

ТРАНСПОРТНЫЕ КОММУНИКАЦИИ КАСПИЙСКОГО РЕГИОНА В НОВЫХ УСЛОВИЯХ

Мадина Октамовна Тураева^а

DOI: 10.22394/2070-8378-2023-25-4-63-72

Институт экономики РАН

Аннотация: Каспийский регион исторически являлся местом пересечения транспортных коридоров. После распада СССР в нем происходят кардинальные геополитические трансформации. Новые постсоветские прикаспийские государства на первых порах стремились диверсифицировать маршруты сообщения с внешними рынками и сократить зависимость от транзита через Россию и другие страны. Приграничные и гражданские конфликты в новых государствах Средней Азии и Закавказья ужесточали их транспортную изолированность, местами доводя ситуацию до транспортной блокады. На сегодняшний день внимание к транспортным коммуникациям региона обостряют: обеспеченность энергоресурсами, историческая конкуренция за региональное лидерство между такими ближневосточными державами, как Иран и Турция, растущие интересы Китая, рассматривающего регион как часть проекта «Один пояс – один путь» и инвестировавшего в энергетический сектор значительные ресурсы, стремление Евросоюза наладить альтернативные логистические маршруты в обход России, разворот России на Восток и стратегически обострившаяся необходимость для нее ускоренного расширения пропускной способности МТК «Север–Юг». Несмотря на особенности отношений между каспийскими странами, все они заинтересованы в устойчивом транспортном партнерстве, которое выражается в интенсификации поливариантных проектов развития логистики, в преодолении инфраструктурных, тарифных и нетарифных барьеров и развитии горизонтальных связей между разными уровнями государственных и частных региональных структур. Дополнительным стимулом развития меридиональных транспортных маршрутов в регионе становится возросшая нагрузка на порты российского Дальневосточного бассейна и достижение предельных возможностей Восточного полигона РЖД. Данное обстоятельство будет способствовать перенаправлению части грузопотоков на МТК «Север–Юг».

Ключевые слова: Каспийский регион, прикаспийские государства, Каспийское море, транспортные коридоры, геополитика, международный транспортный коридор (МТК) «Север–Юг»

Дата поступления статьи в редакцию: 12 августа 2023 года.

TRANSPORT COMMUNICATIONS IN CASPIAN REGION UNDER THE NEW CONDITIONS

Madina Oktamovna Turaeva^a

RESEARCH ARTICLE

a Institute of Economics of RAS

Abstract: The Caspian region has long been a crossroads for transport corridors due to its geographic location. After the USSR collapsed, the region experienced dramatic geopolitical transformations. In the early days of the post-Soviet Caspian-adjacent states, they sought to diversify their routes to external markets and reduce their dependence on transit through Russia and other countries. Border and civil conflicts in the new states of Central Asia and Transcaucasia aggravated their transport isolation, sometimes resulting in transport blockades. At present, attention to the region's transport communications is aggravated by the region's energy resources; the historical competition for regional leadership between such Middle Eastern powers as Iran and Turkey; the growing interests of China, which sees the region as part of the Belt and Road project and has invested significant resources in the region's energy sector; the European Union's desire to establish alternative logistics routes bypassing Russia; Russia's turn to the East and the strategically aggravated need for accelerated expansion of the «North-South» ITC capacity. Despite all the peculiarities of relations between the Caspian countries, they are all interested in sustainable transport partnership, expressed in the intensification of multivariate logistics development projects, overcoming infrastructure, tariff and non-tariff barriers, as well as the promotion of horizontal links between various levels of public and private regional structures. An additional incentive for the meridional transport routes development is the increased load on the ports of the Russian Far East basin and reaching the limits of the Eastern polygon of Russian Railways, which will contribute to the redirection of some cargo flows to the «North-South» ITC.

Keywords: Caspian region, Caspian-adjacent states, Caspian Sea, transport corridors, geopolitics, «North-South» International Transport Corridor (ITC)

Received: August 12, 2023.

Введение

Каспийский регион исторически являлся местом пересечения прообраза современных международных транспортных коридоров.

Еще в II в. до н.э. через территорию Парфянского царства, находившегося по южный и юго-восточный берег Каспийского моря, пролегал караванный маршрут из Китая в страны Средней и Передней Азии¹, названный позже «Великим шелковым путем». Считается, что такое название маршрута появилось в 1877 году благодаря немецкому географу Ф. фон Рихтгофену, хотя уже в XIII веке караванный путь, по которому Марко Поло возил с Востока на Запад шелк, он называл «шелковым» [Погодин, Чжоу Цзюнь, 2017. С. 205–210]. Путь тверского купца Афанасия Никитина, достигшего, как известно, Персии и Индии в XV веке, также пролегал с Севера на Юг по Каспию [Решетова, 2022. С. 174–180].

Три из пяти сегодняшних прикаспийских государств – Азербайджан, Казахстан и Туркменистан – не имеют выхода в Мировой океан и к мировым морским коммуникациям, обладая вместе с тем выходом к крупнейшему на планете замкнутому водоему. Внутриконтинентальность и связанные с этим природно-климатические, социально-экономические и геополитические условия развития прикаспийских государств предопределили особенности транспортного развития Каспийского региона.

Динамика транспортных маршрутов

В советский период по прикаспийским республикам пролегалли связующие их автомобильные и железные дороги. Западное и восточное побережья Каспийского моря с 1963 года были соединены железнодорожно-паромной переправой между Баку и Красноводском (совр. Туркменбаши). Длина маршрута в 360 км позволяла сильно сокращать затраты по сравнению с перевозками по сухопутным коммуникациям между Кавказом и Средней Азией протяженностью почти в 6 тыс. км, однако этот комбинированный вариант имел ограниченную пропускную способность. С 1959 по 1980 год выполнялись рейсы регулярной морской пассажирской линии «Баку–Астрахань» теплоходом «Киргизстан». Недолго, с 1964 по 1970 год, также функционировала линия «Астрахань–Гурьев» (совр. Атырау) на судне «Худат». Иными словами, Каспийский регион играл довольно важную роль в осуществлении межреспубликанских экономических и социальных связей.

Начавшийся в начале 1990-х годов процесс урегулирования статуса Каспийского моря и его раздела между прибрежными государствами продолжался в течение долгих лет [Blum, 2002. P. 144]. Только в августе 2018 года удалось завершить переговоры, и на V-м Каспийском саммите главами Азербайджана, Ирана, Казахстана, России и Туркменистана была подписана соответствующая конвенция и ряд протоколов², включая Соглашение между правительствами прикаспийских государств о сотрудничестве в области транспорта³. Нужно отметить, что Иран не ратифицировал конвенцию, обосновав это своим «особым положением» на Каспии, самой короткой береговой линией с отсутствующими выступающими участками, в связи с чем вопрос ратификации для него напрямую зависит от приемлемости метода установления прямых исходных линий [Гудев, 2022. С. 168–182].

Новые прикаспийские государства на первых порах стремились диверсифицировать маршруты сообщения с внешними рынками и сократить зависимость от транзита через Россию и другие страны. Одновременно каждое из государств стремилось обрести транзитные функции [Baklanov, Romanov, Karakin, Lankin, 2015. P. 110–113], но для строительства дорог, станций, портовой инфраструктуры, приобретения и обновления подвижного состава и флота, устройства таможенных пунктов и терминалов необходимы были источники финансирования [Косов, Литвишко, 2015. С. 111–117]. Приграничные и гражданские конфликты в новых государствах Средней Азии и Закавказья ужесточали их транспортную изолированность, местами доводя ситуацию до транспортной блокады. Некоторые коммуникации стали недоступны, в частности железнодорожное сообщение между Россией и Ираном через нахичеванскую Джульфу [Судьин, 2017. С. 86–89]. Все это сильно ограничило межреспубликанские сообщения, осуществляемые через Каспийский регион.

Первые годы независимости рассматриваемые государства стремились к налаживанию сотрудничества в форматах различных интеграционных организаций и с международными финансовыми институтами, которые широко представлены в

1 После установления Митридатом II дипломатических отношений с Китаем и Римом.

2 Коммюнике Пятого каспийского саммита. https://www.akorda.kz/ru/events/astana_kazakhstan/astana_other_events/kommunike-pyatogo-kaspiiskogo-sammita

3 О подписании Соглашения между правительствами прикаспийских государств о сотрудничестве в области транспорта. <http://static.government.ru/media/acts/files/0001201808020004.pdf>

регионе. Однако формат многосторонних соглашений, особенно на первых этапах постсоветской интеграции, не имел успехов в решении транспортно-логистических задач. Функционал таких союзов часто ограничивался разработкой концептуальных направлений развития и гармонизацией подсистем.

На протяжении долгих лет особой политики придерживался Туркменистан, который старался сохранять нейтральную позицию в большинстве региональных союзов, став единственной постсоветской республикой со статусом постоянного нейтралитета ООН (с 1995 года). С 1996 года Туркменистану удалось построить стратегические железные дороги, позволившие значительно улучшить собственную транспортную сеть и обеспечить примыкание к железным дорогам Ирана, Казахстана, Узбекистана и Афганистана.

Активизация транспортного строительства в Каспийском регионе была тесно связана с расширением нефтегазовой миссии этого региона [Janusz-Pawletta, 2020. P. 169–184]. Приток нефтедолларов позволил осуществлять крупные транспортные проекты, но, с другой стороны, освоение новых месторождений требовало улучшения транспортного обслуживания быстро растущих объемов перевозок материалов и оборудования.

Геополитика и транспортные коммуникации

Прикаспийские государства входят в интеграционные блоки и союзы, задачи которых, в частности, предусматривают взаимодействие в сфере экономики, транспорта и логистики. К их числу с разной степенью соответствия можно отнести СНГ⁴, ЕАЭС⁵, ШОС⁶, ЭСКАТО ООН, ВТО⁷, Организацию экономического сотрудничества (ОЭС)⁸, Организацию исламского сотрудничества (ОИС)⁹. На V Каспийском саммите главами стран было подписано Соглашение между правительствами прикаспийских государств о сотрудничестве в области транспорта. Кроме того, лидерами этих

государств было решено создать Каспийский экономический форум, задачами которого стало бы решение торговых, экономических, инфраструктурных, транспортно-логистических задач¹⁰.

Упомянутые выше транспортные проекты стали ведущими звеньями международных сетей европейских (Е) и азиатских автомагистралей (Asian Highway), Трансазиатской железной дороги (Trans-Asian Railway); коридоров Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД); МТК «Восток–Запад» и «Север–Юг»; китайской инициативы «Один пояс – один путь»; маршрута ТРАСЕКА; коридоров ЦАРЭС (CAREC).

Российско-украинский конфликт и санкционное давление на Российскую Федерацию усилили внимание к Каспийскому региону, в том числе и потому, что помимо торгово-логистического и энерготранспортного значения Каспийское море является зоной расположения военно-морских сил (ВМС) и береговой охраны (БОХР) каспийских стран. В частности, это Каспийская флотилия ВМС РФ (с главной базой в Каспийске), ВМС Азербайджана (с главной базой в п. Пута), ВМС Казахстана (с главной базой в Актау), ВМС и БОХР Туркменистана (с главной базой в порту Туркменбаши), ВМС Ирана (главная база располагается в Бендер-Аббасе).

Global Firepower, с 2006 года ежегодно рассчитывающий рейтинг армий мира (145 стран в 2023 году), ранжирует также страны для сравнения их мощностей в перемещении, отправке и получении товаров, включая военные поставки (см. **таблицу**).

В таблице представлены оценочные показатели Global Firepower, характеризующие общий логистический потенциал прикаспийских государств для обслуживания интересов армии, флота и авиации. Следует отметить, что в становлении ВМФ и подготовке офицеров ВМС Азербайджана, Казахстана и Туркменистана немаловажную роль играли и играют такие страны, как Турция, Россия, Германия, США, Южная Корея¹¹.

4 Азербайджан, Казахстан, Россия – члены СНГ, Туркменистан – ассоциированный член-наблюдатель.

5 Казахстан, Россия – члены ЕАЭС, Иран и ЕАЭС ведут переговоры о создании зоны свободной торговли, с 2018 года действует временное соглашение, ведущее к образованию такой зоны.

6 Иран, Казахстан, Россия – члены ШОС, статус Азербайджана – партнер по диалогу.

7 Казахстан, Россия – члены ВТО; Азербайджан и Туркменистан имеют статус наблюдателей.

8 Азербайджан, Иран, Казахстан, Туркменистан – члены ОЭС.

9 Азербайджан, Иран, Казахстан, Туркменистан – члены ОИС, Россия – наблюдатель.

10 Первый КЭФ был проведен в августе 2019 года в Туркменбаши, второй – в октябре 2022 года в Москве.

11 См., например, Министерство обороны Азербайджанской Республики. Военно-морские силы. <https://mod.gov.az/ru/voenno-morskije-sily-755/>; Военно-морским силам Казахстана – 30 лет. Интервью Главнокомандующего ВМС ВС РК, контр-адмирала Бекжанова С. <https://24.kz/ru/tv-projects/intervyu/item/594181-voenno-morskim-silam-kazakhstan-30-let; Mozgovoj A. Военно-морские силы Туркменистана: качественное совершенствование. https://caspien.institute/product/mozgovoj-aleksandr/voenno-morskije-sily-turkmenistana-kachestvennoe-sovershenstvovanie-38360.shtml>

Ритм экономики

Таблица. Показатели военно-транспортного потенциала стран «Каспийской пятёрки» в 2023 году (место в рейтинге из 145 стран)
Table. Indicators of military transport potential of the Caspian Summit in 2023 (ranking out of 145 countries)

	Действующие аэропорты, ед. (место в рейтинге 145 стран)	Основные порты и терминалы, ед. (место в рейтинге 145 стран)	Численность торгового флота, ед. (место в рейтинге 145 стран)	Длина железных дорог, км (место в рейтинге 145 стран)	Длина автодорог, км (место в рейтинге 145 стран)
Азербайджан	23 (119)	1 (114)	305 (44)	2 944 (61)	24 981 (103)
Иран	319 (21)	4 (68)	893 (23)	8 484 (24)	223 485 (23)
Казахстан	96 (57)	5 (56)	119 (62)	1 614 (81)	95 409 (52)
Россия	1 218 (5)	8 (31)	2 873 (8)	87 157 (3)	1 283 387 (5)
Туркменистан	26 (114)	1 (128)	73 (75)	5 113 (37)	58 592 (78)

Источник: составлено автором по: Global Firepower 2023. <https://www.globalfirepower.com/>

Source: compiled by the author based on Global Firepower 2023. <https://www.globalfirepower.com/>

Каспийский регион – уникальный перекресток транспортных и энергетических маршрутов. Обеспеченность региона энергоресурсами, историческая конкуренция за региональное лидерство между такими ближневосточными державами, как Иран и Турция [Свистунова, 2019. С. 130–144], растущие интересы Китая, рассматривающего Каспийский регион как часть проекта «Один пояс – один путь» и инвестировавшего в энергетический сектор значительные ресурсы [Жильцов, Зонн, 2015. С. 96–104], стремление Евросоюза наладить альтернативные логистические маршруты в обход России, разворот России на Восток и стратегически обострившаяся необходимость для нее ускоренного расширения пропускной способности МТК «Север–Юг» [Малышева, 2021. С. 59–72], – все это обостряет внимание к транспортным коммуникациям региона и влияет на их развитие [Магомедов, 2022. С. 349–354]. Многие региональные и трансрегиональные организации, инициативы, соглашения, в которые вовлечены каспийские страны, на сегодняшний день – геополитические антагонисты.

Базой выстраивания стратегии Евросоюза в Каспийском регионе явился Договор к Энергетической хартии 1994 года и перспективный подход ЕС к собственной энергетической безопасности. В 1991–2007 годах в странах СНГ действовала программа ТАСИС (TACIS) от ЕС, среди целей которой заявлялось «техническое содействие переходу к демократическому обществу и рыночной экономике». Последовательно, через сеть институтов, ЕС проводил проекты в постсоветских прикаспийских государствах (экологические, гуманитарные, образовательные, экономические и т.д.), парал-

лельно развивая региональные транспортные и энерготранспортные коммуникации и наращивая импорт энергоресурсов из Каспийского региона.

На начальном этапе важную роль сыграл проект Евросоюза транспортного коридора «Европа–Кавказ–Азия» – ТРАСЕКА от 1993 года. Первоначально он представлял собой «программу международного сотрудничества в области транспорта между ЕС и странами-партнерами для развития транспортного коридора “Европа–Черное море–Кавказ–КМ–ЦА”» [Тураева, 2014. С. 16–31]. Последний завершённый прямой инфраструктурный инвестиционный проект, профинансированный Европейской комиссией, датируется 2009 годом, последний проект технического содействия – 2014 годом.

В 2016 году была принята новая стратегия ТРАСЕКА на 2016–2026 годы¹² на основе «мастер-плана», который был разработан в 2014 году в рамках финансируемого ЕС проекта¹³. Основные цели – содействие развитию мультимодальной логистики, преодолению барьеров в торговле между участниками и усиление коридора как альтернативы другим континентальным транспортным коридорам (в частности, Транссибу). Страны-участницы¹⁴ проводят внутренние процедуры по одобрению Соглашения 2020 года о Едином транзитном разрешении. К нему намерены присоединиться Казахстан и Таджикистан. Благодаря реализации этих проектов доходы Азербайджана от транзита в 2022 году по сравнению с 2021 годом выросли на 36 % (до 460 млн долл.), в частности, объем морских грузоперевозок азербайджанскими судами вырос в 2022 году почти на 38 % (до 7,5 млн т). Традиционно нейтральный Туркменистан в 2022 году также выразил намерение

12 Стратегия Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА – 2016. <http://www.traceca-org.org/ru/glavnaja/strategija-mpk-traseka-2016-2026-gg/>

13 Логистические процессы и морские магистрали II. Мастер-план «LOGMOS». 2014 г. http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Project_reports/LOGMOS_Final_Report_September_2014/Final_Administrative_Report_ru.pdf

14 На сегодняшний день ТРАСЕКА включает 13 государств: Азербайджан, Армению, Болгарию, Грузию, Иран, Казахстан, Киргизию, Молдавию, Румынию, Таджикистан, Турцию, Узбекистан и Украину.

присоединиться к ТРАСЕКА. В ближайших планах проекта – организация транзитного коридора с балтийскими и скандинавскими странами.

Снижение проектной активности ЕС в рассматриваемом регионе произошло в конце 2000-х годов. Причинами сокращения стали финансовый кризис 2008 года, рост геополитической напряженности (после событий в Грузии 2008 года, обострения геополитической обстановки в Северной Африке и на Ближнем Востоке), акцент на Восточное партнерство. Построенная к концу 2000-х годов энерготранспортная инфраструктура прикаспийских государств и достигнутый уровень развития двусторонних отношений со странами постсоветских Кавказа и Центральной Азии (включая Каспийский регион) означали, что задача ЕС по диверсификации логистики и обеспечению собственной энергобезопасности за счет ресурсов Каспия в основном была решена.

В ближайшей перспективе зона Каспийского региона будет рассматриваться ЕС в первую очередь как источник ископаемых энергоресурсов. При этом ЕС остается «мировым лидером» в продвижении экологической повестки. В новой Внешней энергетической стратегии ЕС 2022 года¹⁵ декларируются те же задачи.

В новой Национальной стратегии безопасности 2022 года¹⁶ США формулируют принципы взаимодействия с прикаспийскими государствами в контексте углубления своего взаимодействия со странами Европы и усиления блока НАТО. Аналогично тезисам энергетической стратегии Еврокомиссии США постулируют задачи снижения зависимости ЕС от российского ископаемого топлива и продвижения климатической повестки.

В странах Южного Кавказа США планируют «дипломатические усилия для урегулирования конфликта». Со странами Центральной Азии в формате «С5+1» (Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и США) США намерены заниматься проектами «продвижения адаптации к климату, повышения региональной энергетической и продовольственной безопасности, усиления интеграции в регионе и расшире-

ния возможностей подключения к глобальным рынкам» [Вагапов, 2020. Р. 245–301].

Взаимодействие США с такими прикаспийскими государствами, как Азербайджан, Казахстан и Туркменистан, будет происходить так же, как это практиковалось в течение всего периода постсоветской истории. В частности, через разнообразные проекты Агентства США по международному развитию (USAID), которое развернуло свою деятельность в регионе с начала 1990-х годов.

За годы этой деятельности USAID инвестировало в каждое из прикаспийских государств сотни миллионов долларов, практикуя в том числе широкую грантовую поддержку органов власти (включая законодательные) и неправительственного сектора. Было обучено не одно поколение специалистов и государственных служащих, получивших образование и прошедших подготовку через стажировки.

Для дальнейшего распространения общественных настроений, направленных против России, в странах региона заложена многолетняя, институционально оформленная база. В текущих условиях за идеологическую платформу в прикаспийских государствах будут отвечать США через разные способы «укрепления демократических институтов». ЕС же останется ответственным за энергопереход и климатическую повестку, наращивая между тем импорт углеводородов из прикаспийских государств (Азербайджан, Казахстан, Туркменистан).

Особо следует отметить роль Турции в развитии Каспийского региона. Не будучи прикаспийской страной, она является активной участницей региональных и субрегиональных процессов, продвигая свои интересы в ряде случаев по линии тюркизма через страны Организации тюркских государств (до 2021 года – Тюркского совета)¹⁷. Региональная и глобальная неопределенность привели к еще большей консолидации стран, ассоциирующих себя с тюркским миром, вокруг Турции. Прошедший в ноябре 2022 года в Самарканде саммит оценивают как успешный и продуктивный шаг Анкары на пути к созданию своего экономико-политического интеграционного проекта в регионе и постепенного превращения Организации тюркских государств в эту структуру.

После одержанной Азербайджаном в 2020 году победы за Нагорный Карабах (Арцах) подписанная в июне 2021 года Шушинская декларация

15 European Commission. Joint communication to the European parliament, the council, the European economic and social committee and the committee of the regions. EU external energy engagement in a changing world. Brussels. https://energy.ec.europa.eu/topics/energy-strategy/strategy-eu-external-energy-engagement_en

16 National Security Strategy. The White House. Washington. <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/Biden-Harris-Administrations-National-Security-Strategy-10.2022.pdf>

17 Азербайджан и Казахстан – члены этой организации, Туркменистан – наблюдатель.

Ритм экономики

ция между Азербайджаном и Турцией¹⁸ косвенно подтвердила версии о военном и политическом участии Турции в этом конфликте¹⁹, повысила уровень отношений между двумя странами до союзнических и фактически легитимизировала возможность для расположения на территории Азербайджана турецких военных баз.

Турция становится важным выгодоприобретателем от соглашения, заключенного в 2020 году между Азербайджаном и Арменией при участии России, которое предполагает поэтапную взаимную разблокировку всех транспортных связей. Речь идет, в частности, о Лачинском коридоре, который должен обеспечивать связь Нагорного Карабаха с Арменией, и восстановлению связи между западными районами Азербайджана и его Нахичеванской Автономной Республикой через Зангезурский коридор. При реализации данного проекта он станет еще одной веткой наземного сообщения, связывающей Турцию с Азербайджаном, и обеспечит ей выход к Каспийскому морю, странам Центральной Азии, к МТК «Север–Юг».

Что касается Китая, то интересы КНР в Каспийском регионе продиктованы главным образом его проектом «Один пояс – один путь», начавшимся в 2013 году, и теми инвестициями, которые были накоплены Китаем в странах региона. Инвестиционная активность ПП в доковидный период решала сразу несколько задач на постсоветском пространстве: долгосрочные кредитно-долговые отношения с правительствами государств, так называемая «связанность» кредитов, контракты для китайских подрядчиков, приобретение (или получение в залог кредитов) месторождений на территории этих стран, строительство поливариантной логистики, соединяющей Китай с ЕС, а также энерготранспортной инфраструктуры, позволяющей импортировать углеводороды из региона в КНР.

Внешне принципиальное отличие стратегии КНР в Каспийском регионе заключается в отсутствии заявленных политических нарративов (как у ЕС и США) или объединяющей идеи (как у Турции), а также в выстраивании отношений с прикаспийскими государствами в рамках экономического сотрудничества. Вместе с тем, учитывая меняющуюся региональную и глобальную геополитическую ситуацию, значение Каспийско-

го региона для КНР растет как минимум по трем экономическим причинам:

1) он является источником энергоресурсов, потребность в которых после отмены политики «нулевого ковида» в Китае увеличивается;

2) это регион, позволяющий технически решать задачу построения новых логистических маршрутов в страны Персидского залива через территорию Ирана. Очевидно, именно поэтому в 2023 году Китай активно содействовал потеплению отношений между Ираном и Саудовской Аравией;

3) в условиях риска эскалации конфликта КНР и Тайваня Китаю необходимо укрепление партнерства со странами постсоветского пространства и Персидского залива. В геополитическом плане КНР стремится ограничить контроль США над этим районом Евразии и снизить уровень угроз со стороны радикального ислама.

Что касается России, то в конце 1990-х годов в РФ возникает понимание геополитической и транспортной важности Каспийского региона, о чем свидетельствуют политические решения по созданию международного транспортного коридора «Север–Юг». Но они не были подкреплены экономическими интересами, которые могли бы преодолеть санкции США относительно Ирана. С середины 2010-х годов происходит рост интереса России к Каспийскому региону в связи с необходимостью создания новых коридоров межстранового экономического взаимодействия в условиях усиливающегося давления со стороны «коллективного Запада» через поэтапное развертывание экономической и транспортной блокады. Роль каспийского сотрудничества возрастает в контексте реализации новой масштабной идеи, выдвинутой Россией, – Большого евразийского партнерства, которое, по замыслу, должно стать пространством евразийской континентальной стабильности [Likhacheva, Makarov, Pestich, 2018. P. 97–112] и взаимовыгодного торгово-экономического сотрудничества для региональных организаций [Bordachev, Pyatachkova, 2018. P. 33–51].

В связи с этим в Морской доктрине РФ (2022) каспийское направление рассматривается в качестве «одного из главных региональных направлений национальной морской политики». В Концепции внешней политики РФ (2023) говорится, что Россия намерена уделять приоритетное внимание «укреплению сотрудничества в зоне КМ, исходя из исключительной компетенции пяти ПКГ в решении всех вопросов, касающихся этого региона». Совершенствование инфраструктуры Каспийского (и Черноморского) регионов, соглас-

18 Шушинская декларация о союзнических отношениях между Азербайджанской Республикой и Турецкой Республикой. <https://president.az/ru/articles/view/52122>

19 Syrians Make Up Turkey's Proxy Army in Nagorno-Karabakh. <https://foreignpolicy.com/2020/10/05/nagorno-karabakh-syrians-turkey-armenia-azerbaijan/>

но новой внешнеполитической концепции, будет способствовать преобразованию общеконтинентального пространства Евразии.

Международный транспортный коридор «Север–Юг» в новых условиях

Официальная история МТК ведет отсчет с 1999 года, когда транспортные компании Индии, Ирана и России подписали соглашение об экспортно-импортных контейнерных перевозках из Шри-Ланки через Индию, Иран и Каспий в Россию. Позднее было подписано Соглашение об МТК «Север–Юг» с основным направлением: «Финляндия–С.-Петербург–Москва–Астрахань–Каспийское море–Иран–страны Персидского залива / Индия».

Базовая задача нового мультимодального МТК заключалась в создании альтернативы традиционным доставкам через Суэцкий канал и сокращению пути и сроков перевозок. К проекту постепенно подключались другие страны. Так, к 2003 году к соглашению присоединились Казахстан и Белоруссия, в 2004 году – Оман, Таджикистан, Армения, Киргизия и Сирия, в 2005 году – Азербайджан. К проекту также присоединились Турция, Болгария, в 2021 году – Узбекистан. Заявку подавала и Украина. Туркменистан выразил намерение присоединиться к МТК лишь в 2022 году (ведутся переговоры). Отчасти это объясняется тем, что в 2011 году было заключено мультимодальное транспортное соглашение между Ираном, Оманом, Катаром²⁰, Туркменистаном и Узбекистаном (Ашхабадское соглашение), так называемый транспортный коридор «ЦА–Персидский залив». В 2016 году к соглашению присоединился Казахстан, а затем, в 2018 году, – Индия и Пакистан. По сути, это была реакция на вялую реализацию проекта с участием России. Активность России на этом коридоре сдерживали «подсанкционность» Ирана и нежелание других стран попадать под вторичные ограничения, неразвитость сухопутной логистики Индии, геополитические сложности в регионе, налаженная логистика торговли России через порты Черного и Балтийского морей.

В связи с этим международный транспортный коридор «Север–Юг» по динамике и объемам перевозок пока сильно уступает широтным коридорам. Помимо недоинвестированности в каспийские порты России, отсутствия соответствующего торгового флота и ограниченной пропускной способности пограничных пунктов пропуска на взаимных границах прикаспийских государств, немаловажное значение имеет несо-

поставимость объемов торгового оборота между странами интенсивно растущим поставкам по МТК «Восток–Запад».

Последствия событий 2014–2022 годов, принятие Конвенции о правовом статусе Каспийского моря, возрастание роли азиатских стран в мировой экономике и политике повысили интерес России к коридору «Север–Юг». Этот интерес превратился в императив под влиянием антироссийских санкций. В этом отношении интересы России и Ирана совпали.

В Каспийском регионе МТК «Север–Юг» проходит по трем маршрутам. Западный – по сухопутным путям России, Азербайджана и Ирана и далее – по морю в Индию и другие прилегающие страны; морской (Транскаспийский) – от портов России и Казахстана по Каспийскому морю до Ирана, далее – как в первом случае; восточный (а) – по сухопутным путям России, Казахстана, Туркменистана в Иран, а также – через (б) Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Иран, далее – через порты Ирана в страны Юга.

Возросшая с 2022 года нагрузка на коридор выявила неготовность его инфраструктуры. В частности, на российском участке Транскаспийской ветки МТК это нехватка причалов, складских терминалов (в том числе рефрижераторных), кранов и другой инфраструктуры в Астрахани, невыполнение планов по реконструкции порта и пограничного пропускного пункта в Махачкале, обмеление Волго-Каспийского канала [Vinogradov, Savelyeva, Likholet, Khotinetskiy, 2022. P. 140–152] и связанные с этим заторы, недостаточная пропускная способность подъездных путей и ресурсов для фитосанитарного и ветеринарного контроля [Kalinskaya, Medvedeva, Aleskerova, 2021. P. 611–616], необходимость дополнительно оплачивать ледовую проводку в зимний период, низкая пропускная способность инфраструктуры стран-партнеров. Из-за этого большая часть перевозок осуществляется по западному и восточному маршрутам [Vinokurov, Ahunbaev, Zaboiev, 2022. P. 159–173].

Преимуществом Восточного маршрута являются тарифные скидки (от 40 до 50 % на основную номенклатуру грузов), которые решено предоставлять логистическим операторами России, Казахстана и Туркменистана²¹. Минусы – это протяженность пути, затраты на перевалку в вагоны более узкой колеи или смену колесных пар на туркмено-иранской границе, число границ, которые нужно пересечь, а также неразвитость

20 В 2013 году Катар вышел из проекта.

21 РЖД договорились о скидках на восточном маршруте МТК «Север–Юг». <https://portnews.ru/news/345157/>

Ритм экономики

железнодорожной инфраструктуры, подвижного состава, тепловозного хозяйства в северо-восточном Иране.

С точки зрения сроков транзита грузов наиболее конкурентоспособен западный маршрут МТК «Север–Юг». Срок прохождения по маршруту составляет 40 дней (по данным на I квартал 2023 года). Слабым звеном этого маршрута является отсутствие железной дороги – ветки протяженностью ок. 150–170 км – между иранскими городами Астрой и Рештом.

Тестовый запуск участка 10 км ЖД «Астара (Азербайджан) – Астара (Иран)» был произведен в 2018 году [Тураева, 2022. С. 25–39] (8 км от азербайджанской Астары до границы с Ираном, 2 км – от границы до иранской Астары). В 2019 году завершилось десятилетнее строительство иранской ЖД «Решт–Казвин». Оставшийся участок между Астарой и Рештом – стратегический участок МТК «Север–Юг», в котором заинтересованы все три страны – Россия, Азербайджан и Иран. В его отсутствие грузы, идущие по Западному маршруту, необходимо дополнительно переваливать (вагон-фура-вагон), что отнимает больше времени, снижает пропускную способность и повышает стоимость перевозки. Запуск этого участка мог бы повысить провозную способность коридора до 15 млн тонн в год (при условии повышения пропускной способности иранских железных дорог).

В дипломатическом поле страны постепенно приходят к согласию по строительству этого участка. Подписан трехсторонний меморандум об упрощении транзитных перевозок, ведутся переговоры, достигнут консенсус о совмещенной колее (укладка узкой и широкой колеи шириной 1 435 мм и 1 520 мм), готовятся два межправительственных соглашения: между Ираном и Россией и трехстороннее – между Азербайджаном, Ираном и Россией²². Россия и Иран договорились об объеме российских инвестиций в проект и о завершении проекта в течение трех лет.

Вместе с тем существуют весьма очевидные риски, которые могут стать препятствием к осуществлению проекта. К их числу относится, прежде всего, нерешенность локального конфликта между Арменией и Азербайджаном, за которыми просматривается конфликт региональных держав – Турции и Ирана, в частности, по поводу упомянутого выше Зангезурского коридора. Под-

тверждением тому также служит реакция Тегерана на стратегическое партнерство Азербайджана и Израиля, который, по мнению иранской стороны, «стремится превратить территорию Азербайджанской Республики в угрозу национальной безопасности Исламской Республики Иран...²³». Кроме того, Азербайджан не желает попасть под вторичные западные санкции из-за совместных инвестиционных проектов с Россией и Ираном и сокращает активность в этом направлении.

Тем не менее Каспийское море – сегодня арена активного транспортного строительства и сотрудничества. В частности, в России реализуются программы расширения и модернизации каспийских автомобильных, железнодорожных и морских пунктов, началось строительство серии судов-контейнеровозов типа «река-море», осуществляются работы по соблюдению гарантийных глубин Волго-Каспийского канала в 4,5 м и дноуглубление портов, ведется ускоренная подготовка к строительству обходов Астрахани, Хасавюрта, Дербента, Махачкалы (для автодорожного обхода Каспия), стимулируется кооперация прикаспийских особых экономических зон (ОЭЗ).

Благодаря растущему сотрудничеству стран Каспийского региона Туркменистан ускоренно создает новый логистический центр в портовой части ОЭЗ Каспийского кластера. Скорое присоединение скоростной автотрассы, соединяющей восток и центр республики, к автобану «Ашхабад–Туркменбаши» обеспечит грузовой выход Узбекистану к каспийским портам и транспортным путям всех прикаспийских государств и прилегающих стран.

В 2016 году было создано азербайджано-российское транспортное предприятие «АзРусТранс» по перевозкам и логистике продовольственных грузов между собой, а также в Иран и Турцию. В начале 2023 года при участии Каспийского кластера ОЭЗ («Лотос») была учреждена российско-иранская компания, которая обеспечит транзит грузов по территории Ирана автомобильным транспортом. Россия выступает также за создание единого оператора МТК «Север–Юг» – многосторонней компании по обеспечению логистики трансграничных перевозок с участием Азербайджана и Ирана по образцу Объединенной транспортно-логистической компании «ОТЛК ЕРА» (созданной администрациями ЖД России, Белоруссии и Казахстана), которая успешно работает на транзитном направлении «Китай–СНГ–Европа».

22 Подписание межправсоглашений о железнодорожном участке Решт–Астара в Иране ожидается в 2023 году. <https://www.rzd-partner.ru/zh-d-transport/news/podpisanie-mezhpravsoqlasheniy-o-zh-d-uchastke-resht-astara-v-irane-ozhidaetsya-v-2023-g/>

23 Канани призвал Азербайджан объяснить антииранское сотрудничество с Израилем. <https://ru.irna.ir/news/85070416/>

Заключение

Таким образом, Каспийский регион становится одним из важнейших, уникальных транспортных узлов Евразии, через который проходят разнонаправленные грузопотоки. В регионе также пересекаются экономические и политические интересы региональных и внерегиональных участников. Обеспеченность этого региона энергоресурсами, историческая конкуренция между крупнейшими региональными державами, стремление развивать альтернативные логистические маршруты и стратегически обострившаяся необходимость ускоренного расширения пропускной способности МТК «Север–Юг», – все это обостряет внимание к транспортным коммуникациям региона и влияет на их развитие. Между тем, несмотря на особенности отношений между странами Каспийского региона, все прикаспийские государства заинтересованы в устойчивом транспортном партнерстве, которое выражается в интенсификации

поливариантных проектов развития логистики, в преодолении инфраструктурных, тарифных и нетарифных барьеров и развитии горизонтальных связей между разными уровнями государственных и частных региональных структур.

При оценке перспектив динамики развития транспортных коммуникаций Каспийского региона следует учитывать геополитический фактор, эмбарго и санкции и вытекающие из этого структурные изменения мировой торговли и направлений грузовых товарных потоков. Дополнительным стимулом развития меридиональных транспортных маршрутов через территорию этого региона становится возросшая нагрузка на порты российского Дальневосточного бассейна и достижение предельных возможностей Восточного полигона РЖД. Данное обстоятельство будет способствовать перенаправлению части грузопотоков на МТК «Север–Юг».

Литература

- Гудев П.А. Правовой статус Каспийского моря: пробелы конвенционного режима. *Проблемы постсоветского пространства*. 2022. № 9 (2). С. 168–182.
- Жильцов С.С., Зонн И.С. Основные направления политики Китая в Каспийском регионе. *Вестник Московского университета им. С.Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление*. 2015. № 2 (13). С. 96–104.
- Косов Г.В., Литвишко О.М. Каспийский регион в системе международных регионов. *Вестник ВолГУ. Серия 4: История. Регионоведение. Международные отношения*. 2015. № 6. С. 111–117.
- Магомедов А.К. Постсоветский Каспий как геополитическая единица. Проблемы описания и контуры новой исследовательской парадигмы. *Известия Саратовского университета. Серия: Социология. Политология*. 2022. № 3. С. 349–354.
- Мальшева Д.Б. Международный транспортный коридор «Север–Юг» в стратегии России. *Россия и новые государства Евразии*. 2021. № 2 (51). С. 59–72.
- Погодин С.Н., Чжоу Цзюнь. Интеграционный проект: Великий Шелковый путь (к истории создания). *Управленческое консультирование*. 2017. № 1 (97). С. 205–210.
- Решетова А.А. О труде И.И. Срезневского «Хожение за три моря Афанасия Никитина в 1466–1472 гг.»: первое исследование русского купеческого травелога // Традиции И.И. Срезневского в русской лексикологии и лексикографии XXI века: Сборник статей V Международной научно-практической конференции, Рязань, 26–28 сентября 2022 года. Рязань: Рязанский государственный университет им. С.А. Есенина, 2022. С. 174–180.
- Свиштунова И.А. Турецко-иранские отношения на Ближнем Востоке: в поисках регионального баланса. *Вестник МГИМО-Университета*. 2019. № 12 (4). С. 130–144.
- Судьин А.В. Железные дороги в системе международного транспортного коридора «Север–Юг». *Восточная аналитика*. 2017. № 1–2. С. 86–89.
- Тураева М.О. Новые реалии евразийского транспортного пространства: казахстанский транзит. *Вестник Института экономики Российской академии наук*. 2018. № 3. С. 25–39.
- Тураева М.О. Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации. М.: Институт экономики РАН, 2014. С. 16–31.
- Baklanov P., Romanov M., Karakin V., Lankin A. Projects of Development of Transcontinental Transport-Economic Belts in Northern Eurasia. *Journal of Resources and Ecology*. 2015. № 6 (2). P. 110–113. In English
- Bayramov A. The reality of environmental cooperation and the Convention on the Legal Status of the Caspian Sea. *Central Asian Survey*. 2020. Vol. 39. No. 4. P. 500–519. In English
- Blum D. Beyond Reciprocity: Governance and Cooperation around the Caspian Sea // *Environmental Peacemaking* / ed. by K. Conca and G. Dabelko. 2002. In English
- Bordachev T., Pyatachkova A. The concept of Greater Eurasia in the turn of Russia to the East. *International Organizations Research Journal*. 2018. Vol. 13. No. 3. P. 33–51. In English
- Janusz-Pawletta B. Legal framework for the interstate cooperation on development and transport of fossil natural resources of the Caspian Sea. *The Journal of World Energy Law & Business*. 2020. Vol. 13. Issue 2. P. 169–184. In English
- Kalinskaya D.V., Medvedeva A.V., Aleskerova A.A. The Influence of Dust Transport on the Intensity of Cyanobacterial Bloom in the Caspian Sea. *Atmos. Ocean. Opt.* 2021. Vol. 34. P. 611–616. In English
- Likhacheva A., Makarov I., Pestich A. Building a Common Eurasian Infrastructure: Agenda for the Eurasian Economic Union. *International Organizations Research Journal*. 2018. Vol. 13. No. 3. P. 97–112. In English
- Vinogradov S.V., Savelyeva E.V., Likholeit O.V., Khotinetskiy O.N. Problems of Transport Communication Development on the Caspian Sea in the Context of the Discussion on the Construction of the Caspian-Volga Channel in the Early 20th

РИТМ ЭКОНОМИКИ

Century. *Journal of Frontier Studies*. 2022. Vol. 7. No. 3 (27). P. 140–152. In English
 Vinokurov E., Ahunbaev A., Zaboev A. International North–South

Transport Corridor: Boosting Russia's «pivot to the South» and Trans-Eurasian connectivity. *Russian Journal of Economics*. 2022. No. 8 (2). P. 159–173. In English

References

- Gudev P.A.* Legal status of the Caspian Sea: gaps of the convention regime. *Problemy postsovetskogo prostranstva*. 2022. No. 9 (2). P. 168–182. In Russian
- Kosov G.V., Litvishko O.M.* Caspian region in the system of international regions. *Vestnik VolGU. Seriya 4: Istoriya. Regionovedeniye. Mezhdunarodnyye otnosheniya*. 2015. No. 6. P. 111–117. In Russian
- Magomedov A.K.* Post-Soviet Caspian Sea as a geopolitical unit. Problems of description and contours of a new research paradigm. *Izvestiya Saratovskogo universiteta. Seriya: Sotsiologiya. Politologiya*. 2022. No. 3. P. 349–354. In Russian
- Malysheva D.B.* The international transport corridor “North–South” in the strategy of Russia. *Rossiya i novyye gosudarstva Yevrazii*. 2021. No. 2 (51). P. 59–72. In Russian
- Pogodin S.N., Zhou Jun.* Integration project: The Great Silk Road (the history of creation). *Upravlencheskoye konsul'tirovaniye*. 2017. No. 1 (97). P. 205–210. In Russian
- Reshetova A.A.* On I.I. Sreznevsky's work «Afanasy Nikitin's journey beyond the three seas in 1466–1472»: the first study of the Russian merchant travelogue. // Traditions of I.I. Sreznevsky in Russian lexicology and lexicography of the XXI century: Collection of articles of the V International Scientific and Practical Conference, Ryazan, September 26–28, 2022. Ryazan: Ryazanskiy gosudarstvennyy universitet imeni S.A. Yesenina, 2022. P. 174–180. In Russian
- Svistunova I.A.* Turkish-Iranian relations in the Middle East: in search of the regional balance. *Vestnik MGIMO-Universiteta*. 2019. No. 12 (4). P. 130–144. In Russian
- Sudin A.V.* Railways in the system of the «North–South» international transport corridor. *Vostochnaya analitika*. 2017. No. 1–2. P. 86–89. In Russian
- Turaeva M.O.* New realities of Eurasian transport space: Kazakhstan transit. *Vestnik Instituta ekonomiki Rossiyskoy akademii nauk*. 2018. No. 3. P. 25–39. In Russian
- Turaeva M.O.* Transport infrastructure of the countries of Central Asia in the conditions of modern regionalization. Moscow: Institut ekonomiki RAN, 2014. P. 16–31. In Russian
- Zhiltsov S.S., Zonn I.S.* Basic policies of China in the Caspian region. *Vestnik Moskovskogo universiteta imeni S.YU. Vitte. Seriya 1: Ekonomika i upravleniye*. 2015. No. 2 (13). P. 96–104. In Russian

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ:

Мадина Октамовна Тураева, доктор экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра постсоветских исследований

Институт экономики РАН (Российская Федерация, 117218, Москва, Нахимовский проспект, 32).

E-mail: m.o.turaeva@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-7666-6509>

Для цитирования: Тураева М.О. Транспортные коммуникации Каспийского региона в новых условиях. *Государственная служба*. 2023. № 4. С. 63–72.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR:

Madina Oktamovna Turaeva, Doctor of Sci. (Economics), Leading Researcher, Center for Post-Soviet Studies Institute of Economics of RAS (32, Nakhimovsky Prospekt, Moscow, 117218, Russian Federation).

E-mail: m.o.turaeva@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-7666-6509>

For citation: Turaeva M.O. Transport communications in Caspian region under the new conditions. *Gosudarstvennaya sluzhba*. 2023. No. 4. P. 63–72.