

Секция «Политические и социально-экономические процессы на евразийском пространстве»

Международный транспортный коридор «Север-Юг»: от забвения к перспективной торговой артерии Евразии

Научный руководитель – Дубинкина Ксения Александровна

Михайлов Глеб Михайлович

Студент (бакалавр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет мировой политики, Москва, Россия

E-mail: gleb1mihaillow@gmail.com

Международный транспортный коридор «Север-Юг» (далее – МТК «Север-Юг») получает всё больший интерес в современных реалиях. После подписания соглашения о создании проекта в 2000 г. вплоть до 2019 г. проект переживал забвение. Казалось, что МТК «Север-Юг», который согласно разным точкам зрения должен был стать альтернативой Суэцкому каналу, может прийти в упадок и утратить свою ещё даже не обрётённую значимость. Однако начиная с 2019 г. можно фиксировать новую волну энтузиазма в отношении проекта со стороны стран-участниц.

Для понимания данного явления исследование попытается проследить историю становления МТК «Север-Юг». Необходимо выделить предпосылки формирования транспортного коридора как международного проекта. Таким образом станет возможным выделить и проанализировать интересы стран-участниц проекта – Индии, России и Ирана. Благодаря этому удастся понять феномен всплеска внимания к проекту МТК «Север-Юг» сегодня.

Вопрос историографии на данный момент в литературе слабо изучен и требует отдельного внимания для исследования. Впрочем, на основании изученной литературы возможно выделить три основных гипотезы возникновения МТК «Север-Юг»: «волжскую» [2], «никитинскую» [3] и «трансиранскую» [10]. Эти три видения достаточно часто встречаются в работах исследователей, хотя возможно встретить и иные точки зрения. Единого мнения пока нет среди экспертов.

Первая гипотеза исходит из видения МТК «Север-Юг» как одну из итераций Великого Волжского пути, как его продолжение уже в современной форме мультимодального коридора. Вторая возводит истоки проекта к «Хожению за три моря» Афанасия Никитина, который в позднем Средневековье смог очертить маршрут похожий на современный, охватив территории современной России, Ирана, дойдя до Индии [5]. Третье видение относится к Трансиранской железной дороге – крупному инфраструктурному проекту конца XIX - начала XX, которая сформировала коридор между Россией и Индией через территорию Ирана [8].

Все эти три точки зрения в основном получали своё развитие в российской и частично иранской научной среде. Однако можно выделить некоторые критические замечания относительно данных гипотез. Это редуцирование исторического процесса и потеря связи между прошлым и настоящим. Часто опускается пласт событий между условным «зарождением» проекта МТК «Север-Юг» в прошлом и текущим состоянием проекта. В этой связи представления о развитии МТК «Север-Юг» начиная с подписания соглашения 2000 г. без поиска исторической преемственности кажется наиболее релевантным. Индийские авторы в своих работах придерживаются данной позиции, однако, она пока однозначно не сформулирована в научном дискурсе.

Данное исследование придерживается последнего варианта относительно истоков проекта транспортного коридора. Однако стоит отметить, что до 2000 г. имели место быть процессы по формированию связей между Россией, Индией и Ираном. К концу 1990-х Индия предложила России вариант разрешения рупийного долга в виде бартерных отношений с Россией [6]. Также Индия активно закупала у России вооружения и сбывала агропромышленные товары. Иран начиная с конца 1980-х также закупал вооружения и расширял сотрудничество с Россией Центральной Азии и на Кавказе по вопросам противодействия терроризму [7]. Для успешного сбыта и транзита товаров в условиях укрепляющегося сотрудничества создание устойчивой транспортной инфраструктуры было необходимым.

В период между 2000-ми и 2010-ми Российский экспорт в основном был устремлён в страны Европы. Иран при президентстве М. Хатами начал процесс выхода из международной изоляции и восстановлению отношений с Западом [1]. Индия в этот период развивала связи с США и Японией. И только после распада СВПД в 2018 г. и введения широкомасштабных санкций в отношении России в 2022 г. вынудило Россию и Иран искать альтернативные рынки сбыта и новые (старые) способы транзита [4]. Именно в этот период проект МТК «Север-Юг» вновь обрёл актуальность.

Индия, в свою очередь, к началу 2020-х стала активнее развивать свою обрабатывающую, лёгкую и фармакологическую промышленность. Потребление нефти и газа показывает стабильный рост и уже сегодня Индия – третья страна по потреблению сырья. Зависимость от стран Персидского залива в условиях нестабильности региона – очевидная угроза. Индия стремится диверсифицировать источники сырья обращаясь к странам Центральной Азии, Ирану и России [9].

Таким образом экономические вызовы извне в сторону Ирана и России заставили эти страны обратиться к проекту МТК «Север-Юг». Экономический рост Индии подталкивает страну к поиску новых источников природных ресурсов. Данные факторы объясняют рост интереса в отношении проекта на сегодняшний день.

Источники и литература

- 1) Комшукова О. В. Санкции в отношении Ирана: цели и последствия // Экономические и социальные проблемы России. 2016. №2. С. 24-41.
- 2) Мамедова Н. М. Международный транспортный коридор «Север-Юг» как современный аналог Великого Волжского пути // Восточная аналитика. 2018. №3. С. 149-156.
- 3) Маркелов К. А. История и современность в развитии международного транспортного коридора «Север - Юг» // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2022. №1. С. 98-109.
- 4) Семедов С.А., Шилова А.В. Проект МТК «Север - Юг»: Проблемы и перспективы в условиях санкций // Обозреватель - Observer. 2023. №2. С. 52-61.
- 5) Судьин А. В. Варианты Международного транспортного коридора «Север-Юг» // Центральная Евразия. 2018. №1. С. 97-109.
- 6) Chatterjee S. International North-South Transport Corridor (INSTC) Connecting India Central-Asia // International Journal of Research in Social Sciences. 2018. Vol. 8. №4. P. 601-616.
- 7) Freedman R.O. Russian-Iranian Relations in the 1990s // Middle East Review of International Affairs. 2000. Vol. 4. №2. P. 64-79.
- 8) Lemańczyk S. The Transiranian Railway — History, Context and Consequences // Middle Eastern Studies. 2013. Vol. 49. №2. P. 237–245.

- 9) Sharma N. Energy Security of India: Role of International North-South Transport Corridor // *Electronic Journal of Social and Strategic Studies*. 2021. Vol. 2. №2. P. 51-58.
- 10) Spring D. W. The Trans-Persian Railway Project and Anglo-Russian Relations, 1909-14 // *The Slavonic and East European Review*. 1976. Vol. 54. №1. P. 60–82.