

Нина МАРГАРЯН

К ВОПРОСУ О РОЛИ МТК «СЕВЕР-ЮГ» В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОМ КАРКАСЕ ЕАЭС СКВОЗЬ ПРИЗМУ РАСШИРЕНИЯ ПОЛИТИЧЕСКОГО ВЛИЯНИЯ НА МЕЖДУНАРОДНОЙ АРЕНЕ

Аннотация

В статье рассматриваются место и роль проекта международного транспортного коридора «Север-Юг» в структуре транспортно-логистического каркаса ЕАЭС, а также потенциал указанного проекта в вопросе расширения политического влияния Евразийского Экономического Союза на международной арене, так как осуществление проекта МТК «Север-Юг» представляет интерес сразу для нескольких крупных международных акторов, являясь инструментом реализации политико-экономических интересов данных акторов.

МАРГАРЯН Нина Ишхановна – преподаватель кафедры политологии Российско-Армянского (Славянского) университета. Адрес: 0051, Армения, г. Ереван, ул. Овсепя Эмина, 123. *E-mail:* nina-markaryan@yandex.com ORCID 0000-0002-7369-116X

Ключевые слова: МТК «Север-Юг», ЕАЭС, Иран, Россия, Индия, Армения.

Введение

Сегодня на международной арене протекают два фундаментальных процесса: подъем национального самосознания и стремление к восстановлению частично делегированного в процессе исторического развития тем или иных наднациональным структурам суверенитета (о чем свидетельствуют, в частности, электоральные и постэлекторальные процессы во Франции, Италии и других странах, Brexit и т.п.), с одной стороны, и создание, а также трансформация уже наличных интеграционных объединений – с другой. При этом, указанные процессы не просто не противоречат друг другу, но и взаимобусловлены ввиду накопившихся политико-экономических противоречий, которые, в свою очередь, вынуждают государства искать новых союзников с целью расширения сферы своего влияния. При этом, речь идет не просто о региональной интеграции, преследующей, к примеру, экономические цели (которые по своим темпоральным свойствам могут быть довольно кратковременными и неустойчивыми), а о политической, которая, как отмечает д.п.н. М.В. Стрежнева, рассматривая модель коммуникативной интеграции К. Дойча [1, С. 18], не имеет привязки к территории, а объединение участников подобной интеграционной структуры основано на единстве формальных и неформальных норм, обычаев, традиций, ценностей и т.д. Именно данные виды

объединений, на наш взгляд, являются наиболее устойчивым, так как в основе их формирования лежат фундаментальные традиции и ценности, которые исторически обусловлены, в силу чего довольно сложно поддаются трансформации.

В данном контексте особый интерес представляют относительно «молодые» экономические интеграционные объединения, как ЕАЭС, которые, согласно неофункциональному подходу к процессам интеграции, в случае расширения и углубления интеграционных процессов в экономической сфере, с неизбежностью переходят к процессу политической интеграции [2, С. 71].

При этом, экономическая политика ЕАЭС, помимо реализации экономических интересов стран-участниц Союза, может стать одним из важнейших инструментов расширения международного политического влияния (при условии наличия четко разработанной политико-идеологической базы, а также синхронизации политических интересов). В данном контексте фундаментальным является вопрос транспортно-логистической политики Союза, которая, с одной стороны, оказывает непосредственное влияние на характеристики товарооборота между странами-членами союза, что, в свою очередь, является важнейшим показателем развития интеграционных процессов [3, СС. 23-30], а с другой, характеризует эффективности реализации сформулированных в рамках Союза це-

лей и задач, касающихся расширения международного влияния Союза. Так, согласно ст. 86 Договора о Евразийском экономическом союзе, «в Союзе осуществляется скоординированная транспортная политика, направленная на <...> формирование единого транспортного пространства», задачами которой, в частности, являются: создание общего рынка транспортных услуг; интеграция государств-членов в мировую транспортную систему; эффективное использование транзитного потенциала государств-членов [4, С. 101], а Решением высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19 были утверждены «Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского союза», в котором, в частности, подчеркивается, что выгодное географическое расположение стран-членов Союза между такими мировыми экономическими игроками и рынками, как страны ЕС, страны Юго-Восточной Азии и Китая, вызывают заинтересованность последних в интеграции с Союзом [5, С. 2].

Особый интерес в данном ключе представляет проект международного транспортного коридора «Север-Юг», соглашение о создании которого было подписано Россией, Ираном, и Индией в сентябре 2000 года в Санкт-Петербурге, в рамках II Евразийской конференции по транспорту [6]. Депозитарием в рамках соглашения выступила Исламская Республика Иран. В даль-

нейшем, к проекту по созданию международного транспортного коридора присоединились Казахстан, Беларусь, Оман, Таджикистан, Армения, Азербайджан, Сирия. Согласно оценкам экспертов, потенциал грузовых перевозок по данному коридору, который связывает Скандинавские страны и северо-западные страны ЕАЭС с государствами Персидского залива и Индийского океана, (проходя по территории Кавказа и Средней Азии), составляет от 14,6 до 24,7 млн. т. в год [7]. Таким образом, при условии разрешения ряда проблем внутри ЕАЭС (в частности, речь идет о диспропорциональности плотности путей сообщения в странах-участниках Союза, крайне низкие показатели товарооборота между некоторыми странами-участницами ЕАЭС, назревшие политические разногласия и т.д.) МТК «Север-Юг», который, по сути, является ключевым в транспортно-логистическом каркасе ЕАЭС, может стать важнейшим инструментом расширения влияния Евразийского Экономического Союза на международной арене, так как реализация отмеченного транспортного коридора представляет особый интерес сразу для нескольких крупных международных акторов, являясь не просто проектом экономического сотрудничества, но также инструментом реализации политических интересов. Более того, в условиях антироссийских санкций реализация проекта МТК «Север-Юг» приобретает особое значение в вопросе осуществления това-

рооборота между Россией (как крупнейшей страны-члена ЕАЭС) и странами, не присоединившимися

к антироссийским санкциям (Иран, Индия, Китай, некоторые страны Юго-Восточной Азии и т.д.).

МТК «Север-Юг» в контексте политико-экономических интересов Ирана

Одним из основных международных акторов, заинтересованных в вопросе реализации проекта международного транспортного коридора «Север-Юг» является Исламская Республика Иран, что обусловлено рядом факторов экономического и политического характера.

1. Расширение торгово-экономических связей с ЕАЭС, Индией, Китаем и странами Европы. Так, 17 мая 2018 г. страны ЕАЭС и Иран заключили Временное соглашение, ведущее к образованию зоны свободной торговли [8] (вступило в силу с 27 октября 2019 г. по завершении процедуры ратификации и было продлено в марте 2022 года [9]). В результате, для ряда товаров средняя ставка пошлин была значительно снижена, что способствовало интенсификации товарооборота между Ираном и ЕАЭС. Так, согласно заявлению представителя иранского таможенного ведомства Рухолла Латифи, объем товарооборота между Ираном и странами ЕАЭС в период с марта 2021 года по март 2022 года составил \$5,6 млрд (рост составил 66%) [10]. При этом, основным торговым партнером Ирана как в вопросе импорта, так и в вопросе экспорта выступила Российская Федерация.

Реализация проекта МТК «Север-Юг» позволит сократить маршрут движения грузов между Ираном и ЕАЭС, в частности, Россией, значительно увеличив товарооборот между этими странами, что имеет особое значение в свете антироссийских и антииранских санкций (по оценкам официальных представителей, показатель товарооборота может быть увеличен в пять раз, достигнув \$30 млрд [11]). В данном контексте следует также отметить нежелательность для Ирана введения в эксплуатацию «Мегринского коридора», так как Армения как государство-член ЕАЭС является для Ирана важнейшим звеном в вопросе сотрудничества с ЕАЭС, и фактор сохранения прямого сухопутного сообщения с РА играет здесь ключевую роль [12, С. 24].

Помимо вышеотмеченного, реализация проекта МТК «Север-Юг» комплементарна инициативе Ирана по созданию международного транспортного коридора «Персидский залив – Черное море», что также позволит Ирану активизировать торговлю с ЕАЭС, а также стать важным звеном в вопросе товарооборота между ЕАЭС и некоторыми европейскими странами. Так, в ноябре 2021 года посольство Ирана в Армении отметило важность участия в проек-

те МТК «Персидский залив – Черное море», а частности, Армении, именно в контексте строительства автодороги «Север-Юг» [13].

2. МТК «Север-Юг» как фактор сдерживания политических притязаний Турции на Южном Кавказе.

Сегодня основной товарооборот Ирана между Россией и Европой осуществляется по территории Турции и Азербайджана. При этом, основная часть транзита между Азербайджаном и Нахичеванью, а также Баку и Анкарой осуществляется по территории Ирана. Учитывая политические противоречия между Ираном, Турцией и Азербайджаном (в частности, например, активное сотрудничество Азербайджана с Израилем) Иран заинтересован в создании условий для диверсификации транспортно-логистических маршрутов, проходящих по территории Южно-

го Кавказа, с целью поддержания баланса сил в регионе (так, например, введение в эксплуатацию железной дороги «Ерасх-Горадиш» лишит Иран статуса основного транспортного звена между Азербайджаном и Нахичеванью, что негативным образом скажется на политической роли Ирана в регионе). В данном контексте важным для Ирана является введение в эксплуатацию железнодорожного маршрута Тегеран-Джульфа-Ерасх-Ереван (далее, к Черному морю), что позволит Ирану не только сохранить ключевые позиции в транспортно-логистическом каркасе Южного Кавказа, ослабив влияние Турции и Азербайджана, но и оптимизировать транспортно-логистическую связь с ЕАЭС (так, Ерасх выступает важным звеном в проекте «Север-Юг»), а также Индией и Китаем.

МТК «Север-Юг» сквозь призму сотрудничества Индии и ЕАЭС

Экономика Индии является одной из самых быстроразвивающихся в мире. По данным 2021 года, Индия заняла 5-е место в рейтинге самых сильных экономик мира [14], что свидетельствует об огромном потенциале сотрудничества со странами-членами ЕАЭС. Однако, при этом, показатель взаимного товарооборота между Союзом и Индией остается довольно низким. Так, согласно официальным данным, в 2021 году товарооборот между ЕАЭС и Индией составил

\$16,3 млрд, зафиксировав рост по сравнению с предыдущим годом на 31,7%, что составляет всего 1,9% внешнеторгового оборота ЕАЭС. Доля же торговли со странами ЕАЭС во внешнеторговом обороте Индии составляет всего лишь 1,8% [15]. Тем не менее, сегодня стороны ведут работу по вопросам активизации взаимной торговли и реализации экономического потенциала сотрудничества ЕАЭС и Индией. В частности, звучат заявления о намерениях начать переговоры по

созданию зоны свободной торговли между Индией и ЕАЭС [16].

При этом, ключевую роль в вопросе сотрудничества между Индией и ЕАЭС играет проект МТК «Север-Юг», эксплуатация которого не просто позволит практически вдвое сократить сроки доставки товаров из Индии в РФ и обратно (в данном контексте многие исследователи рассматривают проект МКТ в качестве альтернативы Суэцкому каналу¹), но и способствовать активизации экономических отношений с Россией, странами Центральной Азии и Европы. Кроме того, некоторые исследователи отмечают, что интеграция Индии в проект МТК «Север-Юг» преследует цель ограничения влияния Китая в Западной Азии [17].

Особый интерес для Индии в вопросе эксплуатации коридора «Север-Юг», представляет иранский порт Чехбехар, развитие и эксплуатация которого создаст возможность осуществления товарооборота с Ираном, в страны Центральной Азии, в обход Пакистана. Кроме того, использование данного порта и наличие сухопутного сообщения между Ираном и Арменией позволит также увеличить товарооборот с Россией и странами Европы. В связи с этим еще в 2021 года посол Индии в Иране выступил с заявлением о перспективности использования иранского порта Чехбехар, и намерении включить Армению в создаваемый через иранский порт Чехбехар транспортный коридор «Север-Юг» [18, С. 29–42].

Заключение

Таким образом, в реализации проекта международного транспортного коридора «Север-Юг» заинтересованы не только страны – члены ЕАЭС, для которых данный проект является, по сути, ключевым в транспортно-логистической архитектуре Союза, но и страны, готовые в перспективе развивать сотрудничество с ЕАЭС не только исходя из сугубо экономических, но и политических интересов. При этом, являясь, по сути, основным транспортным проектом в транс-

портном каркасе Евразийского союза, МТК «Север-Юг» представляет собой не просто транспортную артерию, обеспечивающую кратчайшие расстояния наземных и/или мультимодальных перевозок грузов между странами ЕАЭС и Южной Азией, Восточной Африкой и Ближним Востоком [19], а также позволяющий выбирать оптимальное направление движения товаров (ввиду наличия трех маршрутов движения: Восточного, Западного и Транскаспийско-

¹ При этом, некоторые исследователи, такие как Д.Б. Малышева, отмечают, что при всей амбициозности проекта транспортного коридора, делать выводы о том, что он может стать реальной альтернативой Суэцкому каналу, преждевременно, ввиду, в частности, несопоставимости мощностей портовых структур, годового грузооборота и т.д. [20].

го), но и комплементарен иным транспортным проектам, таким, как «Персидский залив – Черное море» и т.д., что позволит значительно расширить сферу влияния коридора. Более того, в условиях санкционной политики Запада полномасштабное введение в экс-

плуатацию МТК «Север-Юг» дает не просто возможность получения значительной экономической выгоды от эксплуатации маршрутов МТК, но и обретает новое, политическое значение в условиях конкуренции с такими проектами МТК, как TRACECA.

Список литературы

1. Стрежнева М.В. Интеграция и вовлечение как инструменты глобального управления. Международные процессы. 2005. т.3. №1 (7). С. 18.
2. Халанский И.В. Теоретические подходы к исследованию проблем региональной интеграции в современной политической науке. Вестник КРСУ. 2014. т. 14. № 2. С. 71.
3. Андропова И.В., Гусаков Н.П. Проблемы развития интеграционных процессов в рамках Единого Экономического Пространства и новые угрозы экономической безопасности России // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2014. № 25(262). С. 23-30.
4. Договор о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астана 29.02.2014) // URL: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/0023611/itia_05062014_doc.pdf (дата обращения: 20.03.2023)
5. Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского союза. Решение высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19 . С. 2.
6. Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг» // URL: <https://docs.cntd.ru/document/901828641> (дата обращения: 15.09.2022).
7. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Доклады и рабочие документы 21/5. Евразийский банк развития. 2021 // URL: https://eabr.org/upload/iblock/c69/EDB_2021_Report_5_INSTC_rus.pdf (дата обращения: 17.09.2022).
8. Interim Agreement leading to formation of a free trade area between the Eurasian Economic Union and its Member States, of the one part, and the Islamic Republic of Iran, of the other part // URL: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/7bc/Interim-Agreement-EAEU_Iran_final.pdf (дата обращения: 20.03.2023)
9. ЕАЭС и Иран продлили временное соглашение о зоне свободной торговли // <https://www.belta.by/economics/view/eaes-i-iran-prodlili-vremennoe-soglashenie-o-zone-svobodnoj-torgovli-491161-2022> (дата обращения: 25.03.2022).

10. Товарооборот между Ираном и странами ЕАЭС за год увеличился на 66%, до \$5,6 млрд // <https://www.ritmeurasia.org/news--2022-04-16--tovarooborot-mezhdu-iranom-i-stranami-eaes-za-god-uvelichilsja-na-66-do-5-6-mlrd-59455> (дата обращения: 16.10.2022).
11. Андрей Слепнев: «Оцениваем перспективу удвоения и даже увеличения до 5 раз объемов торговли между ЕАЭС и Ираном» // <https://vastipress.ir/ru/news/2587> (дата обращения: 20.03.2023)
12. Маргарян Н.И. К вопросу о приоритетах Ирана на Южном Кавказе в контексте региональных транспортно-логистических проектов. Постсоветский материк. 2022. № 2 (34). С. 24.
13. The countries participating in the Persian Gulf-Black Sea transit corridor are close to an agreement: the Iranian embassy to «Armenpress» // <https://armenpress.am/rus/news/1068604.html> (дата обращения: 20.03.2023)
14. Самые сильные экономики мира // URL: <https://invlab.ru/biznes/samye-silnye-ekonomiki-mira/> (дата обращения: 20.03.2023).
15. Внешняя торговля ЕАЭС с Индией // https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/317/EAES_Indiya.pdf (дата обращения: 23.10.2022).
16. Андрей Слепнев: «ЕАЭС и Индия активизируют переговорный процесс по соглашению о свободной торговле» // URL: <https://eec.eaeunion.org/news/andrey-slepnev-eaes-i-indiya-aktiviziruyut-peregovornyy-protsess-po-soglasheniyu-o-svobodnoy-torgovl/> (дата обращения: 20.03.2023).
17. Армения и Индия заинтересованы в использовании иранского порта Чабахар // URL: <https://ru.armeniasputnik.am/20211013/armeniya-i-indiya-zainteresovany-v-ispolzovanii-iranskogo-porta-chabakhar-34235278.html> (дата обращения: 26.12.2021).
18. Володин А.Г., Володина М.А. Проект международного транспортного коридора «Север–Юг» как фактор возможного укрепления внешнеэкономических связей России // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2019. Т. 12. № 6. С. 29–42.
19. Международный транспортный коридор «Север - Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура Доклад ЕАБР // https://eabr.org/upload/iblock/831/EDB_2022_Facts-and-Figures_INSTC_rus.pdf (дата обращения: 20.03.2023).
20. Малышева Д.Б. Международный транспортный коридор «Север–Юг» в стратегии России // Россия и новые государства Евразии. 2021. № II (LI). С. 59–72.

MARGARYAN Nina I. – Lecturer at the Department of Political Science, Russian-Armenian (Slavonic) University. Address: 123 st. Hovsep Emin, Yerevan, Armenia, 0051. E-mail: nina-markaryan@yandex.com ORCID 0000-0002-7369-116X

Keywords: ITC “North-South”, EAEU, Iran, Russia, India, Armenia.

TO THE QUESTION OF THE ROLE OF ITC “NORTH-SOUTH” IN THE TRANSPORT- LOGISTICS SYSTEM OF THE EAEU THROUGH THE PRISM OF EXPANDING POLITICAL INFLUENCE ON THE INTERNATIONAL ARENA

Abstract

The article discusses the place and role of the project of the international transport corridor “North-South” in the structure of the transport and logistics system of the EAEU, as well as the potential of this project in terms of expanding the political influence of the Eurasian Economic Union in the international arena, in the case, that the implementation of the ITC “North-South” project represents the interests of several major international actors, as well, as being a tool for realization of political and economic interests of these actors.

References

1. Strezhneva M.V. Integration and involvement as tools of global governance. International processes. 2005. vol.3. No. 1 (7). p. 18.
2. Khalansky I.V. Theoretical approaches to the study of regional integration problems in modern political science. Bulletin of the KRSU. 2014. vol. 14. No. 2. p. 71.
3. Andronova I.V., Gusakov N.P. Problems of development of integration processes within the Single Economic Space and new threats to Russia's

economic security // National interests: priorities and security. 2014. No. 25(262). pp. 23-30.

4. The Treaty on the Eurasian Economic Union (signed in Astana on 29.02.2014) // URL: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/0023611/itia_05062014_doc.pdf (accessed: 20.03.2023)

5. The main directions and stages of the implementation of the coordinated (coordinated) transport policy of the member states of the Eurasian Union. Decision of the Supreme Eurasian Economic Council of December 26, 2016 No. 19. p. 2.

6. Agreement on the international transport corridor "North – South" // URL: <https://docs.cntd.ru/document/901828641> (accessed: 15.09.2022).

7. The international transport corridor "North – South": the creation of the transport framework of Eurasia. Reports and working papers 21/5. Eurasian Development Bank. 2021 // URL: https://eabr.org/upload/iblock/c69/EDB_2021_Report_5_INSTC_rus.pdf (accessed: 17.09.2022).

8. Interim Agreement leading to formation of a free trade area between the Eurasian Economic Union and its Member States, of the one part, and the Islamic Republic of Iran, of the other part // URL: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/7bc/Interim-Agreement-EAEU_Iran_final.pdf (accessed: 20.03.2023)

9. The EAEU and Iran have extended the temporary agreement on the free trade zone // <https://www.belta.by/economics/view/eaes-i-iran-prodlili-vremennoe-soglasenie-o-zone-svobodnoj-torgovli-491161-2022> (accessed: 25.03.2022).

10. Trade turnover between Iran and the EAEU countries increased by 66% over the year, to \$5.6 billion // <https://www.ritmurasia.org/news--2022-04-16--tovarooborot-mezhdu-iranom-i-stranami-eaes-za-god-velichilsja-na-66-do-5-6-mlrd-59455> (accessed: 16.10.2022).

11. Andrey Slepnev: "We estimate the prospect of doubling and even increasing up to 5 times the volume of trade between the EAEU and Iran" // <https://vastipress.ir/ru/news/2587> (accessed: 20.03.2023)

12. Margaryan N.I. On the issue of Iran's priorities in the South Caucasus in the context of regional transport and logistics projects. The post-Soviet continent. 2022. No. 2 (34). p. 24.

13. The countries participating in the Persian Gulf-Black Sea transit corridor are close to an agreement: the Iranian embassy to "Armenpress" // <https://armenpress.am/rus/news/1068604.html> (accessed: 20.03.2023)

14. The strongest economies in the world // URL: <https://invlab.ru/biznes/samy-silnye-ekonomiki-mira/> (accessed: 20.03.2023).

15. EAEU Foreign Trade with India // https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/317/EAES_Indiya.pdf (accessed: 23.10.2022).

16. Andrey Slepnev: "The EAEU and India are activating the negotiation process on the free trade agreement" // URL: <https://eec.eaeunion.org/>

news/andrey-slepnev-eaes-i-indiya-aktiviziruyut-peregovornyy-protsess-po-soglasheniyu-o-svobodnoy-torgovl/ (accessed: 20.03.2023).

17. Armenia and India are interested in using the Iranian port of Chabahar // URL: <https://ru.armeniasputnik.am/20211013/armeniya-i-indiya-zainteresovany-v-ispolzovanii-iranskogo-porta-chabakhar-34235278.html> (accessed: 26.12.2021).

18. Volodin A.G., Volodina M.A. The project of the international transport corridor “North–South” as a factor of possible strengthening of Russia’s foreign economic relations // *Contours of global transformations: politics, economics, law*. 2019. Vol. 12. No. 6. pp. 29-42.

19. International Transport corridor “North-South”: investment solutions and soft infrastructure EDB Report // https://eabr.org/upload/iblock/831/EDB_2022_Facts-and-Figures_INSTC_rus.pdf (accessed: 20.03.2023).

20. Malysheva D.B. The international transport corridor “North–South” in the strategy of Russia // *Russia and the new states of Eurasia*. 2021. № II (LI). С. 59-72.