

DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-6-2

Проект международного транспортного коридора «Север – Юг» как фактор возможного укрепления внешнеэкономических связей России

Андрей Геннадиевич ВОЛОДИН

доктор исторических наук, главный научный сотрудник
Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений им. Е.М. Примакова РАН, 117997, Профсоюзная ул., д. 23, Москва, Российская Федерация
E-mail: andreivolodine@gmail.com
ORCID: 0000-0002-0627-4307

Мария Андреевна ВОЛОДИНА

кандидат исторических наук, старший научный сотрудник
Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений им. Е.М. Примакова РАН, 117997, Профсоюзная ул., д. 23, Москва, Российская Федерация
E-mail: volodinamarie@gmail.com
ORCID: 0000-0002-4149-9907

ЦИТИРОВАНИЕ: Володин А.Г., Володина М.А. (2019) Проект международного транспортного коридора «Север–Юг» как фактор возможного укрепления внешнеэкономических связей России // Контурь глобальных трансформаций: политика, экономика, право. Т. 12. № 6. С. 29–42.
DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-6-2

Статья поступила в редакцию 05.12.2018.

БЛАГОДАРНОСТИ / ФИНАНСИРОВАНИЕ: Статья подготовлена за счет гранта Российского научного фонда (проект № 14-28-00097) «Оптимизация российских внешних инвестиционных связей в условиях ухудшения отношений с ЕС».

АННОТАЦИЯ. В статье рассматриваются основные положения и идеи проекта международного транспортного коридора «Север – Юг» (МТК). Выделяются главные экономические выгоды этого проекта, а также проблемы, которые возникают в ходе реализации данного амбициозного транспортного коридора. Рассматриваются и анализируются важные аспекты создания железнодорожной

транспортной сети между странами – участниками проекта. Авторы определяют основные преимущества подобного коридора для основных организаторов данной транспортной артерии. Существуют различные факторы, которые тормозят процесс реализации проекта: здесь переплетаются и геополитические противоречия между странами, отсутствие административно-правовой уни-

фикации всех документов, экономические различия между странами-участниками проекта, а также разный подход в решении инфраструктурных и транспортно-логистических задач.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *Россия, Индия, Иран, Азербайджан, Китай, ЕС, инвестиции, международные транспортные коридоры, железные дороги*

Хорошо известно, что новые проекты в транспортно-логистической сфере нередко появляются именно в периоды угроз внешнеэкономической изоляции государства. Равным образом крупный транспортный проект – это своеобразное диалектическое единство *полит-экономической и геополитической* ипостасей. Россия не является исключением. Транспортная революция в Евразии предполагает не только наличие договоров, регулирующих товарные и денежные потоки, но и – в не меньшей степени – сопряжение интересов различных государств, которые нередко не только не совпадают, но и подчас имеют разнонаправленный характер. Поэтому, например, многосторонние энергетические проекты, несмотря на, казалось бы, очевидную экономическую выгоду, порой проходят длительное согласование, нередко длящееся годами, а то и десятилетиями (к таковым относится прокладка газопровода ТАПИ, соединяющего Туркменистан и Индию через Афганистан и Пакистан). Иначе говоря, политические ограничения эффективно препятствуют скорой реализации экономически выгодных начинаний.

Транспортные проекты России: диверсификация и многовекторность

В России, как и в других государствах Евразии, уже существуют проекты по *диверсификации* транспортиров-

ки энергоносителей на Запад, в Европу. Помимо этого, сама логика *многовекторности* диктует движение энергопотоков и в противоположном, восточном направлении. (Так, по причинам экономической целесообразности возможна консервация «польского маршрута» газопоставок в Европу.) Да и на Востоке Россия вынуждена «встраиваться» во все более сложную, устроенную на принципах *свободной геометрии* систему внешнеэкономических отношений, учитывать появление новых региональных лидеров, одним из которых является Иран. Поэтому столь важными стали поиски новых проектов укрепления торгово-инвестиционных отношений со странами Востока, основательно подрванных после распада СССР.

Общеизвестно, что центры хозяйственной активности, финансовой деятельности, экономического роста и, следовательно, геополитики вот уже несколько десятилетий постепенно перемещаются из североатлантического пространства на Восток, в Евразию и Азиатско-Тихоокеанский регион. В настоящее время в режиме реального времени происходит переформатирование мирового пространства.

Как остроумно заметил маститый аналитик-глобалист П. Ханна, «история не закончилась – она вернулась». На наших глазах происходит становление «азиатской системы», т. е. уплотнение взаимодействий между государствами наиболее населенного континента, насчитывающего более пяти миллиардов жителей. Закономерно, что одним из факторов институционализации «азиатской системы» становится транспортная революция в Евразии, не только связывающая различные регионы гигантского материка, но и способствующая преодолению противоречий, которые оставили после себя колониализм и внешнее управление.

Транспортная революция в Евразии: роль России

Наиболее масштабным и комплексным транспортным проектом по праву считается стратегическая инициатива «Один пояс – один путь», предложенная Китаем. Вместе с тем некоторые государства Азии, включая крупные и сверхкрупные, озабочены возможным возрастанием роли Поднебесной в развитии событий на континенте. Логичным поэтому представляется их желание уравновесить влияние Китая развитием если не альтернативных, то дополнительных транспортных проектов, способных максимально усложнить «уравнение» геополитических сил в Евразии. Одним из таких проектов становится международный транспортный коридор «Север – Юг», в качестве ведущих потенциальных участников которого выступают Индия, Иран и Россия.

Основной задачей транспортного коридора становится сопряжение Европы с Южной и Юго-Восточной Азией с целью не только сократить расстояние между двумя важными «очагами» экономического роста, но и таким образом диверсифицировать сеть транспортных магистралей, чтобы в правящих кругах некоторых стран не возникали соблазны использовать свое выгодное географическое положение для извлечения геополитических дивидендов за счет других участников внешнеэкономической деятельности.

Во внешнеэкономической деятельности России приходится учитывать актуальные тенденции глобального развития, а именно смещение «оси» геоэкономического развития ойкумены из североатлантического пространства на Восток, в Евразию и Азиатско-Тихоокеанский регион. Таким образом, международный транспортный коридор «Север – Юг» может рассматриваться в качестве одного из полезных инструмен-

тов диверсификации и переформатирования мирового экономического пространства.

В новейшее время идея создания международного транспортного коридора, способного соединить Россию со странами Южной Азии, прикаспийскими государствами, появилась в 1993 г. (руководителем исследовательской группы проекта МТК стал опытный иранист В.И. Юртаев.) Безусловно, данный проект имел как внешнеэкономическое, так и геополитическое наполнение. Уже тогда, несмотря на тягостное экономическое состояние России, в качестве конечного пункта МТК «Север – Юг» фигурировала Юго-Восточная Азия (по крайней мере, так ставило задачу-максимум Министерство внешних экономических связей России во главе с С.Ю. Глазьевым). Однако соглашение о создании данного проекта было подписано лишь в 2000 г., после многочисленных и длительных согласований, а ратифицировано в 2002 г. В 2005 г. к проекту присоединился Азербайджан. В настоящий момент проекту оказали поддержку также Армения, Белоруссия, Казахстан, Оман и Сирия. Активизация работы по реализации данной амбициозной концепции наметилась лишь в 2016 г., поскольку один из главных участников проекта – Иран – находился под санкциями Запада. Это обстоятельство нуждается в разъяснении.

Со времени исламской революции Соединенные Штаты упорно стараются изолировать Исламскую Республику Иран от внешнего мира, называя политический режим в Тегеране «недогвороспособным». Любые инициативы, потенциально способные повысить геополитический статус Ирана, старательно блокируются. Систематически используются противоречия между Исламской Республикой Иран, с одной стороны, и государствами Персидского залива, прежде всего Саудовской Ара-

вией, с другой. Активное антииранское влияние на США оказывает и Израиль. Внешняя среда, безусловно, воздействует деструктивно на развитие транспортных проектов с участием Ирана.

Не менее важной представляется позиция другого центрального участника МТК «Север – Юг» – Индии. Линия Дели в отношении транспортного коридора, как представляется, отражает общее состояние современной внешнеполитической стратегии «крупнейшей демократии мира». В чем состоит квинтэссенция нынешней доктрины этой страны в отношении окружающего мира? Один из наиболее объективных исследователей индийской внешней политики Зоравар Даулет Сингх [Singh (2) 2019] полагает: стиль мышления внешнеполитического истеблишмента в Дели явно не поспекает за «ушедшими вперед» процессами на глобальном и региональном уровне. Политолог следующим образом конкретизирует этот тезис. «Большая стратегия», согласно мнению историка Дж.Л. Гэддиса (John Lewis Gaddis), это умелое сопряжение «потенциально необузданных желаний с ограниченными обстоятельствами-возможностями в пространстве, времени и масштабе». Индия, считает З.Д. Сингх, сейчас столкнулась с ситуацией, когда «амбиции» не соответствуют «амунициям».

После окончания холодной войны и материализации *Rah Americana* Индия постаралась теснее связать себя с США, единственной оставшейся «сверхдержавой». Кульминацией этих интенций стало «ядерное соглашение» с Америкой 2005 г. При этом индийский истеблишмент питал надежды на помощь американцев в интеграции в мировую экономику и на массивный приток в страну прямых иностранных инвестиций. Однако мировой финансово-экономический кризис обозначил пределы «интеграционной» политики. Так,

если в 2008 г. доля экспорта в ВВП Индии составляла внушительные 24%, то спустя 10 лет она опустилась до 11%, т. е. вернулась к уровню 1998 г.

Еще одной неожиданностью для индийского истеблишмента стало возвращение в «мировую игру» России и других государств. Помимо этого, Сирия показала способность России к успешным геополитическим «проекциям» своего влияния. «Наконец, – развивает свою мысль З.Д. Сингх, – серия международных кризисов 2010-х гг. показала: теперь мало кто верит в униполярный мир, в то, что он может быть восстановлен и что он вообще должен существовать». Индийский политический класс унаследовал убеждения 1990-х гг. и пока не готов от них отказаться. Убеждения эти сводятся к нескольким максимам: США вернут себе «сверхдержавные» позиции на глобальном уровне, обеспечат мировой порядок и подчинят своим интересам соперничество «великих держав». Подобные мысли владеют умами «стратегических элит», высшей государственной бюрократии, аппарата Министерства иностранных дел и большинства сотрудников аналитических центров, обслуживающих правящий класс [Singh (1) 2019].

С учетом выше обозначенных обстоятельств целесообразно, на наш взгляд, рассматривать проблему МТК «Север – Юг» как часть общего «плана» индийско-иранских отношений.

Каковы основные проблемы двусторонних отношений?

Для Индии эти проблемы выглядят следующим образом:

- использовать относительно небольшую шиитскую общину (однако по абсолютной численности адептов – четвертую в мире), за счет солидарности государств, где мусульмане-шииты составляют большинство населения, для огра-

- ничения влияния Пакистана в исламском мире;
- уплотняя двусторонние отношения между странами-цивилизациями, в т. ч. действуя на направлении МТК «Север – Юг», Дели (а возможно, и Тегеран) стремится ограничить влияние Китая в Западной Азии;
 - Иран (и здесь большое значение имеет развитие ключевого для проекта МТК «Север – Юг» иранского порта Чабахар в Аравийском море) объективно способен, по представлению индийского внешнеполитического истеблишмента, усилить влияние Индии (за счет облегченного доступа в регион Центральной Азии) на политическую ситуацию в Афганистане, в противовес Пакистану и Китаю;
 - Иран, обладающий высококачественной нефтью, является для Индии своеобразным противовесом Саудовской Аравии, традиционно связанной многосторонними узами с Пакистаном, который в Эр-Рияде рассматривается как фактор развития ядерной программы Королевства «в случае экстренной необходимости»;
 - обе страны не приемлют концепцию «глобального управления» (global governance) и выступают за реформу ООН, включая переформатирование Совета Безопасности.

Вместе с тем в Тегеране понимают: рассчитывать на Индию в ядерном вопросе, в свете укрепления отношений Дели и Вашингтона, не приходится. (Целесообразно учитывать, что дипломатия Ирана не абсолютизирует фактор отношений «стратегического партнерства» Индии и Израиля, поскольку Дели в 1997–1998 гг. уже выступал посредником в улучшении отношений Израиля и Ирана.)

«Стратегический диалог» Дели и Вашингтона, по нашему мнению, оставляет Индии пространство для геополитического маневра. Так, состоявшаяся в Нью-Йорке в сентябре 2019 г. встреча президента Ирана и премьер-министра Индии продемонстрировала намерения стран не снижать интенсивность двусторонних отношений, несмотря на санкции со стороны США. Вновь было подчеркнуто что центральными элементами двусторонних отношений остаются: 1) сотрудничество в сфере энергетики и 2) снятие напряжения в зоне Персидского залива. Видимо, обе стороны учитывают два фактора, косвенно влияющих на отношения Дели и Тегерана:

- возможное посредничество Франции в отношениях между Вашингтоном и Тегераном;
- зависимость американского давления на Иран от умонастроений той части израильской элиты, которая отождествляет себя с ближневосточной политикой Б. Нетаньяху, позиции которого в Израиле в последнее время существенно ослабли.

(Помимо этого, Д. Трамп и его советники, сознательно обостряя отношения с Ираном, стремятся заручиться поддержкой избирателей-евреев на выборах 2020 г.; еврейская община всегда отличалась высокой дисциплиной на выборах в США.) Наконец, администрация Д. Трампа не заинтересована отказываться от довольно емкого иранского рынка авиатехники гражданского назначения. Да и американские фермеры защищены от антииранских санкций: Америка продолжает продавать зерновые в Иран. Внешнеполитические ведомства в Дели и Тегеране учитывают факт жесткой конкуренции между авиационными гигантами Boeing и Airbus на рынках третьих стран и трудности американского производителя

в связи с массовыми отказами от самолетов Boeing-737 MAX.

Тем не менее отношения Индии и Ирана в пространстве МТК «Север – Юг» развиваются по своей внутренней логике. Продолжается работа трехсторонней комиссии Индия – Иран – Афганистан. Внешнеполитические аналитики полагают, что уход Дж. Болтона с поста советника президента США по национальной безопасности делает линию поведения Соединенных Штатов менее *идеологизированной* и тем самым облегчит сотрудничество двух стран в Афганистане, а также в сфере энергетической безопасности. Драматическое снижение импорта нефти из Ирана (в настоящее время 10% всего индийского импорта) может привести к остановке нескольких НПЗ в Индии и вызвать упреки в адрес правительства со стороны оппозиции в утрате страной «стратегической автономии» в мировой политике. Критики свертывания индийско-иранских внешнеэкономических связей в Дели обращают внимание на высокое качество иранской нефти и ее географическую доступность, тем более что Иран продает Индии нефть по сниженным ценам и готов торговать этим продуктом в индийских рупиях. (Избыток нефти на мировом рынке не является аргументом в пользу отказа от торговли с Ираном, поскольку качество «свободной» нефти значительно уступает иранской.) Наконец, Индия присматривается к платежной системе INSTEX, которую в отношениях с Ираном якобы начинают использовать страны ЕС, Россия и Китай.

Оценивая геополитический потенциал МТК «Север – Юг», мы не вправе забывать: Центрально-Азиатский регион (ЦАР), где «русский колониализм» (Российская империя, Советский Союз) создал *светские* политические институты, рассматривался как своего рода заслон распространению в Средней Азии идей и практик радикально-

го политического ислама. Подобно России, Индия придает первостепенное значение поддержанию *внешнего контура безопасности*, т. е. наличию пояса дружественных государств, способных стать преградой распространению вредоносной для национальной безопасности страны деятельности. К таковой в Дели относят активность таких сил, как международный терроризм, агрессивный политический ислам, «великодержавный экспансионизм» и т. д.

Волею географии и истории во внешний контур безопасности Индии входят новые независимые государства Центральной Азии. После распада Советского Союза эти новообразованные государства автоматически стали северным сегментом контура национальной безопасности Индии, и постоянное присутствие этой страны в ЦАР стало «категорическим» геополитическим императивом для официального Дели. МТК «Север – Юг» в Индии рассматривается как единственный независимый путь в Центральную Азию. Таким образом, международный транспортный коридор, как экономический фундамент межгосударственных отношений, остается одним из действенных факторов повышения геополитического статуса Индии. Попутно отметим: давление Вашингтона на Дели, приобретающее порой бесцеремонно-открытый характер, не предполагает требуемой Индией геостратегической «компенсации» в виде, скажем, обязательства по защите интересов этой страны, что наглядно продемонстрировало 73-дневное «докламское противостояние» лета 2017 г.

МТК «Север – Юг»: технико-технологические параметры

Теперь целесообразно обратиться к технико-технологическим характеристикам проектируемого междуна-

родного транспортного коридора «Север – Юг». Что представляет собой МТК «Север – Юг»? Международный транспортный коридор, как отмечают эксперты, имеет протяженность более 7 тыс. км. Значительная часть маршрута проходит по железным дорогам России, на которую приходится от 33 до 53% общей протяженности сухопутной части транспортного коридора [Международный транспортный коридор (МТК) 2017].

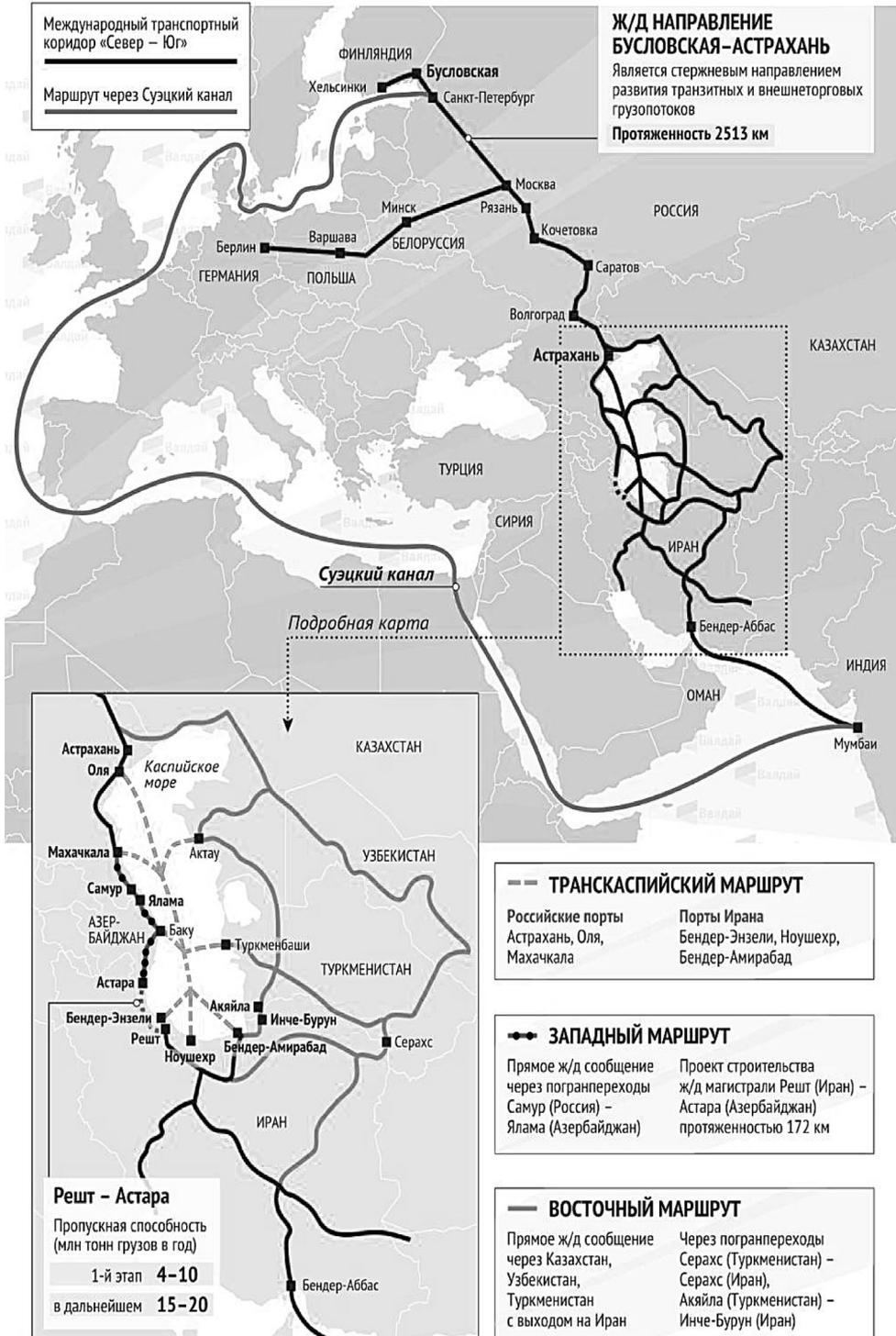
МТК «Север – Юг» в своей южной части предполагает функционирование нескольких маршрутов следования грузов с использованием железнодорожного транспорта:

- Транскаспийский маршрут – с использованием российских морских портов Астрахань, Оля, Махачкала и портов Ирана Бендер-Энзели, Ноушехр и Бендер-Амирабад;
- Западную 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);
- Восточную 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) [Международный транспортный коридор «Север – Юг» б/г].

Для Индии международный транспортный коридор означает не только выход к российскому рынку, но и путь к Балтийскому морю, прямое сообщение со странами Севера, Западной Европы, а также короткую дорогу в Арктику

(тема Арктики все чаще оказывается в поле интересов Индии) [Sarma, Menezes 2017; Володин 2014]. При оценке геоэкономического потенциала международного транспортного коридора нелишне отметить, что Индия планирует в дальнейшем подключить к данной транспортной артерии страны Юго-Восточной Азии в рамках так называемого Экономического коридора «Восток – Запад» – скоростной дороги, которая соединит Индию со странами Юго-Восточной Азии: Мьянмой, Лаосом, Вьетнамом и Таиландом. Безусловно, Индия как одна из самых крупных стран (по численности населения) мира с быстрорастущей экономикой нуждается в активном экономическом росте, расширении рынков сбыта своей продукции, поступательной модернизации всех секторов экономики. Укрепление инфраструктуры портов и железнодорожного сообщения для Индии имеют стратегический характер. Индия всячески стремится превзойти своего главного экономического и политического соперника – Китай. Реализуемый Китаем проект «Один пояс – один путь» фактически отстранил Индию от масштабного участия в развитии железнодорожного сообщения нового Шелкового пути. Проект международного транспортного коридора имеет шансы активизировать внешнеэкономические связи Индии со странами бассейна Каспийского моря, может способствовать укреплению позиций Индии в стратегически значимом для страны регионе.

Для Ирана данный проект принципиально важен. Он позволит снять чрезмерную экономическую зависимость от торговли морским путем, как предполагают, откроет новые рынки сбыта для иранской текстильной, сельскохозяйственной, обрабатывающей промышленности. Прокладка новых железнодорожных путей станет важной вехой в истории Ирана не только



в экономическом плане, но и в политическом, поскольку появление новой транспортной инфраструктуры напрямую свяжет исторически и культурно близкие к Ирану Азербайджан и другие прикаспийские страны.

Для России Международный транспортный коридор является престижным и геополитически важным проектом. Установление прямого железнодорожного сообщения со стратегическим партнером в мусульманском мире – Ираном – станет не только взаимовыгодным начинанием, но и укрепит роль России на Большом Ближнем Востоке и в Южной Азии. Для России данный транспортный коридор станет, по сути дела, уникальным проектом. Благодаря прямому железнодорожному сообщению многие регионы страны, находящиеся на пути следования данного транспортного коридора, будут открыты для инвестиционных, экономических, инновационных проектов, финансируемых из различных стран. Сельскохозяйственная продукция российских регионов станет более доступной для колоссального азиатского рынка. Так, например, Ставропольский край за счет МТК «Север – Юг» рассчитывает вдвое увеличить поток экспорта зерна на емкие азиатские рынки [Транспортный коридор «Север – Юг» может увеличить 2018]. Справедливости ради необходимо отметить, что полноценное участие в транспортном коридоре невозможно без постоянной и плотной координации экономической деятельности вовлеченных в данный проект стран, а также без непрерывного *горизонтального* взаимодействия российских регионов, способности последних ритмично работать как единый политико-экономический механизм, что пока представляется трудноразрешимой проблемой.

Главным преимуществом проектируемой транспортной артерии является, безусловно, сокращение времени доставки груза из Азии в Россию (а потом

и в страны ЕС) – этот мультимодальный транспортный коридор может теоретически стать главной альтернативой Суэцкому каналу (см. рисунок) [Международный транспортный коридор 2016].

По предварительным данным, время транспортировки грузов из Европы в Индию сократится с 40 до 14 дней, а стоимость грузоперевозки упадет на 30–40% по сравнению с традиционным морским путем (через Суэцкий канал). Этот проект выгоден для всех стран-участниц, тогда как для России, Ирана и Азербайджана это возможность в кратчайшие сроки доставлять энергоносители потребителям, для Индии же появляется возможность выхода ее сельскохозяйственной, фармацевтической и другой продукции на крупные международные рынки.

Факторы, препятствующие реализации проекта. Взгляд в будущее

Среди недостатков и возможных проблем, которые могут тормозить реализацию данного проекта, целесообразно выделить следующие:

Отсутствие железнодорожных путей в Иране на основном маршруте транспортной магистрали. Среди инвесторов данного строительства уже фигурирует Азербайджан. Неразвитость железнодорожного сообщения и его инфраструктуры, трудный для транспорта рельеф местности в горных районах Ирана значительно усложняют продвижение и реализацию данного проекта.

Важным препятствием на пути международного транспортного коридора выступает «политическая» боязнь и недоверие иностранных инвесторов к иранским проектам. Известно, что многие компании понесли значительные убытки после введения санкций Запада в отношении Ирана.

Сказывается отсутствие инновационных технологий в транспортно-логистической сфере. Здесь возможным двигателем и проводником инноваций может стать как раз Россия, располагающая значительными научно-техническими возможностями и разрабатывающая новые технологии. Понятно, что государство обречено стать основным разработчиком такого рода технологий.

На сегодняшний день, надо признать, не сформирован четкий и структурированный план строительства инфраструктуры и облагораживания территорий около железнодорожных путей, а также обустройства основных региональных, районных центров, которые в скором времени должны стать транспортными узлами на данном международном железнодорожном пути. На сайте МТК пока невозможно найти конкретную программу перспективного развития данного транспортного коридора.

Существуют проблемы и в административно-правовой сфере. Ведь транспортный коридор охватит территории большого количества стран, что потребует унификации таможенных, визовых и других мер для ускорения процесса доставки грузов.

Пожалуй, главным экономическим препятствием реализации данного проекта является неравномерность объемов торговли основных стран – участниц данного проекта. Так, динамика торговли России с Ираном за период с 2010 по 2017 г. демонстрирует неуклонное снижение. Объем экспортно-импортных операций между Россией и Ираном за истекшие семь лет стабильно сокращался: с 3,6 млрд долл. в 2010 г. до 1,7 млрд долл. В 2017 г. Торговля с Индией все эти годы балансировала на уровне 10 млрд долларов: своего максимума она достигла в 2012 г. – 10,6 млрд – и снизилась до 9,3 млрд долл. в 2017 г. (для такого партнера,

как Индия, этого откровенно недостаточно) [Пойдут ли караваны грузов по МТК «Север – Юг» 2018]. Для экономически выгодной транспортировки грузов необходимо еще одно условие – создание зоны свободной торговли со всеми странами – участницами проекта.

Политические разногласия и исторические особенности развития стран – участников данного проекта также отчасти мешают выработке итоговых конкретных программ реализации транспортного коридора. Подобные проблемы возникают в связи с возможностями инвестирования и, соответственно, вовлеченности той или иной страны в данный проект. Так, Иран рассчитывает на инвестиции Пакистана и Китая (своих давних стратегических партнеров), тогда как Индия имеет довольно сложные взаимоотношения с этими двумя странами и без энтузиазма воспринимает возможное их участие в финансировании международного транспортного коридора.

По мнению специалистов, возможным решением многих противоречий между странами – участницами данного проекта мог бы стать современный процесс цифровизации, а именно создание единой информационной платформы, на базе которой происходил бы постоянный обмен мнениями между представителями данного транспортно-логистического проекта.

Финансирование амбициозного проекта, каковым выступает МТК «Север – Юг», пока не имеет четкой структуры и программы инвестирования. На данный момент некоторые страны собираются инвестировать в строительство определенных участков железной дороги. Так, Япония готова активно инвестировать в иранский порт Чабахар, который, как предполагают, станет зоной свободной торговли и важной экономической платформой не только для Ирана, но и для стран региона, которые могли бы бес-

препятственно выходить на рынки Прикаспийского региона. Индия уже является основным инвестором в развитие этого порта, поскольку он рассматривается в Дели как стратегический форпост Индии в Юго-Западной Азии. Соседний порт Гвадар (в Пакистане) уже активно функционирует благодаря финансированию Китая, что является потенциальной «угрозой» для индийской стороны. Растущее влияние Китая в регионе, его тесная связь с историческим соперником Индии – Пакистаном, нарастающее экономическое, политическое и, возможно, военное влияние Китая вблизи Индии – все эти факторы побуждают Индию искать новые транспортные, логистические решения для выхода страны на международные рынки и одновременно поддерживать *внешний контур безопасности* страны.

По мнению многих специалистов, в процессе строительства железнодорожных путей в Иране определением возможностей грузоперевозок, подсчетом финансовой выгоды и неизбежных издержек данного проекта выявились серьезные противоречия в видении общей концепции международного транспортного коридора. Ввиду того, что Иран является наиболее уязвимым с точки зрения финансовых возможностей («дамоклов меч» американских санкций) участником данного проекта, зависимым от инвестиционных поступлений других стран, возникают определенные трудности с проектированием итогового варианта транспортного коридора. На территории Ирана, как предполагается, железнодорожная сеть должна разветвляться на три «рукава». И как раз в этом заключается принципиальный спор и противоречие между странами-участниками. Как видит перспективу МТК Азербайджан, который активно инвестирует в строительство железной дороги в Иране, западный маршрут транспортного коридора дол-

жен пройти в Азербайджан, а далее – в Дагестан и европейскую часть России. В таком случае Азербайджан становится основным транспортным узлом на данном направлении и его экономическая выгода от данного проекта очевидна. Для России, инициировавшей активизацию данного транспортного проекта, приоритетным направлением считается центральный вариант – движение через Каспийское море. Западный вариант (через Азербайджан также устраивает Россию, хотя и не полностью). Индия же настаивает на восточном варианте – прокладке транспортного коридора через Среднюю Азию – либо через Туркменистан, либо через Афганистан. Прямое железнодорожное сообщение с Туркменистаном крайне важно для Индии, поскольку обеспечивает ее необходимыми углеводородами и драгоценными камнями, а транспортный коридор в Афганистан для Индии означает укрепление своего геополитического влияния в регионе (в противовес Пакистану), что также позволит в будущем рассчитывать на возможное участие Индии в разработке различных месторождений минерально-сырьевых ресурсов на территории ИРА.

На наш взгляд, реализация международного транспортного коридора выявила противоречия между ведущими государствами мира – Индией, Россией и Китаем. Можно сказать, что Китай и Индия в настоящий момент ведут ожесточенную (хотя и скрытую) борьбу за экономическое и политическое влияние в Средней и Центральной Азии. Россия же пока выступает как своеобразный наблюдатель за данным процессом. Как представляется, России предстоит изменить свою внешнеэкономическую стратегию, укрепить свой индустриально-промышленный комплекс, инновационное производство, расширить и облагородить свой внешнеторговый потенциал, модер-

низировать машиностроение и технику. Позволительно надеяться, что данный амбициозный транспортный проект сделает из России не только главного посредника между Азией и Европейским Союзом, но позволит нашей стране комплексно модернизировать свою экономику, активизировать связи между различными областями и территориями и в конечном счете будет способствовать росту геополитического влияния России в обширном регионе.

Зарубежные эксперты-специалисты нередко говорят: «Русские разучились создавать масштабные экономические проекты, бывшие фирменным знаком Советского Союза». С подобными суждениями трудно не согласиться. Однако нынешняя внутренняя и международная ситуация диктует нашей стране безальтернативность возвращения к опыту былых времен. Успешная реализация многофункционального проекта МТК «Север – Юг», как и других крупных начинаний, позволит России вновь вернуться в высшую лигу мировой экономики и политики.

Список литературы

Володин А.Г. (2014) Активность Индии в Арктике и Антарктике // Россия и мир. Вестник Дипломатической академии МИД России. № 1. С. 42–49 // https://elibrary.ru/download/elibrary_23326495_47730843.pdf, дата обращения 12.12.2019.

Международный транспортный коридор «Север-Юг» (6/г) // РЖД // http://cargo.rzd.ru/static/public/ru%3FSTRUCTURE_ID%3D5130, дата обращения 12.12.2019.

Международный транспортный коридор «Север-Юг» (2016) // Валдай-клуб. 12 августа 2016 // <http://ru.valdaiclub.com/multimedia/infographics/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug/>, дата обращения 12.12.2019.

Международный транспортный коридор (МТК) «Север-Юг» (2017) // РИА «Новости». 1 ноября 2017 // <https://ria.ru/20171101/1507611427.html>, дата обращения 12.12.2019.

Пойдут ли караваны грузов по МТК «Север-Юг»? (2018) // Транспорт России. 18 октября 2018 // <http://transportrussia.ru/item/4587-pojdut-li-karavany-gruzov-po-mtk-sever-yug.html>, дата обращения 12.12.2019.

Транспортный коридор «Север-Юг» может увеличить экспорт зерна со Ставрополя (2018) // ТАСС. 28 марта 2018 // <https://tass.ru/ekonomika/5075859>, дата обращения 12.12.2019.

Akbari M. (2008) Regional Security Arrangement in the Persian Gulf. Articles of National Seminar on the Role of 57 Persian Gulf in the World Strategic Development. Summer 2008.

Hakimian H. (2011) Iran's Free Trade Zones: Backdoor to the International Economy // *Iranian Studies*, vol. 44, no 6, pp. 851–874. DOI: 10.1080/00210862.2011.570525

Islam, Md. Nazrul (ed.) (2019) *Silk Road to Belt Road*, Singapore.

Nirmala Joshi (ed.) (2010) *Reconnecting India and Central Asia. Emerging Security and Economic Dimensions*, Singapore: Central Asian-Caucasus Institute Silk Road Studies Program.

Notteboom Th. (2011) *Current Issues in Shipping, Ports and Logistics*, University Press Antwerp.

Sarma H.Ch., Menezes D.R. (2017) *The International North-South Transport (INSTC) Corridor: India's Grand Plan for Northern Connectivity* // Polar Research and Policy Initiative // <http://polarconnection.org/india-instc-nordic-arctic/>, дата обращения 12.12.2019.

Sengupta Ms. A., Chatterjee Ms. S. (2015) *Globalizing Geographies: Perspectives from Eurasia: Perspectives from Eurasia*, Delhi.

Singh Z.D. (1) (2019) India's Grand Strategy Needs a Second Act // *Economic & Political Weekly*, vol. 54, no 51 // [https://www.epw.in/journal/2019/51/strategic-affairs/indias-grand-strategy-](https://www.epw.in/journal/2019/51/strategic-affairs/indias-grand-strategy-needs-second-act.html)

[needs-second-act.html](https://www.epw.in/journal/2019/51/strategic-affairs/indias-grand-strategy-needs-second-act.html), дата обращения 12.12.2019.

Singh Z.D. (2) (2019) *Power & Diplomacy. India's Foreign Policies during the Cold War*, New Delhi: Oxford University Press.

DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-6-2

North–South International Transport Corridor Project as a Factor for Possible Strengthening of Russia's Foreign Economic Relations

Andrey G. VOLODIN

DSc in History, Chief Researcher

Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations of the Russian Academy of Sciences, 117997, Profsoyuznaya St., 23, Moscow, Russian Federation

E-mail: andreivolodine@gmail.com

ORCID: 0000-0002-0627-4307

Maria A. VOLODINA

PhD in History, Senior Researcher

Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations of the Russian Academy of Sciences, 117997, Profsoyuznaya St., 23, Moscow, Russian Federation

E-mail: volodinamarie@gmail.com

ORCID: 0000-0002-4149-9907

CITATION: Volodin A.G., Volodina M.A. (2019) North–South International Transport Corridor Project as a Factor for Possible Strengthening of Russia's Foreign Economic Relations. *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*, vol. 12, no 6, pp. 29–42 (in Russian). DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-6-2

Received: 05.12.2018.

ACKNOWLEDGEMENTS: This article was prepared using a grant from the Russian Science Foundation (project no. 14-28-00097) "Optimization of Russian investment ties under deterioration of relations with the EU"

ABSTRACT. *The article discusses the main provisions and ideas of the project of the international transport corridor "North - South" (ITC). The main economic benefits of this project are highlighted, as well as the problems*

that arise during the implementation of this ambitious transport corridor. The important aspects of the creation of the railway transport network between the participating countries of the project are considered and ana-

lyzed. Authors identify the main advantages of such a corridor for the main organizers of this transport artery. There are various factors that impede the implementation of the project: geopolitical contradictions between countries, the lack of administrative and legal unification of all documents, economic differences between the participating countries of the project, and a different approach to solving infrastructure and transport and logistics problems are intertwined here.

KEY WORDS: Russia, India, Iran, Azerbaijan, China, EU, investments, international transport corridors, railways

References

- “North-South” International Transport Corridor (2016). *Valday Discussion Club*, August 12, 2016. Available at: <http://ru.valdayclub.com/multimedia/infographics/mezh-dunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug/>, accessed 12.12.2019 (in Russian).
- “North-South” International Transport Corridor (2017). *RIA “Novosti”*, November 1, 2017. Available at: <https://ria.ru/20171101/1507611427.html>, accessed 12.12.2019 (in Russian).
- “North-South” International Transport Corridor. *Russian Railways*. Available at: http://cargo.rzd.ru/static/public/ru%3FSTRUCTURE_ID%3D5130, accessed 12.12.2019 (in Russian).
- Akbari M. (2008) *Regional Security Arrangement in the Persian Gulf. Articles of National Seminar on the Role of 57 Persian Gulf in the World Strategic Development*. Summer 2008.
- Hakimian H. (2011) Iran’s Free Trade Zones: Backdoor to the International Economy. *Iranian Studies*, vol. 44, no 6, pp. 851–874. DOI: 10.1080/00210862.2011.570525
- Islam, Md. Nazrul (ed.) (2019) *Silk Road to Belt Road*, Singapore.
- Nirmala Joshi (ed.) (2010) *Reconnecting India and Central Asia. Emerging Security and Economic Dimensions*, Singapore: Central Asian-Caucasus Institute Silk Road Studies Program.
- Notteboom Th. (2011) *Current Issues in Shipping, Ports and Logistics*, University Press Antwerp.
- Sarma H.Ch., Menezes D.R. (2017) The International North-South Transport (INSTC) Corridor: India’s Grand Plan for Northern Connectivity. *Polar Research and Policy Initiative*. Available at: <http://polarconnection.org/india-instc-nordic-arctic/>, accessed 12.12.2019.
- Sengupta Ms. A., Chatterjee Ms. S. (2015) *Globalizing Geographies: Perspectives from Eurasia: Perspectives from Eurasia*, Delhi.
- Singh Z.D. (1) (2019) India’s Grand Strategy Needs a Second Act. *Economic & Political Weekly*, vol. 54, no 51. Available at: <https://www.epw.in/journal/2019/51/strategic-affairs/indias-grand-strategy-needs-second-act.html>, accessed 12.12.2019.
- Singh Z.D. (2) (2019) *Power & Diplomacy. India’s Foreign Policies during the Cold War*, New Delhi: Oxford University Press.
- Transport Corridor “North-South” can Increase Export of Grain from the Stavropol Territory (2018). *TASS*, March 28, 2018. Available at: <https://tass.ru/ekonomika/5075859>, accessed 12.12.2019 (in Russian).
- Volodin A.G. (2014) Indian Activity in the Arctic and Antarctic. *Russia and the World. Bulletin of the Diplomatic Academy of the Russian Foreign Ministry*, no 1, pp. 42–49. Available at: https://elibrary.ru/download/elibrary_23326495_47730843.pdf, accessed 12.12.2019 (in Russian).
- Will the Caravans of Goods on the Corridor “North-South”? (2018). *Transport of Russia*, October 18, 2018. Available at: <http://transportrussia.ru/item/4587-pojdut-li-karavany-gruzov-po-mtk-sever-yug.html>, accessed 12.12.2019 (in Russian).