

DOI: 10.31249/j.2949-2408.2024.04.06

УДК 327

УЧАСТИЕ ИРАНА В РАЗВИТИИ МЕЖДУНАРОДНО-ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В ЕВРАЗИИ

МИХЕЕВА Наталия Михайловна

кандидат политических наук, доцент кафедры региональной политики и политической географии СПбГУ, доцент кафедры международных отношений Северо-Западного института управления Российской академии народного хозяйства.

E-mail: n.miheeva@spbu.ru

SPIN-код: 8400-1810

ORCID: 0000-0003-4266-1926

Для цитирования: *Михеева Н.М.* Участие Ирана в развитии международно-транспортных коридоров в Евразии // Ближний и Постсоветский Восток. – 2024. – № 4 (8). – С. 87–108. – DOI: 10.31249/j.2949-2408.2024.04.06.

Аннотация. В статье анализируется участие Ирана в развитии международно-транспортных коридоров в Евразии. Рассматривается опыт участия Ирана в международных транспортных коридорах в 1990–2000-х годах. Из довольно большого количества проектов развития транспортной логистики в Евразии для Ирана удачной оказалась инициатива Европейского Союза – транспортного коридора ТРАСЕКА. В американской инициативе США «Нового Шелкового пути» Иран не имел возможности участвовать. К факторам, которые ограничивали эти возможности государства в развитии сотрудничества, автор относит жесткое санкционное давление и международную изоляцию. Инициативы по развитию транспортно-логистических маршрутов с участием России, Индии, государств Центральной Азии были декларированы, но практически не развивались. В современных условиях турбулентных политических и геоэкономических процессов у Ирана появилась уникальная возможность встроиться в формирующиеся системы новых торгово-экономических, финансово-кредитных, межгосударственных политических отношений, используя особенности своего геополитического положения. Основное внимание автора уделено участию Ирана в международно-транспортном коридоре «Север – Юг», особенностям развития особой экономической

зоны «Энзели» на берегу Каспийского моря, ориентированной на сотрудничество с Россией и крупного транспортно-логистического проекта на базе порта Чабехар, в развитии которого активно принимают участие Индия и Китай.

Ключевые слова: Иран, Индия, Россия, Международный транспортный коридор «Север – Юг», Транскаспийский транспортный маршрут, порт Чабехар, свободная экономическая зона Энзели.

Iran's Participation in Development of International Transport Corridors in Eurasia

Natalia M. MIHEEVA

PhD in Political Science, Associate Professor of Regional Policy and Political Geography Department of St. Petersburg State University, Associate Professor of International Relations Department at the Northwestern Institute of Management of the Russian Academy of People's Economics and the State Service.

E-mail: n.miheeva@spbu.ru

SPIN-code: 8400-1810

ORCID: 0000-0003-4266-1926

For citation: Miheeva N.M. (2024). Iran's Participation in Development of International Transport Corridors in Eurasia. *Middle & Post-Soviet East*, no. 4 (8), pp. 87–108. (In Russ.) DOI: 10.31249/j.2949-2408.2024.04.06.

Abstract. The article analyzes Iran's participation in the development of international transport corridors in Eurasia. The experience of Iran's participation in international transport corridors of the 1990–2000s is considered. Of the rather large number of projects for the development of transport logistics in Eurasia, the EU initiative – the TRACECA transport corridor – turned out to be successful for Iran. Iran did not have the opportunity to participate in the American initiative of the United States “New Silk Road”. The author refers to the factors that limited these opportunities for the state to develop cooperation under severe sanctions pressure and international isolation. Initiatives to develop transport and logistics routes with the participation of Russia, India, and the Central Asian states were declared, but practically did not develop. In the current conditions of turbulent political and geo-economic processes, Iran has a unique opportunity to integrate into the emerging systems of new trade, economic, financial, credit, and interstate political relations, using the peculiarities of its geopolitical position. The main attention of the author is paid to Iran's participation in the international transport corridor “North-South”, the peculiarities of the development of the Anzali Special

Economic Zone on the Caspian Sea, focused on cooperation with Russia, and a large transport and logistics project based on the Chabahar port, in the development of which India and China are actively involved.

Keywords: Iran, India, Russia, North-South International Transport Corridor, Trans-Caspian Transport Route, Chabahar port, Enzeli Free Economic Zone.

Первые два десятилетия XXI в. стали периодом активного развития различного рода идей и инициатив по развитию транспортных коридоров, формирования и развития транспортно-логистических и энергетических хабов в Евразии с вовлечением большого количества участников. Из наиболее значимых проектов стоит назвать международные транспортные маршруты и коридоры «Европа – Западный Китай», «Европа – Кавказ – Азия», «Лазуритовый транспортный коридор», «Транскаспийский», международные транспортные коридоры Панъевропейской системы, «Север – Юг», «ТРАСЕКА», «Запад – Восток» и др. Принципиальные изменения, произошедшие после 2022 г. в географии международных перевозок, в том числе и в Евразии, повысили интерес как к уже состоявшимся проектам, так и к инициативам, не получившим развития в свое время. В данном исследовании основной акцент делается на участии Ирана в евразийских транспортно-логистических проектах, формирующих в современных геоэкономических условиях новую систему перевозок. Очевидно, что приоритетное значение играет активно развивающийся международно-транспортный коридор «Север – Юг», который значительно обгоняет по увеличивающему товарообороту панъевропейский коридор «ТРАСЕКА» и МКТ «Запад – Восток», где Иран потенциально участвует.

Транзитный потенциал Ирана в контексте развития транспортной логистики в Евразии

В начале XXI в. ряд крупных проектов, предложенных странами ЕС и США стали толчком для формирования и развития транспортно-логистических систем в Евразии от Лиссабона до Пекина (изначальная идея ТРАСЕКА) и инициатива от Лиссабона до Владивостока (четыре пространства сотрудничества РФ – ЕС). Многие проекты, появившиеся в этот период, предполагали со-

трудничество без России, были направлены на создание альтернативных транспортных систем в обход российской территории. В качестве наглядного примера можно привести инициативу Турции начала 1990-х по созданию системы сотрудничества вокруг Черного моря, формирующей альтернативные российским пути поставок энергоносителей на рынки ЕС. Благодаря активным действиям российской политической и энергетической дипломатии удалось изменить приоритеты сотрудничества молодых государств Центральной Азии. Политический реализм проявила и Турция. Появившаяся в 1992 г. Организация черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) была создана уже с участием России¹. Правда, довольно быстро многие проекты, требующие значительного финансирования, стали реализовываться с участием европейских структурных фондов и Еврокомиссии. ЕС получил статус наблюдателя в ОЧЭС, а в дальнейшем это стало основой одной из региональных политик Европейского союза (Черноморская синергия).

Если в начале века формирование транспортной связанности территорий Евразии было обусловлено большой заинтересованностью западных стран – США и государств ЕС – в развитии торгово-экономических отношений как с Россией, так и с молодыми независимыми государствами постсоветского пространства и быстро развивающимся Китаем, то уже во втором десятилетии инициативы в сфере транспортной логистики явно переходят к незападным государствам региона: Китаю, России, Турции, Индии. В современных условиях турбулентных политических и геоэкономических процессов как в мире, так и в Евразии возросло влияние Ирана на формирование новых систем отношений с развивающимися государствами региона, с представителями Глобального Юга. У Ирана появилась уникальная возможность встроиться в формирующиеся системы новых торгово-экономических, финансово-кредитных, межгосударственных политических отношений, используя свое геополитическое положение на стыке Запада и Востока, Севера и Юга Евразии и значительный транзитный по-

¹ Miheeva N.M., Voronkova O. Yu., Magsumov T.A., Bulanakova M.A., Kulchyt-skiy A.V., Polyakova A.G. Public diplomacy development stages through the black sea economic cooperation organization // International Journal of Mechanical Engineering & Technology (IJMET). – 2018. – Vol. 9, № 11. – P. 1382–1391.

тенциал территорий². В условиях жесткой санкционной политики стран коллективного Запада РФ переориентировалась на торгово-экономическое и финансово-кредитное сотрудничество со странами Глобального Юга, которые в Евразии представлены сильными экономиками – Китай, Индия, Турция. Это создало для Ирана новые возможности. Дополнительное влияние на роль Ирана оказали события, произошедшие после февраля 2022 г. Помимо этого можно выделить следующие факторы: обострение ситуации вокруг палестинско-израильского конфликта с 7 октября 2023 г.; возросшие угрозы перевозкам грузов в Красном море и через Суэцкий канал из-за активных военных действий хуситов. В сложившейся ситуации Иран со своим транзитным потенциалом представляется крайне привлекательным партнером, в сотрудничестве с которым заинтересованы две конкурирующие экономики Глобального Юга – Китай и Индия. Россия рассматривает Исламскую Республику Иран как надежного партнера в сложившихся условиях. Для Ирана сложилась уникальная ситуация, которую можно использовать в своих интересах. Мы наблюдаем возобновление участия Ирана в большом количестве транспортно-логистических инициатив, которые поддерживаются активной внешнеполитической деятельностью на уровне двухсторонних и многосторонних отношений. В 2023 г. Иран присоединился к ШОС, в 2024 – к БРИКС, в 2024 подписал договор о зоне свободной торговли с ЕАЭС. Участие Ирана в одном из наиболее крупных евразийских транспортно-логистических проектов МТК «Север – Юг» является наглядным тому подтверждением.

Иран традиционно имеет выгодное геополитическое и геоэкономическое положение. Исторически по территории страны проходили торговые пути из центральной Азии, Китая, Индии на Ближний Восток и в Европу. В различные исторические периоды транзитные возможности страны являлись значимым фактором ее развития. В XXI в. транзитный потенциал Ирана не утратил своего значения, но ряд факторов довольно долго препятствовал его использованию.

² Столетов О.В. Иранский фактор в геоэкономических процессах Глобального Юга на современном этапе // Ближний и Постсоветский Восток. – 2024. – № 2 (6). – С. 67–87. – DOI: 10.31249/j.2949-2408.2024.02.04.

Во-первых, это жесткая система санкций, под которые страна попала, начиная с периода ирано-иракской войны, и которые привели к отставанию в социально-экономическом развитии, определенной изоляции в торгово-экономических отношениях. Являясь одним из богатейших государств Персидского залива по запасам углеводородов, Иран был значительно ограничен в их продаже, что отразилось на доходности экономики и возможностях ее модернизации³.

Во-вторых, это особый путь развития страны, претендующей на лидерство в регионе, что, безусловно, отразилось как на положении Ирана в системе региональных отношений на Ближнем Востоке, так и на отсутствии традиционно дружественных связей с мировыми лидерами: США, СССР / РФ, государствами Европы, а в современной ситуации с Индией и Китаем. Администрация Дж. Буша-младшего включила Иран в список стран «оси зла». Довольно сдержанно развивались российско-иранские отношения в 1990-е – начале 2000-х годов, что было связано с иранской ядерной программой. Китай в стратегических документах по инициативе «Пояса и пути» даже не упомянул Иран как значимого участника⁴. Это во многом объясняет то, что современная внешняя политика Ирана носит ситуационный характер и преследует четкий экономический прагматизм – сближаться с теми государствами, которые лояльны к правящему режиму и способны предложить интересные варианты сотрудничества, в том числе и в торгово-экономической сфере, что позволяет укрепить экономику страны и ее статус.

В-третьих, важным фактором является ядерная программа, которую Иран использует для укрепления национальной безопасности в обход системы международного права, довольно быстро разрушающегося на наших глазах. На сегодняшний день Иран находится в уникальной геополитической и геоэкономической ситуации, когда его потенциал как транзитной территории и эконо-

³ Самаков Н.В. Политика санкций и солидаризации общества: кейсы России и Ирана // Ближний и Постсоветский Восток. – 2024. – № 2 (6). – С. 143–157. – DOI: 10.31249/j.2949-2408.2024.02.08.

⁴ Значение Ирана в китайском проекте «Шелкового пути» и транзитных коридорах в регионе // Pars Today. – 2019. – URL: <https://parstoday.ir/ru/radio/programs-199610> (дата обращения: 07.06.2024).

мики, сумевшей сохранить устойчивость и возможность развиваться в условиях жесткого санкционного давления, являясь незападной политической структурой, традиционно находящейся в антагонизме к западным странам, крайне востребован. Мы наблюдаем большой интерес со стороны многих государств Евразии: Турции, Китая, Индии, Саудовской Аравии, России и ряда других к развитию отношений с Иранской Исламской Республикой в различных сферах. При этом сотрудничество в области транспортной логистики занимает ведущие позиции⁵.

Опыт участия Ирана в международных транспортных коридорах 1990–2000-х годов

Стратегия ТРАСЕКА была инициирована в 1993 г. ЕС для развития транспортного коридора из Европы через Черное море, Кавказ, Каспийское море с выходом на страны Центральной Азии. Изначально в программе участвовали восемь стран: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Позже к ним присоединились Украина, Молдавия, а также Монголия и Туркмения. Исламская Республика Иран в 2009 г. стала участником «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора “Европа – Кавказ – Азия”» (ОМС)⁶. Целью проекта было «разнообразить традиционные централизованные потоки торговли и транспорта и открыть новые (альтернативные) торговые маршруты в западные страны»⁷.

ТРАСЕКА получила развитие в качестве привлекательного маршрута для мультимодального транспорта, ориентированного на интеграцию с Критскими коридорами, которые связывают регион Черного моря с трансевропейскими сетями и транспортно-логистическими маршрутами, развивающимися в рамках Органи-

⁵ Сафранчук И.А., Махмудов Р.Б. Транспортная связанность и международные процессы в Евразии: проблемы и противоречия // Мировая экономика и международные отношения. – 2021. – Т. 65, № 10. – С. 24–32. – DOI: 10.20542/0131-2227-2021-65-10-24-32.

⁶ Инициатива ТРАСЕКА // Официальный сайт МТК. – URL: <https://traseca-org.org/ru/o-traseka/istorija-traseka/> (дата обращения: 05.05.2024).

⁷ Там же.

зации Черноморского Экономического Сотрудничества (ОЧЭС). Борьба с международным терроризмом в Афганистане после событий 2001 г., смена политических режимов заставили задуматься над созданием благоприятных условий для транспортировки гуманитарных и строительных грузов в страну, а в дальнейшем – над вовлечением ее в международные системы перевозок. В рамках участия в этой инициативе государствами-участниками был приобретен опыт по формированию общих процедур при осуществлении международного таможенного транзита по коридору, по вопросам сближения национальных законодательств стран-участниц в области транспорта, развитию экспедиторской деятельности в регионе ТРАСЕКА. Появились практики разработки модельных законов, как, например, в 2007 г. проект Модельного национального закона о транспортно-экспедиционной деятельности. На сегодняшний день МТК ТРАСЕКА включает транспортные системы 14 стран – участниц ОМС ТРАСЕКА: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Киргизия, Молдавия, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Украина, Узбекистан. Это заложило основу для формирования Трансъевропейской транспортной сети на территории ЕС, которая сейчас функционирует параллельно с десятью панъевропейскими коридорами в Центральной и Восточной Европе и четырьмя панъевропейскими транспортными зонами и евразийским маршрутом ТРАСЕКА⁸.

Стоит отметить, что Иран был ограничен в возможностях развития торгово-экономических связей в рамках этой инициативы, как и всех остальных, так как практически постоянно находился под санкциями со стороны США, Великобритании и ряда других стран после исламской революции, а в дальнейшем по итогам ирано-иракской войны⁹. К упомянутым санкциям добавились международные под эгидой ООН начиная с 2009 г. Наиболее жесткая

⁸ Якубович Е.С., Тебеньков Р.П., Погуца В.А. Международный транспортный коридор – «ТРАСЕКА» в структуре Шанхайской Организации Сотрудничества // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. – 2023. – № 6. – С. 150–152.

⁹ Aslan M., Aslan K., Rashid Y. Economic and socioeconomic consequences of US sanctions on Iran // Center for Iranian Studies in Ankara – 20.03.2020. – URL: https://iramcenter.org/en/economic-and-socioeconomic-consequences-of-ussanctions-on-iran_en-6 (дата обращения: 28.07.2024).

система санкций была введена резолюцией СБ ООН № 1929 от 12 июня 2010 г. При голосовании лишь Бразилия и Турция высказались против, Ливия воздержалась, в то время как РФ и КНР поддерживали санкции. Это был жесткий ответ международного сообщества на развитие иранской ядерной программы.

В 2000-е годы в рамках американской политики в Центральной Азии (ЦА) и на Кавказе, ориентированной на сохранение независимости вновь образованных государств, появилось довольно много инициатив по развитию экономического сотрудничества в регионе и вытеснению России как основного торгового партнера. США активно поддерживали союзников (Турцию, Республику Корея, Японию, ОАЭ, Пакистан) в стремлении развивать экономические связи со странами Центральной Азии и Кавказа, формировать транспортную инфраструктуру, ориентированную на транзит через эти регионы. Особое внимание уделялось энергетическому сотрудничеству. Получив контроль над территорией Афганистана, США стремились использовать его транзитные возможности.

В этот период появилось много инициатив по строительству альтернативных газопроводов, ориентированных на ресурсы Казахстана и Туркмении с участием американского бизнеса. К таким идеям, например, относится попытка американской энергетической компании Unicol пролоббировать строительство газовой магистрали ТАРП («Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия») для экспорта туркменского газа через территорию Афганистана в Пакистан и Индию (один из ранних вариантов). Наиболее известна в сфере транспортной логистики стратегия США «Нового шелкового пути». Стратегия базировалась на идее формирования Большой Центральной Азии (Greater Central Asia), подразумевающей интеграцию государств Центральной и Южной Азии в единый экономический макрорегион, в котором ключевую роль играл бы Афганистан.

Кроме уже упоминавшихся транспортных магистралей от бывших советских республик Центральной Азии через Афганистан в Индию и Пакистан, стратегия включала торговую интеграцию стран ЦА, Афганистана и Южной Азии. На данный момент большая часть проектов, реализованных в рамках данной инициативы носит локальный характер: реконструкция автомобильной сети между северными и центральными областями Афганистана (тон-

нель Саланг, участки «Мазари-Шариф – Дара-и-Суф», «Якавланг – Бамиан»), прокладка волоконно-оптических кабелей между крупными городами Афганистана и соседних стран; расширение портовых сооружений на пограничной Амударье, железнодорожная ветка Хайратон – Мазари-Шариф (использовалась для снабжения войск НАТО). Из масштабных проектов были реализованы идеи прокладки ЛЭП между центральноазиатскими республиками и Афганистаном: 2009 г. открытие линии «Хайратон – Пули-Хумри – Кабул» (Узбекистан – Афганистан), 2011 г. ветка «Сангтуда – Пули-Хумри» (Таджикистан – приграничные афганские провинции).

Крупные проекты, такие как строительство высоковольтной линии «CASA-1000» (Central Asia – South Asia) и уже упоминавшийся проект газовой магистрали TAPI, пока так и остаются не реализованными¹⁰. Россия, Китай и Иран во всех проектах стратегии «Нового шелкового пути» традиционно игнорировались. Стоит отметить, что Иран имел возможность участвовать только во второстепенных проектах. Например, участие в газопроводе «Мир» (Иран – Пакистан, начало строительства с 2016 г.) позиционировалось как дополнение к «Новому Шелковому пути». На данный момент проект реализован Ираном до пакистанской границы, пакистанская же сторона начала строительство лишь в мае 2024 г., потому что до этого были опасения введения санкций США.

Из инициатив ЕС по развитию транспортных коридоров в Евразии стоит отметить сопряжение транспортных коридоров в Европе с транспортной системой РФ (шестой и десятый транспортные коридоры). Эти проекты активно развивались в рамках инициативы по созданию единого экономического пространства от Лиссабона до Владивостока, предложенного Р. Проди в 2002 г. В рамках этой инициативы было создано четыре партнерства: в области окружающей среды, здравоохранения и социального благополучия, транспорта и логистики, культуры. В дальнейшем эти партнерства реализовывались в рамках политики ЕС «Северное измерение». Хотя институализация партнерства в сфере транспорта и логистики не была успешной, таможенные, визовые службы, службы ветконтроля, институты, занимающиеся ВЭД, приобрели

¹⁰ Американская стратегия «Новый Шелковый путь» // Pars Today. – 11.03.2019. – URL: <https://parstoday.ir/ru/radio/programs-i99610> (дата обращения: 10.06.2024).

опыт взаимодействия и выработки общих подходов к решению сложных ситуаций. Развитие получила приграничная инфраструктура северо-западных регионов РФ (Санкт-Петербург, Ленинградская область, Республика Карелия, Архангельская область, Псковская область) и приграничных территорий стран ЕС, ориентированная на развитие торгово-экономических связей и сотрудничества в сфере туризма.

Транспортно-логистические мощности Санкт-Петербурга и портов Ленинградской области (Выборг, после модернизации – Усть-Луга, Высоцк), возможности выхода к Транссибирской магистрали привлекали государства ЕС. За последние двадцать лет была создана система поставок углеводородов по дну Балтийского моря в обход транзитных стран, что значительно снижало транспортные и финансовые риски для европейских стран. Большое значение для развития транспортной связанности запада и востока Евразии в нашем столетии стал играть Северный морской путь, который был открыт в начале 2000-х годов для международных перевозок и потенциально позволяет значительно сократить время грузов в пути.

Активно развивались транспортные системы, ориентированные на Турцию и страны Ближнего Востока как в рамках двустороннего сотрудничества, так и в многосторонних форматах. Все это создавало неплохие предпосылки по развитию МТК, связывающих государства ЕС с РФ, странами Ближнего Востока, Восточной и Юго-Восточной Азии. Изначально создание МТК «Север – Юг» опиралось на эти формы сотрудничества, и Иран в системе транспортно-логистических маршрутов (из стран Северной Европы, через Россию (Санкт-Петербург, Астрахань) до портов западного побережья Индии) играл ключевую транзитную роль.

На сегодняшний день эти геоэкономические возможности уже ушли в историю, так как буквально за несколько недель после февраля 2022 г. транспортно-логистическая система в Евразии принципиально начала меняться. Связано это в первую очередь с введением жестких санкций по отношению к РФ (на данный момент введен четырнадцатый пакет санкций со стороны ЕС). Вся система поставок углеводородов в Европу по дну Балтийского моря была практически выведена из строя. С введением санкций против РФ резко сократились поставки по трубопро-

водам, а перевозки грузов из АТР в страны Европы по СМП практически прекратились.

Значительные изменения в развитии транспортной логистики в Евразии внесли китайские инициативы 2013 г. «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП) и Морского Шелкового пути XXI века (МШП), к которым позже добавилась инициатива «Ледяного Шелкового пути» (2018). Идея воссоздания Великого Шелкового пути не нова. Она легла в основу стратегий ТРАСЕКА (ЕС) и «Новый Шелковый путь» (США). Турция также была инициатором воссоздания трансевразийской транспортно-торговой системы (2008), но в дальнейшем решила принять участие в уже существующих системах договоренностей, в 2016 г. став участником Международной ассоциации Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), реализуемой в рамках инициативы «Нового Шелкового пути».

Иран и китайская инициатива «Пояса и Пути»

На сегодняшний день китайская инициатива «Пояса и Пути» («Один пояс – один путь», ОПОП) формирует новую логику развития транспортных коридоров в Евразии, более привлекательную не только для государств Евразии, но и Латинской Америки и Африки. ТРАСЕКА и Паневропейские коридоры, сотрудничество по развитию транспортных коридоров в рамках ОЧЭС, политика Северного измерения ЕС, американская инициатива «Нового Шелкового пути» – эти проекты, предложенные западными странами, предполагали сотрудничество в рамках норм и правил, установленных либо в Европейском союзе, либо в рамках Азиатского банка развития, где ведущую роль играют США. Китай предложил другую логику сотрудничества, основанную на инклюзивной глобализации, не требующей унифицированных форм сотрудничества и позволяющей учитывать комплексы интересов всех сторон сотрудничества. В 2013 г. Си Цзиньпином была предложена система «сопряжения стратегий», которая предполагает, что каждая из стран, которая хотела бы присоединиться к инициативе, должна принести свое видение и выработать собственный план.

Инициатива ОПОП в том числе представляет проект создания и развития масштабных «экономических коридоров». В кон-

тексте ЭПШП развиваются следующие коридоры: «Китай – Центральная Азия – Ближний Восток», «Китай – Юго-Восточная Азия» и «Китай – Казахстан – Россия – Европа». Применительно к МШП основное направление развития коридоров следующее: «Китай – Индийский океан – Европа», «Китай – Индийский океан – Африка» и «Китай – Юго-Восточная Азия – южная часть Тихого океана»¹¹. Формируются так же финансово-кредитные механизмы: инвестиционный фонд ОПОП, Фонд Шелкового пути, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, которые создают хорошую основу для сотрудничества государств – участников инициативы.

Несмотря на активное развитие и институализацию инициативы ОПОП, Китай довольно настороженно относился к возможности участия Ирана в инициативе. Выгодное геоэкономическое и геополитическое положение Ирана дает очевидные возможности в развитии транспортно-логистических маршрутов из Китая в Центральную Азию, на Ближний Восток и в Европу. Несмотря на это, довольно долго в документах по проекту шелкового пути Китаем была не определена позиция Ирана. Ядерное досье Ирана, санкции ООН жестко ограничивали возможности развития сотрудничества с Исламской Республикой. Так, в 2015 г. в документе под названием «Взгляды и действия, связанные с созданием объединенного пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века»¹² Национальная комиссия по развитию и реформам при Министерстве иностранных дел КНР даже не упомянула Иран в этом проекте. Лишь в начале 2020-х годов наметилось сближение стран, которое можно объяснить улучшением ситуации вокруг Ирана: достижением Соглашения по иранской ядерной программе, снятием ряда санкций, участием Ирана в переговорных процессах на Ближнем Востоке, улучшением российско-иранских отношений. В 2021 г. КНР и ИРИ подписали всеобъемлющее соглашение о сотрудничестве, что стало новым этапом в развитии взаимодействия между

¹¹ О Китайской инициативе «Один пояс – один путь» // Сайт МИД РФ. – URL: https://www.mid.ru/ru/activity/COORDINATING_AND_ADVISORY_BODY/HEAD_OF_SUBJECTS_COUNCIL/MATERIALY-O-VYPOLENENII-REKOMENDACIJ-ZASEDANIJ-SGS/XXXVI-ZASEDANIE-SGS/1767163/ (дата обращения: 01.06.2024).

¹² Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21 st-Century Maritime Silk Road // Портал «Пояс и путь». – URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/data> (дата обращения: 09.06.2024).

странами. При этом у руководства Ирана есть четкое представление о недопустимости экономической интервенции Китая в страну. Проекты без участия Китая в развитии МТК также стратегически важны для Ирана.

Участие Ирана в МТК «Север – Юг»

В 1999 г. было заключено Генеральное соглашение об экспортно-импортной транспортировке контейнеров по международному транспортному коридору «Россия – Каспий – Иран – Индия – Шри-Ланка». Годом позже государства подписали межправительственное Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг». Республика Индия ратифицировала соглашение в апреле 2001 г., Исламская Республика Иран – в октябре 2001 г., Российская Федерация – в марте 2002 г. Чуть позже к соглашению присоединились Казахстан (2003), Белоруссия (2004), Султанат Оман (2004), Таджикистан (2005), Азербайджан (2006), Армения (2006), Сирийская Арабская Республика (2006). Болгария имеет статус наблюдателя, в проекте также участвовали Киргизия и Украина.

Протяженность коридора составляет чуть более 7,2 тыс. км. Изначально он начинался в Санкт-Петербурге и заканчивался в индийском порту Мумбаи (Бомбей) и предусматривал использование железнодорожного, морского и речного транспорта. Санкт-Петербург был выбран как самый северный крупный транспортно-логистический центр России, в 2000-е годы активно развивающий транспортные связи с соседними странами ЕС. Основными конкурентными преимуществами коридора должны были стать сокращение времени и стоимости доставки грузов. По расчетам специалистов, сроки доставки по коридору между конечными точками должны были составить от 14 до 20 дней, в отличие от 35–40 дней по традиционным маршрутам через Суэцкий канал. Перспективный грузопоток оценивался от 25 до 35–40 млн т в год, контейнерный грузопоток – около 1–1,5 млн TEU в год¹³.

¹³ Международный транспортный коридор «Север – Юг» // Дирекция международных транспортных коридоров. – URL: <https://dirite.ru/север-юг/> (дата обращения: 10.06.2024).

Довольно быстро определилось, что МТК «Север – Юг» должен включать несколько маршрутов для перевозки грузов. Приоритет отдавался развитию транспортных сетей на территории России и Ирана, включая порты на Каспийском море с выходом на морские порты Индии. Транскаспийский маршрут включал российские центральные и северо-западные регионы, Поволжье, Северный Кавказ и Южный Урал, с использованием российских морских портов Астрахань, Оля, Махачкала и иранских портов: Бендер-Энзели, Ноушехр и Бендер-Амирабад, далее – морские перевозки в Мумбаи. Расширенный вариант этого направления предполагал использование портов Туркменистана и Казахстана на Каспийском море (Туркменбаши, Актау / Курык). Коридор планировался мультимодальным с использованием речного, морского, железнодорожного и автомобильного транспорта. Второй маршрут «Восточный» предполагал прямое железнодорожное сообщение из России через Казахстан, Узбекистан и Туркмению с выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничные переходы «Серахс (Туркмения) – Серахс (Иран)» и «Акяйла (Туркмения) – Инче Бурун (Иран)». Третий маршрут «Западный» – прямое железнодорожное сообщение через пограничные переходы «Самур (Россия) – Ялама (Азербайджан)», с дальнейшим выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничный переход «Астара (Азербайджан) – Астара (Иран)».

Конкурирующими проектами, во многом повторяющими транспортную логику МТК «Север – Юг», со временем стали китайская инициатива «Пояс – Путь», американская инициатива «Нового Шелкового пути», проект мультимодального транспортно-транзитного коридора «Лазурит» (Афганистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Турция).

Участие Ирана в развитии МТК очевидно приведет к экономическому росту районов, прилегающих к портам в Персидском заливе и выходящих к Индийскому океану – Бендер-Энзели, Бендер-Амирабад, Чабехар, которые довольно долго находились не в лучшей экономической ситуации, а на данный момент переживают настоящий экономический бум. Развитие портовой инфраструктуры, развитие железнодорожного сообщения между Ираном, Казахстаном, Туркменией, Азербайджаном постепенно приводит к росту грузооборота через территорию Ирана, оживлению морской

торговли в стране и, как результат, к формированию важнейшего грузового транзитного центра на пути из России в Азию. В 2022 г. вице-президент Ирана Мохаммад Мохбер отметил, что прибыль от транзита товаров через Иран может принести стране больше средств, чем продажа нефти и нефтепродуктов, даже при условии снятых санкций. По официальной информации сейчас Иран зарабатывает около 1 млрд долл. на транзите ежегодно, но правительство Э. Раиси рассчитывало увеличить эти значения в 20 раз к 2030 г.

У каждого из трех маршрутов МТК «Север – Юг» есть свои слабые места, связанные с развитием транспортной инфраструктуры. На данный момент наиболее активно развиваются Восточный и Транскаспийский маршруты. По восточной ветке летом 2022 г. из подмосковного Чехова отправился первый контейнерный поезд в Индию. Через территорию Казахстана поезд добрался до станции Серахс в Туркмении, где контейнеры были перегружены на другой подвижной состав (из-за разницы в ширине железнодорожной колеи 1520 мм – 1435 мм). По территории Ирана поезд проследовал до порта Бендер-Аббас, а оттуда по морю в Мумбаи (Нава-Шева) в Индии¹⁴. В дальнейшем такие составы стали курсировать по маршруту не реже одного раза в месяц, а количество контейнерных перевозок транзитом через территорию Туркмении в Иран увеличилось до 17 составов в месяц.

На восточно-каспийском направлении в конце 2015 г. начала действовать дорога «Иран – Туркменистан – Казахстан» протяженностью 677 км, что на 600 км короче железной дороги, проходящей через Серахс. В наши дни это направление активно используется для экспорта пшеницы из Казахстана в Иран.

На западном маршруте МТК есть сложности, связанные с проблемами железнодорожного сообщения на территории Ирана. Железная дорога «Решт – Астара» является последним недостроенным участком западного маршрута, протяженность его составляет 162 км. В мае 2023 г. Россия и Иран на полях XIV Между-

¹⁴ «РЖД Логистика» запустила новый контейнерный железнодорожный сервис по восточной ветке МТК «Север – Юг» // Таможенно-логистический портал. – URL: http://vch.ru/event/view.html?alias=rghd_logistika_zapustila_novy_i_konteinernyi_gheleznodorognyi_servis_po_vostochnoi_vetke_mtk_sever_-_yug (дата обращения: 11.06.2024).

народного экономического форума «Россия – Исламский мир: KazanForum» подписали соглашение о строительстве этой части железной дороги¹⁵. Общая стоимость проекта была оценена в 1,6 млрд евро, при этом Москва выделила межгосударственный кредит на сумму 1,3 млрд евро¹⁶. 20 июня 2024 г. первый участок дороги «Решт – порт Каспиан» был введен в эксплуатацию. Планируемый ввод в эксплуатацию дороги в целом планируется в 2027–2028 гг. Завершение строительства этого участка позволит организовать прямое железнодорожное сообщение от Санкт-Петербурга до иранских портов Персидского залива: Бендер-Энзели и Бендер-Амирабад, через которые грузы будут отправляться в страны Персидского залива и Южной Азии. По предварительным подсчетам, запуск данного маршрута позволит увеличить объем транзита по западному коридору МТК «Север – Юг» до 30 млн т, а весь грузопоток возрастет с 15 млн т (2023) до 41–45 млн т к 2030 г., а в более отдаленной перспективе может достичь 100 млн т¹⁷. В дальнейшем возможно строительство ветки железной дороги до единственного глубоководного порта Ирана на побережье Индийского океана Чабехара.

К наиболее значимым проектам в рамках участия Ирана в развитии МКТ «Север – Юг» стоит отнести развитие крупнейшего иранского порта на побережье Каспийского моря – Энзели и формирование крупного транспортно-логистического хаба в порту Чабехар. Оба проекта наглядно демонстрируют принятие взвешенных решений правительства Ирана по повышению уровня соци-

¹⁵ Церемония подписания межправительственного соглашения с Ираном о сотрудничестве по созданию железной дороги «Решт – Астара» // Сайт Президента России. – 17.05.2023. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/71144> (дата обращения: 10.06.2024).

¹⁶ Иран закончил первый участок железной дороги «Решт – Астара», которая так нужна коридору «Север – Юг» // Логистика России. – 19.06.2024. – URL: https://logirus.ru/news/infrastructure/iran_zakonchil_pervyy_uchastok_zheleznoy_dorogi_-resht_-astara-kotoraya_tak_nuzhna_koridoru_-sever.html?sphrase_id=5497609 (дата обращения: 10.06.2024).

¹⁷ Евразийский транспортный каркас // Евразийский банк развития. – URL: <https://eabr.org/analytics/special-reports/evrazijskij-transportnyj-karkas> (дата обращения: 10.06.2024).

ально-экономического развития ключевых для МТК территорий и привлечению инвестиций зарубежных государств.

Иранский порт Энзели (провинция Гилян) находится на побережье Каспийского моря и занимает третье место среди остальных морских портов Ирана по объемам грузооборота. Ежемесячно в порту обслуживается около 100 судов, насчитывается 10 причалов пропускной способностью более 6 млн т грузов в год. Одновременно в порту могут находиться 12 судов, водоизмещение которых не превышает 6 тыс. т, 70% из них обслуживаются в течение суток. Энзели занимает важное стратегическое транспортное транзитное положение, являясь частью МТК «Север – Юг». Через него проходит железнодорожная ветка «Казвин – Решт – Энзели – Астара» (375 км), которая развивается в рамках трехстороннего соглашения между Ираном, Азербайджаном и Россией. Сам порт и примыкающие территории входят в свободную экономическую зону (СЭЗ) «Энзели», общая площадь которой около 8609 гектаров, включая 40-километровую береговую линию. Очевидными преимуществами этой СЭЗ являются: относительная близость к столице Ирана (до Тегерана около 360 км); близость к пяти энергетическим узлам; развитая инфраструктура; огромные месторождения газа и нефти на шельфе Каспийского моря, наличие рабочей силы (как в сфере портового хозяйства, так и нефтегазодобычи и переработки); близость к транспортным магистралям (международный аэропорт Решт; международная автомагистраль «Энзели – Решт – Казвин»). Из особенностей геоэкономического положения надо отметить легкий доступ к северным и южным портам Европы через Волгу и Волго-Донской канал и связь с портами России, Туркменистана, Казахстана и Азербайджана по Каспию. В регионе есть возможность доставки грузов четырьмя видами транспорта – по морю, по железной дороге, наземным и воздушным транспортом. Россия входит в число приоритетных партнеров данной СЭЗ¹⁸.

На территории свободной экономической зоны Энзели действуют довольно значимые преференции для представителей

¹⁸ Евразийский транспортный каркас // Евразийский банк развития. – URL: <https://eabr.org/analytics/special-reports/evrazijskij-transportnyj-karkas> (дата обращения: 10.06.2024).

зарубежного бизнеса: нет никаких ограничений по валютным операциям; предприятия, зарегистрированные там, на 15 лет освобождаются от уплаты всех налогов; возможна регистрация компаний с полностью иностранным капиталом, обладающих правом самостоятельного юридического лица и возможностью создания филиалов на основной территории Ирана; полная защита и гарантия иностранных инвестиций. В рамках СЭЗ на данный момент реализуется порядка 850 инвестиционных проектов. На данный момент на территории Ирана создано всего семь СЭЗ: «Кешм», «Киш», «Чабехар», «Энзели», «Арас», «Арванд» и «Маку» с льготными режимами для иностранного капитала.

Следующим примером активно реализуемого проекта на территории Ирана в рамках МТК является развитие региона Мекран. В 2016 г. был утвержден «Специальный план развития региона Мекран», представляющий собой комплекс экономических и социальных программ и программ в области безопасности. План имеет три долгосрочных горизонта: 2020, 2030 и 2040 гг. В его рамках Иран вложил значительные средства в развитие пляжей Мекрана и порта Чабехар. Единственный иранский порт с прямым выходом в Индийский океан – Чабехар играет важную роль в развитии не только морских перевозок между Ираном и Индией, но и включен в систему железнодорожных перевозок. Активное развитие порта началось после 2016 г., когда Индия, Иран и Афганистан подписали соглашение о развитии порта Чабехар в качестве ключевого узла транзитно-транспортного коридора через Афганистан. Позже к этому соглашению присоединился Узбекистан. Порт имеет важное геостратегическое значение, и еще с начала военной компании США в Афганистане был задействован в системах поставок в Афганистан. Это единственный торговый порт Ирана, с которого сняты все санкционные ограничения со стороны США. Афганистан активно использует транзитные возможности порта.

Даже после прихода талибов к власти в 2021 г. объем поставок в Афганистан принципиальным образом не изменился. Индия же рассматривает транзитный проект Чабехар как часть собственной «Стратегии бриллиантового ожерелья», нацеленной на экономическое сдерживание китайской экспансии и как ответ на китайскую «Стратегию жемчужной нити». Индийские компании довольно активно инвестируют в развитие портовой инфраструк-

туры Чабехара, видя в этом возможность формирования крупного транспортно-логистического хаба в противовес пакистанскому порту Гвадар, находящемуся в 72 км, куда вкладываются огромные инвестиции Китая в рамках формирования Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК).

По данным Financial Tribune, иранской экономической газеты, выходящей на английском языке, «порт Чабехар обработал 1,55 млн т товаров за первые четыре месяца 2022–2023 гг. иранского финансового года, с 21 марта по 22 июля, на 33,8% больше, чем за аналогичный период предыдущего года. За тот же период порт импортировал более 580 тыс. т сахара, риса, пшеницы и кормов для животных, что на 7,7% больше, чем в предыдущем году»¹⁹. Традиционно Чабехар привлекает скидками: на склады и разгрузку (30%). Порт активно используют индийские компании. В 2019 г. была запущена линия по перевозкам контейнеров-рефрижераторов из Чабехара в индийский порт Мумбаи (Ново-Шива) и китайские порты – Духань, Тайкун и Циндао.

На сегодняшний день Иран успешно реализует проекты, ориентированные на развитие МТК «Север – Юг», развивая двустороннее и многостороннее сотрудничество со странами – участниками проекта (Россия, Индия, Афганистан, Туркмения, Казахстан, Азербайджан). При этом формируется новая система взаимных расчетов (соглашение о свопе в национальных валютах между Ираном и Россией, взаимные расчеты в национальных валютах с КНР и Индией), которая помогает снизить риски в условиях санкционного давления. Формируются новые форматы торгово-экономических отношений (подписание соглашения о ЗСТ с ЕАЭС). В то же время Иран присутствует и в традиционных западных инициативах по развитию транспортных коридоров в Евразии (ТРАСЕКА), что, очевидно, в будущем создаст потенциал вариативности развития на территории Ирана евразийских транспортно-логистических хабов.

¹⁹ PMO to launch 8 new port projects by late March 2025 // Financial Tribune. – 22.07.2024. – URL: <https://www.tehrantimes.com/archive?tp=698> (дата обращения: 30.07.2024).

Список источников и литературы

1. Американская стратегия «Новый Шелковый путь» // Pars Today. – 11.03.2019. – URL: <https://parstoday.ir/ru/radio/programs-i99610> (дата обращения: 10.06.2024).
2. Евразийский транспортный каркас // Евразийский банк развития. – URL: <https://eabr.org/analytics/special-reports/evrazijskij-transportnyj-karkas> (дата обращения: 10.06.2024).
3. Значение Ирана в китайском проекте «Шелкового пути» и транзитных коридорах в регионе // Pars Today. – 2019. – URL: <https://parstoday.ir/ru/radio/programs-i99610> (дата обращения: 07.06.2024).
4. Инициатива ТРАСЕКА // Официальный сайт МТК. – URL: <https://traseca-org.org/ru/o-traseka/istorija-traseka/> (дата обращения: 05.05.2024).
5. Иран закончил первый участок железной дороги «Решт – Астара», которая так нужна коридору «Север – Юг» // Логистика России. – 19.06.2024. – URL: https://logirus.ru/news/infrastructure/iran_zakonchil_pervyy_uchastok_zheleznoy_dorogi_-resh_t_-astara_-kotoraya_tak_nuzhna_koridoru_-sever.html?sphrase_id=5497609 (дата обращения: 10.06.2024).
6. Международный транспортный коридор «Север – Юг» // Дирекция международных транспортных коридоров. – URL: <https://diritc.ru/север-юг/> (дата обращения: 10.06.2024).
7. О Китайской инициативе «Один пояс – один путь» // Сайт МИД РФ. – URL: https://www.mid.ru/ru/activity/COORDINATING_AND_ADVISORY_BODY/head_of_subjects_council/materialy-o-vypolnenii-rekomendacij-zasedanij-sgs/xxxvi-zasedanie-sgs/1767163/ (дата обращения: 01.06.2024).
8. «РЖД Логистика» запустила новый контейнерный железнодорожный сервис по восточной ветке МТК «Север – Юг» // Таможенно-логистический портал. – URL: http://vch.ru/event/view.html?alias=rghd_logistika_zapustila_novyj_konteinernyi_gheleznodorognyi_servis_po_vostochnoi_vetke_mtk_sever_-_yug (дата обращения: 11.06.2024).
9. Самаков Н.В. Политика санкций и солидаризации общества: кейсы России и Ирана // Ближний и Постсоветский Восток. – 2024. – № 2 (6). – С. 143–157. – DOI: 10.31249/j.2949-2408.2024.02.08.
10. Сафранчук И.А., Махмудов Р.Б. Транспортная связанность и международные процессы в Евразии: проблемы и противоречия // Мировая экономика и международные отношения. – 2021. – Т. 65, № 10. – С. 24–32. – DOI: 10.20542/0131-2227-2021-65-10-24-32.

11. Столетов О.В. Иранский фактор в геоэкономических процессах Глобального Юга на современном этапе // Ближний и Постсоветский Восток. – 2024. – № 2 (6). – С. 67–87. – DOI: 10.31249/j.2949-2408.2024.02.04.
12. Церемония подписания межправительственного соглашения с Ираном о сотрудничестве по созданию железной дороги «Решт – Астара» // Сайт Президента России. – 17.05.2023. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/71144> (дата обращения: 10.06.2024).
13. Якубович Е.С., Тебеньков Р.П., Погуца В.А. Международный транспортный коридор – «ТРАСЕКА» в структуре Шанхайской Организации Сотрудничества // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. – 2023. – № 6. – С. 150–152.
14. Aslan M., Aslan K., Rashid Y. Economic and socioeconomic consequences of US sanctions on Iran // Center for Iranian Studies in Ankara – 20.03.2020. – URL: https://iramcenter.org/en/economic-and-socioeconomic-consequences-of-ussanctions-on-iran_en-6 (дата обращения: 28.07.2024).
15. Miheeva N.M., Voronkova O. Yu., Magsumov T.A., Bulanakova M.A., Kulchitskiy A.V., Polyakova A.G. Public diplomacy development stages through the black sea economic cooperation organization // International Journal of Mechanical Engineering & Technology. – 2018. – Vol. 9, № 11. – P. 1382–1391.
16. PMO to launch 8 new port projects by late March 2025 // Financial Tribune. – 22.07.2024. – URL: <https://www.tehrantimes.com/archive?tp=698> (дата обращения: 30.07.2024).
17. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21 st-Century Maritime Silk Road // Портал «Пояс и путь». – URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/data> (дата обращения: 09.06.2024).