

Научная статья. Экономические науки
УДК 339.92
<https://doi.org/10.31696/2227-5568-2024-03-050-069>

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ – ДОЛГИЙ ПУТЬ ОТ ПОЛИТИЧЕСКИХ ЗАЯВЛЕНИЙ ДО ПРАКТИЧЕСКОЙ РЕАЛИЗАЦИИ

Илья Викторович Федулов

Институт востоковедения РАН, Москва, Россия,
ivran408@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-3621-8234>

Аннотация. В статье рассматриваются планируемые и действующие транспортные проекты, такие как «Индия – Европа» (ИМЕС), «Баку – Тбилиси – Карс» (БТК), «Транскаспийский коридор», «Зангезурский коридор», железная дорога «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» и коридор «Север – Юг», исследуется влияние различных факторов на их создание и функционирование. Показывается, что политическая поддержка новых транспортных проектов не гарантирует ускорения их строительства или модернизации существующих. Обращается внимание, что для коридора «Север – Юг», имеющего большую геополитическую значимость, за время его существования не была проведена модернизация инфраструктуры, что может негативно сказаться на его возможности обеспечить возрастающий грузооборот.

Также делается вывод, что при формировании многополярного мира усиливается влияние геополитического фактора как на создание и реализацию новых транспортных проектов, так и на работу действующих транспортных систем.

Ключевые слова: транспортный коридор, Индия – Европа, Север – Юг, железная дорога, геополитика, грузооборот

Для цитирования: Федулов И. В. Транспортные коридоры – долгий путь от политических заявлений до практической реализации. *Восточная аналитика*. 2024;15(3):50-69. <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2024-03-050-069>

Original article. Economics studies

TRANSPORT CORRIDORS – A LONG WAY FROM POLITICAL STATEMENTS TO PRACTICAL IMPLEMENTATION

Iliia Fedulov

Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia,
ivran408@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-3621-8234>

Abstract. The article examines the planned and operating transportation projects such as India–Europe (IMEC), Baku–Tbilisi–Kars (BTK), Trans-Caspian Corridor, Zangezur Corridor, China–Kyrgyzstan–Uzbekistan railway and the North – South Transport Corridor, and explores the impact of various factors on their establishment and operation. It is shown that political support for new transport projects does not guarantee the acceleration of their construc-



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0).

tion or the modernization of existing ones. It was pointed out that the North–South corridor, which is of great geopolitical importance, has not undergone infrastructure modernization during its existence, which may have a negative impact on its ability to meet the increasing cargo turnover.

It is also concluded that the formation of a multipolar world increases the influence of the geopolitical factor both on the creation and implementation of new transport projects and on the operation of existing transport systems.

Keywords: transport corridor, India – Europe, North – South, geopolitics, railway, freight turnover

For citation: Fedulov I. V. Transport Corridors – a Long Way from Political Statements to Practical Implementation. *Eastern Analytics*. 2024;15(3):50-69. (In Russ.) <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2024-03-050-069>

Новый амбициозный транспортный мегапроект Индия – Европа, озвученный 9 сентября 2023 г. в кулуарах G20 президентом США Джо Байденом, наследным принцем Саудовской Аравии Мухаммедом бин Салманом и премьер-министром Индии Нарендрой Модии, был неожиданным и произвел большое впечатление на многих лидеров стран Ближнего и Среднего востока. В частности, президент Турции Реджеп Эрдоган (вскоре после заявления об этом проекте) заявил, что «не может быть никакого коридора без Турции», добавив, что «наиболее подходящий маршрут для торговли с востока на запад должен проходить через Турцию»¹ и предложил свой проект – «Путь развития» через Ирак и далее через Турцию в Европу.

Отметим, что в данной статье термины «транспортный коридор» и «транспортный проект» взаимозаменяемы, хотя понятие «транспортный коридор» более всеобъемлющее и включает не только транспортную инфраструктуру (физическая часть), но и нефизическую часть, а именно: осуществленные мероприятия по гармонизации процедур пересечения границ (в том числе таможенных процедур), сквозные тарифы и координация тарифной политики, цифровизация транспортных документов и процедур и пр.

Проектом коридора Индия – Европа (India – Middle East – Europe Corridor – далее IMEC) предусматривалось две части: восточная и северная. Восточная часть будет соединять Индию морем с ОАЭ, а северная – соединять ОАЭ и Европу по суше через Саудовскую Аравию, Иорданию и Израиль и далее морем в Грецию. Северная часть коридора, проходящая по суше, предусматривает железнодорожный транспорт для пере-

¹ Турция ведет «интенсивные переговоры» по поводу альтернативы торговому коридору Индия – Ближний Восток // Новости Армении. 18.09.2023. URL: <https://news.am/rus/news/781352.html> (дата обращения: 13.04.2024).



возки грузов. Вдоль планируемого железнодорожного маршрута предполагалось проложить кабели для энергоснабжения и цифровой связи, а также трубопровод для прокачки «зеленого» водорода.

Представляется, что этот проект можно рассматривать как политический. Реализация проекта должна была решить несколько задач: противостоять глобальной китайской инфраструктурной программе «Один пояс – один путь», укрепить влияние США на так называемом «Глобальном Юге» и ускорить долгожданное сближение между Израилем и Саудовской Аравией.

Например, Романа Влахутин, бывший специальный посланник Европейского Союза по связям с общественностью, заявила: «Этот проект заставил нервничать Иран, Китай, Россию и даже Турцию»². Президент США охарактеризовал ИМЕС как «региональную инвестицию, которая изменит правила игры».

Однако, хотя министр обороны Индии Раджнатх Сингх сказал 10 сентября 2023 г., что «проект "Экономический коридор Индия – Ближний Восток – Европа" запущен»³, последующие события в Израиле и ситуация в Красном море надолго затормозили реализацию этого проекта.

В настоящее время некоторые эксперты с осторожностью высказываются о перспективах реализации данного проекта. Так, Крейг Синглтон, старший научный сотрудник одного из американских аналитических центров, считает, что «на бумаге проект выглядит многообещающе, но сложная региональная динамика делает его реализацию проблематичной». И даже «...крах ИМЕС является суровым напоминанием о том, что грандиозные стратегические планы часто терпят неудачу перед лицом суровых геополитических реалий»⁴.

С другой стороны, в речах политиков продолжают звучать оптимистические нотки. Так, министр финансов Индии Нирмала Ситхараман в своей речи в феврале текущего года о бюджете на 2024 г. подтвердила, что «недавно объявленный экономический коридор Индия – Ближний Восток – Европа меняет стратегические и экономические правила игры для Индии и других стран» и процитировала слова премьер-министра Индии Н. Мори: «коридор станет основой мировой торговли на "сотни

² Jamrisko M., Nardelli A. World's Most Ambitious Trade Route Stalls in Mideast Turmoil // Bloomberg. 23.01.2024. URL: https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-01-23/worlds-most-ambitious-trade-route-stalls-in-middle-east-turmoil?mod=djemlogistics_h (accessed: 13.04.2024).

³ В Индии считают, что запуск коридора ИМЕС надолго свяжет страну с Ближним Востоком // ТАСС. 10.09.2023. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/18699217> (дата обращения: 13.04.2024).

⁴ Транспортный коридор ИМЕС: перспективы туманны // ОТК «ЮниТранс». 26.01.2024. URL: <https://www.multirail.ru/novosti/novosti-otrasli/512-transportnyj-koridor-imec-perspektivy-tumannyy> (дата обращения: 13.04.2024).

лет вперед, и история запомнит, что этот коридор был инициирован на индийской земле"»⁵.

Президент Франции Эммануэль Макрон выразил желание, чтобы Франция стала ключевым игроком в этом транспортном проекте, а французские компании приняли участие уже на ранних стадиях проекта. Он также назначил Жерара Местралле (Gérard Mestralle), бывшего президента французской энергетической компании Engie, «специальным представителем по ИМЕС»⁶.

Следует сказать, что крупные международные транспортные проекты проходят долгий путь от слов политиков до реально работающих систем. Часто в силу различных причин проекты откладываются на неопределенный срок или находятся в процессе вялотекущего функционирования.

Рассмотрим некоторые транспортные проекты, функционирующие в настоящее время (апрель 2024 г.) или планируемые к началу реализации в ближайшей перспективе.

Железная дорога «Баку – Тбилиси – Карс» (БТК)

В статье, опубликованной в «Вестнике ИВ РАН» в 2023 г., подробно рассмотрена история создания, текущее состояние и перспективы БТК [Федулов, 2023]. В данном случае БТК – пример того, как в сложных геополитических и экономических условиях проект состоялся и начал работать.

История БТК началась в 1993 г., когда после начала 1-й Карабахской войны Турция закрыла действующую железную дорогу в Армению (Карс – Гюмри). И в этом же году в Анкаре турецко-грузинской Объединенной транспортной комиссией был разработан проект железнодорожной магистрали Карс – Ахалкалаки – Тбилиси – Баку (КАТБ). Потом этот проект стал называться Баку – Тбилиси – Карс. С самого начала объявления планов о строительстве этой дороги против проекта выступили многие государства. Кроме отрицательной реакции Армении, в то время оккупировавшей территорию Азербайджана, против выступили Россия и, немного позже, США. Россия увидела в проекте БТК конкуренцию грузопотока из Китая по направлению Восток – Запад. США под сильным влиянием армянского лобби в то время всячески препятствовали про-

⁵ Ravi Dutta Mishra. Interim Budget 2024: 'Trade corridor will be strategic game-changer' // The Indian Express. 02.02.2024. URL: <https://indianexpress.com/article/business/budget/interim-budget-2024-trade-corridor-will-be-strategic-game-changer-9139852/> (accessed: 13.04.2024).

⁶ L'ex-patron d'Engie nommé émissaire de la France dans un projet de couloir logistique entre l'Europe et l'Asie // Actualités en direct et info en continu – Le Parisien. 12.02.2024. URL: <https://www.leparisien.fr/economie/lex-patron-dengie-gerard-mestrallet-nomme-emissaire-de-la-france-dans-un-projet-de-couloir-logistique-entre-leurope-et-lasie-12-02-2024-043VMXIAW-JANFF6ZEXMHRCJSPA.php> (accessed: 13.04.2024). На фр. яз.

екту БТК. Например, в 2006 г. Палатой представителей США был принят акт H.R. 5068 с поправками к законопроекту, в котором говорилось, что «любая страна, или компания, взявшаяся финансировать проект Карс – Ахалкалаки (БТК – И.Ф.), должна осознавать, что она противопоставляет себя Америке»⁷. В этом же году произошли выступления граждан Грузии армянского происхождения против строительства этой магистрали.

Несмотря на противодействия, в 2006 г. турецкой компанией «Yuksel Domonik» было сделано технико-экономическое обоснование (ТЭО) проекта. До этого проводились различные встречи чиновников и политиков, осуществлялся поиск инвесторов. В качестве возможных инвесторов проекта предполагалось обратиться к Китаю и Казахстану, но эти планы не были реализованы. Как мы видим, от момента провозглашения проекта БТК до первых реальных действий – составления ТЭО – прошло 13 лет. В 2007 г. президент Азербайджана Ильхам Алиев подписал указ «О реализации мероприятий в рамках проекта Баку – Тбилиси – Карс», открывший финансирование проекта со стороны Азербайджана. В ноябре этого же года состоялась официальная церемония начала строительных работ на грузинском участке дороги, а в июле 2008 г. церемония начала работ была проведена на территории Турции в г. Карсе. Предполагаемым сроком окончания работ и запуска линии был обозначен 2011 год. Однако только 30 октября 2017 г. в г. Баку состоялось официальное открытие железнодорожного маршрута Баку – Тбилиси – Карс в присутствии президента Турции Р. Эрдогана, премьер-министра Грузии Г. Квирикашвили и президента Азербайджана И. Алиева.

Для повышения эффективности работы БТК на окраине г. Карса в 2021 г. начал работать логистический центр. В этом центре формировались грузовые поезда, были построены складские помещения.

Грузооборот по БТК увеличивался каждый год, достигнув к 2021 г. 477 тыс. т. Но в марте 2023 г. грузинский участок БТК закрылся на реконструкцию. В процессе реконструкции проводятся работы для повышения пропускной способности магистрали, финансы для этих работ выделил Азербайджан. Открытие было запланировано на апрель 2024 г., и 25 мая по модернизированному маршруту железной дороги Баку – Тбилиси – Карс (БТК) прибыл из Баку в Карс первый грузовой состав с 632 т пластикового сыра⁸.

⁷ А. Еркян. Китай позволяет втянуть себя в антиармянскую авантюру? // PanARMENIAN.net. 29.07.2006. URL: <https://www.panarmenian.net/m/rus/details/42474> (дата обращения: 13.04.2024).

⁸ Дж. Челик, О. Тарсуслу, У. Амоева. В Турцию по модернизированному маршруту ж/д линии БТК прибыл первый грузовой состав // Anadolu Ajansi. 27.05.2024. URL: <https://www.aa.com.tr/ru/экономика/в-турцию-по-модernизированному-маршруту-ж-д-линии-бтк-прибыл-первый-грузовой-состав/3229962#> (дата обращения: 01.06.2024).



Рис. 1. Формирование грузовых поездов в логистическом центре г. Карса. 2022 г.
Источник: Yasin Yilmaz, Google Maps

Следует отметить, что будет создано совместное (Грузия и Азербайджан) предприятие для управления БТК, которое будет устанавливать тарифы на грузоперевозки, осуществлять перевозку грузов и решать оперативные вопросы в целом⁹. Также 7 апреля 2024 г. президент Турции Реджеп Эрдоган ратифицировал «Соглашения между правительствами Турции, Азербайджана и Грузии о предварительном обмене данными для облегчения таможенных транзитных операций в рамках проекта железной дороги Баку – Тбилиси – Карс»¹⁰. Этот документ направлен на осуществление электронного обмена первичными данными для облегчения таможенных процедур для транзитных товаров, перевозимых по БТК.

Таким образом, к 2024 г. дорога Баку – Тбилиси – Карс за 31 год прошла путь от проекта с непонятной перспективой до работающего логистического коридора с хорошими перспективами по увеличению грузооборота.

⁹ Азербайджан и Грузия создают совместное предприятие для управления ж/д «Баку-Тбилиси-Карс» // ATI.SU – Новости рынка автомобильных грузоперевозок. 03.03.2024. URL: <https://news.ati.su/news/2024/03/03/azerbajdzhan-i-gruzija-sozdajut-sovmestnoe-predpriyatje-dlja-upravlenija-zhd-baku-tbilisi-kars-113439/> (дата обращения: 13.04.2024).

¹⁰ Erdoğan Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə arasında imzalanmış sənədi təsdiqləyib // Azərbaycanın aparıcı xəbər saytı | Report.az. 07.04.2024. URL: <https://report.az/infrastruktur/erdogan-azerbaycan-gurcistan-ve-turkiye-arasinda-imzalanmis-senedi-tesdiqlayib/> (accessed: 13.04.2024). На азерб. яз.

Также необходимо отметить, что БТК связан как со «Средним коридором» (иногда его называют «Транскаспийский») так и, в меньшей степени, с коридором «Север–Юг», о которых речь пойдет далее.

Транскаспийский (Средний, Срединный) коридор

Транскаспийский (Средний) коридор – это мультимодальный транспортный коридор, соединяющий Китай с Европой и пересекающий Каспийское море. Схема коридора приведена на рис. 2.



Рис. 2. Общая схема Транскаспийского коридора

Источник: Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут (ТМТМ).
URL: <https://middlecorridor.com/ru/>

Проект коридора был создан в 2013 г., когда был создан Координационный совет, в состав которого вошли АО «Грузинская железная дорога», АО «НК "Актауский международный морской торговый порт"», АО «НК "Қазақстан темір жолы"», ЗАО «Азербайджанские железные дороги», ЗАО «Азербайджанское Каспийское Морское Пароходство», ЗАО «Бакинский международный морской торговый порт» и ООО «Батумский морской порт». В 2017 г. по коридору началось движение грузов. Грузооборот по коридору постоянно рос (с небольшим падением в 2020 г). Данные по грузообороту контейнеров приведены в таблице 1.

Таблица 1. Объем контейнерных перевозок по Транскаспийскому коридору, тыс. TEU

	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
тыс. TEU	9,0	15,2	26,0	21,0	25,2

Источник: <https://trans.info/ru/obyem-gruzoperevozok-po-transkaspiskomu-koridoru-353419>

В 2022 г. с началом СВО и изменением геополитической операции часть грузопотоков переориентировалась на Транскаспийский маршрут. В результате рост грузоперевозок по маршруту увеличился в 2,5 раза

в весовом выражении и достиг 1,48 млн т, а по перевозке контейнеров рост составил 33% и достиг 33,6 тыс. TEU¹¹. Однако удержать повышение грузопотока в 2023 г. не удалось из-за плохой подготовленности коридора к возросшим объемам перевозок.

В конце 2023 г. Всемирный банк опубликовал отчет о Среднем (Транскаспийском) коридоре, в котором сделан «анализ торговли в качестве основного элемента, определяющего потребность в этом коридоре,... дается подробная и полезная диагностика потенциала и ограничений, связанных с инфраструктурой и логистическими услугами... исследуются возможности для увеличения объемов торговли, диверсификации экспортных рынков и привлечения инвестиций» [Средний торговый-транспортный коридор..., 2023, с. 3]. По мнению Всемирного банка, причиной снижения грузопотока в 2023 г. стало не только недостаточно подготовленная инфраструктура, но и операционные разногласия, «что привело, в частности, к модальному сдвигу в сторону морского и автомобильного транспорта и более сильному дисбалансу между грузопотоками в восточном направлении, по сравнению с западным» [Средний торговый-транспортный коридор..., 2023, с. 23]. Независимые азербайджанские перевозчики согласны с такой оценкой. Хотя государственный азербайджанский перевозчик «ADY Container» (дочернее предприятие Азербайджанских железных дорог) сообщал о росте транзита контейнеров по коридору в 2023 г. и сокращению срока прохождения поездов по маршруту до 18–23 дней, Всемирный банк, профессиональные транспортные ассоциации и частные азербайджанские перевозчики говорят о снижении объема перевозок. По контейнерным перевозкам уменьшение составило 35–40%, срок доставки грузов остался на уровне 53 дня. В частности, «число блок-поездов¹² на Среднем коридоре резко снизилось с почти 60 в 2022 г. до однозначной цифры в 2023 г.»¹³

Также участники логистического рынка услуг отметили резкий рост тарифов на железнодорожные перевозки в Азербайджане и Грузии, что также не способствовало удержанию нового, возросшего грузопотока.

¹¹ Анализ и перспективы Транскаспийского международного транспортного маршрута // Eurasian Rail Alliance Index. 04.10.2023. URL: <https://index1520.com/analytics/analiz-i-perspektivy-transkaspiskogo-mezhdunarodnogo-transportnogo-marshruta/> (дата обращения: 13.04.2024).

¹² Блок-поезд (контейнерный поезд) – поезд, который состоит из вагонов, загруженных следующими в один пункт назначения контейнерами, принадлежащими перевозчику или иным лицам. Длина поезда и скорость устанавливаются нормативными правовыми актами. Поезд формируется на станции отправления и следует без разделения по пути следования и без дальнейшей переадресовки контейнеров.

¹³ Переломный момент: Взгляд частного сектора на реанимацию железнодорожного транзита Азербайджана // «Interfax» – последние новости Азербайджана, Грузии и Армении. 07.01.2024. URL: <https://interfax.az/view/907128> (дата обращения: 13.04.2024).

Интересно отметить реакцию в средствах массовой информации и в соцсетях в Азербайджане на вышеупомянутый доклад Всемирного банка. Например, в предисловии к обсуждению проблем и перспектив коридора в статье издания «Азербайджанский взгляд» говорится: «Вокруг «Среднего коридора»... разворачивается информационная война. Дело в том, что полное включение коридора в работу и его превращение в будущем в основной маршрут между Китаем и Европой способствовали бы развитию и повышению геополитического значения стран, через которые он проходит. К сожалению, существуют группы интересов, которым это не на руку. Они относятся к «Среднему Коридору» как к элементу «гибридной войны», проводимой против стран, расположенных на его пути, стремясь умалить его значение. Некоторые центры, находящиеся под влиянием этих групп (намек на Всемирный банк – *И. Ф.*), намеренно акцентируют внимание на возможных проблемах, преувеличивая их, вместо того чтобы освещать создаваемые коридором возможности»¹⁴.

В то же время Азербайджан провел большие работы по модернизации своей транспортной инфраструктуры. Отметим, что модернизируется Бакинский международный порт до пропускной способности в 25 млн т, модернизируются судостроительные заводы, укладываются вторые пути на железных дорогах (и фактически заново строятся железнодорожные пути на освобожденных от армянской оккупации территориях). Как положительный фактор можно отметить и перевод железных дороги на переменный ток, что позволит увеличить грузоподъемность и скорость грузовых поездов.

Зангезурский коридор

Под Зангезурским коридором в данной статье понимается не локальный транспортный коридор между Азербайджаном и Нахичеванской Автономной Республикой в составе Азербайджана (далее – НАР), а транспортный проект, соединяющий Азербайджан с Турцией (и проходящий в том числе через НАР). Хотя разговоры о необходимости построения надежной транспортной системы, соединяющей Азербайджан с НАР и далее с Турцией велись на протяжении многих лет, реальные возможности открылись только после 2-й Карабахской войны и освобождения оккупированных Арменией азербайджанских территорий и восстановления территориальной целостности Азербайджана. Предполагалось соединить железнодорожные системы Азербайджана и НАР через тер-

¹⁴ «Средний Коридор»: Что показывает «диагноз»? // *Vzglyad* – Новости Азербайджана. 01.04.2024. URL: <https://vzglyad.az/news/243070> (дата обращения: 13.04.2024).

риторию Армении¹⁵ (через историческую область Зангезур), также устроить соединения для автомобильных дорог Азербайджана и НАР. В НАР имеется соединение с железнодорожной сетью Ирана (ст. Джульфа). Также в настоящее время НАР соединена с Турцией автодорогой. Общая схема проекта приведена на рис. 3.



Рис. 3. Общая схема Зангезурского коридора (автомобильный транспорт)

Источник: <https://vestikavkaza.ru/upload/2023-03-01/167767190363ff3ddf80a5d6.63504150.jpg>

К сожалению, Армения, игнорируя реальность, отказывается участвовать в этом транспортном проекте, и поэтому начал реализовываться запасной вариант – обход Армении через территорию Ирана. Несмотря на сложные отношения Азербайджана и Ирана, проект получил одобрение двух стран, и уже 6 октября 2023 г. прошла церемония закладки автомобильного моста¹⁶ и погранично-таможенной инфраструктуры между Азербайджаном и Ираном в районе поселка Агбанд Зангиланского района¹⁷. На территории Ирана уже есть автомагистрали вдоль пограничной реки Арас до территории НАР. Турция с 2023 г. также реконструирует свою автомобильную дорогу от г. Ыгдыр в НАР.

¹⁵ Железная дорога из Баку в Нахичевань через территорию Армении функционировала во время СССР. Участок этой дороги в районе Зангезура был разрушен во время боевых действий в Первую Карабахскую войну.

¹⁶ Азербайджан приступил к практическому созданию коридора в Нахичевань через Иран // Интерфакс: новости. 06.10.2023. URL: <https://www.interfax.ru/world/924510> (дата обращения: 13.04.2024).

¹⁷ Строительство началось в соответствии с «Меморандумом о взаимопонимании между правительствами Азербайджана и Ирана о создании новых коммуникационных связей между Восточно-Зангезурским экономическим районом Азербайджана и Нахчыванской автономной республикой (НАР) через территорию Ирана».

В настоящее время вопрос о железной дороге по территории Ирана в обход Армении находится только на стадии обсуждения и консультаций. На территории Азербайджана используется широкая «русская» колея 1520 мм, а на территории Ирана и Турции используется «европейская» колея 1435 мм. Представляется, что имеет практический смысл строить новую железную дорогу или широкой колеи или совмещенный (двухколейный) путь. Строить одну европейскую колею на таком непротяженном участке (около 60 км) в разрыв широкой азербайджанской колеи – значит сделать неизбежным устройство двух площадок по перевалке грузов при смене колеи, что сильно снизит преимущества данного маршрута.

В Турции идея соединения железных дорог Турции и НАР от г. Карса в Турции до ст. Нахичевань в НАР тоже имеет богатую историю, однако в последнее время реальные подвижки в реализации этого проекта стали заметны. Для дороги Карс – Нахичевань в 2019 г. были начаты проектно-изыскательские работы и составление технико-экономического обоснования. Эти работы к началу 2024 г. завершены. Проект, предусматривающий сооружение пяти станций (Digor, Tuzluca, İğdir, Aralık, Dilusi), постройку 10 мостов общей длиной 638 м и 465 водопропускных труб общей длиной 18 км, планируется реализовать за счет внешних кредитов.

Строительные работы должны начаться в 2024 г., проектный срок строительства составляет пять лет.

Коридор «Север – Юг»

Датой создания этого масштабного проекта следует считать 12 сентября 2000 г., когда во время Второй Евроазиатской конференции по транспорту полномочные представители Исламской Республики Иран, Республики Индия и Российской Федерации подписали межправительственное соглашение по созданию Международного транспортного коридора «Север – Юг». Коридор рассматривался в основном как проект по созданию коридора для транзита грузов между Россией и Индией.

За прошедшее с 2000 г. время коридор «Север – Юг» стал популярной темой в различных публикациях, выступлениях официальных лиц. Политическая поддержка проекта была высокой. Однако фактический грузооборот коридора по сравнению с другими маршрутами перемещения грузов был соизмерим с величиной статистической погрешности.

Следует отметить, что фактически коридор «Север – Юг» состоит из трех частей (маршрутов), малосвязанных друг с другом: автомобильный

Западный маршрут через Азербайджан и далее в Иран, морской маршрут через Каспийское море, напрямую связывающий Россию и Иран, и Восточный (железнодорожный и автомобильный), связывающий Россию и Иран через Казахстан и Туркмению.

К сожалению, во многих публикациях, посвященных коридору «Север – Юг», основное внимание уделялось будущим выгодам от реализации проекта, а не текущему состоянию коридора, существующим проблемам и способам их решения. Одной из первых значимых публикаций, осветивших текущие проблемы коридора, стал доклад Евразийского Банка Развития 2022 г. [Международный транспортный коридор..., 2022].

Ситуация изменилась с началом СВО и введением санкций против России.

Геополитическая значимость коридора «Север Юг» резко возросла. Но оказалось, что к текущему моменту, более чем за 20 лет с момента основания коридора, инфраструктурные проблемы не были решены за небольшими исключениями, организационные проблемы; проблемы координации с соседними странами (таможенные, логистические и пр.) также практически не решались. Самый безопасный маршрут через Каспийское море, напрямую связывающий Россию и Иран, не может функционировать в полную силу из-за многих проблем, в основном из-за нехватки судов и портовой инфраструктуры на Каспии, как в России, так (хоть и в меньшей степени) и в Иране. Со стороны России модернизация портов проводилась только за счет частного бизнеса, в том числе и иранского. Необходимые работы по модернизации Волго-Донского канала, а также дноуглубительные работы на Волго-Каспийском морском судоходном канале (ВКМСК), когда были «выполнены самые масштабные дноуглубительные работы за всю историю этого водного пути»¹⁸, начались только в последние два года.

Если посмотреть на такой показатель, как перегрузка грузов по бассейнам (рис. 4), то мы видим, что и в 2022 г., и в 2023 г. доля Каспийского бассейна в грузообороте невелика.

В десятку портов – лидеров контейнерооборота в России в 2023 г., через которые прошло около 98% совокупного контейнерооборота всех морских портов России, не вошел ни один порт на Каспии¹⁹.

¹⁸ На Волго-Каспийском судоходном канале достигнута проходная осадка судов в 4,5 метра // Министерство транспорта Российской Федерации – Новости. 07.12.2023. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11034> (дата обращения: 13.04.2024).

¹⁹ Топ-10 портов-лидеров контейнерооборота в России в 2023 году // Главные новости – Морские вести России. 30.01.2024. URL: <https://morvesti.ru/news/1679/107294/> (дата обращения: 13.04.2024).

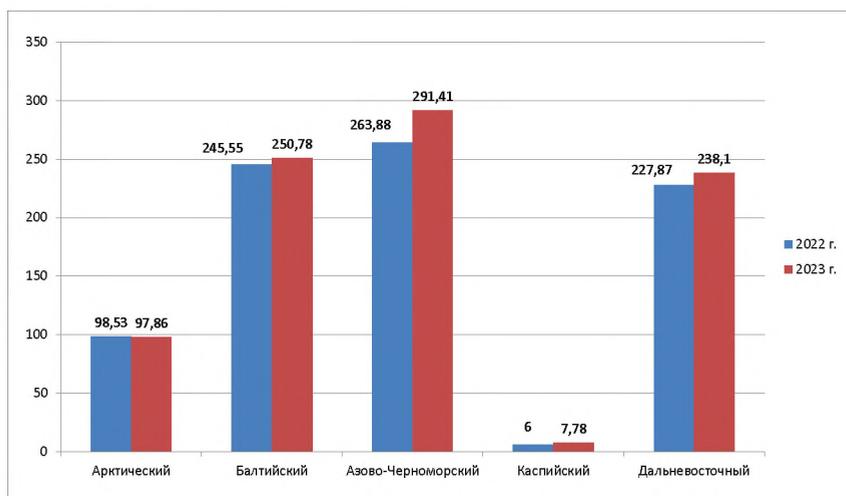


Рис. 4. Перегрузка грузов по бассейнам, млн т

Источник: <https://www.morcenter.ru/analytics/peregruzka-gruzov-po-basseynam-za-2023-god-mlnt>

Из положительного следует отметить, что контейнерные перевозки по МТК Север – Юг вышли из зоны статистической погрешности. «Рост контейнерных перевозок на Каспии в 2022 г. составил 142%, а в 2023 возрос еще на 36% до 10 тыс.ТЕU»²⁰.

Также за прошедшее время не было построено соединение с железнодорожной системой Ирана по Западному маршруту через Азербайджан. Как отмечалось ранее, существовавшее в советское время соединение через станцию Джульфа в НАР в настоящее время не работает. Иран построил на севере страны железную дорогу до г. Решт. Таким образом, в настоящее время от г. Решт на севере до порта Бендер-Абас на юге на берегу Персидского залива есть прямое железнодорожное сообщение.

Для достройки недостающего участка от г. Решт до г. Астара в Иране (ст. Астара Иранская) Россия и Иран в мае 2023 г. подписали соглашение по достройке железнодорожного участка Решт – Астара. Был выделен Ирану межгосударственный кредит на этот проект в размере 1,3 млрд евро, доля РФ в кредите составляет 85%.

По некоторым неофициальным данным, на апрель 2024 г. не осуществлен выкуп земли по предполагаемой трассе и даже проектная документация не переведена на два языка. К тому же, как заявил в мае 2024 г. заместитель главы компании по строительству и развитию транспортной инфраструктуры Ирана (CDTIC) Аббас Хатиби, «... для завершения строительства дороги Решт – Астара требуется более \$20 млрд»

²⁰ Александр Шаров. РусИранЭкспо. 18.03.2024. URL: <https://t.me/rusiranexpo22/6629> (дата обращения: 13.04.2024).

[Гудок, 2024, п. 9]. По состоянию дел на июнь 2024 г., по данным Минтранса РФ «иранская сторона готова предоставить для проведения геодезических и проектно-изыскательских работ менее 20% будущей трассы (около 30 из 162 км)» и директор департамента международного сотрудничества Минтранса РФ Алексей Сапетко заявил, что «пока не будет закончена геодезия, проектная, исследовательская работа, нельзя даже подписать контракт»²¹.

Как пример неторопливости строительства железных дорог в Иране можно привести пример строительства участка от г. Решт до порта Каспиан (около г. Энзели) длиной 35 км, проходящей по равнинной территории. Современный порт Каспиан остро нуждается в железнодорожной ветке. О начале строительства было объявлено 2 декабря 2018 г. 14 января 2021 г. Президент ИРИ призвал чиновников всех уровней приложить максимум усилий, а подрядчиков – работать в три смены, чтобы завершить строительство в ближайшие четыре месяца²². 20 января 2023 г. замминистра дорог и городского развития Ирана и гендиректор Компании по строительству и развитию транспортной инфраструктуры Хейролла Хадеми заявил, что «Иран планирует до конца марта завершить проект строительства железной дороги Решт – Энзели»²³. 17 января 2024 г. Иран-Пресс заявил об открытии дороги Решт – Каспиан (Энзели) через два месяца²⁴. Открытие произошло при участии исполняющего обязанности президента Мохаммада Мохбера 20 июня 2024 г.²⁵ Некоторые эксперты считают, что при определенных условиях участок Решт – Каспиан может быть хорошей альтернативой на текущий момент еще не построенному участку Решт – Астара²⁶.

В целом, несмотря на увеличивающийся каждый год грузооборот по этому коридору, создание транспортной системы или логисти-

²¹ Д. Коптев. Астара или Джульфа: мнения экспертов // 1520international. URL: <https://1520international.com/content/2024/iyul-2024/astara-or-julfa-expert-opinions/> (дата обращения: 01.07.2024).

²² Rouhani urges for 24/7 work to complete Caspian-Rasht railway // Mehr News Agency. 14.01.2021. URL: <https://en.mehrnews.com/news/168536/Rouhani-urges-for-24-7-work-to-complete-Caspian-Rasht-railway> (accessed: 13.04.2024).

²³ Иран планирует завершить строительство первого участка МТК «Север-Юг» до конца марта // Sputnik Армения – последние новости и главные события. Новости Армении сегодня. 20.01.2023. URL: <https://am.sputniknews.ru/20230120/iran-planiruet-zavershit-stroitelstvo-pervogo-uchastka-mtk-sever-yug-do-kontsa-marta-54108244.html> (дата обращения: 13.04.2024).

²⁴ Advantages of Rasht-Caspian Railway // Iran Press. 17.01.2024. URL: <https://iranpress.com/advantages-of-rasht-caspian-railway> (accessed: 13.04.2024).

²⁵ В Иране ввели в эксплуатацию железнодорожную ветку Решт – Каспиан // РИА Новости. 20.06.2024. URL: <https://ria.ru/amp/20240620/iran-1954152101.html> (дата обращения: 24.06.2024).

²⁶ Александр Шаров. РусИранЭкспо. 06.06.2024. URL <https://t.me/rusiranexpo22/8861> (дата обращения: 24.06.2024).

ческого института, не завершено. Создание устойчивых транспортных связей не наблюдается. Как характеристику текущего состояния коридора можно привести слова основателя группы компаний JUST, сказанные в 2022 г.: «Коридор "Север – Юг" сегодня – разрабатываемый логистический маршрут. Пока это много разрозненных между собой компаний и логистика "как повезет". Горизонт планирования доставки составляет неделю, максимум 10 дней»²⁷. В июне 2024 г. принципиальных изменений не произошло.

Также необходимо отметить, что коридор «Север – Юг», изначально создававшийся для торговли с Индией, для грузопотока в Индию практически не используется. Для нефтяного экспорта из России в Индию используются порты Черного и Балтийского (в меньшей степени) морей, в том числе из-за более низких цен на перевозки по сравнению с коридором «Север – Юг»^{28, 29}.

Железная дорога «Китай – Кыргызстан – Узбекистан»

Эта железная дорога сейчас рассматривается как часть глобального китайского проекта «Один пояс – один путь». Однако разговоры о создании такой дороги велись с 1997 г. В 2003 г. Китай и Кыргызстан подписали соглашение о технико-экономическом обосновании киргизского участка железной дороги³⁰. Однако практические работы не начались. В последние годы интерес к этому проекту возростал, заинтересованность в строительстве высказал и Азербайджан, т. к. после реализации проекта повысится грузооборот по Транскаспийскому коридору через Туркменистан, связанный с Узбекистаном железной дорогой.

В 2022 г. в Самарканде было подписано соглашение о совместной работе над торгово-экономическим обоснованием и была озвучена дата начала строительства – осень 2023 г. В мае 2023 г. министр транспорта Узбекистана Илхом Махкамов заявил: «Первый проектно-исследовательский институт Китайской железнодорожной строительной корпорации

²⁷ Худякова Д. Транзитные перевозки из Ирана в Россию пойдут быстрее // Новости сегодня в России и мире – Российская газета. 23.08.2022. URL: <https://rg.ru/2022/08/23/vse-logistichno.html> (дата обращения: 13.04.2024).

²⁸ Октябрьская железная дорога нарастила перевозки по коридору «Север-Юг» // Последние деловые новости Северо-Запада и Санкт-Петербурга. 21.12.2023. URL: <https://spb.vedomosti.ru/economics/articles/2023/12/21/1012232-oktyabrskaya-zheleznaya-doroga-sever-yug> (дата обращения: 13.04.2024).

²⁹ Любименко А. Как Россия усиливает индийское направление через Новороссийский морской порт // Журнал Эксперт-Урал. Новости экономики, экономические обзоры, анализ рынков. 09.02.2024. URL: <https://expert-ural.com/articles/kak-rossiya-usilivaet-indiyskoe-napravlenie-cherez-novorossiyskiy-morskoj-port.html> (дата обращения: 13.04.2024).

³⁰ China, Kyrgyzstan, Uzbekistan Plan Joint Railway // China.org.cn – China news, business, travel & language courses. 30.12.2003. URL: <http://www.china.org.cn/english/China/83637.htm> (accessed: 13.04.2024).

завершил разработку технико-экономического обоснования проекта строительства железной дороги "Узбекистан – Кыргызстан – Китай"³¹. Однако в октябре 2023 г. было заявлено, что проект остановлен. Стороны не смогли договориться о финансировании проекта³². Также вызвала непонимание позиция Кыргызстана, который хотел проложить больше железнодорожных путей по своей территории в рамках проекта (существующая железнодорожная сеть в Кыргызстане крайне незначительна).

Однако в 2024 г., после неоднократных трехсторонних переговоров, в которых участвовали лидеры трех стран, чиновники и эксперты, было принято решение о создании трехстороннего совместного коммерческого предприятия. Предполагается, что совместное предприятие будет работать по модели ВООТ³³ («строительство – владение – управление – передача»)³⁴. Через некоторое время дорога должна будет перейти в собственность стран – участниц проекта. Подробные условия сотрудничества, включая вопрос размера долей в коммерческой структуре государств-участников, планируют определить по итогам ратификации проекта трехстороннего межправительственного соглашения. В июне 2024 г. Китай, Кыргызстан и Узбекистан заключили соглашение о строительстве новой железной дороги, киргизский парламент уже ратифицировал документ. На реализацию проекта потратят 4,7 млрд долл. (хотя на III Ташкентском инвестиционном форуме в мае 2024 г. была озвучена сумма в 5,1 млрд долл.³⁵), половину суммы профинансирует Китай, по четверти выделяют Кыргызстан и Узбекистан. Протяженность железной дороги составит 454 км, 280 из них пройдут по киргизской территории. На всей линии планируется оборудовать 18 станций, 81 мост и 41 тоннель. Ожидается, что возведение магистрали начнется осенью 2024 г., а закончится через шесть лет³⁶.

³¹ Разработка ТЭО железной дороги «Узбекистан – Кыргызстан – Китай» завершена // Новости Узбекистана. 23.05.2023. URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2023/05/23/uzb-kg-china/> (дата обращения: 13.04.2024).

³² Отложенный обход: строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан пока не планируют начинать // Orda.kz – новости в Казахстане и мире. 05.10.2023. URL: <https://orda.kz/otlozhennyy-obhod-stroitelstvo-zheleznoj-dorogi-kitaj-kyrgyzstan-uzbekistan-poka-ne-planirujut-nachinat-377274/> (дата обращения: 13.04.2024).

³³ ВООТ: Build – Own – Operate – Transfer.

³⁴ Президент Садыр Жапаров "China State Railway Group Co., Ltd." компаниясынын башкы директорунун орун басары Ван Тунцзюнду кабыл алды // Кыргыз Республиканын Президенти. 20.03.2023. URL: <https://president.kg/news/all/25151> (accessed: 13.04.2024). На киргиз. яз.

³⁵ Участники строительства ж/д КНР – КР – РУз определились с ценой проекта // Акчабар. 03.05.2024. URL: <https://www.akchabar.kg/ru/news/uchastniki-stroitelstva-zhd-knrkrruz-opredelilis-s-cenoy-proekta/> (дата обращения: 13.04.2024).

³⁶ И. Кармазин. Вокзал на троих: зачем Китаю, Киргизии и Узбекистану новая железная дорога // Известия – новости политики, экономики, спорта, культуры | IZ.RU. 21.04.2024. URL: <https://iz.ru/1715548/igor-karmazin/vokzal-na-troikh-zachem-kitaiu-kirgizii-i-uzbekistanu-novaia-zheleznaia-doroga> (дата обращения: 21.04.2024).

Выводы

Анализ реализации транспортных проектов в странах Ближнего и Среднего Востока и стран Центральной Азии, проведенный в статье, показал:

1. В современный период при формировании многополярного мира усиливается влияние геополитического фактора как на создание и реализацию новых транспортных проектов, так и на работу действующих транспортных систем.

2. При сооружении инфраструктуры для вновь создаваемых транспортных проектов от заявлений политиков до начала строительных работ проходит много времени, иногда этот период растягивается на десятилетия.

3. Политическая поддержка новых транспортных проектов не гарантирует ускорения их строительства или модернизации существующих проектов.

4. Строительство новой или модернизацию старой инфраструктуры наиболее часто задерживают нерешенные вопросы финансирования.

5. Одним из факторов, тормозящих развитие действующих транспортных коридоров, является недостаточность как инфраструктуры, так и координации и управления.

6. В условиях волатильности мировых грузопотоков неспособность транспортного коридора обеспечить пропуск резко возросшего грузопотока приводит к перенаправлению текущих и будущих грузоперевозок на другие транспортные маршруты.

7. Перенаправление грузопотоков может стать фактором региональной политической нестабильности.

Литература / References

8. Гудок. Вып. № 81 (27903). 06.06.2024. [Gudok. No. 81 (27903). 06.06.2024].
9. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы, М.: Евразийский Банк Развития, 2022. 86 с. [North-South International Transport Corridor: Investment Solutions and Soft Infrastructure. Reports and working papers 22/2. Almaty, Moscow: Eurasian Development Bank, 2022. 86 p.]
10. Средний торгово-транспортный коридор. Политика и инвестиции для увеличения объёма грузоперевозок в три раза и сокращения времени в пути вдвое к 2030 году. Вашингтон, округ Колумбия: Всемирный банк, 2023. 88 с. [Middle Trade and Transport Corridor – Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030. Washington, D.C.: World Bank Group, 2023. 88 p.]
11. Федулов И. В. Дорога Баку – Тбилиси – Карс: прошлое и настоящее // Вестник Института востоковедения РАН. 2023. № 3. С. 208–219. [Fedulov I. V. Baku–Tbilisi–Kars railway: the past and the present // Vestnik Instituta vostokovedeniya RAN. 2023. No. 3. Pp. 208–219]. DOI: 10.31696/2618-7302-2023-3-208-219

Электронные ресурсы / Electronic sources

1. Азербайджан и Грузия создают совместное предприятие для управления ж/д «Баку-Тбилиси-Карс» // АТИ.SU – Новости рынка автомобильных грузоперевозок. 03.03.2024. URL: <https://news.ati.su/news/2024/03/03/azerbajdzhan-i-gruzija-sozdajut-sovmestnoe-predpriyatje-dlja-upravlenija-zhd-baku-tbilisi-kars-113439/> (дата обращения: 13.04.2024).
2. Азербайджан приступил к практическому созданию коридора в Нахичевань через Иран // Интерфакс: новости. 06.10.2023. URL: <https://www.interfax.ru/world/924510> (дата обращения: 13.04.2024).
3. Александр Шаров. РусИранЭкспо. 18.03.2024. URL: <https://t.me/rusiranexpo22/6629> (дата обращения: 13.04.2024).
4. Александр Шаров. РусИранЭкспо. 06.06.2024. URL: <https://t.me/rusiranexpo22/8861> (дата обращения: 24.06.2024).
5. Анализ и перспективы Транскаспийского международного транспортного маршрута // Eurasian Rail Alliance Index. 04.10.2023. URL: <https://index1520.com/analytjcs/analiz-i-perspektivy-transkaspjyskogo-mezhdunarodnogo-transportnogo-marshruta/> (дата обращения: 13.04.2024).
6. В Индии считают, что запуск коридора ИМЕС надолго свяжет страну с Ближним Востоком // ТАСС. 10.09.2023. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/18699217> (дата обращения: 13.04.2024).
7. В Иране ввели в эксплуатацию железнодорожную ветку Решт – Каспиан // РИА Новости. 20.06.2024. URL: <https://ria.ru/amp/20240620/iran-1954152101.html> (дата обращения: 24.06.2024).
8. Еркян А. Китай позволяет втянуть себя в антиармянскую авантюру? // Pan-ARMENIAN.net. 29.07.2006. URL: <https://www.panarmenian.net/m/rus/details/42474> (дата обращения: 13.04.2024).
9. Иран планирует завершить строительство первого участка МТК «Север-Юг» до конца марта // Sputnik Армения – последние новости и главные события. Новости Армении сегодня. 20.01.2023. URL: <https://am.sputniknews.ru/20230120/iran-planiruet-zavershit-stroitelstvo-pervogo-uchastka-mtk-sever-yug-do-kontsamtarta-54108244.html> (дата обращения: 13.04.2024).
10. Кармазин И. Вокзал на троих: зачем Китаю, Киргизии и Узбекистану новая железная дорога // Известия – новости политики, экономики, спорта, культуры | IZ.RU. 21.04.2024. URL: <https://iz.ru/1715548/igor-karmazin/vokzal-na-troikh-zachem-kitaiu-kirgizii-i-uzbekistanu-novaia-zheleznaia-doroga> (дата обращения: 21.04.2024).
11. Любименко А. Как Россия усиливает индийское направление через Новороссийский морской порт // Журнал Эксперт-Урал. Новости экономики, экономические обзоры, анализ рынков. 09.02.2024. URL: <https://expert-ural.com/articles/kak-rossiya-usilivaet-indijskoe-napravlenie-cherez-novorossiyskiy-morskoy-port.html> (дата обращения: 13.04.2024).
12. На Волго-Каспийском судоходном канале достигнута проходная осадка судов в 4,5 метра // Министерство транспорта Российской Федерации – Новости. 07.12.2023. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11034> (дата обращения: 13.04.2024).

13. Октябрьская железная дорога нарастила перевозки по коридору «Север–Юг» // Последние деловые новости Северо-Запада и Санкт-Петербурга. 21.12.2023. URL: <https://spb.vedomosti.ru/economics/articles/2023/12/21/1012232-oktyabrskaya-zheleznaaya-doroga-sever-yug> (дата обращения: 13.04.2024).
14. Отложенный обход: строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан пока не планируют начинать // Orda.kz – новости в Казахстане и мире. 05.10.2023. URL: <https://orda.kz/otlozhennyj-obhod-stroitelstvo-zheleznoj-dorogi-kitaj-kyrgyzstan-uzbekistan-poka-ne-planirujut-nachinat-377274/> (дата обращения: 13.04.2024).
15. Переломный момент: Взгляд частного сектора на реанимацию железнодорожного транзита Азербайджана // «Interfax» – последние новости Азербайджана, Грузии и Армении. 07.01.2024. URL: <https://interfax.az/view/907128> (дата обращения: 13.04.2024).
16. Президент Садыр Жапаров “China State Railway Group Co., Ltd.” компаниясынын башкы директорунун орун басары Ван Тунцзюнду кабыл алды // Кыргыз Республикасынын Президенти. 20.03.2023. URL: <https://president.kg/news/all/25151> (accessed: 13.04.2024). На киргиз. яз.
17. Разработка ТЭО железной дороги «Узбекистан – Кыргызстан – Китай» завершена // Новости Узбекистана. 23.05.2023. URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2023/05/23/uzb-kg-china/> (дата обращения: 13.04.2024).
18. «Средний Коридор»: Что показывает «диагноз»? // Vzglyad. 01.04.2024. URL: <https://vzglyad.az/news/243070> (дата обращения: 13.04.2024).
19. Топ-10 портов-лидеров контейнерооборота в России в 2023 году // Главные новости – Морские вести России. 30.01.2024. URL: <https://morvesti.ru/news/1679/107294/> (дата обращения: 13.04.2024).
20. Транспортный коридор ИМЕС: перспективы туманны // ОТК «ЮниТранс». 26.01.2024. URL: <https://www.multirail.ru/novosti/novosti-otrasli/512-transportnyj-koridor-imes-perspektivy-tumannyy> (дата обращения: 13.04.2024).
21. Турция ведет «интенсивные переговоры» по поводу альтернативы торговому коридору Индия-Ближний Восток // Новости Армении. 18.09.2023. URL: <https://news.am/rus/news/781352.html> (дата обращения: 13.04.2024).
22. Участники строительства ж/д КНР – КР – РУз определились с ценой проекта // Акчабар. 03.05.2024. URL: <https://www.akchabar.kg/ru/news/uchastniki-stroitelstva-zhd-krkr-ruz-opredelilis-s-cenoy-proekta/> (дата обращения: 13.04.2024).
23. Д. Худякова. Транзитные перевозки из Ирана в Россию пойдут быстрее // Новости сегодня в России и мире – Российская газета. 23.08.2022. URL: <https://rg.ru/2022/08/23/vse-logistichno.html> (дата обращения: 13.04.2024).
24. Дж. Челик, О. Тарсулу, У. Амоева. В Турцию по модернизированному маршруту ж/д линии БТК прибыл первый грузовой состав // Anadolu Ajansi. 27.05.2024. URL: <https://www.aa.com.tr/ru/экономика/в-турцию-по-модernизированному-маршруту-ж-д-линии-бтк-прибыл-первый-грузовой-состав/3229962#> (дата обращения: 01.06.2024).
25. Advantages of Rasht-Caspian Railway // Iran Press – Iran news, breaking news, world news. 17.01.2024. URL: <https://iranpress.com/advantages-of-rasht-caspian-railway> (accessed: 13.04.2024).

26. China, Kyrgyzstan, Uzbekistan Plan Joint Railway // China.org.cn – China news, business, travel & language courses. 30.12.2003. URL: <http://www.china.org.cn/english/China/83637.htm> (accessed: 13.04.2024).
27. L'ex-patron d'Engie nommé émissaire de la France dans un projet de couloir logistique entre l'Europe et l'Asie // Actualités en direct et info en continu – Le Parisien. 12.02.2024. URL: <https://www.leparisien.fr/economie/lex-patron-dengie-gerard-mestrallet-nomme-emissaire-de-la-france-dans-un-projet-de-couloir-logistique-entre-leurope-et-lasie-12-02-2024-O43VMXIAWJANFF6ZEXMHRCJSPA.php> (accessed: 13.04.2024). На фр. яз.
28. Jamrisko M., Nardelli A. World's Most Ambitious Trade Route Stalls in Mideast Turmoil // Bloomberg. 23.01.2024. URL: https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-01-23/world-s-most-ambitious-trade-route-stalls-in-middle-east-turmoil?mod=djemlogistics_h (accessed: 13.04.2024).
29. Ravi Dutta Mishra. Interim Budget 2024: 'Trade corridor will be strategic game-changer' // The Indian Express. 02.02.2024. URL: <https://indianexpress.com/article/business/budget/interim-budget-2024-trade-corridor-will-be-strategic-game-changer-9139852/> (accessed: 13.04.2024).
30. Rouhani urges for 24/7 work to complete Caspian-Rasht railway // Mehr News Agency. 14.01.2021. URL: <https://en.mehrnews.com/news/168536/Rouhani-urges-for-24-7-work-to-complete-Caspian-Rasht-railway> (accessed: 13.04.2024).
31. Эрдоған Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə arasında imzalanmış sənədi təsdiqləyib // Azərbaycanın aparıcı xəbər saytı | Report.az. 07.04.2024. URL: <https://report.az/infrastruktur/erdogan-azerbaycan-gurcistan-ve-turkiye-arasinda-imzalanmis-senedi-tesdiqleyib/> (accessed: 13.04.2024). На азерб. яз.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Федулов Илья Викторович –
канд. техн. наук, научный сотрудник,
Отдел экономических проблем,
Институт востоковедения Российской
академии наук, Москва, Россия

Fedulov Iliia V. – PhD (Engineering),
Research Fellow, Department of
Economic Studies, Institute of Oriental
Studies of the Russian Academy of
Science, Moscow, Russian Federation

Раскрытие информации о конфликте интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Информация о статье

Поступила в редакцию: 23.07.2024.

Одобрена после рецензирования и принята к публикации: 06.08.2024.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

Conflicts of Interest Disclosure

The author declares that there is no conflict of interest.

Article info

Submitted: 23.07.2024.

Approved after peer reviewing and accepted for publication: 06.08.2024.

The author has read and approved the final manuscript.