

*Д.Мальшева*

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР–ЮГ»  
В СТРАТЕГИИ РОССИИ**

Статья принята к печати 19.05.2021

**DOI: 10.20542/2073-4786-2021-2-59-72**

**Альтернатива Суэцкому каналу?**

23 марта 2021 г. контейнеровоз «Ever Given» на целую неделю заблокировал Суэцкий канал, что привело к потерям до 30 млрд долл. для 400 перевозивших через него товары судов. В начале апреля угрозу повторения сценария блокировки Суэцкого канала создал севший на мель танкер «Minerva Nike». Хотя апрельское ЧП удалось ликвидировать быстрее, чем мартовское, доверие к этой чрезвычайно загруженной ближневосточной водно-торговой артерии подорвано, и вопрос о смягчении в будущем возможных последствий форс-мажорных ситуаций в районе Суэцкого канала приобрел особую актуальность.

Одним из возможных вариантов его решения считается Международный транспортный коридор «Север–Юг» (МТКСЮ) [1]. История этого проекта берет начало в Российской империи, где еще в 1910 г. был разработан проект судоходного канала Каспий–Персидский залив [2]. В 1970-е гг. советские и иранские специалисты возобновили работу над этим проектом, однако реализовать его так и не удалось из-за событий, охвативших практически одновременно как Иран, так и Советский Союз.

В 1979 г. исламская революция в Иране привела к свержению монархии и установлению республиканского правления, а вслед за этим в 1980 г. между Ираном и Ираком вспыхнул кровопролитный вооруженный конфликт, завершившийся только в 1988 г., и в следующее десятилетие Ирану приходилось залечивать глубокие раны войны. Что касается СССР, то он, подточенный горбачевской «перестройкой», в 1991 г. вообще распался, оставив свою правопреемницу – Российскую Федерацию наедине с глубочайшим экономическим и политическим кризисом 90-х годов. Таким образом, России и Ирану было тогда не до масштабных проектов наподобие каспийско-персидского канала. Однако к концу 1990-х гг. социально-экономическая ситуация в РФ относительно стабилизировалась, что

позволило руководству страны активизировать процесс налаживания стратегического партнерства со странами Прикаспия.

Этот чрезвычайно заманчивый с точки зрения геополитики и энергетики «осевой регион Евразии», до 1991 г. фактически остававшийся под советско-иранским контролем, после распада СССР подвергся настойчивым притязаниям со стороны внерегиональных сил, в первую очередь США. С 1994 г. положение о Каспии как зоне национальных интересов и энергетической безопасности США неоднократно включалось в «Стратегию национальной безопасности» Соединенных Штатов. В то время как ряд крупных американских нефтегазовых компаний (Chevron, ExxonMobil и др.) вел разработку каспийских природных ресурсов, Пентагон и союзники Америки по НАТО налаживали военное сотрудничество с такими прикаспийскими государствами, как Азербайджан и Казахстан.

Примечательно, что США, опасавшиеся ослабления своего геополитического влияния в Каспийском регионе, в 1997 г. ввели санкции против проекта строительства канала Каспий–Персидский залив. В тот период американскими администрациями многое было сделано для того, чтобы утвердиться на таком важном геостратегическом плацдарме, как Каспийский регион, поскольку это позволило бы США существенно расширить зону своего влияния, ослабить своих региональных соперников – Россию и Иран, а также основного стратегического конкурента – КНР [3].

Осознание масштабов внешних вызовов вкупе с признанием огромного политического и военно-стратегического значения этого региона, являвшегося также важным источником энергоресурсов и узлом их транспортировки, побудило российское правительство на рубеже 2000-х годов выступить с инициативой прокладки 7200-километрового мультимодального<sup>1</sup> торгового маршрута. Он подразумевал строительство магистралей с побережья Аравийского моря (порт Мумбаи в Индии) и Персидского залива (иранский порт Бендер-Аббас, включающий два портовых комплекса – Шахид Раджаи и Шахид Бахонар) к иранскому побережью Каспия.

Оттуда транспортировку планировалось осуществлять либо морем, либо сушей через порты и регионы российского Прикаспия (Астраханский, Волгоградский и др.) с последующим выходом на железную дорогу до Санкт-Петербурга и дальше – в Северную Европу. Таким образом,

---

<sup>1</sup> То есть предусматривающего доставку грузов несколькими видами транспорта (водным, железнодорожным, воздушным и др.).

взаимодействие стран Прикаспия должно было послужить основой проекта МТКСЮ и стимулировать региональную интеграцию.

Российская инициатива получила одобрение и поддержку со стороны Индии и Ирана. 12 сентября 2000 г. во время работы 2-й Международной Евроазиатской конференции по транспорту в Санкт-Петербурге правительства этих государств заключили «Соглашение о Международном транспортном коридоре “Север–Юг”» – «из Индии, Омана по морю, через Иран, Каспийский регион, Российскую Федерацию и далее в обратном направлении». Как подчеркивалось в Соглашении, достигнутая договоренность была обусловлена тем, что в стремлении «укреплять дружественные отношения и сотрудничество» государства-подписанты осознавали «растущую взаимозависимость стран в региональном и глобальном плане, придавая большое значение расширению и повышению эффективности внешнеэкономических связей» [4].

В мае 2002 г. министры транспорта стран – участниц Соглашения подписали протокол об официальном открытии коридора. В последующие годы к проекту МТКСЮ присоединились Азербайджан, Армения, Белоруссия, Казахстан, Киргизия, Сирия, Туркменистан, Турция и Болгария (в качестве наблюдателя). К международному рынку услуг железнодорожного, автомобильного, морского, речного и воздушного транспорта государств – участниц Соглашения о МТКСЮ намерены подключиться также аравийские монархии – посредством Трансаравийской железной дороги, соединяющей Саудовскую Аравию, Бахрейн, Кувейт, Катар, ОАЭ и Оман (последний, напомним, является участником МТКСЮ). Это позволит вывести международные торговые пути за пределы континентальной Евразии, открыть перед Россией и ее партнерами перспективы расширения взаимного экономического сотрудничества.

По оценке российского бизнесмена и почетного представителя Торгово-промышленной палаты РФ в Исламской Республике Иран А.Морозова, в настоящее время МТКСЮ существует «в виде кластера из нескольких различных транспортных фрагментов с технической пропускной способностью от 5 млн тонн (регион действия иранской и азербайджанской железных дорог) до многих десятков миллионов тонн в год, включая океанские порты России и Ирана» [5].

Формирование МТКСЮ осуществляется по следующим основным направлениям:

- 1) Транскаспийское, которое предусматривает транспортировку грузов через Каспийское море с использованием там российских (Астрахань, Оля, Махачкала) и иранских (Бендер-Энзели, Ноушехр, Амирабад) морских портов.

2) Западное направление в обход Каспия с запада выходит по железнодорожным путям через пограничные переходы на станциях Самур (Россия) и Ялама (Азербайджан) на железнодорожную сеть Ирана. На этом направлении в 2018 г. было завершено строительство железнодорожного моста на ирано-азербайджанской границе и сданы в эксплуатацию участки железной дороги Тегеран–Казвин и Казвин–Решт.

3) Восточное направление МТКСЮ (обходящее Каспий с востока), пролегая по территориям Казахстана, Туркменистана и Узбекистана, связывает эти центральноазиатские республики прямым железнодорожным сообщением с Ираном. С 2014 г. действует также новый восточный железнодорожный маршрут: Актау (Казахстан) – Берекет (Туркменистан) – Этрек (Туркменистан) – Инче Бурун (Иран). Электрификацию железнодорожной магистрали Ирана с 2018 г. осуществляет компания ОАО «РЖД», что позволяет улучшить транспортную связь железнодорожной сети Ирана с портами на Каспийском море и погранпереходом с Туркменистаном [6, с. 203].

В пользу того, что МТКСЮ способен стать более дешевой и короткой альтернативой Суэцкому каналу, приводятся такие аргументы: если доставка товаров, направляемых морским транспортом из Индии в Западную Европу, занимает от 25 до 38 суток, то по МТКСЮ тот же груз может дойти до пункта назначения за 15–18 суток, при том что стоимость грузоперевозок снижается на 30–40% [7]. Однако, хотя подобные расчеты свидетельствуют о несомненных потенциальных выгодах МТКСЮ, было бы преждевременно рассматривать этот проект в качестве реальной альтернативы Суэцкому каналу.

Достаточно сравнить хотя бы приблизительный годовой оборот этих двух маршрутов – суэцкий в среднем достигает 1 млрд тонн в год, российско-индийский – 2 млн тонн в год. Несопоставимы с суэцкими и показатели мощности портовой инфраструктуры Волго-Каспийского бассейна. Согласно федеральному проекту «Морские порты России», в 2019–2024 гг. их предполагалось увеличить всего на 1 млн тонн [8]. Кроме того, к 2030 г. правительство РФ планировало довести объемы экспорта зерна через порты Каспийского бассейна лишь до 7 млн т и столько же – по прочим сухим грузам [9].

Имеющиеся данные свидетельствуют и о том, что при реализации проекта МТКСЮ относительных успехов удалось достичь лишь в организации морских перевозок. Сложнее обстоит дело с сухопутной частью маршрута, т.к. она требует значительных финансовых вложений. Усложняют реализацию проекта многочисленные бюрократические препоны, связанные с согласованием правил, которыми должны руководствоваться пограничные службы государств – участников проекта. В

ряде случаев замедляет строительство и географический фактор: например, сложная топография Ирана, требующая возведения большого количества мостов и туннелей при прокладывании по территории республики железнодорожных и автомобильных магистралей. Вмешалась в развитие МТКСЮ и пандемия коронавируса COVID-19 – из-за созданных ею проблем и ограничений в 2020 г. пришлось приостановить строительство участка Решт–Астара.

Однако, несмотря на существующие сложности, Россия сохраняет заинтересованность в МТКСЮ и вносит весомый вклад в развитие этого проекта – как в плане его материально-технического и финансового обеспечения, так и в контексте реализации стратегии РФ на евразийском пространстве.

### **Интересы и цели России**

Расчет Москвы при запуске МТКСЮ базировался на том, что этот транспортный коридор, который будет использоваться для перевозки пассажиров и грузов между Индией и Россией через Иран и страны Персидского залива, повысит уровень экономической связанности территории РФ за счет расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры. Таким образом, налицо экономическая мотивация – получить финансовую выгоду от транзита международной торговли по российской территории, придать импульс развитию регионов Центра, Поволжья и Прикаспия, включенных в маршрут прохождения МТКСЮ. Кроме того, проект представлял для России интерес с точки зрения возможностей, которые этот маршрут открывал для транзитных евроазиатских перевозок по отечественным транспортным коммуникациям.

Не случайно реализация проекта МТКСЮ в значительной мере была инициирована Министерством транспорта РФ, которое основывало свои решения по этому проекту на ключевых государственных документах, определяющих развитие железнодорожного транспорта – Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года, Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2035 года и др. [10].

На рост грузооборота вдоль МТКСЮ ориентирован созданный в Астраханской области Каспийский кластер, в который включены две экономические зоны – «Лотос» и особая экономическая зона в районе модернизируемого морского порта Оля. Расширялись масштабы деятельности других каспийских портов – в Астрахани, Махачкале, Дербенте, Лагани, а также на Волго-Каспийском канале.

Наряду с солидной экономической составляющей, российская инициатива по проекту МТКСЮ содержит и политический посыл. В планах Москвы – вытеснение из зоны Каспия внерегиональных игроков (в первую очередь США), создание альтернативы другим транспортным проектам – например, Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ) или TRACECA (Transport Corridor Europe–Caucasus–Asia). Эти направления поддерживаются внерегиональными акторами и отдельными постсоветскими государствами с целью налаживания сообщения с Южным Кавказом и Центральной Азией в обход РФ. Для России МТКСЮ важен и как своего рода противовес китайскому проекту «Экономический пояс Шелкового пути» (в новейшей версии – инициатива «Пояс и путь»), делающему логистику и экономику стран Прикаспия и Центральной Азии все более зависимой от Китая и энергично прокладываемых им транспортных артерий.

В рамках МТКСЮ Москва стремится также использовать потенциал сопредельных государств для формирования новой региональной транспортной системы, где, заняв лидирующую роль в евразийских интеграционных процессах и укрепив стратегическое партнерство со странами Каспийского региона, Россия, по образному определению авторов доклада Валдайского клуба, выступила бы в качестве «связующей арки между Азией и Европой» [11, с. 5].

Проект МТКСЮ можно расценить и как важный этап на пути реализации идеи президента В.Путина (выдвинута им 14 мая 2017 г. в Пекине на Международном форуме «Один пояс, один путь») о формировании «Большого евразийского партнерства», охватывающего страны – члены таких интеграционных форматов, как Евразийский экономический союз (ЕАЭС), Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) [12].

12 августа 2018 г. лидеры Азербайджана, Ирана, Казахстана, России и Туркменистана подписали Конвенцию о правовом статусе Каспийского моря. Все эти государства являются участниками МТКСЮ, и соглашение связывает их интересы на Каспии с этим транспортным коридором. Годом раньше (в 2017 г.) правительство РФ утвердило «Стратегию развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года».

Документ предусматривает укрепление экономического и геополитического присутствия России в Каспийском море; интеграцию российских портов в Каспийском регионе с главными транспортными узлами и коридорами международной торговли, образующими единый транспортный узел в Каспийском регионе; создание условий для дополнительного социально-экономического развития Каспийского региона

России путем увеличения грузопотоков международной торговли, проходящих через порты Каспийского бассейна; развитие в Каспийском регионе бизнеса, ориентированного на экспорт через российский каспийский транспортный узел. В числе приоритетных фигурирует также задача укрепления «оборонеспособности и безопасности страны на Каспии» [13].

О растущей роли Каспийского региона в стратегии России говорит и проведенное 30 апреля 2021 г. совещание президента В.Путина с постоянными членами Совета Безопасности РФ «по всему комплексу вопросов, связанных с обеспечением интересов России в Каспийском регионе», включая и планы «расширения экономической деятельности, деятельности экономических операторов» [14].

Значимость для России МТКСЮ, где Каспийский регион занимает центральное место, многократно возрастает не столько при рассмотрении этого проекта как некоей гипотетической альтернативы Суэцкому каналу, сколько при оценке масштабов зависимости РФ от Турции, контролирующей Черноморские проливы (Босфор и Дарданеллы). Именно они остаются на сегодняшний день главными воротами, пропускающими российские грузовые и военные суда (или закрывающие им проход) в открытые моря (Средиземное и другие), а из них – в Мировой океан.

В этих условиях возрастает роль МТКСЮ, способного облегчить доступ России через территории Ирана и Индии к международным водно-торговым путям и коммуникациям – в Персидском и Ормузском проливах, Аравийском море, Индийском океане. А это, в свою очередь, может придать импульс развитию торгово-экономических и иных контактов РФ со странами Ближневосточного и Южно-Азиатского регионов. В связи с этим особую значимость для России приобретает соотнесение своих стратегических интересов с позицией ключевых участников МТКСЮ – Ирана и Индии.

### **Взаимодействие России с Ираном и Индией в формате МТКСЮ**

Ирану, как и России, принадлежит в настоящее время ведущая роль в реализации проекта МТКСЮ, так как большая часть его маршрута проходит по территории обоих государств. Иран рассматривается Россией и как весьма перспективный торговый партнер, если учесть, что иранская экономика, несмотря на многолетнее массированное санкционное давление Запада, остается одной из крупнейших в Передней Азии и в ареале государств – членов ОПЕК.

Стимулировать новую конфигурацию транзитных маршрутов в Евразии способно активное сближение Ирана с Россией в рамках ЕАЭС. Примечательно, что участники Союза, утвердив решением Высшего Евразийского экономического совета специальный документ о проведении скоординированной транспортной политики, нацелились «на последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства... и создание общего рынка транспортных услуг Союза» [15]. К нему рассчитывает примкнуть и Иран, 17 мая 2018 г. подписавший с ЕАЭС временное соглашение о зоне свободной торговли (ЗСТ), которое вступило в силу 27 октября 2019 г. Решение о начале переговоров с Ираном по вопросу заключения полноформатного соглашения о свободной торговле было принято в ЕАЭС 11 декабря 2020 г., а первые консультации состоялись 17 февраля 2021 г.

Идея сближения с ЕАЭС вписалась в начавшую оформляться в 2000-е гг. стратегию Ирана по переориентации на азиатские страны и рынки. Именно в этот период у Китая и Индии с их бурно развивавшейся экономикой резко возрастают потребности в энергоресурсах, которые имеются у Ирана – одного из крупнейших в мире обладателей нефтяных и газовых запасов. Проблема, однако, заключалась в том, что экспортные возможности Ирана резко ограничены западными санкциями, ставшими особенно болезненными после выхода США из ядерной сделки с Ираном в мае 2018 г.

Поскольку европейский бизнес следовал в русле американских санкций, надежды Ирана на то, что ему удастся наладить экономическое взаимодействие со странами ЕС, становились все более призрачными. Сотрудничество же с ЕАЭС воспринималось Тегераном как реальный шанс на снижение негативных последствий санкционного давления. Его в полной мере ощутили и в России, против которой США и их союзники по ЕС все чаще применяют политически мотивированные односторонние ограничительные меры и экономические рестрикции.

Однако Россию это не останавливает, и она, направляя свои усилия на увеличение числа участников евразийской интеграции, поддерживает планы привлечения в ЕАЭС не только Ирана, но также Индии и АСЕАН. Примечательно, что участники этой региональной межправительственной организации Юго-Восточной Азии заключили 15 ноября 2020 г. со своими торговыми партнерами (Китаем, Японией, Южной Кореей, Австралией, Новой Зеландией) соглашение о формировании Всеобъемлющего регионального экономического партнерства (ВРЭП) – крупнейшей в мире зоне свободной торговли.

Начавшееся сближение Ирана с ЕАЭС и перспективы налаживания более тесного экономического взаимодействия с участвующими во ВРЭП



странами, а также с Индией вписываются в амбициозные планы России по превращению МТКСЮ в один из инструментов ускорения региональных интеграционных процессов. В них РФ надеется занять одно из лидирующих мест.

В этой связи обращает на себя внимание интервью, которое дал иранскому информационному агентству ИРНА министр иностранных дел РФ С.Лавров во время состоявшегося 12–13 апреля 2021 г. визита в Иран. Назвав МТКСЮ «положительным примером многосторонней кооперации» и ключевым инфраструктурным проектом в регионе, способствующим «наращиванию взаимовыгодного взаимодействия между многими государствами», российский министр указал на особую роль, которую призвано сыграть в имплементации МТКСЮ российско-иранское взаимодействие.

«Рассчитываем, – подчеркнул С.В. Лавров, – что в перспективе МТК “Север-Юг” станет основой для создания единого “бесшовного” транспортно-логистического и экономического пространства от южных берегов Ирана до северных городов России. Решение подобной задачи тем более важно после того, как недавний инцидент с перекрытием Суэцкого канала показал востребованность надежных сухопутных путей транспортировки грузов» [16].

Благодаря создаваемым в рамках МТКСЮ новым торговым путям Иран получает возможность увеличивать объемы товарной продукции, поставляемой из России и других прикаспийских государств (Азербайджана, Казахстана, Туркменистана). Развивая сеть железных и автомобильных дорог, наращивая свой портовый потенциал, Тегеран комплексно решает вопрос интеграции страны в МТКСЮ. В рамках выполнения своих обязательств по реализации сухопутной части МТКСЮ Иран завершает строительство железной дороги в Азербайджан и подходов к расположенному в районе свободной экономической зоны «Энзели» каспийскому портовому комплексу «Каспиан».

Ввод этих объектов в эксплуатацию может существенно повысить конкурентоспособность МТКСЮ и привлекательность этого торгового маршрута для грузоотправителей. А присоединение Ирана к ЕАЭС упростит движение российских грузов к порту Чебохар – прямому морскому пути в индийский Мумбаи. Этот многонаселенный город, находящийся на перекрестке многих торговых маршрутов, стал важнейшей отправной точкой грузопотоков по МТКСЮ. Данный проект обещает в свою очередь способствовать развитию Мумбаи в качестве одного из главных портов региона.

5 февраля 2019 г. Индия и Россия подписали Меморандум о взаимопонимании по МТКСЮ, подчеркнув взаимную заинтересованность в

ускорении реализации проекта. Москва возлагает большие надежды на участие в нем Индии, принимая во внимание перспективы превращения этого государства в одного из крупнейших лидеров экономического роста Азии. Переговоры с Индией о создании ЗСТ в рамках ЕАЭС идут полным ходом. Если они завершатся успехом, МТКСЮ может приобрести особую значимость, поскольку будут минимизированы торговые барьеры между Индией, с одной стороны, и странами ЕАЭС – с другой.

Готовность Индии увеличивать инвестиции в МТКСЮ во многом обусловлена намерениями этого крупного южноазиатского государства получить преимущества перед своим главным соперником и конкурентом – Китаем, причем не только в Центральной Азии, но и в регионе Индийского океана. Однако у Индии был, разумеется, и коммерческий интерес, когда она приступала к финансированию объектов транспортной инфраструктуры Ирана.

Речь, в частности, идет о порте Чабахар, на строительство которого Индия потратила 0,5 млрд долл., а также о железной дороге до Захедана (на ирано-афганской границе): этот проект уже стоил Индии 1,6 млрд долл. В планах Дели – развитие восточного коридора МТКСЮ путем строительства железной дороги через северо-восток Ирана в направлении Центральной Азии [17, с. 19].

Имеются у Индии и другие инфраструктурные планы, указывающие на ее заинтересованность в проекте МТКСЮ. Не исключено, что он может рассматриваться в качестве противовеса Китайско-пакистанскому экономическому коридору (КПЭК) – масштабному инфраструктурному проекту, реализуемому в Пакистане Китаем в качестве альтернативы ненадежному торговому пути через Малаккский пролив и открывающему Китаю выход в Индийский океан через отстроенный им пакистанский порт Гвадар. Для Индии же МТКСЮ, исключая транзит через территорию Пакистана, становится оптимальным импортно-экспортным маршрутом в Россию, Европу и Центральную Азию. Благодаря МТКСЮ укрепляется и экономическое сотрудничество Индии с РФ и другими участниками проекта.

Таким образом, Индия стремится использовать МТКСЮ не только для создания экономического коридора и развития отношений с РФ и ее партнерами по ЕАЭС, но и для выхода на другие регионы, – в частности в Центральную Азию, в энергетических ресурсах и обширном рынке которой Индия весьма заинтересована. Индия рассчитывает также получить определенное преимущество в Центральной Азии и в регионе Индийского океана перед своим главным конкурентом – Китаем.

\* \* \*

В России высоко оценивается участие в МТКСЮ Ирана и Индии, а также сотрудничество этих стран с РФ в торгово-экономической и военно-политической сферах. Сам МТКСЮ – благодаря проложенным по территориям Ирана и Индии морским, железнодорожным и автомобильным путям – воспринимается Москвой с точки зрения возможности обеспечения связи России с регионом Персидского залива и Индийским океаном.

В отношениях России с Ираном и Индией в рамках МТКСЮ незримо присутствует китайский фактор. Индия, связанная с Россией давними и прочными узами экономического и политического партнерства, с настороженностью воспринимает крепнущие связи РФ с Китаем, межгосударственные отношения с которым у Индии весьма непростые. Россия, однако, заинтересована в углублении сотрудничества не только с Индией, но и с Китаем. Взаимодействие с ним достигнуто по самому широкому спектру направлений, включая проблему сопряжения в дальнейшем ЕАЭС с инициативой «Пояс и путь». Поэтому для Москвы важным остается поддержание баланса в отношениях с Китаем и Индией.

Что касается Ирана, соединяющего в рамках проекта МТКСЮ (вместе с Россией и Индией) своими морскими и железнодорожными путями Южную Азию с Северной Европой, то он занимает ключевые позиции в китайской инициативе «Пояс и путь». Например, железнодорожное сообщение между Тегераном и городом Иу, расположенным в провинции Чжэцзян, считающейся крупнейшим торговым центром КНР, проходит по территориям Казахстана, Узбекистана и Туркменистана, становясь кратчайшим путем доставки грузов от побережья Восточного Китая на рынки Персидского залива.

При этом Иран готов – особенно в случае успешного завершения переговоров с администрацией Байдена о снятии санкций – конкурировать с Китаем, а также с Россией за влияние в Центральной Азии и на Ближнем Востоке, используя в числе прочего и свои транзитные возможности. Потому форматы участия Ирана в МТКСЮ могут видоизменяться в зависимости от результатов взаимодействия Ирана с Китаем, США, ЕС, от результатов международных переговоров по иранской ядерной программе и прочих факторов.

В настоящее время реализация МТКСЮ с использованием всех видов транспорта идет в целом не так динамично, как планировалось, в том числе из-за того, что конкуренцию транзитным грузопотокам между Европой и Азией в рамках МТКСЮ составляют другие проекты – проложенный в обход России европейский транспортный коридор ТРАСЕКА; поезд комбинированного транспорта «Викинг», следующий через Литву,

Белоруссию и Украину и соединяющий цепью контейнерных перевозок Прибалтику с черноморскими и каспийскими портами; проект Трансафганской железной дороги, которая должна связать Узбекистан с Афганистаном и Пакистаном; наконец, доказавший свою успешность китайский «Пояс и путь».

МТКСЮ пока проигрывает и в сравнении с такими устремленными на Восток мощными магистралями, как Байкало-Амурская (БАМ) и Транссибирская (Трансиб). России, соответственно, важно учитывать возможности нежелательного для нее сокращения масштабов функционирования МТКСЮ, если альтернативные транспортные проекты начнут наращивать конкурентные преимущества. Вызовы МТКСЮ могут исходить и от изменений международной конъюнктуры, модификации позиций ключевых партнеров России по МТКСЮ, крайне чувствительных к таким изменениям. В совокупности это может негативно повлиять на загруженность российских портов, железных дорог и всего российского транзита.

МТКСЮ, обладающий немалыми преимуществами в сравнении с другими транспортными маршрутами, нуждается в ускоренном развитии инфраструктуры, прежде всего в регионе Каспия. Хотя серьезными ограничителями для этого, а также для увеличения инвестиций в МТКСЮ остаются наложенные на Россию западные экономические санкции, чтобы обеспечить оптимальные темпы реализации проекта важно активнее привлекать специализированные (частные и государственные) структуры, а также учреждения наподобие тех, что успешно финансируют китайский «Пояс и путь». Нуждается проект МТКСЮ и в обновлении долгосрочной стратегии, которая максимально учитывала бы российские интересы.

Несмотря на охватившую мир пандемию коронавируса, ведущие страны соседствующих с Россией регионов готовы торговать, диверсифицировать экспорт и привлекать инвестиции. В этой ситуации МТКСЮ может стать символом успешно развивающегося евразийского экономического пространства, соединяющего РФ, страны Каспийского регион, Иран, Индию. Укрепление роли России как одного из ведущих государств, обеспечивающих транзит на пути из Азии в Европу, будет стимулировать социально-экономическое развитие стран, обслуживающих трансграничные маршруты, вносить реальный вклад в укрепление стабильности и безопасности в Евразии.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. The Suez Canal Alternative: The International North-South Transportation Corridor. – *Silk Road Briefing*, 29.03.2021. URL: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2021/03/29/the-suez-canal-alternative-the-international-north-south-transportation-corridor> (accessed 10.04.2021).
2. Леонов А. Вместо Суэца: из Каспия – в Индийский океан. – *Столетие*, 16.04.2021. URL: [http://www.stoletie.ru/rossiya\\_i\\_mir/vmesto\\_sueca\\_iz\\_kaspija\\_\\_v\\_indijskij\\_okean\\_180.htm](http://www.stoletie.ru/rossiya_i_mir/vmesto_sueca_iz_kaspija__v_indijskij_okean_180.htm) (дата обращения 20.04.2021).
3. Николаев И. «Каспийская карта» в Большой игре. – *Iran.ru*, 22.09.2014. URL: [http://www.iran.ru/news/analytics/94689/Kaspiyskaya\\_karta\\_v\\_Bolshoy\\_igre](http://www.iran.ru/news/analytics/94689/Kaspiyskaya_karta_v_Bolshoy_igre) (дата обращения 01.03.2015).
4. *Соглашение о международном транспортном коридоре «Север - Юг»*. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901828641> (дата обращения 19.03.2021).
5. Максимов А. Международный транспортный коридор «Север-Юг». В поисках взаимного интереса. – *Регионы России*, 18.01.2021. URL: <https://www.gosrf.ru/regionsnews/mezhdunarodnyj-transportnyj-koridor-sever-yug-v-poiskah-vzaimnogo-interesa> (дата обращения 03.05.2021).
6. Прокофьев М.Н., Тохиров М.М. 2019. Перспективы транспортного коридора «Север-Юг». – *Мир транспорта*. Т. 17, № 5, с. 200-213.
7. Россия, Индия и Иран создадут альтернативу Суэцкому каналу. – *РИА Новости*, 01.11.2018. URL: <https://ria.ru/20181101/1531902251.html> (дата обращения 20.03.2021).
8. *Столичные эксперты не верят в успех коридора «Север-Юг»*. 27.01.2020. – URL: <https://arbuztoday.ru/stolichnye-eksperty-ne-veryat-v-uspex-koridora-sever-yug> (дата обращения 27.04.2021).
9. Об утверждении Стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне. – *Правительство России*, 11.11.2017. URL: <http://government.ru/docs/30086> (дата обращения 27.04.2021).
10. Долгосрочная программа развития открытого акционерного общества «Российские железные дороги» до 2025 года. – *Правительство Российской Федерации*. URL: <http://static.government.ru/media/files/zcAMxApAgyO7PnJ42aXtXAgA2RXSVoKu.pdf> (дата обращения 09.05.2021).
11. Караваев А., Мандана Т. 2019. Международный транспортный коридор «Север-Юг» и сценарии трансрегиональной интеграции. – *Международный дискуссионный клуб «Валдай»*, июнь, 32 с.

12. *Международный форум «Один пояс, один путь»*. – Президент России, 14.05.2017. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54491> (дата обращения 05.05.2021).

13. Стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года. – *Правительство Российской Федерации*, 08.11.2017. URL: <http://static.government.ru/media/files/zACqKSgh6AdU2bWZahEb92qpLifBzJlr.pdf> (дата обращения 27.04.2021).

14. Совещание с постоянными членами Совета Безопасности. – *Президент России*, 30.04.2021. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/65475> (дата обращения: 30.04.2021).

15. Решение Высшего Евразийского экономического совета № 19 от 26.12.2016 "Об основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС". – *Евразийская экономическая комиссия*. URL: [https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01414442/scd\\_11042017](https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01414442/scd_11042017) (дата обращения 09.05.2021).

16. Интервью Министра иностранных дел Российской Федерации С.В.Лаврова иранскому официальному информационному агентству ИРНА, 12 апреля 2021 года. – *МИД РФ*. URL: [https://www.mid.ru/ru/foreign\\_policy/news/-/asset\\_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/4681042](https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/4681042) (дата обращения: 13.04.2021).

17. Белов П. 2021. Россия и Индия соединяют континенты. – *Review. День Республики Индия. Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ»*, № 12, 26.01, с. 18–19.