

В. Давтян, Н. Маргарян

**СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА
«АРМЕНИЯ–ИРАН–ИНДИЯ»**

DOI: 10.20542/2073-4786-2024-1-99-112

Статья поступила в редакцию 01.02.2024; одобрена после рецензирования 28.02.2024; принята к публикации 06.03.2024.

Введение

Геополитические процессы на Южном Кавказе (в частности, 44-дневная война 2020 г., военные действия Азербайджана в Нагорном Карабахе в сентябре 2023 г., перераспределение зон влияния в регионе и пр.) оказали непосредственное влияние на транспортно-логистическую картину региона, способствуя активизации деятельности ведущих геополитических акторов, в частности Ирана и Индии, в выстраивании новой транспортно-логистической архитектуры Южно-Кавказского региона.

О проекте транспортного коридора (ТК) «Армения–Иран–Индия» впервые на официальном уровне было заявлено весной 2023 г. [1]. Коридор «Армения–Иран–Индия» представляет интерес также для Евразийского экономического союза (ЕАЭС), крупнейший член которого – Российская Федерация – нацелен на развитие экономического и стратегического сотрудничества как с Ираном, так и с Индией, что обретает особую актуальность в связи с политикой международных экономических санкций, применяемых по отношению к Москве.

Активизация геоэкономического диалога России и ЕАЭС с Тегераном и Нью-Дели требует инфраструктурных решений, в числе которых – учитывая нацеленность сторон на формирование мультимодального маршрута Персидский залив – Черное море – наиболее перспективным представляется коридор «Армения–Иран–Индия». Последний может обеспечить для Индии транспортную связь как с Евросоюзом, так и со странами ЕАЭС.

Армения, будучи единственным членом ЕАЭС, имеющим сухопутную границу с Ираном, может выступить на Южном Кавказе важным связующим звеном между ЕАЭС, Индией и Ираном. Очевидно, что закрепление республики в этом статусе исходит из ее долгосрочных стратегических интересов, учитывая реализуемую Анкарой и Баку политику по вытеснению Армении из международного транспортного коридора (МТК) «Север–Юг».

Региональные транспортные интересы Ирана

Среди ключевых факторов политического и экономического характера, определяющих интерес Ирана в реализации проекта ТК «Армения–Иран–Индия», прежде всего следует выделить особенности ирано-турецких и ирано-азербайджанских отношений. Несмотря на активные двусторонние экономические отношения (к примеру, в вопросах формирования единой транспортной и энергетической повестки, что нашло отражение в Соглашении об осуществлении своповых поставок природного газа из Туркменистана по территории Ирана в Азербайджан,¹ подписанном в ноябре 2021 г., а также в Меморандуме об упрощении транзитных перевозок, подписанном в августе 2022 г. между Россией, Ираном и Азербайджаном [2]), между Ираном и Азербайджаном продолжает сохраняться напряженность.² Она обусловлена углублением взаимоотношений между Азербайджаном и Израилем (манифестацией курса на дальнейшее развитие отношений можно считать открытие в апреле 2023 г. Посольства Азербайджана в Тель-Авиве; притом, что Израиль в политическом поле Ирана рассматривается в качестве «младшего брата» «Великого Сатаны» – США, который воспринимается в иранском политическом дискурсе как главная причина хаоса и разрушений в мире), в частности в военной сфере (обучение командного состава войск, закупка вооружений и т. д.).

Особое беспокойство Тегерана вызывает активная деятельность Азербайджана в вопросе реализации проекта так называемого Зангезурского коридора, который в иранском информационном поле нередко именуют «Туранским коридором НАТО», усматривая в нем стремление к реализации на территории Южного Кавказа интересов США, Великобритании и Израиля. Данная инициатива несет для Ирана угрозы национальной безопасности, нанося серьезный урон его транзитному потенциалу (как активного участника ряда транспортно-логистических проектов в рамках МТК «Север–Юг», китайской Инициативы «Пояс и путь», транспортно-логистических проектов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), а в перспективе –

¹ Как сообщает Caspian Barrel со ссылкой на Fars News, директор Национальной газовой компании Ирана Маджид Чегени заявил, что на момент конца марта 2023 года был зафиксирован рост объемов своповых поставок газа из Туркменистана в Азербайджан на 358% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года (Иран зафиксировал резкий рост поставок туркменского газа в Азербайджан // Caspian Barrel. 19.04.2023. URL: <https://caspianbarrel.org/ru/2023/04/iran-zafiksiroval-rezkij-rost-postavok-turkmenskogo-gaza-v-azerbajdzhan/>, дата обращения 17.05.2023).

² О росте напряженности во взаимоотношениях между ними свидетельствует также ряд публикаций в азербайджанской прессе, направленных против властей Ирана (см., напр.: Израиль и Азербайджан – две цели одного Ирана – Мнение политолога // URL: <https://1news.az/news/20231010035412620-Izrail-i-Azerbaidzhan-dve-tseli-odnogo-Irana-Mnenie-politologa>, дата обращения 20.10.2023).

возможной реализации строительства канала Каспийское море – Персидский залив и т. д.).

Наглядным примером реализации политики Турции, направленной на ослабление регионального транзитного потенциала Ирана, а также суверенизацию собственного транспортно-логистического потенциала, являются проекты железнодорожного маршрута Карс–Игдыр–Нахичевань и газопровода Игдыр–Нахичевань. В 2020 г. министр транспорта и инфраструктуры Турции А.Караисмаилоглу заявил о намерении создать прямое сообщение между Турцией и Азербайджаном (в частности, с азербайджанским эксклавом – Нахичеванью), обосновав это решение, помимо прочего, сложившейся в регионе Южного Кавказа ситуацией [3] (речь идет о так называемой 44-дневной войне в Нагорном Карабахе), а также о намерении Турции стать «логистической сверхдержавой».

В рамках продолжения этой политической линии в декабре 2020 г. был подписан Меморандум о взаимопонимании по строительству газопровода Игдыр–Нахичевань, призванного диверсифицировать поставки природного газа в Нахичевань и снизить зависимость от иранского транзита (а в дальнейшем, возможно, полностью исключить Иран из цепочки газообеспечения Нахичевани). В этом контексте следует рассматривать и перспективу введения в эксплуатацию железнодорожной ветки «Ерасх–Горадиз», что лишит Иран статуса основного транзитного звена между Азербайджаном и Нахичеванской Автономной Республикой.

Таким образом, реализация проекта «Зангезурского коридора» не просто нанесет значительный урон статусу Ирана как транзитного звена транспортного маршрута Азербайджан–Нахичевань, но и, по сути, может заблокировать прямую сухопутную коммуникацию между Ираном и Арменией, тем самым лишив Иран кратчайшего выхода к бассейну Черного моря и далее – на европейские рынки и рынок ЕАЭС. Вместе с тем «коридор» обеспечит прямую связь Азербайджана и Нахичевани в обход Ирана с перспективой создания в Нахичевани военной базы Турции (в рамках концепции «Большого Турана»), которая воспринимается рядом иранских экспертов [см., напр.: 4; 5] в качестве оператора НАТО на Южном Кавказе.

Расширение транспортных связей между Ираном и ЕАЭС в свете стратегических интересов Армении

В условиях протекающих в мире геополитических процессов, одной из характеристик которых является перераспределение экономических центров влияния, наблюдается тенденция к пересмотру экономической политики отдельных государств с учетом политико-идеологической конъюнктуры. Это способствует интенсификации процессов переориентации экономических связей в соответствии с вновь сложившимися и прогнозируемыми геополитическими сдвигами посредством расширения сотрудничества с

относительно молодыми надгосударственными экономическими блоками, такими как ЕАЭС, что приобретает особую актуальность в связи с расширением проводимой Западом санкционной политики в отношении ряда государств, в частности Ирана, России и Китая.

17 мая 2018 г. между Ираном и ЕАЭС было заключено Временное соглашение, предусматривающее создание Зоны свободной торговли [6] (продлено в марте 2022 г.), обеспечившее преференциальный режим торговли между ними. 25 сентября 2019 г. состоялось подписание Меморандума о сотрудничестве [7], провозгласившего курс на расширение двусторонних торгово-экономических связей. В результате введения тарифных преференций было обеспечено снижение пошлин для ряда импортируемых в страны ЕАЭС из Ирана товаров сельскохозяйственного назначения с 9,6 до 4,6%, а для промышленных товаров – с 8 до 4,7%. Тарифные преференции на товары ЕАЭС были снижены: для сельскохозяйственной продукции – с 32,2 до 13,2%, для промышленных товаров – с 22,4 до 15,4%.

Проводимые мероприятия способствовали росту товарооборота между ЕАЭС и Ираном. Так, по итогам 2021 г. товарооборот между ЕАЭС и Ираном вырос на 74% по сравнению с аналогичным периодом предшествующего года, а за первые 10 месяцев 2022 г. рост составил 25% (по сравнению с аналогичным периодом 2021 г.) [8]. В целом за 3 года действия Соглашения товарооборот между Ираном и ЕАЭС вырос более чем в 2,5 раза (в 2019 г. данный показатель составил 2,4 млрд, а в 2022 г. – 6,2 млрд долл. [9]). При этом, хотя товарооборот между Ираном и ЕАЭС не занимает лидирующих позиций в структуре торговли ЕАЭС (по итогам 2021 г. Иран занял 32-е место во внешней торговле ЕАЭС [10]), во внешнеторговом обороте Ирана ЕАЭС является одним из основных направлений.

В итоге в контексте политики по расширению и углублению политико-экономического сотрудничества между ЕАЭС и Ираном 25 декабря 2023 г. было подписано полноформатное Соглашение о свободной торговле [11], которое позволит расширить сотрудничество между сторонами и значительно увеличить взаимный товарооборот.

С учетом вышесказанного, Тегеран заинтересован в расширении транспортно-логистического сотрудничества со странами – членами ЕАЭС, в частности с Арменией, особенно в создании армянского участка МТК «Север–Юг», что позволит Ирану в полной мере реализовать потенциал мультимодальных перевозок для последовательного наращивания товарооборота также с Российской Федерацией как основным торгово-экономическим партнером – членом ЕАЭС.

В данном контексте важно отметить также приоритеты Тегерана в вопросе введения в эксплуатацию железнодорожного маршрута Тегеран–Джульфа–Ерасх–Ереван (и далее – в Грузию, к Черному морю), что позволит Ирану не только укрепить свое транспортно-логистическое влияние на Южном

Кавказе, ослабив влияние Турции и Азербайджана, но и оптимизировать транспортно-логистические связи с Россией, Индией и Китаем.

Именно в рамках логики выстраивания нового формата транспортно-логистических связей на Южном Кавказе министр дорог и градостроительства Ирана Р.Гасеми в октябре 2021 г. анонсировал [12] начало реализации проекта по созданию «Кавказского коридора», который, по сути, не просто является транспортно-логистической альтернативой «Зангезурскому коридору», но и представляет собой проект с ярко выраженным политическим значением (в противовес геополитическим притязаниям Турции и Азербайджана).

Важно также подчеркнуть, что политика активного вовлечения Ирана в выстраивание транспортно-логистической системы Южного Кавказа (с ролью Армении как одного из ключевых союзников) с инициированием и продвижением собственных проектов важна также с точки зрения обеспечения транспортной безопасности и интересов самой Армении, так как нивелирование активной позиции Ирана в вопросе продвижения транспортно-логистических инициатив в Южно-Кавказском регионе не позволит Еревану эффективным образом интегрироваться в МТК «Север–Юг», вектор развития которого, как представляется, на фоне международных политических процессов смещается в сторону активного вовлечения Азербайджана,³ что, в конечном итоге, может привести к «выдавливанию» Армении из данного проекта.

Индия как перспективный партнер ЕАЭС

Индия с населением около 1,4 млрд человек входит в число лидеров по темпам роста экономики и уверенно сохраняет позиции в десятке крупнейших экономик мира [13]. Согласно данным Международного валютного фонда [14], по показателям ВВП в 2021 г., в сравнении с аналогичным периодом 2020 г. (который из-за пандемии COVID-19 ознаменовался, как и в подавляющем большинстве стран, значительным снижением этого показателя), в Индии зафиксирован прирост в 9,1%, в 2022 г. – 6,8%, а в 2023 г. данный показатель, согласно прогнозам ООН [15, р. 4], должен был составить 6,1%.

Таким образом, на мировой арене Индия является одним из наиболее перспективных экономических партнеров. С учетом трансформации современной системы международных отношений, расширение торгово-экономических отношений с Индией может существенно повлиять на усиление политического взаимодействия государств, что особенно важно при рассмотрении потенциала сотрудничества с ЕАЭС. При этом международные процессы оказывают позитивное влияние на динамику экономических

³ См., напр., заявление В.В.Путина (URL: <https://tass.ru/ekonomika/17834423>, дата обращения 20.10.2023), А.Оверчука (URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/10/24/946972-armeniya-riskuet-vipast-iz-proekta-koridora-sever-yug>, дата обращения 20.10.2023) и т. д.

отношений между Индией и ЕАЭС, что при сохранении сложившейся политической конъюнктуры и наметившихся международных трендах позволяет прогнозировать дальнейшее углубление связей между ними.

Согласно официальной статистике, в 2021 г. Индия заняла 13-е место во внешней торговле ЕАЭС – товарооборот составил 16,3 млрд долл. (на 31,7% выше показателя аналогичного периода предыдущего года), что составило всего 1,9% внешнеторгового оборота ЕАЭС. Доля же торговли со странами ЕАЭС во внешнеторговом обороте Индии составила 1,8% [16] (т. е. ЕАЭС занял 16-е место во внешнеторговом обороте Индии, что является достаточно низким показателем). При этом среднегодовой прирост экспорта и импорта в торговле ЕАЭС с Индией в период 2017–2021 гг. составил 11,1 и 11,5% соответственно.⁴

В структуре экспорта ЕАЭС в торговле с Индией за январь–декабрь 2021 г., помимо энергоресурсов, наиболее значимыми товарными позициями стали подсолнечное масло, взрывчатые вещества (кроме пороха), фейерверки, пиротехника, лесо- и пиломатериалы, бумага и целлюлоза, металлы и металлоконструкции, аппаратура (в частности радиолокационная и радионавигационная) и т. д. [17]. В 2022–2023 финансовом году товарооборот между ЕАЭС и Индией составил 50,3 млрд долл., из которых 49,3 млрд – за счет увеличения поставок сырой нефти – пришлось на долю Российской Федерацией [18]. По итогам 2022 г. Индии удалось войти в пятерку основных торговых партнеров ЕАЭС [19].

С точки зрения перспектив развития взаимной торговли примечателен также тот факт, что при рассмотрении товарооборота между ЕАЭС, Индией и Ираном по ряду позиций наблюдается обратное соотношение в структуре торговли между блоками «ЕАЭС–Индия» и «ЕАЭС–Иран». Так, например, анализ структуры торговли ЕАЭС с Индией показывает, что экспорт производственных товаров и сельскохозяйственного сырья занимает последнюю позицию в пятерке основных направлений экспортных поставок ЕАЭС, тогда как в торговле с Ираном данный показатель, по итогам 2021 г. занимает лидирующее место [20].

С учетом отмеченных факторов и практических шагов со стороны Индии и ЕАЭС, направленных на расширение и углубление сотрудничества (в свете переговоров о создании Зоны свободной торговли [21]), активизация усилий по выстраиванию новой модели транспортно-логистического сотрудничества между Ираном, Индией и Арменией как членом ЕАЭС, с задействованием армянского участка МТК «Север–Юг», является более чем актуальной и обусловлена рядом экономических и политических предпосылок.

⁴ Расчет выполнен авторами на основании статистических данных, опубликованных Евразийской экономической комиссией.

Коридор «Армения–Иран–Индия» и стратегические интересы Индии

К важнейшим экономическим факторам, обуславливающим необходимость активизации деятельности, направленной на реализацию проекта транспортного коридора «Армения–Иран–Индия» в контексте интересов Индии, относятся:

1. Перспектива значительного сокращения сроков доставки и протяженности пути следования грузов по указанному маршруту с выходом на рынки ЕАЭС, Центральной Азии и Европы. Так, согласно информации, предоставленной рядом брокерских компаний,⁵ осуществляющих грузоперевозки, срок доставки грузов из Индии в РФ по схеме «порт-порт» варьируется в пределах 30–50 дней (например, движение грузов по маршруту «Джавахарлал Неру Порт – порт Восточный» составляет 50–55 дней).

Таким образом, использование потенциала транспортного коридора Армения–Иран–Индия позволит сократить маршрут следования грузов, оптимизировав потенциал мультимодальных перевозок (с задействованием также потенциала порта Бендер-Аббас), что в перспективе окажет положительное влияние на объемы товарооборота, особенно с учетом политической конъюнктуры и процессов на международной арене (в свете практики активного санкционного давления).

2. Синхронизация проекта транспортного коридора «Иран–Армения–Индия» с проектами транспортных коридоров «Персидский залив – Черное море» и «Север–Юг». С точки зрения интеграции в проект МТК «Север–Юг» важным для Индии является иранский порт Чабахар, уникальный благодаря не только своему географическому положению (позволяет Индии беспрепятственно осуществлять товарооборот с Афганистаном в обход Пакистана), но и погрузочным показателям (важно отметить, что в контексте сложившейся международной обстановки, одним из элементов которой является санкционное давление США на Иран, на этот порт, ввиду интересов Афганистана в вопросе его эксплуатации, не распространяются западные санкции [22]).

При этом одним из определяющих факторов в вопросе заинтересованности Индии в эксплуатации иранского порта Чабахар выступает также геополитическая составляющая. Находящийся на территории Пакистана порт Гвадар – по сути, стратегически важный проект Китая (в рамках Экономического пояса Шелкового пути как один из важнейших коридоров

⁵ См., например, данные, предоставляемые брокерскими компаниями Petro-broker (URL: https://petro-broker.ru/dostavka_sbornyh_gruzov/indiya/?fbclid=IwAR35KgrPoF1Ryewj32p5OsBYEUUqnoVIpD2YneFZ-7Y30umywyY4yMYyB0), Юнитрейд (<https://www.unitrade.su/mezhdunarodnye-gruzoperevozki/dostavka-gruzov-iz-indii/>) и т. д.

Китай–Пакистан (СРЕС), а также как морской глубоководный порт, обеспечивающий выход к Аравийскому морю), который является прямым конкурентом порта Чабахар с точки зрения своего географического расположения и технических характеристик.

На фоне усиления регионального влияния Китая, расширения ирано-китайских отношений в транспортно-логистической сфере,⁶ а также с учетом успешного опыта эксплуатации и развития порта Гвадар (на фоне заинтересованности Ирана в развитии порта Чабахар) Индия стремится к сохранению лидирующих позиций в вопросе эксплуатации этого порта, представляющего собой стратегически важный объект с точки зрения осуществления товарооборота (в частности, в вопросе обеспечения Индии удобрениями, мочевиной, аммиаком и т. д.) и сохранения баланса сил в противостоянии между Индией и Китаем.

В связи с этим в рамках Меморандума о взаимопонимании между Ираном, Индией и Афганистаном Индия обязалась выделить порядка 25 млн долл. на развитие порта [23] с последующим увеличением финансирования до 80 млн долл. В подтверждение стратегической важности для Индии транспортно-логистической системы Ирана и порта Чабахар 15 января 2024 г. на встрече министра иностранных дел Индии С.Джайшанкара и министра дорог и городского развития Ирана М.Базрпаша между Дели и Тегераном было заключено окончательное соглашение по развитию порта Чабахар, в рамках которого Индия обязалась расширить инвестирование, направленное на развитие порта, а также транспортной инфраструктуры Ирана, с целью расширения возможностей интеграции в МТК «Север–Юг» [24].

В данном контексте следует также отметить перспективу запуска паромного сообщения «Поти – порт Кавказ», что позволит в полной мере использовать преимущества мультимодальных перевозок (с задействованием также железнодорожного сообщения по маршруту Армения–Грузия) и уменьшить зависимость от пропускной способности КПП «Верхний Ларс».⁷

⁶ См., напр.: China Lends Money For 'Uneconomical' Train Project In Iran (URL: <https://www.iranintl.com/en/202207029354>); Iran welcomes China's investment in high-speed railway, renewable energy projects (URL: <https://www.tehrantimes.com/news/490645/Iran-welcomes-China-s-investment-in-high-speed-railway-renewable>); Minister says China can transit 20m tons of goods through Iran (URL: <https://irangov.ir/detail/406564>).

⁷ Следует подчеркнуть, что подписанный 8 июня 2023 г. между Евразийским банком развития (ЕАБР) и АО «КАВКАЗ.РФ» Меморандум о взаимодействии в подготовке и реализации инвестиционного проекта «Развитие транспортно-логистической и придорожной инфраструктуры в направлении контрольно-пропускного пункта “Верхний Ларс” в Республике Северная Осетия — Алания» (URL: https://eabr.org/press/releases/eabr-pristupaet-k-realizatsii-proekta-rasshireniya-transportno-logisticheskoy-infrastruktury-u-pogra/?sphrase_id=177790) будет способствовать существенному увеличению пропускной способности «Верхнего Ларса» (согласно заявлению заместителя председателя правления ЕАБР Д.Ильина, уже на первом этапе пропускная способность будет увеличена на 15–20%), а развитие соответствующей инфраструктуры (автостоянок, станций технического обслуживания, заправочных станций,

Среди политических причин, определяющих важность введения в эксплуатацию транспортного коридора «Армения–Иран–Индия» для индийской стороны, можно выделить следующие:

1. Индийско-пакистанский конфликт и, как результат, напряженность в отношениях с Турцией и Азербайджаном. Несмотря на достаточно тесные исторические, культурные и экономические связи с Турцией (которые в последние годы активно развиваются: если в период 2017–2020 гг. взаимный товарооборот в среднем составил 7,382 млрд долл., то в 2022 г. данный показатель превысил 10 млрд долл. [25]), ключевым вопросом, оказывающим негативное влияние на индийско-турецкие отношения и, как результат, на индийско-азербайджанские отношения (которые в экономической сфере тем не менее также довольно успешно развиваются: в 2022 г. взаимный товарооборот между Индией и Азербайджаном составил более 1,8 млрд долл., что более чем в 2,5 раза выше аналогичного показателя 2021 г., причем большая часть (1,6 млрд долл.) приходится на экспорт сырой нефти из Азербайджана [26]), является позиция Турции и Азербайджана по выстраиванию отношений с Пакистаном. Введение в эксплуатацию транспортного коридора «Армения–Иран–Индия» позволит Индии диверсифицировать маршруты следования грузов в обход Азербайджана, официальные представители которого на самом высоком уровне неоднократно выражали поддержку Пакистану по вопросу Кашмира (так, в июне 2023 г. президент Азербайджана И.Алиев во время встречи с премьер-министром Пакистана М.Ш.Шарифом заявил, что Азербайджан намерен и далее поддерживать Пакистан в вопросе Кашмира [27]).

Таким образом, несмотря на довольно тесные экономические отношения, между сторонами существуют непреодолимые противоречия, лежащие в плоскости видения геополитических процессов (а в случае уменьшения зависимости Индии от азербайджанской нефти за счет увеличения импорта нефти из РФ данный фактор может стать более весомым в выстраивании межгосударственных отношений).

2. Необходимость диверсификации транспортно-логистических маршрутов (с выходом на европейские рынки) в условиях конфронтации между Россией и Западом, а также сопутствующих ей процессов на международной арене. В данном контексте транспортно-логистическое направление «Индия–Иран–Армения» можно рассматривать в качестве альтернативы Суэцкому каналу (разумеется, при обеспечении соответствующих технических характеристик – пропускная способность, ширина колеи, качество покрытия и т. д.), а также транспортному коридору «Астара–Решт–Казвин» (особенно на фоне сохраняющейся напряженности в ирано-азербайджанских отношениях).

оптового распределительного центра и т. д.) позволит существенно повысить роль КПП «Верхний Ларс» в вопросе эффективности функционирования МТК «Север–Юг».

В перспективе, при достижении консенсуса между Ираном и Евросоюзом по вопросам Соглашения по иранской ядерной программе (JCPOA), актуализируется также европейское направление МТК «Север–Юг», что позволит Индии оптимизировать транспортно-логистическую составляющую в вопросе обеспечения товарооборота с Европой.⁸ Кроме того, полноценное интегрирование проекта транспортного коридора в функционирование МТК «Север–Юг» позволит Индии уравновесить региональное влияние включенного в проект так называемого Среднего коридора Китая.

Выводы

Таким образом, транспортный коридор «Армения–Иран–Индия» нацелен на формирование устойчивой мультимодальной связи, обеспечивающей выход Индии – через Иран и Армению – к Черному морю с дальнейшим подключением к европейским и российским портам. По сути, реализация данного проекта позволит диверсифицировать МТК «Север–Юг», призванный связать Балтийский регион с Индийским океаном. Учитывая конкуренцию между МТК «Север–Юг» и «Восток–Запад», бенефициары последнего нацелены на выстраивание такой транспортной архитектуры, которая обеспечила бы логистическую связь Европа–Кавказ–Азия в обход российских инфраструктур. Следовательно, максимальная диверсификация МТК «Север–Юг» исходит из интересов Москвы, выстраивающей в последние два года весьма эффективное стратегическое и экономическое взаимодействие с Индией.

С другой стороны, коридор «Армения–Иран–Индия» может представлять большой интеграционный интерес для ЕАЭС, нацеленного на развитие торгово-экономической кооперации как с Ираном, так и Индией. Армения как единственная страна, располагающая прямой сухопутной границей с Ираном, может выступить важным «южно-кавказским звеном» в данной транспортной стратегии.

⁸ В данном контексте важно отметить, что, несмотря на давление США (в частности, после выхода США из Соглашения в 2018 г.) в отношении Европы относительно вопроса сохранения санкционного давления на Иран (в октябре 2023 г. ЕС заявил о намерении не предпринимать шагов, направленных на отмену санкций в отношении Ирана, так как последний, согласно заявлению (URL: https://www.eeas.europa.eu/eeas/jcpoa-statement-high-representative-coordinator-joint-commission-joint-comprehensive-plan-action-0_en?s=66), не выполняет условий JCPOA), ЕС тем не менее в своем заявлении подчеркнул, что стороны подтвердили решимость найти дипломатическое решение данного вопроса и европейские страны, в частности Германия, Франция и Великобритания, надеются на дальнейшее продолжение диалога, при этом отмененные ранее санкции не будут восстановлены, как и не будут введены новые (URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2023/10/17/iran-council-maintains-restrictive-measures-under-the-non-proliferation-sanctions-regime-after-the-jcpoa-transition-day/>).

Последнее обстоятельство приобретает особую значимость в связи с нарастающей на Южном Кавказе «транспортной войной», в рамках которой Анкара и Баку, продвигая проект экстерриториального «Зангезурского коридора» через юг Армении и параллельно строя железную дорогу Карс–Игдыр–Нахичевань и газопровод Игдыр–Нахичевань, по сути, преследуют стратегическую цель объединения двух тюркских государств с понижением транспортно-логистического и, как следствие, стратегического статуса Ирана в регионе. Важно отметить, что продвигаемая Анкарой и Баку в регионе транспортная архитектура вписывается в упомянутую выше стратегию «Восток–Запад» (Европа–Кавказ–Азия).

Использование потенциала транспортного коридора «Армения–Иран–Индия» позволит в будущем сократить маршрут перевозок по линии «Север–Юг», что прежде всего станет возможным благодаря использованию иранского порта Бендер-Аббас. В этой связи особую значимость (особенно, для Индии) приобретает другой иранский порт – Чабахар, через который сегодня Нью-Дели осуществляет товарооборот с Афганистаном в обход Пакистана и на который не распространяются западные санкции.

При выстраивании транспортной коммуникации «Армения–Иран–Индия» важно принять во внимание также вопросы эксплуатации пакистанского порта Гвадар – ключевого конкурента иранского Чабахара. Порт Гвадар, являясь проектом Пекина в рамках Инициативы «Пояс и путь», служит важным звеном транспортной системы между Китаем и Пакистаном и обеспечивает выход к Аравийскому морю. Следовательно, перспективы формирования коридора «Иран–Армения–Индия» упираются также в геополитические вопросы сложных китайско-индийских отношений.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Армения, Индия и Иран ведут переговоры об открытии нового торгового пути // Российская газета. 11.03.2023. URL: <https://rg.ru/2023/03/11/armeniia-indiia-i-iran-vedut-peregovory-ob-otkrytii-novogo-torgovogo-puti.html> (дата обращения 17.05.2023).
2. В Тегеране подписан Меморандум между Россией, Ираном и Азербайджаном об упрощении транзитных перевозок // Официальный Telegram-канал торгового представительства России в Иране. 22.08.2022. URL: <https://t.me/rusiranminprom/43> (дата обращения 17.05.2023).
3. Турция объявила о намерении построить железную дорогу в Азербайджан // РБК. 12.11.2020. URL: <https://www.rbc.ru/politics/12/11/2020/5fad07149a7947f689ccce79> (дата обращения 07.08.2023).
4. Каземи: Коридор Турани на Кавказе нацелен на Китай, Россию и Иран // Noor News. 01.11.2022. URL:

<https://nournews.ir/Ru/News/112855/Каземи-Коридор-Турани-на-Кавказе-нацелен-на-Китай,-Россию-и-Иран> (дата обращения 20.05.2023).

5. Ахмед Каземи: «Зангезурский коридор» – геополитическая интрига Великобритании и Израиля в регионе // *Голос Армении*. 20.09.2022. URL: <https://www.golosarmenii.am/article/159126/axmed-kazemi-%C2%ABzangezurskij-koridor%C2%BB-%E2%80%93-geopoliticheskaya-intriga-velikobritanii-i-izrailya-v-regione> (дата обращения 20.05.2023).

6. Interim Agreement leading to formation of a free trade area between the Eurasian Economic Union and its Member States, of the one part, and the Islamic Republic of Iran, of the other part // *Официальный сайт Евразийской экономической комиссии*. URL: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/7bc/Interim-Agreement-EAEU_Iran_final.pdf (дата обращения 20.05.2023).

7. Меморандум о сотрудничестве между Деловым советом Евразийского экономического союза и Иранской палатой по торговле, промышленности, горному делу и сельскому хозяйству // *Официальный сайт Евразийской экономической комиссии*. URL: <https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/6f9/Memorandum-rus.pdf> (дата обращения 18.05.2023).

8. Андрей Слепнев обсудил в Тегеране вопросы завершения переговоров по соглашению о зоне свободной торговли с Ираном // *Официальный сайт Евразийской экономической комиссии*. 19.01.2023. URL: <https://eec.eaeunion.org/news/andrey-slepnev-obsudil-v-tegerane-voprosy-zaversheniya-peregovorov-po-soglasheniyu-o-zone-svobodnoy-torgovli-s-iranom/> (дата обращения 22.05.2023).

9. ЕАЭС и Иран создают полноформатную зону свободной торговли // *Официальный сайт Евразийской экономической комиссии*. 25.12.2023 URL: <https://eec.eaeunion.org/news/eaes-i-iran-sozdayut-polnoformatnuyu-zonu-svobodnoy-torgovli/> (дата обращения 28.12.2023).

10. Внешняя торговля ЕАЭС с Ираном по итогам 2021 года // *Официальный сайт Евразийской экономической комиссии*. URL: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/57a/EAES_Iran.pdf (дата обращения 04.03.2023).

11. ЕАЭС и Иран создают полноформатную зону свободной торговли // *Официальный сайт Евразийской экономической комиссии*. 25.12.2023. URL: <https://eec.eaeunion.org/news/eaes-i-iran-sozdayut-polnoformatnuyu-zonu-svobodnoy-torgovli/> (дата обращения 28.12.2023).

12. The official page of the Minister of Roads and Urban Development of Iran Rostam Ghasemi in the «Twitter». URL: <https://twitter.com/RostamGhasemi/status/1445823447129411589?cxt=HHwWisCi4fmwzJAoAAAA> (дата обращения 01.11.2021).

13. Top 10 largest economies in the world // Business insider (India). 10.10.2023. URL: <https://www.businessinsider.in/top-10-largest-economies-in-the-world/articleshow/70547252.cms> (дата обращения 18.10.2023).
14. Официальный сайт Международного валютного фонда. URL: https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP_RPCN@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOORLD (дата обращения 13.04.2023).
15. World Economic Situation and Prospects 2022. URL: https://www.un.org/development/desa/dpad/wp-content/uploads/sites/45/WESP2022_CH1.pdf (дата обращения 20.10.2023).
16. Внешняя торговля ЕАЭС с Индией // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. URL: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/317/EAES_Indiya.pdf (дата обращения 23.10.2022).
17. Товарный состав экспорта товаров ЕАЭС по странам за январь – декабрь 2021 года // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Documents/2021_180/E202112_10_1.pdf (дата обращения 07.04.2023).
18. Индия и Евразийский экономический союз возобновят переговоры о свободной торговле // Официальный сайт Парламентского собрания Союза Беларуси и России. 30.10.2023. URL: <https://belrus.ru/info/indiya-i-evrazijskij-ekonomicheskij-soyuz-vozobnovyut-peregovory-o-svobodnoj-torgovle-smi/> (дата обращения 01.11.2023).
19. Индия впервые вошла в пятерку лидеров среди торговых партнеров ЕАЭС // ТАСС. 08.06.2023. URL: <https://tass.ru/ekonomika/17957987> (дата обращения 01.11.2023).
20. Внешняя торговля ЕАЭС с Ираном по итогам 2021 года // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. URL: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/57a/EAES_Iran.pdf (дата обращения 07.04.2023).
21. ЕАЭС намерен активизировать переговоры с Индией по соглашению о свободной торговле // ТАСС. 17.04.2023. URL: <https://tass.ru/ekonomika/17539005> (дата обращения 01.11.2023).
22. Иран, Индия и Афганистан подписали соглашение о транзите // ТАСС. 23.05.2016. URL: <https://tass.ru/ekonomika/3306361> (дата обращения 01.11.2023).
23. India, Iran Agree New US\$80 Million Funding To Develop Chabahar Port // South Asia journal. 27.06.2023. URL: <https://southasiajournal.net/india-iran-agree-new-us80-million-funding-to-develop-chabahar-port> (дата обращения 02.11.2023).
24. Иран и Индия договорились о развитии порта Чабахар // Официальный сайт посольства Ирана в РФ. URL: <https://russia.mfa.gov.ir/ru/newsview/738356> (дата обращения 17.01.2024).

25. India-Türkiye Relations // Embassy of India in Ankara. URL: https://www.indembassyankara.gov.in/eoiank_pages/ODg,# (дата обращения 11.07.2023).

26. Economic and Commercial Brief of Embassy of India, Baku, Azerbaijan // Официальный сайт посольства Индии в Азербайджане. URL: <https://www.indianembassybaku.gov.in/page/economic/#:~:text=Over%20the%20years%2C%20India's%20bilateral,in%202022%20registering%20156.4%25%20increase> (дата обращения 02.11.2023).

27. Алиев поблагодарил Пакистан за помощь в войне против Армении и поддержал в вопросе Кашмира // Информационно-аналитический сайт Verelq. 15.06.2023. URL: <https://verelq.am/ru/node/128314> (дата обращения 02.11.2023).