

Нина МАРГАРЯН

К ВОПРОСУ О ПРИОРИТЕТАХ ИРАНА НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ В КОНТЕКСТЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ

Аннотация

Статья посвящена вопросам транспортно-логистической политики Ирана в регионе Южный Кавказ. В частности, рассмотрены факторы, влияющие на формирование приоритетов Ирана в отношении МТК «Север – Юг» в противовес МТК «Запад – Восток», основные приоритеты транспортно-логистической политики Ирана в регионе Южного Кавказа в контексте активизации отношений с ЕАЭС, Индией и Китаем, а также расстановки геополитических сил в регионе после 44-дневной войны в Нагорном Карабахе. Кроме того, рассматривается инициатива Ирана по реализации проекта МТК «Персидский залив – Чёрное море» в контексте сложившейся геополитической ситуации в регионе и в соотношении с иными транспортно-логистическими проектами, затрагивающими регион Южный Кавказ.

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

Ключевые слова: Иран, транспортно-логистическая система, транспортная политика, Южный Кавказ, МТК «Север – Юг», TRACECA, МТК «Персидский залив – Чёрное море».

Введение

Регион Южный Кавказ, располагающийся, по сути, на перекрёстке транспортно-логистических путей между Востоком и Западом, на протяжении веков ввиду своего геополитического и геостратегического расположения был и остаётся ареной столкновения интересов не только региональных сил, но и ключевых геополитических игроков, таких как Россия, Иран, Турция, Китай и Индия.

При этом по результатам 44-дневной войны (осень 2020 г.) в Нагорном Карабахе (и трёхстороннего заявления президента Российской Федерации В. Путина, президента Республики Азербайджан И. Алиева и премьер-министра Республики Армения Н. Пашиняна от 10 ноября 2020 г.) накопившиеся в регионе проблемы, в частности относительно разблоки-

ровки транспортных коммуникаций, а также вопросов делимитации и демаркации, не только не нашли своего решения, но и усложнились ввиду изменения расклада сил в регионе, с одной стороны, а также усиления геополитических амбиций ведущих игроков – с другой.

Более того, сложившаяся после 44-дневной войны в регионе геополитическая ситуация, а также углубляющиеся противоречия между основными акторами на международной арене ещё более обострили и без того сложную ввиду наличия ряда конфликтов транспортно-логистическую картину региона, где основное соперничество, в частности, разворачивается между двумя глобальными транспортными проектами: МТК «Север – Юг» и TRACECA.

МТК «Север – Юг» и TRACECA: геополитическое и транспортно-логистическое соперничество

В сентябре 2000 г. в Санкт-Петербурге в рамках II Евроазиатской конференции по транспорту состоялось подписание соглашения между Россией, Ираном и Индией о создании международного транспортного коридора «Север – Юг» [1]. Депозитарием в рамках соглашения выступила Исламская Республика Иран. В 2002 г., после окончания процесса ратификации соглашения всеми сторонами договора, состоялось подписание протокола об официальном откры-

тии коридора. Позже к проекту МТК «Север – Юг» присоединились также Казахстан, Беларусь, Оман, Таджикистан, Армения, Азербайджан, Сирия. По оценкам экспертов, потенциал грузовых перевозок по МТК «Север – Юг», 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 [2]. В условиях функци-

онирования ЕАЭС МТК «Север – Юг» является ключевым коридором в транспортном каркасе ЕАЭС. Важную роль в функционировании коридора играет также Армения, так как завершение строительства автодороги «Север – Юг», связывающей Армению с Ираном, позволит последнему не только сократить маршрут грузооборота с Россией и далее, в европейские страны, но и получить альтернативный маршрут осуществления грузооборота в обход Турции и Азербайджана.

Другим масштабным проектом региона, составляющим конкуренцию МТК «Север – Юг», является проект *TRACECA* – транспортный коридор «Запад – Восток», позиционирующий себя как проект по возрождению Великого шёлкового пути и связывающий страны Европы, Кавказа и Азии без включения в проект России.

«Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора «Европа – Кавказ – Азия» было подписано в сентябре 1998 г. в г. Баку с рядом

оговорок главами Турции, Азербайджана, Армении, Грузии, Молдовы, Румынии, Болгарии, Казахстана, Таджикистана, Узбекистана, Киргизии и Украины. Одной из основных целей проекта было провозглашено «развитие экономических отношений, торговли и транспортного сообщения в регионах Европы, Чёрного моря, Кавказа, Каспийского моря и Азии» [3]. Согласно проекту, транспортный коридор, беря своё начало в Восточной Европе (Болгария, Молдова, Румыния, Украина), пересекая Турцию, выходит в Чёрное море, к Грузии (Поти, Батуми), затем через Южный Кавказ и Иран, используя наземное сообщение с этим регионом из Турции. Через Баку – Туркменбаши, Баку – Актау транспортный коридор выходит в Туркменистан и Казахстан, далее – в Узбекистан, Кыргызстан, Таджикистан, достигая границ Китая и Афганистана [4]. Построение данного транспортного коридора, согласно официальной позиции, позволит интегрироваться в трансъевропейские транспортные сети.

МТК «Север – Юг» и МТК «Запад – Восток» в контексте приоритетов Ирана

Результаты 44-дневной войны в Нагорном Карабахе не только изменили расклад сил в Южно-Кавказском регионе, породив ряд новых противоречий и угроз, но и открыли новые перспективы усиления влияния и переосмысления своего места и роли на Юж-

ном Кавказе для некоторых международных акторов, в частности Ирана, являющегося важнейшим звеном в транспортно-логистической архитектуре региона и вышеотмеченных глобальных проектах международных транспортных коридоров в целом. Более

того, сложившиеся в результате войны геополитические реалии также вывели на новый уровень конкуренцию между МТК «Север – Юг» и МТК «Запад – Восток», значительно усилив политическую роль отмеченных объединений в регионе. Данный фактор особенно важен в свете взаимоотношений Ирана со странами Южного Кавказа и Турцией.

В данном контексте можно выделить несколько факторов, влияющих на формирование приоритетов Ирана в отношении МТК «Север – Юг» и МТК «Запад – Восток»:

1. Взаимоотношения с Азербайджаном. Несмотря на факт активизации диалога между официальным Тегераном и Баку относительно вопросов формирования единой транспортной и энергетической повестки (в частности, в ноябре 2021 г. было подписано Соглашение об осуществлении swap-поставок природного газа из Туркменистана по территории Ирана в Азербайджан в объёме до 1,5–2 млрд куб. м ежегодно [5], чему предшествовала серия переговоров, взаимных визитов, а также заявления официального Тегерана о вовлечении Баку в геолого-разведывательные работы в иранском секторе Каспийского моря [6]), в ирано-азербайджанских отношениях наблюдается рост напряжённости, что обусловлено, в частности, активным военным сотрудничеством в рамках азербайджано-израильских отношений, а также активной политикой Азербайджана в вопросе реа-

лизации проекта так называемого Мегринского коридора, который в случае запуска, по сути, «отрежет» Иран от Армении, являющейся важным транзитным партнёром Ирана в регионе.

2. Активная политика Ирана в отношении сотрудничества с ЕАЭС (именно в данном контексте, в частности, следует рассматривать нежелательность для Ирана введения в эксплуатацию Мегринского коридора, так как Армения является для Ирана важным звеном в вопросе сотрудничества с ЕАЭС и фактор сохранения прямого сухопутного сообщения с РА играет в данном вопросе ключевую роль), а также стремление к увеличению товарооборота с Россией, Китаем и Индией.

Так, Индия заинтересована в диверсификации транспортно-логистических маршрутов для увеличения товарооборота между Европой и Азией. В данном контексте особый интерес для Индии представляет иранский порт Чабахар с годовой погрузочно-разгрузочной мощностью около 8,5 т [7]. Развитие и эксплуатация порта Чабахар дадут возможность осуществлять товарооборот через Иран в страны Центральной Азии (через Афганистан) в обход Пакистана. Кроме того, использование данного порта и наличие сухопутного сообщения между Ираном и Арменией позволят также увеличить товарооборот с Россией и европейскими странами. В связи с этим ещё в марте 2021 г. посол Индии в Иране выступил с заяв-

лением о намерении включить Армению в создаваемый через иранский порт Чабахар транспортный коридор «Север – Юг».

В качестве важнейшей проблемы в данном контексте следует рассматривать также возникшие в результате 44-дневной войны в Нагорном Карабахе проблемы на межгосударственной трассе М2 (соединяющей Ереван с Ерасхом, Горисом и Мегри), которая, по сути, является единственной действующей, пригодной для движения грузов дорогой, связывающей Иран и Армению. Более того, трасса М2 является составной частью южного направления МТК «Север – Юг», рассматриваемого в качестве транзитного маршрута из Индии и Ирана в южном направлении [8]. Именно поэтому установка Азербайджаном контрольно-пропускных пунктов на некоторых участках автодороги М2 породила ряд проблем и угроз для следующих по данной трассе грузов из Ирана, а также создала угрозы для реализации проекта «Север – Юг».

3. Рост региональных притязаний Турции на Южном Кавказе. Эти, а также ряд других факторов (к примеру, санкционное давление, оказываемое на Иран) дали толчок для переосмысления и усиления роли Ирана на Южном Кавказе, актуализировав инициативный компонент политики страны в регионе, в частности, в вопросе формирова-

ния транспортно-логистического каркаса Южного Кавказа, а также определили приоритеты страны в вопросе выбора между конкурирующими проектами транспортных коридоров.

Так, в мае 2021 г. глава МИД Ирана Мохаммад Джавад Зариф отметил необходимость форсирования реализации проекта железнодорожного сообщения Иран – Нахичевань – Армения [9], проходящего по маршруту Тегеран – Джульфа – Ерасх, через Грузию к Чёрному и Средиземному морям (в обход Турции и Азербайджана), на рынки Азии и Индии (которая также разделяет данный подход), а введение в эксплуатацию отрезка Джульфа – Ерасх даст возможность Ирану эффективно интегрироваться в МТК «Север – Юг», увеличив грузооборот с Россией и повысив эффективность транспортно-логистической политики в данном направлении. Более того, в качестве логического продолжения политического видения логики и структуры южнокавказской транспортной системы министр дорог и градостроительства Ирана Ростам Гасеми в октябре 2021 г. в своём микроблоге в *Twitter* [10] заявил о начале реализации проекта по созданию Кавказского коридора (некоторые эксперты усмотрели в этом заявку на создание альтернативы Мегринскому коридору в противовес геополитическим притязаниям Турции и Азербайджана).

Иран и Южный Кавказ в свете инициативы МТК «Персидский залив – Чёрное море»

Стремление Ирана к диверсификации транспортно-логистических маршрутов (в частности, в противовес Турции), а также усилению роли и влияния в регионе путём инициирования собственных транспортно-логистических проектов нашло отражение в разработке инициативы мультимодального МТК «Персидский залив – Чёрное море», анонсированного в 2016 г., в котором ключевую роль занимает регион Южный Кавказ. К проекту присоединились такие страны, как Армения, Азербайджан, Грузия, Болгария и Греция. При этом дан-

ная инициатива, по сути, учитывая маршрут и геополитические аспекты (в частности, стремление Ирана к активизации сотрудничества с ЕАЭС и Индией), комплиментарна инициативам МТК «Север – Юг» и транспортному измерению проекта «Один пояс – один путь». Так, в ноябре 2021 г. посольство Ирана в Армении, комментируя ход реализации проекта МТК «Персидский залив – Чёрное море», отметило важность участия в проекте, а частности, Армении именно в контексте строительства автодороги «Север – Юг» [11].

Заключение

Протекающие сегодня на международной арене политические процессы значительным образом сказались на возрастании и в некотором смысле трансформации места и роли Южного Кавказа на геополитической карте мира, что, в свою очередь, оказало существенное влияние на оценку собственного места и роли ключевых региональных игроков, в частности Ирана, который от проводимой долгое время политики сохранения баланса в регионе сегодня, очевидно, перешёл к «политике инициативности», что находит своё отражение в инициировании и активном продвижении собственных транспортно-логистических инициатив в регионе. При этом отмеченные транспортно-ло-

гистические проекты являются не просто отражением экономических интересов, а представляют собой геополитическое видение собственного места и роли в регионе и на международной арене в целом.

В данном ключе при рассмотрении конкуренции таких транспортно-логистических проектов, как МТК «Север – Юг» и «Запад – Восток», очевидно, что в интересах Ирана – продвижение инициативы «Север – Юг», реализация которого, по сути, позволит, в частности, сдерживать геополитические притязания Турции на усиление в регионе, а также, в перспективе, особенно с учётом реализации проекта МТК «Персидский залив – Чёрное море», сформировать эффективную транс-

портно-логистическую модель, основанную на принципе мультимодальных перевозок, от Персидского залива до Чёрного моря и далее, в страны Европы. Кроме того, актив-

ная интеграция в МТК «Север – Юг» является логическим политическим продолжением намеченной Ираном линии по сближению с ЕАЭС, Индией и Китаем.

Список литературы

1. Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг» // URL: <https://docs.cntd.ru/document/901828641> (дата обращения: 13.01.2022).
2. 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: 13.01.2022).
3. Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия // URL: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/til_mla/rus/MLA_rus.pdf (дата обращения: 13.01.2022).
4. Бакинская инициатива и саммит 1998 г. // URL: <http://www.traceca-org.org/ru/glavnaja/bakinskaja-iniciativa-i-sammit-1998-g/> (дата обращения: 16.01.2022).
5. Соглашение о своповых поставках газа подписали Иран, Азербайджан и Туркменистан // Электронный журнал «Нефть и Капитал» // URL: <https://oilcapital.ru/news/abroad/29-11-2021/soglashenie-o-svopovyh-postavkah-gaza-podpisali-iran-azerbaydzhan-i-turkmenistan> (дата обращения: 16.01.2022).
6. Тегеран и Баку могут скоро подписать нефтегазовое соглашение по Каспию // URL: <https://tass.ru/ekonomika/12983933> (дата обращения: 02.01.2022).
7. 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: 17.12.2021).
8. Заключение по заявке Республики Армения на получение инвестиционного кредита из средств Антикризисного фонда ЕврАзЭС для финансирования проекта «Строительство автодорожного коридора «Север – Юг» (4 очередь)» в размере 150 млн. долларов США, июнь 2014 // URL: <https://efsd.eabr.org/upload/iblock/538/538c695ed5e1d07921df71c29013ef8b.pdf> (дата обращения: 15.10.2021).
9. Наличие железной дороги Иран – Нахичевань – Армения может быть очень эффективным для двух стран – глава МИД Ирана // URL: <https://www.aysor.am/ru/news/2021/05/26/%D0%97%D0%B0%D1%8>

0%D0%B8%D1%84-%D0%9F%D0%B0%D1%88%D0%B8%D0%BD%D1%8F%D0%BD/1837313 (дата обращения: 01.11.2021).

10. Официальная страница министра дорог и градостроительства Ирана Ростама Гасеми в микроблоге *Twitter* // URL: <https://twitter.com/RostamGhasemi/status/1445823447129411589?cxt=HHwWisCi4fmwzJAoAAAA> (дата обращения: 01.11.2021).

11. Страны – участницы транзитного коридора Персидский залив – Чёрное море близки к соглашению: посольство Ирана «Арменпресс» // URL: <https://armenpress.am/rus/news/1068604.html> (дата обращения: 13.01.2022).

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

Keywords: *Iran, transport and logistics system, transport policy, South Caucasus, “North – South” ITC, TRACECA, “Persian Gulf – Black Sea” ITC.*

TO THE ISSUE OF IRAN’S PRIORITIES IN THE SOUTH CAUCASUS IN THE CONTEXT OF REGIONAL TRANSPORT AND LOGISTICS PROJECTS

Abstract

The article is devoted to the issues of transport and logistics policy of Iran in the South Caucasus region. Particularly, were reviewed the factors influencing the formation of Iran’s priorities in connection with the “North – South” ITC and the “West – East” ITC, the main priorities of Iran’s transport and logistics policy in the South Caucasus region in the context of intensifying relations with the EAEU, India and China, as well as the alignment of geopolitical forces in the region after the 44-day war in Nagorny Karabakh. Also, Iran’s initiative to implement the “Persian Gulf – Black Sea” ITC project is being considered in the context of the current geopolitical situation in the region and in connection to other transport and logistics projects in the South Caucasus region.

References

1. Agreement on the International Transport Corridor "North – South" // URL: <https://docs.cntd.ru/document/901828641> (accessed: 01.13.2022).
2. International transport corridor "North – South": the creation of a transport framework for 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: 13.01.2022).
3. Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe-the Caucasus-Asia Corridor // URL: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/til_mla/rus/MLA_rus.pdf (accessed: 13.01.2022).
4. Baku Initiative and Summit 1998 // URL: <http://www.traceca-org.org/ru/glavnaja/bakinskaja-iniciativa-i-sammit-1998-g/> (accessed: 16.01.2022).
5. An agreement on swap gas supplies was signed by Iran, Azerbaijan and Turkmenistan // Oil and Capital electronic journal // URL: <https://oilcapital.ru/news/abroad/29-11-2021/soglashenie-o-svopovyh-postavkah-gaza-podpisali-iran-azerbaydzhan-i-turkmenistan> (accessed: 16.01.2022).
6. Tehran and Baku may soon sign an oil and gas agreement connected with the Caspian Sea / TASS information agency // URL: <https://tass.ru/ekonomika/12983933> (accessed: 01.02.2022).
7. 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-chabahar-34235278.html> (accessed: 17.12.2021).
8. The conclusion on the application of the Republic of Armenia for an investment loan from the EurAsEC Anti-Crisis Fund to finance the project "Construction of the North-South Road Corridor (Phase 4)" for USD 150 million, June 2014 // URL: <https://efsd.eabr.org/upload/iblock/538/53> (accessed: 15.10.2021).
9. The Iran-Nakhichevan-Armenia railway can be very effective for the two countries – Iranian Foreign Minister // URL: <https://www.aysor.am/ru/news/2021/05/26/%D0%97%D0%B0%D1%80%D0%B8%D1%84-%D0%9F%D0%B0%D1%88%D0%B8%D0%BD%D1%8F%D0%BD/1837313> (accessed: 11.01.2021).
10. The official page of the Minister of Roads and Urban Development of Iran Rostam Ghasemi in the Twitter // URL: <https://twitter.com/RostamGhasemi/status/1445823447129411589?cxt=HHwWisCi4fmwzJAoAAAA> (accessed: 01.11.2021).
11. The countries participating in the Persian Gulf-Black Sea transit corridor are close to an agreement: the Iranian embassy to Armenpress // URL: <https://armenpress.am/rus/news/1068604.html> (accessed: 13.01.2022).