы, выглядит слишком рискованным для международных логистических и страховых компаний»⁴.

Осенью 2023 г. Армения интенсифицировала свои усилия на данном направлении. В октябре делегация из Армении приняла участие в Global Maritime India Summit 2023 в Мумбаи, где замминистра экономики Армении Нарек Терьян обсудил с индийскими коллегами вопросы развития порта Чехбехар и МТК «Персидский залив — Черное море»⁵. Вскоре замглавы МИД Армении Мнацакан Сафарян заявил в интервью изданию The Economic Times: «Мы ведем переговоры о присоединении к порту и надеемся, что соединение между портом Чабахар и INSTC будет завершено в ближайшее время. Есть признаки того, что это соединение будет завершено в течение года»⁶. В декабре 2023 г. порт посетил министр территориального управления и инфраструктуры Армении Гнел Саносян. В январе 2024 г. министр экономики РА Ваган Кербоян договорился с коллегами из Дели и Тегерана о за-

¹ The Economic Times: Армения предлагает коридор Иран-Черное море для индийских торговцев // Новости Армении — NEWS.am. 2023. 11 марта [Электронный ресурс]. URL: <https://news.am/rus/news/749225.html> (дата обращения: 01.07.2024).

² Политические консультации между министерствами иностранных дел Республики Армения, Исламской Республики Иран и Республики Индия // МИД РА. 2023. 20 апреля [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mfa.am/ru/press-releases/2023/04/20/Arm.Ir.Ind/11978> (дата обращения: 01.07.2024).

³ Армения предлагает замкнуть на себе транспортную альтернативу — из Индии в ЕС и ЕАЭС // EurAsia Daily. 2023. 23 ноября [Электронный ресурс]. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2023/11/23/armeniya-predlagaet-zamknut-na-sebe-transportnuyu-alternativu-iz-indii-v-es-iaeas> (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ Пламенев И. Армения предложила Индии торговый коридор в Россию через Черное море // РБК. 2023. 11 марта [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/politics/11/03/2023/640c6cad9a7947ef9b78009e> (дата обращения: 01.07.2024).

⁵ Замминистра экономики Армении обсудил в Индии вопросы транзитных перевозок посредством порта Мумбаи // ATI.SU. 2023. 18 октября [Электронный ресурс]. URL: <https://news.ati.su/news/2023/10/18/zamministra-ekonomiki-armenii-obsudit-v-indii-voprosy-tranzitnyh-perevozok-posredstvom-porta-mumbai-559595/> (дата обращения: 01.07.2024); Армения надеется получить доступ к порту Чабахар и МТК «Север — Юг» к концу 2024 г. — МИД // Sputnik Армения. 2023. 9 ноября [Электронный ресурс]. URL: <https://am.sputniknews.ru/20231109/armeniya-nadeetsya-cto-prisoedinit-sya-k-portu-chabahar-i-mtk-sever-yug-k-kontsu-2024-g--mid-68400628.html> (дата обращения: 01.07.2024).

⁶ Chaudhury D.R. Armenia in talks to join Chabahar port for India access // The Economic Times/ November 9, 2023 [Электронный ресурс]. URL: <https://economictimes.indiatimes.com/news/india/armenia-in-talks-to-join-chabahar-port-for-india-access/articleshow/105077306.cms> (дата обращения: 01.07.2024).

пуске в мае альтернативного МТКСЮ торгового маршрута «Персидский залив — Черное море».

Казалось бы, развитие экономических отношений между Индией и Ираном с Арменией создавало хорошую основу для развития между ними транспортного сообщения. Достаточно сказать, что в период с 2016 по 2021 г. товарооборот Индии и Армении увеличился с 21 млн долл. до 181 млн., а в 2023 г. достиг 380 млн долл.¹ Объем торговли Ирана с Арменией в 2022 г. составил около 711 млн долл. против около 503,5 млн в 2021 г., а за девять месяцев 2023 г. — 507 млн долл.²

Однако что-то не заладилось. Во всяком случае, в мае 2024 г. посол Индии в Армении Нилакши Саха Синха дала понять об отсутствии четких предложений от армянской стороны по вопросу использования иранского порта³. Ранее научный сотрудник МГИМО А. Р. Маргоев справедливо отмечал заинтересованность Ирана в транспортном сотрудничестве с РА только при условии, что ему «не придется оплачивать строительство и развитие там инфраструктуры, налаживать за свой счет торговые и логистические цепочки»⁴.

Трудно сказать, как сложится в дальнейшем судьба индийско-ирано-армянского транспортного проекта. В любом случае, прозападный крен внешней политики РА не угрожает ей транспортной изоляцией, прежде всего, по причине резкого усиления позиций КНР на Южном Кавказе. В условиях СВО, отмечают А. М. Кумуков и С. Г. Лузянин, произошло «переформатирование китайско-европейской логистики», что «повысило важность коридоров, проходящих через Южный Кавказ и другие прилегающие районы» [2, с. 189]. Действительно, в 2022 г. объем торговли между Китаем и Арменией составил 1,43 млрд долл., а за первую половину 2023 г. — свыше 800 млн долл.⁵ Впрочем, в 2024 г. произошло восстановление железнодорожных перевозок контейнеров из Китая в ЕС тран-

¹ Армяно-индийские отношения имеют потенциал для развития в оборонной и военно-технической сферах // Radar Armenia. 2022. 4 июля [Электронный ресурс]. URL: <https://radar.am/ru/news/politics-2513814120/> (дата обращения: 01.07.2024); Товарооборот Армении и Индии по итогам 2023 г. вырос на 7% — замминистра // Sputnik Армения. 2024. 14 марта [Электронный ресурс]. URL: <https://am.sputniknews.ru/20240314/tovarooborot-armenii-i-indii-po-itogam-2023-g-vyros-na-7---zamministra-73357919.html> (дата обращения: 01.07.2024).

² Товарооборот Армении с Ираном в 2022 году составил около 711 млн долларов // Новости Армении — NEWS.am. 2023. 19 апреля [Электронный ресурс]. URL: <https://news.am/rus/news/755598.html> (дата обращения: 01.07.2024); Товарооборот Армении и Ирана в 2023 году может достичь \$1 млрд. — секретарь Совбеза // ARKA. 2023. 14 ноября [Электронный ресурс]. URL: https://arka.am/ru/news/economy/tovarooborot_armenii_i_irana_v_2023_godu_mozhet_dostich_mlrld_sekretar_sovbeza/ (дата обращения: 01.07.2024).

³ Армения планирует наладить торговый маршрут из Индии через Иран к маю 2024 года // EurAsia Daily. 2024. 15 января [Электронный ресурс]. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2024/01/15/armeniya-planiruet-naladit-torgovuyu-marshrut-iz-indii-cherez-iran-k-mayu-2024-goda> (дата обращения: 01.07.2024); Индия ждет четких предложений от армянской стороны по вопросу использования порта Чабахар: посол // ИА «Арменпресс». 2024. 17 мая [Электронный ресурс]. URL: <https://www.armenpress.am/rus/news/1137326.html> (дата обращения: 01.07.2024); Индия ждет предложений Армении по вопросу использования порта Чабахар — посол // Sputnik Армения. 2024. 17 мая [Электронный ресурс]. URL: <https://am.sputniknews.ru/20240517/indiya-zhdet-predlozheniy-armenii-po-voprosu-ispolzovaniya-porta-chabakhar---posol-75923146.html> (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ Потаева К. Армения рискует выпасть из проекта транспортного коридора «Север — Юг» // Ведомости. 2022. 23 октября [Электронный ресурс]. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/10/24/946972-armeniya-riskuet-vipast-iz-proekta-koridora-sever-yug> (дата обращения: 01.07.2024).

⁵ Коньяк, мед и «Один пояс — один путь»: Китай заинтересован в развитии отношений с Арменией // Новости Армении — NEWS.am. 2023. 17 августа [Электронный ресурс]. URL: <https://news.am/rus/print/news/775982.html> (дата обращения: 01.07.2024).

зитом через территорию России. В первом квартале они увеличились на 44% до 90 тыс. TEU, почти достигнув докризисных объемов. Учитывая, что время в пути составляет 5–7 дней, «северный маршрут» остается самым востребованным для перемещения товаров, для которых критически важен транзитный срок¹.

Конфликт интересов АР с ИРИ и Индией в контексте развития МТКСЮ

Многие авторы видят угрозу развитию МТКСЮ в проблемном характере ирано-азербайджанских отношений. В связи с этим они вызывают критические суждения относительно перспективы устойчивого функционирования его «западной ветки». Так, политологи Г. В. Косов и А. В. Гукасов из Пятигорского госуниверситета в 2019 г. утверждали, что «ухудшающиеся отношения между Азербайджаном и Ираном затрудняют реализацию проекта МТК «Север — Юг». Это неизбежно приведет к тому, что будет поставлен вопрос о минимизации участия или игнорировании Азербайджана» [1, с. 215]. По этой же причине довольно пессимистично в марте 2023 г. о будущем МТКСЮ высказывался А. В. Караваев. Опасаясь, что дальнейшая эскалация между Ираном и Азербайджаном (началась октябре 2022 г. и продолжалась до конца июня 2023 г.) серьезно затормозит движение транспорта и техническое развитие «западной ветки» МТКСЮ, он указывал на транзитные преимущества транскаспийского маршрута для продолжения российско-иранских отношений².

Признавая наличие такой проблемы, вместе с тем следует отметить ее преимущественно конъюнктурный и эмоциональный характер. К тому же в последние годы АР и ИРИ сравнительно быстро преодолевали возникавшие между ними разногласия в силу естественной географической и транспортно-логистической сцепки, обеспечивающей полноценное функционирование МТКСЮ. К сожалению, этот аспект зачастую выпадает из поля зрения пристрастных авторов. По этой причине следует обратить внимание на ряд принципиальных моментов.

Во-первых, отношения Баку и Тегерана постоянно варьируются от «ухудшения» к «улучшению» и наоборот. Во-вторых, поскольку коренные интересы АР и ИРИ большей частью совпадают, стороны тяготеют к конструктивному урегулированию возникающих между ними разногласий. При этом, конечно, временные размолвки влияют на исполнение сторонами своих обязательств по действующим соглашениям. В-третьих, для многих неожиданностью стало проведение в июне 2024 г. совместных антитеррористических учений подразделений специального назначения ИРИ и АР в иранской провинции Западный Азербайджан. Комментируя маневры, заместитель командующего сухопутными войсками армии Ирана генерал-майор Керим Чешак заявил, что они «способствуют укреплению двусторонних отношений и обеспечению безопасности в регионе»³.

Обсуждая тему непростых азербайджано-иранских отношений, невозможно уйти от разговора об азербайджано-индийских осложнениях последнего времени и их влиянии на имплементацию совместного транспортного проекта. Надо признать, что СМИ, зачастую характеризуя отношения АР и Индии как конфликтные, отрица-

¹ Скорлыгина Н. Китайские контейнеры устремились в ЕС // Коммерсант. 2024. 5 апреля [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6622037> (дата обращения: 01.07.2024).

² Тагиева А. Каждой линии — свой товар: маршрут «Север — Юг» через Азербайджан теряет актуальность? // Sputnik Азербайджана. 2023. 15 марта [Электронный ресурс]. URL: <https://az.sputniknews.ru/20230315/kazhdoy-linii---svoiy-tovar-marshrut-sever-yug-cherez-azerbaydzhan-teryayet-aktualnost-452702285.html> (дата обращения: 01.07.2024).

³ Иран и Азербайджан провели совместные антитеррористические учения // ТАСС. 2024. 11 июня [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/21088415> (дата обращения: 01.07.2024).

ют возможность нормального хозяйственного взаимодействия между ними. Наибольший вклад в формирование такого представления вносят армянские авторы. Однако, представляется, что они завышают союзническую близость, с одной стороны, АР, Турции и Пакистана, а, с другой, РА, Ирана и Индии. Раздувая объективно существующие противоречия между этими двумя образованиями, они также преувеличивают обеспокоенность Индии союзническими отношениями между Пакистаном и Азербайджаном¹. Именно с такой позиции военный аналитик из Индии Джейсон Вахланг и сотрудник APRI Armenia Сергей Мелконян привлекают внимание к тому обстоятельству, что Азербайджан и Турция по кашмирскому вопросу придерживаются точки зрения Пакистана, который находится с ними в стратегическом альянсе².

Очевидно, что тесное сотрудничество Анкары, Баку и Исламабада не вызывает одобрительной реакции со стороны индийских властей. Однако ведь и Баку раздосадован поставками Еревану индийского оружия³. К тому же свою лепту в демонизацию этого вопроса вносят пакистанские СМИ, представляя растущее военное сотрудничество между Ереваном и Нью-Дели как угрозу миру и безопасности на Южном Кавказе и в Южной Азии⁴.

Несмотря на имеющиеся расхождения по ряду принципиальных вопросов международной повестки, Нью-Дели и Баку не стремятся к разрыву экономических отношений. Безусловно, их геополитические разногласия сказываются на взаимной торговле. В СМИ отмечалось ее сокращение в январе-ноябре 2023 г. до 1,108 млрд долл., или на 40% по сравнению с тем же периодом 2022 г. (1,859 млрд долл.)⁵. Тем не менее размер товарооборота Азербайджана и Индии по-прежнему существенно выше соответствующих армяно-индийских значений. Достаточно сказать,

¹ Саркисян Л. Месседж Еревану, или Почему Индия и Иран хотят втянуть Армению в коридор «Север — Юг»; Еркяня А. Почему в Баку так опасаются сближения Индии с Арменией? // Sputnik Армения. 2022. 16 февраля [Электронный ресурс]. URL: <https://am.sputniknews.ru/20220216/pochemu-v-baku-tak-opasayutsya-sblizheniya-indii-s-armeniyey-38750574.html> (дата обращения: 01.07.2024); Bharat Shakti: Индия обеспокоена растущим сближением между Азербайджаном, Пакистаном и Турцией // Новости Армении — NEWS.am. 2024. 4 марта [Электронный ресурс]. URL: <https://news.am/rus/news/810646.html> (дата обращения: 01.07.2024); Eurasia Review: Связь Азербайджана и Пакистана угрожает Индии, Нью-Дели должен укреплять союзничество с Ереваном // Новости Армении — NEWS.am. 2024. 25 марта [Электронный ресурс]. URL: <https://news.am/rus/news/814357.html> (дата обращения: 01.07.2024).

² Вахланг Дж., Мелконян С. Индия на Южном Кавказе: значение для России, Ирана и Турции // РСМД. 2024. 30 января [Электронный ресурс]. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/indiya-na-yuzhnom-kavkaze-znachenie-dlya-rossii-irana-i-turtsii/> (дата обращения: 01.07.2024).

³ Азербайджан недоволен политикой Индии: Забудьте про Армению // EurAsia Daily. 2023. 15 января [Электронный ресурс]. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2023/01/15/azerbaydzhan-pedovolen-politikoy-indii-zabudte-pro-armeniyu> (дата обращения: 01.07.2024); Президент Азербайджана: Франция и Индия, вооружая Армению, как говорится, подливают масла в огонь. 2023. 6 декабря [Электронный ресурс]. URL: <https://media.az/politics/1067938991/prezident-azerbaydzhana-franciya-i-indiya-vooruzhaya-armeniyu-kak-govoritsya-podlivayut-masla-v-ogon/> (дата обращения: 01.07.2024); МИД Индии прокомментировал критику Азербайджана из-за поставок вооружения Армении // ТАСС. 2024. 25 апреля [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/20650345> (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ Пакистанские СМИ: Военный союз Индии и Армении угрожает миру и безопасности на Южном Кавказе // Caliber.Az. 2023. 18 января [Электронный ресурс]. URL: <https://caliber.az/post/138388/> (дата обращения: 01.07.2024).

⁵ Мамедов Ш. Товарооборот между Азербайджаном и Индией превысил 1.1 млрд долларов // APA.Az. 2024. 5 января [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.apa.az/entrepreneurship/tovarooborot-mezdu-azerbaidzanom-i-indiei-prevysil-11-mlrd-dollarov-550007> (дата обращения: 01.07.2024).

что в период с апреля 2022 г. по январь 2023 г. Индия закупила у Баку нефти на общую сумму 495,78 млн долл.¹, а 2023 г., став третьим после Италии и Израиля импортером азербайджанской нефти, заплатила за нее 1,227 млрд долл.² В начале 2024 г. посол Индии в Азербайджане Шридхаран Мадхусудханан отметил, что «Индия входит в число семи крупнейших торговых партнеров Азербайджана, и имеется серьезная перспектива роста товарооборота»³.

Поддерживая стремление России к расширению отношений с Индией посредством МТКСЮ и морского коридора Ченнаи — Владивосток, директор Объединенного института оборонных исследований (Дели) Бал Кришан Шарма в конце 2023 г. утверждал: «Как только мы сможем ввести в действие эти коридоры, зависимость России от Китая, вероятно, уменьшится. И это то направление, в котором нам следует двигаться»⁴. Тогда же и сам глава МИД Индии Субраманьям Джайшанкар по итогам переговоров в Москве с С. В. Лавровым заявил о приоритетном характере для Нью-Дели проекта МТКСЮ⁵. В июне 2024 г. министр портов, судоходства и водных путей Индии Т. К. Рамачандран вновь подчеркнул особую важность для Нью-Дели МТКСЮ, а С. Джайшанкар назвал Чехбехар частью этого коридора⁶. Поскольку стратегическая нацеленность Азербайджана на завершение работ по «западной ветке» МТКСЮ вынуждает его национально-ориентированную элиту к многовекторному взаимодействию со всеми соседями и заинтересованными партнерами, следует ожидать позитивных подвижек Баку в отношениях и с Москвой, и с Тегераном, и с Нью-Дели.

Обсуждение

Хотя соглашение по МТКСЮ вступило в силу еще в начале XXI в., его практическое воплощение все еще не завершилось. Определенный всплеск интереса к данному проекту произошел на рубеже 2010–2020-х гг., да и то в связи с пандемией COVID-19 и аварией контейнеровоза «Ever Given» в Суэцком канале, которые нарушили международную торговлю и транспортную логистику. Вместе с тем представляется, что главной причиной актуализации МТКСЮ и многих других МТК регионального значения стал обостряющийся кризис глобализации, побуждающий участников внешнеэкономической и международной политической деятельности добиваться для себя более безопасных и рентабельных грузоперевозок.

В России адекватное понимание стратегической важности и геоэкономической значимости МТКСЮ сложилось сравнительно недавно, в условиях ее опосредован-

¹ За 10 месяцев Индия купила у Азербайджана нефти на более чем 495 млн долл. США // ИА Neftgaz.RU. 2023. 14 марта <https://neftgaz.ru/news/Trading/773233-za-10-mesyatsev-indiya-kupila-u-azerbaydzhana-nefti-na-bolee-chem-495-mln-doll-ssha/> (дата обращения: 01.07.2024).

² Италия стала главным покупателем нефти Азербайджана в 2023 году // Oilcapital.ru. 2024. 22 января [Электронный ресурс]. URL: <https://oilcapital.ru/news/2024-01-22/italiya-stala-glavnym-pokupatelem-nefti-azerbaydzhana-v-2023-godu-3158593> (дата обращения: 01.07.2024).

³ Имеется серьезная перспектива роста товарооборота между Азербайджаном и Индией — посол // Day.Az. 2024. 26 января [Электронный ресурс]. URL: <https://news.day.az/economy/1632450.html> (дата обращения: 01.07.2024).

⁴ Джонни С. Является ли формирующийся глобальный порядок биполярным? // The Hindu, Индия. 2023. 6 декабря [Электронный ресурс]. URL: <https://inosmi.ru/20231206/miroporjadok-266936524.html> (дата обращения: 01.07.2024).

⁵ Глава МИД Индии заявил, что транспортный коридор Север — Юг отвечает интересам всего мира // ТАСС. 2023. 27 декабря [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-paporama/19637771> (дата обращения: 01.07.2024).

⁶ Глава МИД: Армения может связать Индию с Европой и Россией // Голос Армении. 2024. 26 июня [Электронный ресурс]. URL: <https://www.golosarmenii.am/article/213455/glava-mid-armeniya-mozhet-svyazat-indiyu-s-evropoj-i-rossiej> (дата обращения: 01.07.2024).

ной войны с НАТО, когда ограничения российских грузоперевозок по магистралям Евросоюза, морская блокада и западные санкции окончательно определили юго-восточную перспективу внешней политики страны на многие годы вперед. Именно тогда внимание России сосредоточилось на МТК, максимально защищенных от различных посягательств со стороны внешних сил, а правительство было вынуждено одобрить детальную «дорожную карту» по развитию МТКСЮ.

С самого начала главное внимание ведущих участников проекта было приковано к «западной ветке» МТКСЮ. В дальнейшем приоритетное значение этого направления сделалось очевидным. Достаточно сказать, что в последние годы до 70% от всех инвестиций в инфраструктуру МТКСЮ приходилось на обустройство маршрута, соединяющего Россию с Ираном через Азербайджан. Неудивительно, что основные геополитические вызовы и риски МТКСЮ пришлись на его «западную ветку».

Проведенное исследование позволяет утверждать, что на протяжении последних 20 лет Россия, Азербайджан и Иран сотрудничали в освоении «западной ветки» МТКСЮ и достигли на этом пути определенных успехов. В последние годы их общие усилия были устремлены на достройку участка Решт — Астара (Иран) — Астара (Азербайджан). При этом важно отметить, что все достижения в рамках этого созидательного процесса определялись не только размерами выделяемых инвестиций, но и готовностью самих участников проекта конструктивно взаимодействовать друг с другом, исходя из своих интересов.

Регулярные контакты президентов стран-участниц, министров транспорта, руководителей железнодорожных ведомств, финансистов, представителей бизнеса, различных экспертов в трех- и двусторонних форматах свидетельствуют о положительной динамике процесса. В ходе этих встреч и выработки совместных решений Россия последовательно укрепляла отношения с каждым из участников проекта, способствуя сближению позиций сторон и урегулированию периодически возникавших между ними конфликтных проявлений. Все говорит за то, что в России правильно понимают природу азербайджано-иранских противоречий и не впадают в уныние по поводу ситуационных размолвок Баку и Тегерана, тем более что они, как правило, не являются продолжительными и всякий раз преодолеваются сторонами, объективно тяготеющими к партнерству и конструктивному взаимодействию.

Внешними факторами, оказывающими влияние на мотивацию и поведение РФ, АР и ИРИ, выступают США и ЕС, Турция и ОТГ, Индия, являющаяся одним из учредителей МТКСЮ, и Китай, а также Пакистан, республики ЦА и Армения. Москве, Баку и Тегерану приходится не только считаться с мнением этих акторов, но и реагировать на их попытки склонить ведущих участников МТКСЮ к изменению транспортной стратегии.

Выводы

Наибольшая опасность согласованной работе РФ, АР и ИРИ в рамках проекта исходит от США и их союзников по НАТО, которые, не скрывая своей враждебности к РФ и ИРИ, прилагают усилия по вовлечению АР, а также стран ЦА в свою геополитическую игру. Вместе с тем представляется маловероятным, что Азербайджан пойдет на разрыв привилегированных и значимых для него отношений с северным и южным партнерами ради сомнительных в экономическом и политическом плане выгод и преимуществ. К тому же национально-ориентированная элита этой страны отдает себе отчет в том, что поддерживаемый Западом проект ТМТМ на самом деле является частью более масштабного предприятия с преобладающим участием Китая, известного как МТК «Восток — Запад». Более того, ценность последне-

го во многом повышается посредством сопряжения с выгодами от МТКСЮ. Не следует забывать и о том, что Индия не только сохраняет приверженность, но и проявляет все большую заинтересованность в оптимизации МТКСЮ. При этом Нью-Дели и Пекин оказывают всестороннее влияние на своих евразийских партнеров, побуждая их действовать политически корректно в отношениях с Россией и Ираном.

Турция и ОТГ тоже оказывают определенное влияние на поведение Азербайджана, пытаясь сосредоточить его внимание и усилия, прежде всего, на проекте Среднего коридора (ТМТМ). При этом пронатovski настроенным сторонникам пантюркистского проекта импонирует то, что он пользуется поддержкой Запада.

Вместе с тем не следует и преувеличивать подрывную роль оголтело настроенной части пантюркистского сообщества, прежде всего, по причине ее отрыва от экономических реалий, а значит, способности влиять на выработку и принятие политических решений. Дело в том, что функционал ТМТМ не враждебен интересам России и Ирана, как пытаются представить предвзято настроенные по отношению к России и Ирану авторы. Рассудительные и патриотично настроенные представители Турции, Азербайджана и стран ЦА понимают взаимосвязь ТМТМ с МТКСЮ, а также возможные последствия от покушения на законные интересы РФ и ИРИ. К тому же РФ и ИРИ проявляют заинтересованность и непосредственно участвуют в оптимизации инфраструктуры ТМТМ.

Мало того, что Турция дорожит добрыми отношениями с РФ и КНР, она не откажется и от сотрудничества с Ираном в формате «3 + 3». Большинство стран ЦА имеют прочные хозяйственные отношения с КНР и РФ. С последней Казахстан, Киргизия и Таджикистан, вовлекаемый в орбиту тюркского влияния, связаны союзническими узами в формате ОДКБ. Отношения РФ с Узбекистаном в последнее время представляют собой образец стратегического партнерства и надежного союзничества. Казахстан и Туркмения участвуют в оптимизации «восточной ветки» МТКСЮ.

Организация грузоперевозок по МТК «Узбекистан — Туркменистан — Каспийское море — Россия» означает фактическое подключение Ташкента к МТКСЮ. Поддержка Россией строительства Трансафганской железной дороги, являющейся частью нового мультимодального транспортного коридора Беларусь — Россия — Казахстан — Узбекистан — Афганистан — Пакистан, сближает Россию с тюркским миром в транспортно-логистическом отношении. Более того, этот проект формирует параллельную МТКСЮ транспортную артерию, которая в перспективе может стать частью единого транспортного конгломерата с участием стран ШОС, БРИКС и АСЕАН.

Несмотря на подозрительное отношение Индии к Азербайджану и Турции из-за их тесного сотрудничества с Пакистаном и поддержки подхода Исламабада к решению проблемы территориальной принадлежности Кашмира, Нью-Дели, как отмечалось выше, изначально предпочитавший самостоятельно осваивать маршрут, пролегающий от иранского Чехбехара в направлении в Афганистан и Центральную Азию, сегодня заинтересован в развитии всех «веток» МТКСЮ. К этому его побуждают многие неудобства, связанные с логистикой Суэцкого канала, сдерживающей рост торговли с Европой и Россией. Поэтому не приходится сомневаться в нарастании усилий Нью-Дели по восстановлению и наращиванию экономических связей с Баку. В свою очередь, последний весьма заинтересован в бесперебойной работе иранских портов Чехбехар и Бендер Аббас.

Не следует преувеличивать воздействие на решимость индийского руководства участвовать в продвижении МТКСЮ со стороны Вашингтона и Пекина. В работе показано, что партнерство Нью-Дели с Вашингтоном не является «всеобъемлющим». Придерживаясь нейтральной позиции во внешней политике, Индия не готова жертвовать своими экономическими интересами в угоду политизированным рекомен-

дациям Белого дома. Растущее влияние Китая в зоне евразийских интересов Индии не препятствует успешному экономическому сотрудничеству двух стран. Более того, в перспективе можно ожидать их политического сближения. По мнению российской стороны, залогом к выработке единой позиции Индии и Китая по ключевым проблемам евразийского континента является их стремление к тройственному сотрудничеству с Россией в формате РИК.

Одновременно нельзя не отметить деструктивное, хотя и незначительное влияние на проект со стороны Армении. Стремясь замкнуть на себя товарные потоки из Индии и Ирана, эта страна фактически противодействует прокладке его «западной ветки». Однако ее попытки усилить свою транзитную роль в перевалке азиатских товаров в Европу, используя при этом территорию Грузии, на данный момент трудно назвать успешными. Более того, в связи с восстановлением «северного маршрута» доставки грузов из Китая в Европу через территорию России не следует переоценивать и значение армянского транзита для Пекина, который в большей степени озабочен пропускной способностью ТМТМ, сориентированного на Азербайджан и Турцию и при этом стремится не наносить ущерба интересам России, Азербайджана и Ирана, озабоченных завершением иранского участка МТКСЮ.

Наконец, важно подчеркнуть, что в последнее время США, НАТО и ЕС усилили нажим на Армению и подталкивают ее к полному разрыву отношений с ОДКБ, РФ и ЕАЭС. Рассчитывая замирить Ереван и Баку на своих условиях и под своим контролем, подыгрывая при этом пантюркистским настроениям в Турции, Азербайджане и странах ЦА, они поощряют прокладку «Зангезурского коридора» через южную часть Армении. Развитие событий в указанном направлении представляет уже не просто «вызов», а прямую «угрозу» интересам России и многих других евразийских акторов, чреватую полной геополитической перезагрузкой Южного Кавказа и ЦА. Ситуация тревожная. Она требует от Москвы скрупулезного мониторинга и самого решительного противодействия намерениям Запада.

Литература

1. 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.
2. 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.

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. 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.)
2. 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.

About the author:

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

Оценка дифференциации регионов в контексте обеспечения экономической безопасности

Ли Мэнда

Санкт-Петербургский университет технологий управления и экономики, Санкт-Петербург, Российская Федерация; bboooookk@mail.ru

РЕФЕРАТ

В последние годы проблема экономической безопасности существенно обострилась. Одной из угроз экономической безопасности является чрезмерная дифференциация регионов страны по уровню их социально-экономического развития. Эта дифференциация делает неоднородным экономическое пространство страны. Соответствующая угроза экономической безопасности требует нейтрализации. Ключевой вопрос при этом — выбор метода оценки уровня дифференциации. В статье анализируются методические приемы, используемые для оценки региональной дифференциации. Показано, что они не только различаются, но также могут давать противоречивые результаты при применении. Выявлена необходимость унификации и комплексирования подходов в оценке региональной дифференциации в контексте обеспечения экономической безопасности. Эти рекомендации могут быть учтены при реализации экономической политики как на федеральном, так и на региональном уровне.

Ключевые слова: экономика региона, региональное развитие, экономическая безопасность, дифференциация регионов, угроза экономической безопасности, политика обеспечения экономической безопасности

Для цитирования: Ли Мэнда. Оценка дифференциации регионов в контексте обеспечения экономической безопасности // Управленческое консультирование. 2025. № 1. С. 107–115.

Assessment of the Regions Differentiation in the Context of the Economic Security Ensuring

Li Mengda

Saint Petersburg University of Management Technologies and Economics, Saint Petersburg, Russian Federation; bboooookk@mail.ru

ABSTRACT

In recent years, the problem of economic security has become significantly more acute. One of the threats to economic security is excessive differentiation of the country's regions by their level of socio-economic development. This differentiation makes the country's economic space heterogeneous. The corresponding threat to economic security requires neutralization. The key issue here is the choice of a method for assessing the level of differentiation. The article analyzes the methodological techniques used to assess regional differentiation. It is shown that they not only differ, but can also give contradictory results when applied. The need for unification and integration of approaches to assessing regional differentiation in the context of ensuring economic security is revealed. These recommendations can be considered when implementing economic policy at both the federal and regional levels.

Keywords: regional economy, regional development, economic security, differentiation of regions, threat to economic security, policy of ensuring economic security

For citing: Li Mengda. Assessment of the Regions Differentiation in the Context of the Economic Security Ensuring // Administrative consulting. 2025. N 1. P. 107–115.

Введение

Экономическая безопасность — одно из фундаментальных свойств любой экономической системы, независимо от ее типа и масштаба. Это обусловлено тем, что недостижение безопасности приводит к разрушению системы и, в конечном счете, к ее исчезновению [14], по крайней мере, в том виде, в котором она существует. Заметим, что хотя в литературе приведено значительное число трактовок экономической безопасности [1; 16], с точки зрения их сущности они сводятся к такому свойству системы, экономическую безопасность которой рассматривают, что позволяет ей сохранять и/или улучшать свои характеристики, несмотря на наличие негативно влияющих на нее факторов (рисков, угроз, вызовов и др.).

Эти негативно влияющие факторы изменяются во времени, что приводит к необходимости проведения постоянного их отслеживания и динамической приоритизации (и реприоритизации). Одним из таких факторов для многих стран является чересчур высокий уровень дифференциации уровней социально-экономического развития входящих в них территорий (регионов) [2; 7; 9; 11]. Это характерно, в частности, для России. В Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 г. (утверждена Указом Президента Российской Федерации от 13 мая 2017 г. № 208) указано: «К основным вызовам и угрозам экономической безопасности относятся: ...неравномерность пространственного развития Российской Федерации, усиление дифференциации регионов и муниципальных образований по уровню и темпам социально-экономического развития».

В связи с изложенным целью авторского исследования, результаты которого представлены в данной статье, является проведение анализа методических подходов к оценке степени дифференциации социально-экономического развития регионов для последующего использования полученных результатов при формировании систем мониторинга и оценки достигнутого уровня обеспечения экономической безопасности.

Материалы и методы

На сегодняшний день существует множество концептуальных подходов и методических приемов для оценки социально-экономической дифференциации регионов, которые, по мнению автора, подразделяются на ряд направлений. Каждый из подходов обладает своими преимуществами и ограничениями, что обуславливает необходимость их комплексного применения на практике, тем не менее, для такого комплексирования следует уточнить их сущность. В этой связи, разберем известные подходы более детально.

1. Оценка интегральных показателей (индексов, весов).

Этот подход позволяет объединять различные показатели в единую оценку. Он был успешно апробирован в многочисленных исследованиях отечественных авторов [3; 4; 8; 10; 12; 17]. Он, как правило, реализуется в несколько этапов. Методика оценки интегральных показателей предполагает последовательный подход к анализу социально-экономического развития регионов. В первую очередь проводится постановка целей и задач оценки, что позволяет определить направленность анализа. Далее формируется система показателей, отражающих различные аспекты социально-экономического развития региона. Эти показатели могут включать в себя факторы, связанные с экономической эффективностью, благосостоянием населения, бюджетными процессами и социальной сферой.

Важно обеспечить охват всех значимых сфер, но не перегружать исследование избыточностью данных.

При отборе исходной информации особое внимание уделяется ее сопоставимости, что требует нормирования показателей. Используются такие методы, как стан-