

Международный коридор «Север – Юг»: транспортный проект или большая геополитика?

© Лузянин С.Г.^{a,b,d}, Семенова Н.К.^{c,e}, 2023

^a НИУ ВШЭ, Москва, Россия

^b МГИМО (У) МИД России, Москва, Россия

^c Институт востоковедения РАН

^d ORCID 0000-0001-9578-6023; luzyanin.sergey@mail.ru

^e ORCID: 0000-0001-7872-8972; semenovanelli-2011@mail.ru

Резюме: Разработка международного инфраструктурного проекта «Север – Юг», призванного обеспечить транспортные связи России как со странами страны Африки, так и с Ираном, Индией, Пакистаном, Ираком, Турцией и др., началась еще в 2000 г. Реализация его в сложных геополитических условиях напрямую связана с созданием реальных альтернатив традиционному морскому пути, соединяющему Европу, страны Персидского залива и Индийского океана через Суэцкий канал. Предусматривается возможность стыковок инициативы «Один пояс – один путь» (ОПОП) с российско-иранским международным транспортным коридором, а также проектами в Центральной Азии и зоне Каспийского моря. Россия – главное звено Международного транспортного коридора транспортировки пассажиров и грузов от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Бомбей) (МТК «Север – Юг»).

В статье анализируются ключевые транспортно-экономические и международно-политические аспекты проекта «Север – Юг», включая внутренние российские и внешние южно-кавказские (Азербайджан, Армения), каспийские (иранские), индийские и китайские характеристики, возможности оптимизации и варианты дальнейшей российской региональной интеграции на евразийском континенте.

Ключевые слова: МТК «Север – Юг», Россия, Иран, Азербайджан, Индия, Китай, ОПОП, торговля, инвестиции

Для цитирования: Лузянин С.Г., Семенова Н.К. Международный коридор «Север – Юг»: транспортный проект или большая геополитика? *Азия и Африка сегодня*. 2023. № 12. С. 5–14. DOI: 10.31857/S032150750029003-5

International Corridor “North – South”: The Transport Project, or Big Geopolitics?

© Sergey G. Luzyanin^{a,b,d}, Nelli K. Semenova^{c,e}, 2024

^a HSE, Moscow, Russia

^b MGIMO (University), Moscow, Russia

^c Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia

^d ORCID 0000-0001-9578-6023; luzyanin.sergey@mail.ru

^e ORCID: 0000-0001-7872-8972; semenovanelli-2011@mail.ru

Abstract. The development of the International Transport Corridor “North-South”, designed to provide transport links both with African countries and with India, Pakistan, Iraq, Turkey, etc., began back in 2000. The implementation of the project in the current difficult geopolitical conditions turns it into a real alternative to the sea route connecting Europe, the countries of the Persian Gulf and the Indian Ocean through the Suez Canal. The Chinese vision of the project focuses on the possibilities of connecting the One Belt and One Road initiative with the Russian-Iranian ITC, as well as the projects in Central Asia and the Caspian Sea zone. Russia is the main link of the North – South international transport corridor, which is moving from an applied transport and technological project into the category of Russian instruments of great geopolitics.

The article analyzes the key transport, economic and international political aspects of the North – South project, including internal Russian and external South Caucasus (Azerbaijan, Armenia), Caspian (Iranian), Indian and Chinese characteristics, optimization opportunities and options for further Russian regional integration on the Eurasian continent.

Keywords: ITC “North – South”, Russia, Iran, Azerbaijan, India, China, One Belt and One Road, trade, investment

For citation: Luzyanin S.G., Semenova N.K. International Corridor "North – South": The Transport Project, or Big Geopolitics? *Asia and Africa today*. 2022. № 12. Pp. 5–14. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750029003-5

ВВЕДЕНИЕ

Разработка Международного транспортного коридора «Север – Юг» (МТК), призванного обеспечить транспортные связи России как со странами Африки, так и с Индией, Ираном, Пакистаном, Ираком, Турцией и др., началась еще в 2000 г. По разным причинам после непродолжительного функционирования перевозки по МТК были приостановлены и действовали только на некоторых региональных маршрутах.

Возрождение в настоящее время полноценного функционирования МТК «Север – Юг» происходит на фоне развивающейся с 2013 г. китайской инициативы «Один пояс – один путь» (ОПОП) и переформатирования европейских и азиатских региональных транспортных структур в связи с продолжающейся российской СВО на Украине и прокси-войной между коллективным Западом и Россией. Разрастающийся ближневосточный кризис, создающий потенциальные угрозы блокады поставок через Суэцкий канал, Ормузский пролив и др., также объективно усиливает значимость и важность новых направлений и маршрутов в системе «Север – Юг».

В этих условиях для РФ и других государств Большой Евразии, которая, согласно классификации ООН, включает в себя как весь Евразийский континент, так и 7 африканских стран, всё более актуальным становится поиск новых возможностей развития транспортных, инвестиционных и торговых проектов не только на китайских маршрутах, но и в южных направлениях с переводом части транспортной логистики и товарных поставок через Каспийскую зону и Кавказ в страны Среднего Востока, Центральной и Южной Азии.

Проблематика транспортного коридора «Север – Юг» стала активно разрабатываться в последние 3 года в российской и зарубежной, в т.ч. в китайской экспертной литературе. Вышел ряд статей, посвященных как анализу специальных, прикладных вопросов, связанных с экономическими расчетами рентабельности/нерентабельности различных южных маршрутов, систем перевозок и номенклатуры товаров [1, с. 28–32; 2, с. 330–334], так и регионально-глобальным возможностям и перспективам проекта «Север – Юг» для его ключевых участников [3, с. 226–227].

Особое внимание эксперты обращают на российскую часть МТК, в частности, на кооперационные и транспортные возможности укрепления продовольственной безопасности России [4, с. 14–24], варианты стыковок российских транспортных коридоров с китайской инициативой ОПОП [5, с. 46–48], а также с иранскими [6, с. 47–53] и индийскими проектами в рамках углубления отношений России с Ираном и Индией на торгово-экономических и инвестиционных площадках [7, с. 324–327].

Россия – главное звено коридора, в рамках которого предусмотрено более 100 проектов с российским участием общей стоимостью около \$38 млрд¹.

Внутрироссийский сегмент представлен действующим железнодорожным сообщением до каспийского порта Оля в Астраханской области и сквозным путем от Санкт-Петербурга до Каспия, включая универсальный порт Усть-Луга (в Лужской губе Финского залива) трассы «Нева – Москва» и др. Подписание 17 мая 2023 г. В.В.Путиным и иранским президентом Э.Раиси Соглашения о строительстве железной дороги «Решт – Астара»², призванной соединить железные дороги России и Ирана, означает создание сквозного железнодорожного маршрута от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Индия) и превращение проекта из прикладного транспортно-технологического в разряд российских инструментов большой геополитики.

ПРОЕКТ «СЕВЕР – ЮГ»: ФОРМИРОВАНИЕ КОРИДОРА

Разработка Международного мультимодального транспортного коридора «Север – Юг» началась в 2000 г. с подписания Декларации о привилегированном стратегическом партнерстве между Россией и Индией³, к которому тогда же присоединился Иран. В 2002 г. на Второй Евразийской конференции

¹ См.: <https://tass.ru/ekonomika/17669495> (accessed 20.10.2023)

² См.: <https://ria.ru/20230517/putin-1872335188.html> (accessed 22.10.2023)

³ См.: <https://docs.cntd.ru/document/901783728> (accessed 21.10.2023)

по транспорту в Санкт-Петербурге Россия, Иран и Индия заключили межправительственное Соглашение о создании международного транспортного коридора «Север – Юг»⁴. В 2000–2002 гг. по коридору были направлены 2,4 тыс. индийских контейнеров [8], которые подтвердили эффективность перевозок.

Однако в дальнейшем транспортировка контейнеров из Индии через Астрахань была заморожена, и контейнерные перевозки по коридору «Север – Юг» ограничились маршрутом «Россия – Иран». Причины приостановки маршрута были связаны с технико-логистическими проблемами – отсутствие единого оператора, недостроенные участки железных дорог, отсутствие механизма единого окна на всем протяжении МТК «Север – Юг», а также некоторыми финансовыми ограничениями – большими потерями перевозчиков и экспедиторского бизнеса и др. [9].

При этом проект оставался привлекательным и к договору присоединились еще 10 стран – Казахстан, Беларусь, Оман, Таджикистан, Азербайджан, Армения, Сирия, Турция. Болгария с 2006 г. является наблюдателем.

После начала СВО и резкого обострения обстановки в Европе и на Украине традиционные транспортные и логистические цепочки доставки товаров в Республике Беларусь, Российской Федерации и других государствах – членах Евразийского Экономического Союза (ЕАЭС) оказались перед лицом серьезных вызовов. Использование западного направления перевозок через сухопутные международные автомобильные пункты пропуска на границах со странами Европы, а также через морские порты Балтийского бассейна, которые в совокупности обеспечивали внешнеэкономические связи со странами Европы, Северной, Латинской Америки и Азии, стало в значительной степени затруднено. Грузовладельцы и представители транспортно-логистического бизнеса начали поиск новых маршрутов доставки экспортных и импортных грузов, альтернативных морских портов и пунктов пересечения границ для обеспечения устойчивых торгово-экономических связей [9].

Украинский кризис, который выявил геополитическую неустойчивость в бассейне Черного моря, и блокада российских коммуникаций со стороны Запада вынудили Москву действовать на южном направлении, выстраивая новую транспортную логистику.

Санкт-Петербург, как окно в Европу, сейчас фактически закрылся, сложности испытывает и Новороссийск. При этом производители ищут новых поставщиков и новые каналы поставок для своего импорта и экспорта, поскольку европейские партнеры в большинстве своем самоустраились, а налаженные логистические цепочки рассыпались⁵.

В основе перестройки транспортных маршрутов в ЕАЭС лежит санкционный запрет на поставку в Россию и Республику Беларусь широкого перечня товаров (в первую очередь различных машин, оборудования и комплектующих), а также на приобретение отдельных видов товаров у российских и белорусских компаний (например, металлов, продукции деревообработки).

К числу дополнительных препятствий относится добровольный отказ компаний из стран Европейского Союза (ЕС), Великобритании, США, Канады и других стран приобретать белорусскую и российскую продукцию, а также поставлять широкий спектр товаров в Беларусь и Россию, что коренным образом меняет логистику доставки этих товаров. Автотранспортным операторам из Беларуси и России запрещено осуществлять международные автомобильные перевозки грузов в/из стран ЕС. Запрещен также заход судов под российским флагом в порты стран ЕС, США, Великобритании и Канады.

Ситуация осложняется добровольным отказом контейнерных судоходных линий (*Maersk*, *CMA CGM*, *Hapag Lloyd* и др.), а также перевозчиков на Балтике (*X-Press Feeders*, *Samskip* и др.) работать с российскими грузами и российскими морскими портами и уходом международных грузовых экспресс-перевозчиков (*DHL*, *FedEx* и др.) с российского рынка, фактическим прекращением международных перевозок грузов и почты российскими грузовыми авиакомпаниями [9].

После февраля 2022 г., в условиях перестройки транспортных и логистических коридоров, интерес к российскому проекту активизировался. Летом 2022 г. Иран и Азербайджан подписали Декларацию о развитии транспортного коридора «Север – Юг»⁶, где выразили готовность к сотрудничеству в области оценки и анализа инфраструктур этого маршрута и его транспортных возможностей. Одновременно

⁴ См.: <https://docs.cntd.ru/document/901828641> (accessed 21.10.2023)

⁵ Диалоги о коридоре Север-Юг. Информационно-аналитическое агентство SeaNews. 11.05.2022. <https://seanews.ru/2022/05/11/ru-dialogi-o-koridore-sever-jug/> (accessed 20.10.2023)

⁶ См.: <http://government.ru/news/46488/> (accessed 22.10.2023)

был согласован и принят Меморандум об упрощении транзитных перевозок⁷, что означало фактически новый запуск транспортного коридора «Север – Юг», который становится в условиях закрытия Европы важным маршрутом доставки грузов в Россию.

СТРАНОВЫЕ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ

В настоящее время использование инфраструктуры коридора «Север – Юг» позволяет расширить географию перевозок на следующих направлениях:

- в страны, традиционно тяготеющие к коридору (Индия, Пакистан, государства Персидского залива, Южной Азии), поскольку именно на них переориентируется внешняя торговля России и Беларуси в изменившихся геополитических условиях;
- из стран Европы через Турцию и Азербайджан в Россию в рамках сопряжения МТК «Север – Юг» с Международным транспортным коридором «Европа – Кавказ – Азия» (МТК ТРАСЕКА)⁸;
- из стран Африки и Латинской Америки через турецкие порты (замещение морских линий на порты Балтики);
- из стран АТР через иранские порты Персидского залива (замещение морских линий на порты Балтики) [9].

МТК «Север – Юг» в своей южной части предполагает несколько маршрутов следования грузов с использованием железнодорожного транспорта:

- Транскаспийский маршрут с использованием российских морских портов Астрахань, Оля, Махачкала и портов Ирана – Бендер-Энзели, Ноушехр и Бендер-Амирабад (см. *карту 1*);
- Западная ветвь коридора – прямое железнодорожное сообщение через пограничные переходы Самур (Россия) – Ялама (Азербайджан), с дальнейшим выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничный переход Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) (см. *карту 1*).
- Восточная ветвь коридора – прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничные переходы Серахс (Туркменистан) – Серахс (Иран) и Акяйла (Туркменистан) – Инче Бурун (Иран) (см. *карту 1*).

Очевидно, что реализация сети транспортных коридоров «Север – Юг» превращает его в реальную альтернативу морскому пути, соединяющему Европу, страны Персидского залива и Индийского океана через Суэцкий канал (см. *карту 1*). Срок доставки грузов из Мумбаи в Санкт-Петербург и обратно теоретически может сократиться до 15–24 дней, в то время как маршрут через Суэцкий канал предполагает срок доставки 30–45 дней. МТК «Север – Юг», при условии введения в строй всей заявленной инфраструктуры, уменьшит время и стоимость грузоперевозок на 30–40%, лишая Суэцкий канал его монопольного статуса в системе международных морских перевозок.

Совокупный потенциал контейнерных перевозок по МТК «Север – Юг», включающий в себя 3 основных маршрута (см. *карту 1*) и все виды транспорта, может составить от 5,9 до 11,9 млн т к 2030 г. При этом эффект сопряжения МТК «Север – Юг» с евразийскими широтными транспортными коридорами, связывающими восток и запад, обеспечивает от 2,3 до 4,4 млн т, или порядка 40% совокупного потенциала контейнерных перевозок⁹.

МТК «Север – Юг» призван обеспечить транспортные связи как со странами Африки, так и с Индией, Пакистаном, Туркменистаном, Узбекистаном, Ираном, Ираком, Азербайджаном, Арменией, Грузией и Турцией. Происходит переориентация грузопотока на российском направлении. Проект становится «дорожной картой» развития инфраструктуры и логистики северо-западной и южной части Евразии. Страны Каспия, монархии Персидского залива, Индия, которые и раньше ориентировались на наращивание экономических связей с Москвой, теперь будут играть роль стыковочных узлов России с международной экономикой.

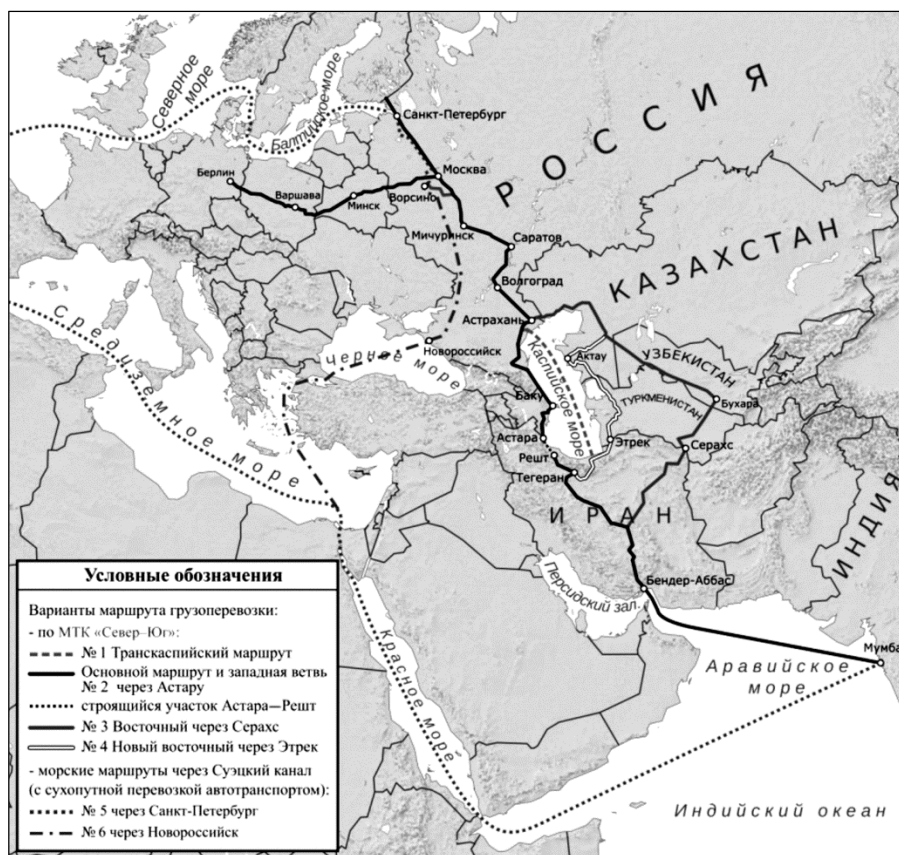
Транспортный интерес Ирана просматривается в его желании восстановить железнодорожное сообщение с Россией через территории Армении и Грузии, а также связать Персидский залив через грузин-

⁷ <https://tass.ru/ekonomika/15530665> (accessed 22.10.2023)

⁸ См.: <http://www.traceca-org.org/> (accessed 22.10.2023)

⁹ Винокуров Е., Ахунбаев А., Шашкенов М., Забоев А. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Алматы, Москва: ЕАБР, 2021.

ские порты с Бургасом и Варной и далее – с Европой через Черноморский регион, в том числе снизив зависимость от Турции¹⁰. Переход Тегерана от экспортно-сырьевой к транспортно-перерабатывающей деятельности позволит Ирану обрести новую степень экономической независимости, загрузив российские предприятия дополнительными объемами заказов¹¹.



Карта 1. МТК «Север – Юг» и морской маршрут через Суэцкий канал.
Map 1. MTK “North – South” and the sea route through the Suez Canal.

Источник: [10, с. 200–213].

Традиционно страны Южного Кавказа представляют интерес для Тегерана в первую очередь как транзитный коридор для обеспечения доступа иранских товаров на европейский и российский рынки. Иран прилагал усилия для развития портов, железнодорожной и автомобильной инфраструктуры, стремясь стать крупным региональным транспортным хабом и связующим звеном для индийских, китайских и российских экономических проектов¹².

Ключевое значение с точки зрения интересов Ирана приобрел транзитный потенциал территории Азербайджана – только через неё мог пройти прямой сухопутный маршрут для иранских товаров на российский рынок. На этом фоне основным инфраструктурным проектом для Тегерана на Южном Кавказе в течение последних лет стало строительство железнодорожного участка Астара – Решт – Казвин (как звена МТК «Север – Юг»). Этот участок станет транспортным коридором, который соединит действующие железные дороги России, Азербайджана и Ирана [11, с. 76–90]. Помимо Азербайджана, Тегеран рассматривал возможность строительства железнодорожной линии в Армению [12, с. 110–122].

Вооруженное столкновение в Нагорном Карабахе осенью 2020 г. и обострение ситуации в сентябре 2023 г., включая интеграцию Нагорного Карабаха в состав Азербайджана, массовую миграцию армян-

¹⁰ См.: <https://regnum.ru/article/3786156> (accessed 23.10.2023)

¹¹ См.: https://archipelag.ru/ru_mir/ostrov-rus/corridors/corridor/ (accessed 23.10.2023)

¹² Андреева Е.С. Влияние конфликта в Нагорном Карабахе 2020 г. на политику Ирана на Южном Кавказе. *Проблемы национальной стратегии*. 2021. № 5 (68), с. 104–116. DOI: 10.52311/2079-3359_2021_5_104

ского населения на территорию Армении, и общая политическая нестабильность на Южном Кавказе, сохраняют риски нарушения логистических цепочек и темпов развития транспортного коридора «Север – Юг», в т.ч. и для России, тесно связанной и с Арменией, и с Азербайджаном.

По итогам 2022 г. товарооборот между Азербайджаном и Россией увеличился на 23,9% по сравнению с предыдущим годом и достиг \$3,71 млрд. С Арменией этот показатель вырос более чем на 70%, превысив \$4 млрд. Обе страны играют важную роль для России в качестве импортеров. Через Армению в основном идет реэкспорт автомобилей, высокотехнологичного оборудования, станков, химии и другой продукции. Армения сильно зависит от РФ в сфере энергетики, в частности в поставках газа. Потеря транзитного хаба Армении может стать для России серьезным негативным фактором.

КИТАЙСКИЙ ИНТЕРЕС

В территориально-структурном плане МТК «Север – Юг» представляет собой сеть морских, железнодорожных и автомобильных маршрутов, которая проходит от индийских портов Нава-Шева и Мумбаи через иранские порты Бендер-Аббас и Бендер-Энзели, а затем – через российские порты Оля и Астрахань и далее до Санкт-Петербурга с использованием морского, речного и железнодорожного транспорта для перевозки грузов, как уже упоминалось, между Ираном, Индией, Афганистаном, Азербайджаном, Россией, Арменией, Центральной Азией и Европой.

Китайское видение данного проекта концентрируется на возможностях и вариантах наиболее эффективных стыковок и кооперации Инициативы «Один пояс – один путь» с российско-иранским маршрутом. По мнению большинства китайских экспертов, такие «стыковочные зоны» возможны и перспективны в Центральной Азии, включая выход МТК «Север – Юг» на китайский проект железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан», и в зоне Каспийского моря, географически объединяющие ключевых участников проекта «Север – Юг» – Россию, Иран, Казахстан, Туркменистан, Азербайджан, отношения КНР с каждым из которых находятся на высоком уровне¹³.

Однако Китай обращает внимание на ряд неблагоприятных субрегиональных факторов, к которым в первую очередь до недавнего времени относил сложную ситуацию на Южном Кавказе, включая армяно-азербайджанский конфликт по вопросу Нагорного Карабаха и напряженные российско-грузинские отношения [13, с. 44–45].

К неблагоприятным политическим факторам китайские ученые также относят несовпадение позиций Китая и Индии по ряду территориальных и иных вопросов, включая неучастие Нью-Дели в китайской инициативе «Один пояс – один путь» и ответную отрицательную реакцию Пекина на индийские транспортные проекты.

В китайском экспертном сообществе высоко оценивают вклад России в развитие проекта «Север – Юг», подчеркивая, что, благодаря российским инвестициям в объеме \$4 млрд. в иранские нефтяные месторождения и в железнодорожное строительство, ключевое недостающее звено коридора «Решт – Астара» будет успешно реализовано, что «позволит России выходить через Иран в Персидский залив, соединяя Каспийское море с Европой для создания новых логистических цепочек на Ближний Восток, в Восточную Африку, Индию и Южную Азию»¹⁴.

Китайские ученые Ян Лэй и Хуан Чэнфэн отмечают, что «новая логистическая реальность на севере Евразии – это очевидный факт», и российская транспортная инфраструктура к ней успешно адаптируется. В подтверждение этому – четырехкратный рост торговли России с Ираном в 2022 г., при этом экспорт иранских товаров в РФ увеличился на 70% с марта 2022 г.

Одновременно для Северного морского пути строятся не только ледоколы, но и флот аварийно-спасательных и гидрографических судов, пополняется парк спутников связи и навигации. «Российские грузовые авиалинии» ищут способы заменить попавшие под санкции «Боинги». Минпромторг готовится выделить на возобновление производства 15,4 млрд руб., а Госкорпорация «Ростех» планирует выпускать до 10 самолетов в год [14, с. 194–210].

¹³ 新的运输走廊 [Новый транспортный коридор]. *ERAI*. (In Chin.). <https://index1520.com/cn/analytics/novye-transportnye-koridory/> (accessed 24.10.2023)

¹⁴ <https://www.railfreight.cn/european-rail/2022/07/28/国际南北走廊有新进展！它成为俄罗斯的救命/> (accessed 25.10.2023)

Учитывая ведущую роль России, эксперты КНР отмечают особое значение Ирана, который является, как они отмечают, ключевым звеном в строительстве и развитии данного международного транспортного коридора и зоной пересечения экономического коридора «Китай – Центральная Азия – Западная Азия» с проектом «Север – Юг» [14, с. 194–210].

РОССИЙСКОЕ ИЗМЕРЕНИЕ: ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ, ТОРГОВЛЯ И ИНВЕСТИЦИИ

«Север – Юг» является наиболее важным на данный момент транспортно-логистическим коридором для России. Грузопоток по МТК, по разным оценкам, к 2030 г. должен возрасти с 15 млн т втрое – до 41–45 млн т, а в перспективе – до 60–100 млн т¹⁵.

В текущем году в коридоре «Север – Юг» прибавилось порядка 10 млн т российских экспортных грузов, в основном предназначенных для транзита через Иран. Это российские пиломатериалы для Ирака, Афганистана, Пакистана и стран Персидского залива, уголь (энергетический и коксующийся) для Ирана, Индии и Пакистана, нефтепродукты для Ирака и ОАЭ, мука для стран Персидского залива, Пакистана, Афганистана и Ирака, металлопрокат, минудобрения для Индии, Пакистана и стран Персидского залива¹⁶.

Иран также получает из России по этому маршруту машины, оборудование, зерно, пиломатериалы, химикаты в общей сложности на \$4 млрд, порядка 0,5–1 млн т зерна, а общий импорт составляет около 18 млн т.

МТК включает инфраструктуру железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта, морские порты на Каспии (Астрахань, Оля, Махачкала, Баку/Алят, Актау/Курык, Туркменбаши, Энзели, Ноушехр, Амирабад), порты Персидского залива (Бендер-Аббас и Чабахар), автомобильные и железнодорожные пункты пропуска, а также международные аэропорты.

По МТК «Север – Юг» Россия экспортирует энергоносители, зерно, лесные и строительные грузы, удобрения, а импортирует потребительские товары, продовольствие и технику. Основной экспорт товаров идет из России и частично из Белоруссии (продукция бытовой химии, синтетическое волокно, сухофрукты, продукция химической промышленности и керамика).

Основным товаром, перевозимым по МТК «Север – Юг» является зерно. К 2030 г. объем перевозимого зерна может составить 13 млн т. В то же время грузопоток металла достигнет 113 тыс. TEU¹⁷, перевозка древесины и бумаги – 68 тыс. TEU, машин и оборудования – 27–50 тыс. контейнеров [15, с. 389–391].

Российский сегмент проекта также представлен действующим железнодорожным сообщением до каспийского порта Оля в Астраханской области и сквозным путем от Санкт-Петербурга до Каспия, включая универсальный порт Усть-Луга, трассы М11 («Нева – Москва»), М6 (Р-22: «Кашир – Астрахань»), М4 (трасса «Дон»), астраханские порты Астрахань, Оля, Махачкала, порт в Калмыкии Лагань.

Структурная основа МТК «Север – Юг» на территории РФ пока имеет мозаичную готовность, но сквозной путь от Северной столицы до Каспия практически проложен, включая автодороги, железнодорожные пути, порты. Сформирована инвестиционная база до 2030 г., в которую вошли 102 проекта, в т.ч. 52 на территории России. Объем инвестиций по трем маршрутам коридора, проходящим через Азербайджан, Армению, Иран, Казахстан, Россию и Туркменистан, составляет, как отмечалось выше, \$38,2 млрд, из них почти 35% приходится на Россию, 34% – на Иран, 16,5% – на Казахстан¹⁸.

Наибольшую капиталоемкость имеет развитие наземной инфраструктуры коридора «Север – Юг», в первую очередь автомобильных и железных дорог – свыше 86% всех инвестиций, включая развитие портовой инфраструктуры в РФ, строительство «сухих портов», реконструкцию приграничных ж/д участков РФ и Азербайджана и др.¹⁹

¹⁵ <https://dzen.ru/a/ZGn9nIHfMVSvvCNP> (accessed 27.10.2023)

¹⁶ <https://www.kommersant.ru/doc/6030407> (accessed 29.10.2023)

¹⁷ 1 TEU – объем, занимаемый 20-футовым контейнером (прим. авт.)

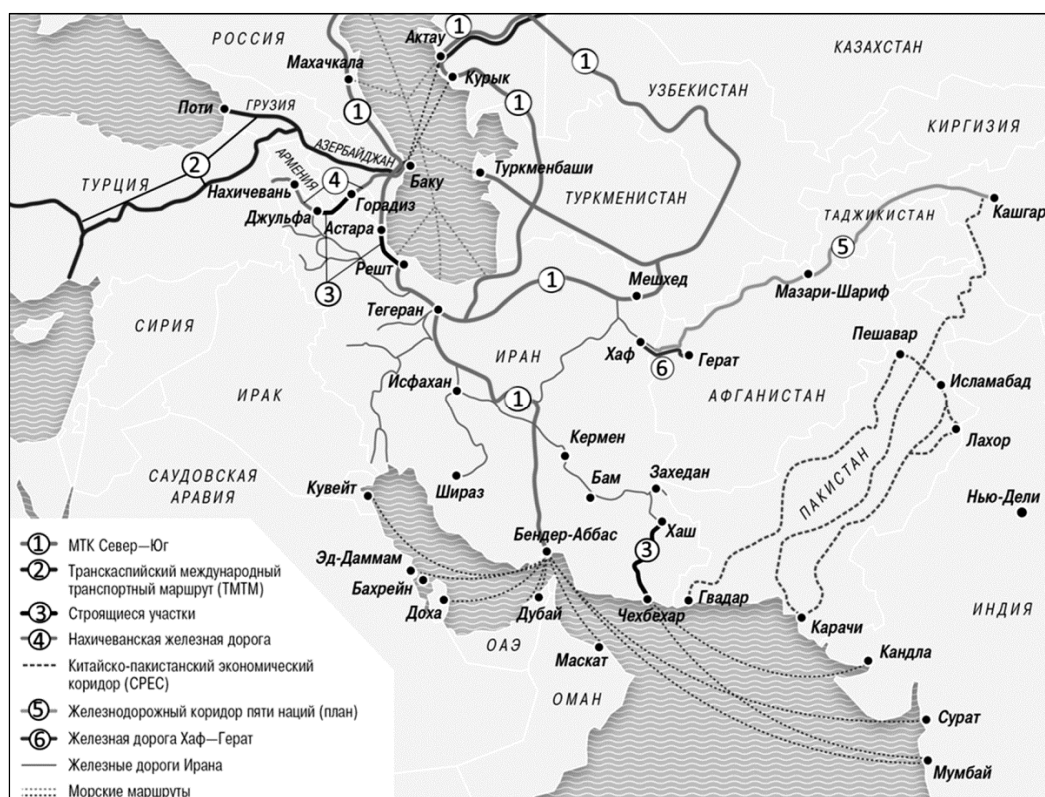
¹⁸ Алексеев Д. Из варяг в Индию: транспортный коридор «Север-Юг» хотят достроить на частные средства. *Экономика*. 09.09.2023. <https://iz.ru/1507776/dmitrii-alekseev/iz-variag-v-indiiu-transportnyi-koridor-sever-iug-khotiat-dostroit-na-chastnye-sredstva> (accessed 25.10.2023)

¹⁹ Там же.

Стержневым направлением развития транзитных и внешнеторговых грузопотоков на российской территории является железнодорожное направление Буловская (станция в Ленинградской обл.) – Санкт-Петербург – Москва – Рязань – Кочетовка – Ртищево – Саратов – Волгоград – Астрахань протяженностью 2,513 тыс. км²⁰. В систему международных транспортных коридоров входят также железнодорожные участки по направлениям Москва – Ростов-на-Дону (Астрахань) – Махачкала – Дербент и далее – в Азербайджан, Иран, страны Персидского залива и Индию.

В рамках развития единой глубоководной транспортной сети России ведутся работы по углублению на Волго-Каспийском канале, что позволит судам с осадкой до 3,6 м на реке и до 4,5–4,6 м на море заходить в порты Оля и Астрахань, не только повышая роль Астраханской области как региона отправки и приемки грузов, но и обеспечивая рост мультимодальных перевозок. Доставка и вывоз грузов в морские порты Астрахань и Оля будут производиться как железнодорожным, так и речным транспортом.

Каспийский формат для России на сегодняшний день – один из центральных сегментов логистики. Порядка 90% грузопотока идет через Каспий из России на Иран, остальные 10% – это грузы из Ирана и «поперечное» плавание между Азербайджаном и Туркменией. Функционируют участки между Казахстаном, Туркменистаном и Ираном, три основных маршрута МТК: первый – по западному берегу Каспийского моря через Иран, Азербайджан и Дагестан; второй маршрут морской, обеспечивающий взаимосвязь между портами всех государств бассейна Каспийского моря; и третий – по восточным берегам Каспия через Иран, Туркмению и Казахстан (см. карту 2).



Карта 2. Маршруты МТК Север-Юг и региональные транспортные пути.

Map 2. MTC North – South routes and regional transport routes.

Источник: Коля в большую игру. *Коммерсантъ*, 09.06.2023. <https://www.kommersant.ru/doc/6030407> (accessed 26.10.2023)

17 мая 2023 г. В.В.Путин и иранский президент Э.Раиси провели церемонию подписания Соглашения о строительстве железной дороги между иранскими городами Решт и Астера²¹, заключительного

²⁰ Цзюй Ин. Международные транспортные коридоры ЕАЭС – КНР: формирование, развитие и вызовы. *Наука и инновации*. 2020. № 11, с. 47–53. DOI: 10.29235/1818-9857-2020-11-47-53

²¹ См. <https://www.interfax.ru/russia/901822> (accessed 26.10.2023)

участка на западном маршруте МТК «Север – Юг»; единственное недостающее звено – участок недостроенной железной дороги. Отсутствие этого участка препятствовало созданию сквозного железнодорожного сервиса мультимодального маршрута от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Индия) протяженностью 7,2 тыс. км.

При этом объективно увеличиваются возможности выхода коридора на иранский порт Бендер-Аббас и дальнейшее продление пути до индийского Мумбаи, что создает для России и стран ЕАЭС дополнительные варианты выхода на арабские страны и Индию, увеличивая географию грузовых перевозок.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В условиях обострения отношений с Западом и продолжающейся СВО на Украине, России объективно требуется создание своего «Шелкового пути», которым фактически может стать формирующийся международный транспортный коридор «Север – Юг». Задача превращения его из регионального, обеспечивающего в настоящее время грузопотоки из России в Азербайджан и Иран, в комплексный стратегический проект, включая получение доступа на индийские и ближневосточные рынки, а также стимулирование модернизации и развития внутрироссийских регионов Северного Кавказа, Каспия и других, успешно решается российским руководством. При этом развивающийся системный кризис и конфликты на Ближнем Востоке в настоящее время и на перспективу резко повышают шансы для превращения коридора «Север – Юг» в реальную альтернативу Суэцкому каналу.

Учитывая высокий уровень российско-китайского стратегического партнерства и результаты десятилетней китайской инициативы «Один пояс – один путь», сопряжение двух проектов дает возможность формирования большого транспортного и торгово-инвестиционного «евразийского креста» – с севера на юг и с востока на запад, позволяющего не только эффективно осваивать территорию Большой Евразии, но и геополитически обеспечивать самодостаточность и независимость развития России. Проект «Север – Юг» всё больше и больше из прикладного транспортно-технологического формата переходит в разряд российских инструментов большой геополитики, совмещая одновременно инфраструктурные и геополитические функции.

ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

1. Арсенов В. Международный транспортный коридор «Север – Юг». *Азия и Африка сегодня*. 2003, № 5 (550). С. 28–32.
Arsenov V. 2003. International transport corridor “North – South”. *Asia and Africa today*. № 5 (550). Pp. 28–32. (In Russ.)
2. Ковалев К.Е. Оценка экономической привлекательности поставок грузов по маршрутам мультимодального международного транспортного коридора «Север-Юг». *Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии*. 2023, № 4. С. 330–334.
Kovalev K.E. 2023. Assessment of the economic attractiveness of cargo supplies along the routes of the multimodal international transport corridor “North-South”. *Competitiveness in the global world: economics, science, technology*. № 4. Pp. 330–334. (In Russ.)
3. Крюкова Е.В., Мацуй Е.А., Дрозд О.В. Перспективы развития международного транспортного коридора «Север – Юг». *Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии*. 2023, № 3. С. 226–227.
Kryukova E.V., Matsui E.A., Drozd O.V. 2023. Prospects for the development of the international transport corridor “North – South”. *Competitiveness in the global world: economics, science, technology*. № 3. Pp. 226–227. (In Russ.)
4. Кричкер Д.Р. Роль международного транспортного коридора «Север – Юг» в решении глобальных и национальных проблем продовольственной безопасности. *Теория и практика мировой науки*. 2023, № 7. С. 14–24.
Krichker D.R. 2023. The role of the international transport corridor “North – South” in solving global and national problems of food security. *Theory and practice of world science*. № 7. Pp. 14–24. (In Russ.)
5. Неводчикова Е.Р. Анализ совместимости проектов международных транспортных коридоров «Север – Юг» и «Один Пояс и Один Путь». Каспий в цифровую эпоху. Астрахань, 2021. С. 46–48.
Nevodchikova E.R. 2021. Analysis of the compatibility of the projects of the international transport corridors “North – South” and “One Belt, One Road”. *Caspian Sea in the digital era*. Astrakhan. Pp. 46–48. (In Russ.)
6. Андреев В.Ю. Экономическое сотрудничество России и Ирана в рамках международного транспортного коридора «Север – Юг» на современном этапе. Развитие предпринимательства как фактор роста экономики. М., 2023. С. 47–53.

- Andreyuk V.Yu. 2023. Economic cooperation between Russia and Iran within the framework of the international transport corridor “North-South” at the present stage. Entrepreneurship development as a factor in economic growth. Moscow. Pp. 47–53. (In Russ.)
7. Далджит С. Влияние транспортного коридора «Север – Юг» на экономическую интеграцию России и Индии: анализ возможностей и проблем. *Экономика и предпринимательство*. 2023, № 5 (154). С. 324–327. DOI: 10.34925/EIP.2023.154.5.061
- Daljit S. 2023. The impact of the North-South transport corridor on the economic integration of Russia and India: Analysis of opportunities and challenges. *Economics and entrepreneurship*. № 5 (154). Pp. 324–327. (In Russ.). DOI: 10.34925/EIP.2023.154.5.061
8. Семедов С.А., Шилова А.В. Проект МТК «Север – Юг»: проблемы и перспективы. *Обозреватель – Observer*. 2023, № 2. С. 52–61. DOI: 10.48137/2074-2975_2023_2_52
- Semedov S.A., Shilova A.V. 2023. The North-South ITC project: problems and prospects. *Observer*. № 2. Pp. 52–61. (In Russ.)
9. Винокуров Е., Ахунбаев А., Забоев А., Усманов Н. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Алматы, Москва: ЕАБР, 2022. 85 с.
- Vinokurov E., Akhunbayev A., Zabojev A., Usmanov N. 2022. International transport corridor “North – South”: investment solutions and soft infrastructure. Almaty, Moscow: EDB. 85 p. (In Russ.)
10. Прокофьев М.Н., Тохиров М.М. Перспективы транспортного коридора «Север–Юг». *Мир транспорта*. 2019. Т. 17, № 5. С. 200–213. DOI: 10.30932/1992-3252-2019-17-5-200-213
- Prokofiev M.N., Tokhirov M.M. 2019. Prospects for North–South transport corridor. *World of Transport*. Vol. 17. № 5. Pp. 200–213. (In Russ.). DOI: 10.30932/1992-3252-2019-17-5-200-213
11. Андреева Е.С. Состояние и перспективы развития транспортной инфраструктуры Ирана. *Проблемы национальной стратегии*. 2020, № 4 (61). С. 76–90.
- Andreeva E.S. 2020. The current state and future prospects for the development of Iran’s transport infrastructure. *National strategy issues*. № 4 (61). Pp. 76–90. (In Russ.)
12. Андреева Е.С. Интересы Ирана на Южном Кавказе сквозь призму отношений Тегерана с Арменией. *Проблемы национальной стратегии*. 2019, № 1 (52). С. 110–122.
- Andreeva E.S. 2019. Iran’s interests in the South Caucasus Region in the light of relations between Tehran and Armenia. *National Strategy Issues*. № 1 (52). Pp. 110–122. (In Russ.)
13. 康杰. 国际南北运输走廊复苏在即? 《世界知识》2022年16期. 44-45 (Kang Jie. Is the International North-South Transport Corridor reviving soon? *World Knowledge*. 2022, Is. 16. Pp. 44–45). (In Chin.)
14. 作者: 雷洋 黄承锋. 伊朗参与国际南北运输走廊建设的基础、动因及地缘政治影响 //冀开运、陆瑾、张立明主编《伊朗蓝皮书: 伊朗发展报告 (2018~2019)》. 社会科学文献出版社. 194-210. 2020. (Lei Yang and Huang Chengfeng. 2020. The basis, motivation and geopolitical impact of Iran’s participation in the construction of the International North–South Transport Corridor. *Iran Blue Book: Iran Development Report (2018–2019)*. Eds. Ji Kaiyun, Lu Jin and Zhang Liming. Beijing: Social Sciences Literature Press. Pp. 194–210]. (In Chin.)
15. Аристова Л.Б. Формирование единого евразийского транспортного пространства с развитием МТК. *Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник*. Вып. 6. Ч. 1. М., 2023. С. 389–391.
- Aristova L.B. 2023. Formation of a single Eurasian transport space with the development of the ITC. *Greater Eurasia: Development, Security, Cooperation. Yearbook*. Release 6. Part 1. Moscow. Pp. 389–391. (In Russ.)

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Лузянин Сергей Геннадьевич, доктор исторических наук, профессор НИУ ВШЭ; профессор МГИМО(У) МИД России, Москва, Россия.

Sergey G. Luzyanin, Dr.Sc. (History), Professor, HSE University; Professor, MGIMO University, Moscow, Russia.

Семенова Нелли Кимовна, кандидат политических наук, старший научный сотрудник ИВ РАН, Москва, Россия.

Nelli K. Semenova, PhD (Political Science), Senior Researcher, Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia.

Поступила в редакцию
(Received) 23.10.2023

Доработана после рецензирования
(Revised) 19.11.2023

Принята к публикации
(Accepted) 29.11.2023