

*Е. Мартынова*

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ  
КАК ФАКТОР ФОРМИРОВАНИЯ БОЛЬШОГО ЕВРАЗИЙСКОГО  
ПАРТНЕРСТВА**

**DOI: 10.20542/2073-4786-2023-3-68-77**

Статья поступила в редакцию 17.05.2023; одобрена после рецензирования 07.07.2023; принята к публикации 12.07.2023.

Развитая логистическая инфраструктура – неотъемлемая часть развитого государства. Она необходима для оперативной транспортировки любой критически важной продукции – продовольствия, энергоресурсов, промышленных товаров, поэтому все государства в той или иной степени – «заложники» географии. Именно географические константы во все времена определяли векторы торговли и особенности взаимодействия с сопредельными государствами.

Зачастую географическое положение играло решающую роль в судьбе целых стран и народов. Там, где проходили Великий Шелковый путь и путь «Из варяг в греки», появлялись и процветали города. В XV–XVI веках, после Великих географических открытий, в мире стала доминировать морская торговля, которая была дешевле, быстрее и безопаснее. Континентальные торговые пути пришли в упадок. А государства без прямого выхода к морю зачастую и сейчас имеют отсталую экономику, зависят от соседних стран, и им значительно сложнее отстаивать свой суверенитет и проводить независимую политику.

Оптимальные транспортные коридоры – основа мировой торговли. Знаменитые римские дороги, связывающие Апеннинский п-ов с другими странами Европы, до сих пор являются одним из символов и одним из факторов могущества существовавшей некогда Римской империи. Если говорить современным языком, то это был классический транспортный коридор с развитой инфраструктурой. Запуск новых транспортных коридоров, располагающих развитой инфраструктурой, может кардинально изменить баланс сил в регионе и существенно повлиять на экономику стран. Яркий пример – запуск нового российского транспортно-логистического хаба в Усть-Луге, который лишил прибалтийские страны существенной части их доходов от транзита грузов.

Международные транспортные коридоры (МТК) – это не только и не столько транспорт и логистика, сколько экономика и политика. Почти все масштабные трансрегиональные инициативы современности ставят своей первоочередной задачей налаживание устойчивых транспортных коридоров

и развитие соответствующей инфраструктуры. По мнению аналитиков, «развитие международных транспортных коридоров является одним из ключевых инструментов по развитию торговли, экономического сотрудничества между странами, а также стимулом для укрепления региональной экономической интеграции». Кроме того, создание международных транспортных коридоров позволяет лучше управлять грузовыми потоками, совершенствовать законодательство, привлекать инвестиции в инфраструктуру, повышать эффективность взаимодействия государства и бизнеса [1, с. 13].

В настоящее время становится все более очевидным, что геополитика транспорта и логистики является такой же важной составляющей политической доктрины государств, как геополитика и геоэкономика. Логистика является едва ли не ключевым фактором экономической целесообразности принятия тех или иных экономических и политических решений, а международные транспортные коридоры становятся важными драйверами развития интеграции.

В научной литературе до сих пор отсутствует устоявшееся определение транспортных коридоров [2, с. 7], а ведущие эксперты и политологи, как правило, не уделяют должного внимания роли этого аспекта в международных отношениях, хотя контроль над транспортными коридорами на протяжении всей истории был необходимым условием военной и экономической эффективности государств. Нередко именно борьба за контроль над транспортными коммуникациями приводит к прямому военно-политическому противостоянию государств и вооруженным конфликтам. Неслучайно причинами обострений в международных отношениях часто становятся важнейшие глобальные направления транспортного транзита, поскольку они являются наиболее чувствительными аспектами обеспечения национальных интересов [3, с. 29].

12 сентября 2000 г. в ходе Второй Международной евроазиатской конференции по транспорту было подписано соглашение о международном транспортном коридоре «Север–Юг» между Россией, Ираном и Индией. В настоящее время оно является единственным международным соглашением о создании МТК с участием РФ. Фактически это – перезапуск существовавшего в средние века Великого Волжского пути, по которому шла торговля между Ираном и русскими княжествами [4, с. 153].

По мнению некоторых исследователей, так называемая Большая игра (Great game), то есть геополитическое соперничество между Британской и Российской империями за господство в Южной и Центральной Азии в XIX – начале XX вв., во многом была обусловлена именно торгово-экономическими соображениями развития транспортных маршрутов и коридора «Север–Юг» [5]. Британская империя стремилась вытеснить Российскую империю из этого стратегически важного региона и тем самым

перекрыть развитие торговых путей, альтернативных морской торговле, где господствовали британцы.

Еще в 1910 г. был разработан проект судоходного канала Каспий – Персидский залив, но из-за влияния различных политических факторов приступить к его реализации не удавалось вплоть до начала XXI в. Примечательно, что США – фактически преемники британцев – в 1997 г. ввели санкции против проекта строительства канала Каспий – Персидский залив [6, с. 60], что наглядно демонстрирует стратегическую важность этого торгово-транспортного маршрута, а также возможные последствия его полномасштабного запуска для расстановки сил в мировой экономике.

Проект МТК «Север–Юг» получил официальную институциональную структуру – в 2002 г. министрами стран-участниц был утвержден Устав Координационного Совета (КС) МТК «Север–Юг», который является руководящим органом МТК. Председательство в КС осуществляется странами в порядке ротации сроком на один год. В рамках КС действуют две экспертные группы – «Коммерческие и оперативные вопросы» и «Документация, таможенные процедуры и сопутствующие вопросы». В мае 2003 г. в Санкт-Петербурге министрами транспорта стран-участниц был подписан протокол об официальном открытии коридора. Ожидается, что этот маршрут станет более дешевой и короткой альтернативой Суэцкому каналу, а время доставки и стоимость грузоперевозок по нему сократится на 30–40%.

Запуск этого коридора фактически означает и создание новых политических мини-объединений – Россия–Иран–Индия и «Каспийская тройка», которые могут стать одной из основ для формирования Большого Евразийского партнерства (БЕП) наряду с ЕАЭС, ШОС и АСЕАН. Индия и Иран становятся мостом между Россией и АСЕАН. Страны Каспийского бассейна, не являющиеся членами ЕАЭС, также заинтересованы в использовании данного коридора для торговли. Впоследствии еще ряд стран подключился к реализации этого проекта, и теперь он способствует интеграции пространства Большой Евразии. Фактически МТК – драйвер интеграции и сопряжения интеграционных потенциалов ЕАЭС, ШОС и АСЕАН в рамках формирующегося Большого Евразийского партнерства.

Надежность и безопасность являются необходимыми условиями стабильного функционирования торговых маршрутов. В последние годы сухопутные торговые пути вновь стали более привлекательными по сравнению с морскими. Севший на мель в Суэцком канале в марте 2021 г. контейнеровоз “Ever Given” наглядно продемонстрировал уязвимость морских торговых перевозок. «Евразийские транспортные сети не только создают более эффективные с точки зрения затрат и времени транспортные коридоры, но и возрождают надежную связь в многополярном формате. Постепенно евразийские сухопутные державы вытесняют конкурентное

преимущество океанских держав», – констатирует профессор Университета Юго-Восточной Норвегии Г.Дисэн [7].

Создание и развитие МТК происходит параллельно с наращиванием торгово-экономического взаимодействия стран Большой Евразии. В настоящее время ЕАЭС ведет переговоры о заключении соглашения о создании зон свободной торговли с Ираном, Индией, ОАЭ. ОАЭ – ключевой торговый партнер ЕАЭС, который ведет с Союзом переговоры о ЗСТ, а Оман – участник МТК «Север–Юг».

В настоящее время крупнейший инфраструктурный проект стран Персидского залива – это Трансаравийская железная дорога, которая не только соединит страны региона, но и сможет стать одним из ответвлений МТК «Север–Юг». Гибкие мультимодальные транспортные коридоры будут способствовать росту товарооборота и укреплению политических отношений между странами.

В 2016 г. были утверждены Основные направления и этапы реализации скоординированной транспортной политики государств – членов ЕАЭС. Предполагается, что процесс формирования Единого транспортного пространства завершится к 2025 г., когда будут устранены препятствия для перевозок всеми видами транспорта. Среди приоритетов скоординированной транспортной политики – создание и развитие евразийских транспортных коридоров, координация развития транспортной инфраструктуры, создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки. В феврале 2019 г. правительство РФ утвердило Стратегию пространственного развития России до 2025 г. В документе признается приоритетность МТК «Север–Юг» (наряду с МТК «Восток–Запад»), но по-прежнему отсутствует четко проработанный проект с конкретными сроками исполнения и целевыми показателями [8].

После 24 февраля 2022 г. (начало российской СВО на Украине) в новых геополитических обстоятельствах, в условиях жесточайших антироссийских санкций коридор «Север–Юг» приобрел особое значение [9]. В октябре 2022 г. в совместном коммюнике по итогам Второго Каспийского экономического форума, проходившего в Москве, подчеркивалось, что «руководители делегаций приветствуют взаимодействие стран-участников Каспийского экономического форума в области развития международных транспортных коридоров, в том числе МТК “Север–Юг”, и отмечают, что полноформатное использование их потенциала окажет позитивное влияние на расширение взаимной торговли и экономическую активность бизнеса стран прикаспийских государств» [10].

Кроме того, Россия предложила Азербайджану и Ирану учредить единого логистического оператора на международном транспортном коридоре «Север–Юг» аналогичного уже действующей ОТЛК ЕРА, которой на паритетных началах владеют железные дороги России, Казахстана и

Белоруссии [11]. Создание единого оператора будет способствовать устранению барьеров и упрощению грузоперевозок.

В сентябре 2022 г. Россия, Азербайджан и Иран по итогам трехсторонней встречи подписали совместную декларацию о развитии транспортного коридора «Север–Юг» [12], а 17 мая 2023 г. Россия и Иран подписали Соглашение о совместном строительстве железнодорожного участка Решт–Астара. На реализацию этого проекта выделяется межгосударственный кредит на сумму 1,3 млрд евро. По словам вице-премьера РФ А.Новака, кредит возвратный в течение срока окупаемости проекта, и российская доля в нем составляет 85% [13].

Участок Решт–Астара необходим для соединения сухопутных участков международного транспортного коридора «Север–Юг». Его планируют ввести в эксплуатацию в 2025 г., а в настоящее время двойная перегрузка с железной дороги на автомобильный транспорт на этом участке увеличивает стоимость и время доставки грузов.

Российские порты вследствие нехватки причалов, терминалов, кранов и других элементов инфраструктуры в Астрахани и недостаточного количества судов на рейсах Иран–Россия пока не справляются с растущим грузопотоком. Государство сосредоточено на крупных инфраструктурных проектах, а участие бизнеса, который активно подключается к его реализации, позволит решить эту проблему.

Председатель совета директоров российской транспортной группы FESCO А.Севериков в рамках заседания правления РСПП в Махачкале сообщил, что группа начала формировать собственный флот для перевозок по коридору «Север–Юг». Компания также выразила заинтересованность в приобретении контейнерного терминала, формировании пула частных инвесторов, в создании межведомственной рабочей группы и разработке плана работы по развитию логистического хаба [14].

Развитие инфраструктуры с целью повышения инвестиционной привлекательности отдельно взятых стран и целых регионов становится важным трендом современности. К примеру, Индия, с целью убедить иностранные компании открывать производства на территории страны, в 2022 г. анонсировала масштабный проект, получивший название «Гати Шакти», краеугольным камнем которого является соединение будущих производственных узлов в одну логистическую сеть.

Страны АСЕАН также наращивают усилия по обеспечению взаимосвязанности на региональном уровне. В 1998 г. на Министерской конференции «Субрегион Большого Меконга» была согласована концепция содействия интеграции пяти стран ЮВА – Мьянмы, Таиланда, Лаоса, Камбоджи и Вьетнама – в формате «Экономический коридор Восток–Запад», который был введен в эксплуатацию 12 декабря 2006 г. Благодаря этому коридору время в пути между Бангкоком и Янгоном сократилось до трех дней вместо двух-трех недель, необходимых для морских перевозок

через Малаккский пролив. «Экономический коридор Восток–Запад» соединен с Индией трехсторонней автомагистралью.

В случае с АСЕАН политическая интеграция способствовала укреплению взаимосвязанности региона, что нашло отражение в запуске проектов, связывающих несколько государств АСЕАН между собой и с третьими странами. В случае с БЕП формирование МТК фактически предвосхитило оформление концепции Большого Евразийского партнерства, которая подразумевает развитие связанности огромного пространства Большой Евразии. Соглашение о создании МТК «Север–Юг» было подписано в 2000 г., а Концепция Большого Евразийского партнерства была озвучена в 2015 г.

Просматривается четкая тенденция параллельного наращивания торгово-политического взаимодействия и развития МТК – эти процессы неразрывно связаны друг с другом. Представляется перспективным сопряжение МТК «Север–Юг» с МТК, проходящими через Мьянму, в другие страны Индокитая. Это позволит организовать приемлемый с точки зрения логистики маршрут для торговли России со странами АСЕАН с учетом недостаточного развития транспортной инфраструктуры на российском Дальнем Востоке. Кроме того, поскольку основные промышленные центры РФ расположены в европейской части страны, такой коридор будет конкурентоспособен даже в случае существенного развития дальневосточной транспортно-логистической инфраструктуры.

Для дальнейшего укрепления торгово-экономических отношений России и ЕАЭС со странами АСЕАН необходимо развитие транспортных маршрутов и увеличение грузопотока через Транссибирскую магистраль и Китай в Юго-Восточную Азию и через МТК «Север–Юг» и далее по транспортному коридору Индия–Мьянма–Таиланд в другие страны п-ова Индокитай. Следует развивать и прямое морское сообщение между российским Дальним Востоком и странами Индокитая, а также с островными государствами АСЕАН – Индонезией, Малайзией, Филиппинами. Именно эти транспортные коридоры являются наиболее оптимальными в географическом плане, а также политически и экономически целесообразными с точки зрения налаживания устойчивых связей между ЕАЭС, ШОС и АСЕАН.

По сути, почти все флагманские проекты трансрегиональной интеграции, анонсированные в период с 2010-х годов – китайский «Один пояс – один путь», американский «Сеть голубых точек», индийские «Дорога специй» и «Хлопковые пути», – сводятся именно к формированию оптимальных транспортных коридоров, созданию устойчивых и экономически целесообразных цепочек поставок и развитию соответствующей инфраструктуры.

Большое Евразийское партнерство не является исключением. Именно запуск и бесперебойная работа вышеперечисленных МТК может стать

драйвером расширения кооперации в формате БЕП и углубления сотрудничества всех заинтересованных участников в приоритетных отраслях экономики. Дальнейшее институциональное оформление БЕП будет развиваться параллельно с практической реализацией конкретных проектов, обусловленных экономической выгодой и политической целесообразностью.

Специфика интеграционных процессов в Большой Евразии состоит в том, что нормативно-правовая база, как правило, фиксирует то, что уже хорошо работает и отвечает интересам всех участников. Тем не менее формальная институционализация все же нужна, поскольку она способствует дальнейшему развитию взаимовыгодного сотрудничества между странами и дает мощный импульс развитию всех смежных отраслей экономики.

Можно сделать еще один важный вывод: развитие международных транспортных коридоров будет способствовать не только экономическому росту, но и поддержанию политической стабильности в регионе. Чем дольше функционирует транспортный коридор, тем стабильнее и прочнее становятся хозяйственные связи, выстроенные вокруг него, особенно в случае внутриконтинентальных коридоров, таких как «Север – Юг» [15].

Взаимные инвестиции в транспортные маршруты и инфраструктурные проекты – весомая гарантия для поддержания дружественных политических отношений между участниками таких проектов. Никто не захочет терять уже вложенные средства и менять налаженные цепочки поставок без веских причин. Принципиально важно, чтобы МТК были не только экономически целесообразны и безопасны, но и проходили по территориям дружественных государств. Развитие международных транспортных коридоров, повышение объемов товарооборота и инвестиций является маркером укрепления не только экономических, но и политических отношений.

«Не сознание людей определяет их бытие, а, наоборот, их общественное бытие определяет их сознание», – писал К.Маркс в предисловии к своей книге «К критике политической экономии». Ключевые политические решения принимают люди, поэтому положения, описывающие особенности человеческого поведения и процессов принятия решений, вполне применимы и к большой политике.

Люди не склонны менять то, что эффективно работает и всех устраивает – как в русской поговорке «От добра добра не ищут». Кроме того, модернизировать и улучшить то, что уже есть, намного проще, чем придумывать и осуществлять что-то принципиально новое. Поэтому устойчивые, безопасные и экономически эффективные международные транспортные коридоры могут стать весомой гарантией дружественных отношений между странами на долгие годы.

Масштабные инфраструктурные проекты требуют больших затрат и окупаются далеко не сразу. Кроме того, политическая стабильность и определенность являются необходимыми условиями для их реализации и бесперебойного функционирования. Подрыв газопровода «Северный поток» в сентябре 2022 г. наглядно показал, что в условиях отсутствия гарантий безопасности ни государство, ни бизнес не будут вкладываться в долговременные и затратные проекты, несмотря на их потенциальную выгоду. Для эффективной работы МТК важно выстраивать долгосрочные и действительно взаимовыгодные отношения между всеми участниками транспортно-логистических цепочек.

### Заключение

Ключевое условие формирования БЕП заключается в том, что все реализуемые проекты под эгидой этого партнерства должны быть взаимовыгодными и прозрачными. Взаимная выгода – лучшая гарантия того, что совместные проекты действительно будут востребованными и эффективными в долгосрочной перспективе. К примеру, китайские проекты «Пояса и Пути» у многих стран вызывают недовольство, так как они зачастую используют устаревшие технологии и предполагают автоматическое привлечение китайских кредитов под высокий процент и китайской рабочей силы. Вследствие этого страны-реципиенты не получают значимого импульса для развития национальной экономики. Необходимо использовать сильные стороны всех участников для оптимизации бизнес-процессов с учетом национальных интересов партнеров. И этот тезис применим не только по отношению к МТК и крупным инфраструктурным проектам, но и к развитию двусторонних и многосторонних отношений в целом.

Почему необходимо развивать международные транспортные коридоры? Во-первых, особенностью современных цепочек поставок является их мультимодальность. В случае перенаправления торговых потоков или изменения баланса спроса и предложения уже существующие МТК можно будет быстро переформатировать под актуальные потребности, добавив новые звенья, необходимые для налаживания устойчивых поставок.

Во-вторых, МТК – необходимая составляющая функционирования реальных секторов экономики. Для устойчивого и предсказуемого экономического роста важно опираться прежде всего на секторы реальной экономики и промышленного производства. Кризисы последних лет, особенно пандемия коронавируса, наглядно продемонстрировали, что сфера услуг в случае каких-либо потрясений моментально «схлопывается» и перестает быть востребованной.

Намного проще запустить какую-либо электронную площадку или цифровой сервис, чем создать промышленное производство или



эффективный транспортный коридор с соответствующей инфраструктурой. Поэтому и ценность практических проектов в реальном секторе экономики неизмеримо выше. Устойчивые цепочки поставок, развитие инфраструктуры и эффективное нормативное регулирование – ключевые моменты, на которых должно строиться БЕП.

Как правило, институционализация тех или иных процессов и создание соответствующей нормативно-правовой базы лишь юридически закрепляет уже происходящие процессы. Но она необходима для того, чтобы способствовать оптимизации и дальнейшему развитию этих процессов, чтобы зафиксировать определенные гарантии для всех заинтересованных сторон.

В таком ключе перед БЕП открывается «окно возможностей». Для этого следует оперативно формализовать позитивные для России и ЕАЭС процессы в мировой экономике и политике, которые будут набирать обороты в среднесрочной и долгосрочной перспективе, и предложить выгодную консолидирующую повестку всем участникам. При этом необходимо постоянно расширять и наращивать сотрудничество в приоритетных областях, т.е. не только закрепить концептуальное лидерство, но стать инициатором и ведущим исполнителем масштабных практических проектов.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Винокуров Е., Ахунбаев А., Шашкенов М., Забоев А. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. 2021. Доклад 21/5. Алматы, Москва: Евразийский банк развития.
2. Егоров В.Г. 2021. Геополитика транспортных коридоров. // Геоэкономика энергетики. № 2 (14). С. 6–31. DOI: 10.48137/2687-0703\_2021\_14\_2\_6
3. Егоров В. Г. 2019. Геополитика транспорта: актуальное прочтение // Научно-аналитический журнал Обозреватель – Observer. №9. С. 23–47.
4. Мамедова Н.М. 2018. Международный транспортный коридор «Север - Юг» как современный аналог Великого Волжского пути // Восточная аналитика. №3. С. 149–156.
5. Маркелов К.А. 2022. История и современность в развитии международного транспортного коридора «Север - Юг» // Каспийский регион: политика, экономика, культура. № 1 (70). С. 98–109
6. Малышева Д.Б. 2021. Международный транспортный коридор «Север–Юг» в стратегии России // Россия и новые государства Евразии. №2 (51). С. 59–72.

7. Новые траектории транспортных коридоров в Евразии // Международный дискуссионный клуб «Валдай». 11.10.2022. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/novye-traektorii-transportnykh-koridorov-v-evrazii/?ysclid=ld2vs2uo7f316048168> (дата обращения 12.01.2023).

8. Перспективы развития международного транспортного коридора «Север – Юг». Доклад Консалтингового агентства МГИМО «Евразийские стратегии». Август 2019. URL: <http://eurasian-strategies.ru/wp-content/uploads/2019/08/Sever-Jug.pdf?ysclid=ld4dqt3vr3677916475> (дата обращения 10.01.2023).

9. Сажин В. К вопросу о МТК «Север-Юг» - проблемы и перспективы // Международная жизнь. 26.07.2022. URL: <https://interaffairs.ru/news/show/36291> (дата обращения 12.01.2023).

10. Совместное коммюнике Второго Каспийского экономического форума // Правительство России. URL: <http://static.government.ru/media/files/6SBcyXc0sTqSB7yrU5exVaCkQzQ7h08m.pdf> (дата обращения 18.01.2023).

11. Север–Юг сообразят на троих // Коммерсантъ. 31.10.2022. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5644946?ysclid=ldh7i42mj6757227371> (дата обращения 20.01.2023).

12. В Баку подписали трехстороннюю декларацию о развитии транспортного коридора «Север - Юг» // ТАСС. 09.09.2022. URL: <https://tass.ru/ekonomika/15705847?ysclid=lhrixnb7v8482480209> (дата обращения 17.05.2023).

13. Новак: на проект ж/д участка Решт-Астара выделили межгосударственный кредит в €1,3 млрд // ТАСС. 17.05.2023. URL: [https://tass.ru/ekonomika/17767315?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop](https://tass.ru/ekonomika/17767315?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop) (дата обращения 17.05.2023).

14. FESCO заинтересована в развитии инфраструктуры на Каспии и строительстве собственного флота для МТК «Север-Юг» // FESCO. 09.06.2023. URL: <https://www.fesco.ru/ru/press-center/news/fesco-zainteresovana-v-razvitii-infrastruktury-na-kaspiei-i-stroitelstve-sobstvennogo-flota-dlya-mtk-/?ysclid=ljl8i11ntm209014396> (дата обращения 15.06.2023).

15. Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве: развитие меридиональных маршрутов. Eurasian Rail Alliance Index (ERAI). Информационно-аналитический обзор. Ноябрь 2020. URL: [https://index1520.com/upload/medialibrary/588/OTLK-N\\_S-RU.pdf?ysclid=ld1zxr26un52961493](https://index1520.com/upload/medialibrary/588/OTLK-N_S-RU.pdf?ysclid=ld1zxr26un52961493) (дата обращения 20.01.2023).