

УДК 94(470):[327+339.5](262.81)

DOI: 10.37482/2687-1505-V177

*АББАСАЛИЕВ Илькин Сахиб оглы, аспирант кафедры международных отношений Дипломатической академии Министерства иностранных дел Российской Федерации (Москва). Автор двух научных публикаций\**

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9106-7830>

## **РОЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ (на примере Каспийского региона)**

Проблема евразийских транспортных коридоров, несмотря на очевидную актуальность и практическую значимость, пока не заняла подобающего места в научном дискурсе. Представленная статья является небольшим, но важным шагом на пути разработки заявленной темы. Международные транспортные коридоры вообще и евразийские в частности служат принципиально новым механизмом международного сотрудничества и фактором, направленным на преодоление возросшей турбулентности отношений государств. Возникшая в связи с неустойчивостью мирового политического ландшафта и увеличением внешнеполитических рисков тенденция актуализации национальных повесток в ущерб международным интеграционным процессам получает конструктивное преодоление в организационных формах нового качества, одной из которых являются международные транспортные коридоры. Последние, благодаря вектору продвижения от национального к общему достоянию, становятся востребованным и развивающимся институтом международного взаимодействия. Глобальное значение имеет евразийский проект международного транспортного коридора «Север – Юг», в успешной реализации которого приобретает особую значимость российско-азербайджанское сотрудничество. В силу естественных условий геополитическое пространство двух государств играет важную роль в продвижении национальных интересов. Благодаря дружеским отношениям двух стран создание этого важного евразийского маршрута обрело устойчивый поступательный характер, чему способствуют обоюдная заинтересованность в интеграции транспортных систем в целях повышения транзитного потенциала территорий, значительное совпадение геополитических интересов России и Азербайджана, а также высокий потенциал регионального сотрудничества. Совместная деятельность государств Каспийского региона в сфере организации евразийских транспортных коридоров испытывает деструктивное влияние внешних сил, значительно осложняющее консолидацию стран региона. Вместе с тем интеграция в сфере транспортных коммуникаций является важнейшим механизмом преодоления нестабильности и достижения устойчивого режима международной безопасности.

**Ключевые слова:** международное сотрудничество, международные транспортные коридоры, глобальные магистрали, развитие транспортных коммуникаций, транзит грузопотока, евразийские экономические связи, Каспийский регион.

\*Адрес: 119021, Москва, ул. Остоженка, д. 53/2, стр. 1; e-mail: [ilkin.abbasaliyev@yahoo.com](mailto:ilkin.abbasaliyev@yahoo.com)

**Для цитирования:** Аббасалиев И.С. Роль транспортных коридоров в международном сотрудничестве (на примере Каспийского региона) // Вестн. Сев. (Арктич.) федер. ун-та. Сер.: Гуманит. и соц. науки. 2022. Т. 22, № 3. С. 34–44. DOI: 10.37482/2687-1505-V177

### Введение

Международные транспортные коридоры (МТК) являются феноменом новейшей истории международных отношений. Как новый механизм международного сотрудничества МТК стали результатом диалектического противоречия двух нарастающих тенденций – к агрегированию национальных интересов и к коннективности глобальной цивилизации. Обусловленность актуализации МТК, помимо нарастания связанности мирового пространства, фундируется их системным качеством, предполагающим реализацию не только общих, но и суверенных интересов субъектов международного взаимодействия.

Цель настоящей работы состоит в изучении новейшей истории евразийских МТК как актуального феномена межгосударственных отношений.

При написании работы использованы как общенаучные, так и специальные методы исторического исследования – сравнительный (компаративный) и метод историзма; материал организован в хронологической последовательности и сопровождается необходимыми характеристиками исторических обстоятельств, на фоне которых происходил процесс становления и развития евразийских МТК.

Методологической основой работы явились теория систем в целом и теоретическая модель «коллокативной иерархии» В.М. Полтеровича [1]. В представлении о МТК как формирующихся институтах мы опирались на институциональную теорию международных отношений.

### Обзор литературы

В связи с тем, что МТК вообще и евразийские в частности являются феноменом, по историческим меркам практически соприкасающимся с современностью и в настоящее время находящимся в процессе становления и развития, их научное описание также далеко от логической завершенности. Тем не менее первые шаги в освоении темы уже предприняты учеными.

Достаточное количество исследователей посвятили свои труды изучению отдельных

МТК [2]. Ученые отмечают новую роль Азербайджана в развитии евразийских коридоров [3].

В контексте первых международных договоренностей по имплементации МТК «Север – Юг» появились публикации, раскрывающие историю направлений транспортных путей, предшествующих его формированию [4].

Исторический контекст развития МТК, в первую очередь трансиранских, подробно исследован в работах В. Иванова [5].

МТК как средство повышения эффективности транспортных услуг рассмотрены в работах П.Е. Раровского [6]. Особое внимание исследователей уделено задачам транспортной политики государств «по формированию коммуникационного каркаса, обеспечивающего потоки материальных и людских ресурсов на региональном и межрегиональном уровнях, и реализации национальных программ, направленных на создание и развитие международных транспортных коридоров» [7, с. 9].

Анализу значения МТК для мировой политики посвятила свое диссертационное исследование О.А. Подберезкина [8]. Роль европейских транспортных коридоров в модернизации российского транзитного потенциала рассмотрена в кандидатской диссертации по мировой экономике Е.М. Чернявской [9].

В последнее время стали появляться работы, в которых предпринимается попытка осмысления роли евразийских МТК в глобальном политическом процессе [10]. Изменению геополитического ландшафта в результате функционирования МТК посвящены исследования В.Г. Егорова [11]. О транскаспийских, трансфганских коридорах активно пишут эксперт по Центральной Азии А.А. Князев [12] и другие авторы [13].

Значительные усилия предприняты учеными в исследовании постсоветской трансформации социально-экономической и политической обстановки на Евразийском континенте [14]. Военно-политический фактор, обуславливающий направление и содержание международного сотрудничества, рассматривает Г.Э. Асатрян [15].

Анализ научной литературы показал, что исторический аспект проблемы остается наименее изученным, что обуславливает актуальность настоящего исследования.

#### Основная часть

**МТК как форма сотрудничества стран Каспийского региона.** Турбулентность международных отношений в настоящее время становится новой реальностью глобального политического процесса. Практически все авторитетные академические и экспертные сообщества и научные школы мира отмечают лавинообразное нарастание социально-экономических, экологических и политических рисков.

Многие интеллектуалы, описывая общее состояние международных отношений, говорят о «деградации» мирового порядка. Признаками этого, по их мнению, являются «размывание принципов Устава ООН» и «международного права». Государства в такой динамике международных отношений предпочитают «ориентироваться на собственные интересы» [16].

Конкуренция в транспортной сфере становится одним из инструментов (по определению академика В.В. Михеева) формирования «новой биполярности». В нарастающем противоборстве с Китаем «США приступают к разработке собственной стратегии развития национальной и мировой транспортной инфраструктуры, к реализации которой должны подключиться демократические страны» [17, с. 27]. Подтверждением мысли ученого может служить усиливающееся противодействие китайской инициативе «Один пояс – один путь». В телефонном разговоре с британским премьер-министром Б. Джонсоном 27 марта 2021 года президент США Джо Байден заявил о необходимости создать в союзе с демократическими странами аналог китайского инфраструктурного проекта. Инициативу США поддержала глава Еврокомиссии Урсула фон дер Ляйен, предложившая проект Global Gateway, предполагающий вложение инвестиций в транспорт-

ную инфраструктуру за пределами Европейского Сообщества в размере 300 млрд евро<sup>1</sup>.

Явный акцент в международных отношениях на национальные интересы, даже в ущерб глобальным, общечеловеческим ориентирам, актуализирует формы и механизмы сотрудничества, учитывающие этот «крен», в большей степени дающие возможность использования общего достояния за счет интеграции национальных стратегий. Одной из данных форм, безусловно, становится совместная деятельность государств по созданию МТК. Глобальные магистрали, такие как проект «Север – Юг», – это социально-экономическое явление, во многом формируемое политической волей нескольких государств, которые, собственно, и стимулируют организацию выбранных направлений в рамках своего понимания общих интересов.

Вспомним, что Суэцкий канал строился как государственный проект и, скорее, был обязан своим рождением геополитическим соображениям Франции, но теперь это органичный и неотъемлемый элемент глобальной торговой системы. Он принадлежит всем в том смысле, что влияет на всех участников мировой торговли, и первоначальные задачи его авторов интересуют только историков.

Конструктивная роль МТК в углублении международного сотрудничества, обусловленная способностью к развитию по горизонтали (охвату все больших территорий и включению новых акторов) и вертикали (совершенствованию транспортных технологий, мультимодальности и связанности различных видов транспорта), проявляется в практике международных отношений как драйвер сотрудничества даже в тех случаях, когда речь идет об отношениях стран с противоположными, а порой и антагонистическими позициями. Так, например, функционирующий в рамках МТК «TRASECA» железнодорожный коридор Баку – Тбилиси – Карс (см. *рисунок*), который по за-

<sup>1</sup> *Моисеев Д.* ЕС предложил альтернативу китайскому проекту «Один пояс – один путь» // Независимая газ. 2021. 1 дек. URL: [https://www.ng.ru/world/2021-12-01/6\\_8315\\_alternative.html](https://www.ng.ru/world/2021-12-01/6_8315_alternative.html) (дата обращения: 12.12.2021).



Международные транспортные коридоры Каспийского региона<sup>2</sup>

International Transport Corridors of the Caspian Region

мыслам архитекторов (инициатива Европейского Сообщества 1993 года) должен был решать две проблемы – вывести из-под влияния России регион Южного Кавказа и создать альтернативу ее транзитному потенциалу, – вопреки намерениям «архитекторов», трансформируется в объект сотрудничества с Российской Федерацией.

В 2007 году для строительства участка железной дороги в Грузии Азербайджан (в два транша) выделил кредит в размере 776 млн долл.<sup>3</sup> Однако полноценное функционирование МТК «TRASECA» в целом и железнодорожного маршрута Баку – Тбилиси – Карс в частности определило необходимость, несмотря на российско-грузинские разногласия, подключить к проекту Российскую Федерацию.

Стремление стран – участников организации МТК к прагматическому извлечению выгоды, несмотря на имеющиеся отличия в оценках международных процессов и разность в политической ориентации, побуждает их углублять сотрудничество и взаимодействие.

**Транзитный потенциал Каспийского региона.** Транспортные коридоры обладают способностью преодоления политической нестабильности еще и потому, что изначально направлены на устранение прямых препятствий и поиск альтернативных маршрутов сообщения, которые в конечном итоге создают пространства сотрудничества.

Так, длившийся с развала СССР армяно-азербайджанский конфликт вокруг проблемы

<sup>2</sup>Источник: Международный транспортный коридор «Север – Юг» // Междунар. дискус. клуб Валдай. URL: <https://ru.valdaiclub.com/multimedia/infographics/koridor-sever-yug-inf/> (дата обращения: 10.12.2021).

<sup>3</sup>Азербайджан выделил Грузии новый кредит на строительство «Баку – Тбилиси – Карс» // Вестн. Кавказа. 2011. 1 июля. URL: <https://vestikavkaza.ru/news/39479.html> (дата обращения: 23.12.2021).

Карабах препятствовал нормальному функционированию транспортной инфраструктуры, действующей в советский период, в частности железной дороги, соединяющей территорию Азербайджана с анклавом Нахичевань, проходящей через Сюникскую область Армении, и магистрали, связывающей Ереван с Сюникской областью через Нахичевань. Летом 2020 года произошло обострение ситуации в Нагорном Карабахе. Военно-политический конфликт стал преградой не только на пути установления мира и стабильности в регионе Южного Кавказа, но и в создании региональной транспортной инфраструктуры, являющейся частью евразийских транспортных коридоров.

Еще до начала военного обострения азербайджано-армянских отношений премьер-министр Армении Н. Пашинян заявлял: «Азербайджан не только угрожает оккупацией суверенной территории Армении, но и отказывается предоставить Армении коридор для запуска железной дороги Армения – Грузия – Азербайджан – Россия» [18].

Известно, что по неофициальным каналам коммуникации между президентом И. Алиевым и премьером Н. Пашиняном периодически осуществлялся обмен мнениями по существующим проблемам двухсторонних отношений, в рамках которого в числе прочего обсуждался вопрос запуска транспортной инфраструктуры, что свидетельствовало о взаимной заинтересованности в налаживании нормального транспортного сообщения. Этот вопрос стал предметом специальных переговоров главы Евросовета Шарля Мишеля с лидерами двух стран. На переговорах в Ереване и Баку европейский чиновник предложил свой план урегулирования конфликта вокруг Карабаха, который включал сотрудничество в транспортной сфере и региональных проектах<sup>4</sup>.

После подписанного в ноябре 2020 года совместного заявления и обеспечения мира в Карабахе российскими миротворцами открылась возможность заключения полноценного договора о мире между Арменией и Азербайджаном и восстановления транспортного сообщения в интересах обеих сторон<sup>5</sup>. Достижение мира может создать условия для разблокирования огромного транзитного потенциала Южного Кавказа (замороженного в течение 30 лет). С учетом того, что ни одна из конфликтующих сторон не имеет выхода к открытому морю, оживление внутрорегионального транзита может стать мощным фактором их экономического роста.

Кроме того, в случае налаживания прямого транспортного сообщения в направлении Азербайджан – Турция – Европа этот маршрут мог бы стать важной составляющей китайской инициативы «Один пояс – один путь» для беспрепятственного движения китайских товаров в Европу.

В мае 2021 года президент Азербайджана И. Алиев прибыл в Нахичеванскую Автономную Республику на открытие железнодорожной станции в г. Ордубаде (вблизи границы Армении) и запуск автомагистрали Джульфа – Ордубад – Зангилан (азербайджанский город, отделен от Нахичевани 40 км Зангезура – Сюникской областью Армении). На церемонии открытия станции И. Алиев сказал, что на территории Азербайджана ведется строительство железной дороги Горадиз – Агбанд и планируется построить 15 км железной дороги, соединяющей Ордубад с границей Армении.

Успешная реализация проекта Зангезурского транспортного коридора позволит Азербайджану увеличить экспорт на 710 млн долл. США и сэкономить 10 млн долл. на субсидировании рейсов Баку – Нахичевань. Однако полного понимания важности восстановления транспортной инфраструктуры у договаривающихся сторон пока не сложилось. В реализации планов

<sup>4</sup>Раскрыты подробности переговоров Алиева и Пашиняна // Lenta.ru. 2021. 15 дек. URL: <https://lenta.ru/news/2021/12/15/peregovory/> (дата обращения: 27.12.2021).

<sup>5</sup>Армения заключила мир с Азербайджаном и потеряла территории в Нагорном Карабахе. В Ереване начались беспорядки. В зону конфликта вводят российских миротворцев // Lenta.ru. 2021. 15 дек. URL: <https://lenta.ru/brief/2020/11/10/mirumir/> (дата обращения: 26.12.2021).

создания регионального коридора Азербайджан рассчитывает на поддержку России<sup>6</sup>.

В ходе переговоров с делегацией России, посетившей Баку в июле 2021 года, И. Алиев сказал: «Девятый пункт трехстороннего заявления (по Нагорному Карабаху) гласит о восстановлении всех экономических транспортных связей. Армения с целью обеспечения беспрепятственного передвижения транспортных средств и грузов в обоих направлениях дает гарантии безопасности транспортной связи между Нахичеваном и западными районами Азербайджана». По его словам, контроль над транспортным сообщением осуществляет пограничная служба ФСБ России, и на основе соглашения сторон будет обеспечено строительство новых транспортных коммуникаций, соединяющих Нахичевань с западными районами Азербайджана<sup>7</sup>.

Специальная трехсторонняя встреча на уровне вице-премьеров Азербайджана, Армении и России по разблокированию транспортных коммуникаций прошла 20 октября 2021 года в Москве. Вице-премьер Армении заявил, что договоренность относительно восстановления транзитного сообщения в регионе может рассматриваться в качестве первого шага на пути к демаркации границы между государствами [19].

В заявлении Министерства иностранных дел РФ к годовщине мирного соглашения, прервавшего разрушительный военный конфликт 9 ноября, выражена готовность России в обеспечении мирного процесса восстановления

транспортной инфраструктуры и демаркации границы между Азербайджаном и Арменией<sup>8</sup>.

На трехсторонней встрече в Москве президента РФ В.В. Путина, президента Азербайджана И. Алиева и премьер-министра Армении Н. Пашиняна, состоявшейся 26 ноября 2021 года, азербайджанский лидер вновь заявил о восстановлении транспортного сообщения в регионе как важном этапе в налаживании мирных стабильных отношений между двумя странами. В частности, он назвал разблокирование коммуникаций одной из важных задач, которые пока не выполнены<sup>9</sup>.

Фактором, ускоряющим процесс транспортной интеграции Каспийского региона, является запущенный иранский проект МТК «Персидский залив – Черное море». Один из маршрутов этого коридора – Джульфа (Иран) – Нахичевань – Ереван – Тбилиси – предполагает включение в евразийский транзит территории Армении. При худшем сценарии (если Азербайджану и Армении не удастся установить прочный мир) Нахичевань как транзитный пункт может заменить маршрут Мегри (город на ирано-армянской границе) – Ереван. Заинтересованность в развитии иранского транспортного коридора проявляет Индия. В связи с обострением отношений Ирана с Азербайджаном и Турцией этот маршрут может стать реальной альтернативой ирано-европейского трафика.

Положение о том, что политический фактор играет доминирующую роль на начальном этапе становления МТК, подтверждается современной ситуацией вокруг транспортных коммуникаций, включающих транзит по терри-

<sup>6</sup> Кармазин И. Вышли в коридор: Азербайджан готовится проложить дорогу через Армению // Известия. 2021. 13 мая. URL: <https://iz.ru/1163024/igor-karmazin/vyshli-v-koridor-azerbaidzhan-gotovitsia-prolozhit-dorogu-cherez-armeniiu> (дата обращения: 23.12.2021).

<sup>7</sup>Транспортный коридор Азербайджан – Нахичеван создаст пятистороннюю платформу сотрудничества в регионе // Голос Армении. 2020. 1 дек. URL: <https://www.golosarmenii.am/article/102422/transportnyj-koridor-azerbajdzhan--naxichevan-sozdast-pyatistoronnyuyu-platformu-sotrudnichestva-v-regione---aliev> (дата обращения: 21.12.2021).

<sup>8</sup>Полный текст заявления МИД России к годовщине подписания заявления Путина, Пашиняна и Алиева // Rusarminfo. 2021. 5 нояб. URL: <https://rusarminfo.ru/2021/11/05/polnyj-tekst-zayavleniya-mid-rossii-k-godovshhine-podpisaniya-zayavleniya-putina-pashinyana-i-alieva/> (дата обращения: 21.12.2021).

<sup>9</sup> Рустамбеков Б. Алиев: практически все пункты заявления по Карабаху выполнены, не решен вопрос с разблокированием коммуникаций в регионе // Интерфакс – Азербайджан. 2021. 26 нояб. URL: <http://interfax.az/view/851394> (дата обращения: 21.12.2021).

тории Афганистана, в связи с приходом к власти в этой стране талибов, ориентирующихся на сотрудничество с Китаем и Пакистаном.

Индия, инвестировавшая в альтернативные (Южному морскому пути) направления продвижения грузооборота в Европу, выражает заинтересованность в создании международного сообщества, поддерживающего свободу трафика и минимизацию рисков в функционировании транспортных коридоров Южной Азии.

В Дели прошла встреча представителей России, Ирана и 5 новых независимых государств Центральной Азии, на которой обсуждалась эта проблема. Москва однозначно поддержала инициативы Индии относительно режима «свободного трафика» через Афганистан. Однако Китай и Пакистан, также приглашенные на встречу, отказались от участия в обсуждении.

Советник по нацбезопасности Индии Аджит Довал, открывая многосторонний саммит, заявил, что международное сотрудничество в сфере продвижения транспортных коммуникаций «поможет усилить коллективную безопасность в регионе» [20].

**Евразийские МТК в мировом политическом процессе.** Помимо национальных политических интересов непосредственных участников инфраструктурных проектов, существенное влияние на процесс создания и развития евразийских МТК оказывают «внешние игроки», которые стремятся использовать транспортное сообщение в собственных геополитических интересах.

Так, эксперты отмечают, что на продвижение МТК «Север – Юг» сдерживающее влияние оказывают санкции США в отношении Ирана. Несмотря на очевидность экономических выгод, это не означает, что данный проект не столкнется с рядом политических (геополитических) проблем. «Помимо прочего, следует акцентировать внимание на кардинальном изменении позиции США относительно ядерной сделки с Ираном. Очевидно, что данное обстоятельство

уже создает и будет создавать дополнительные сложности для инвесторов и инфраструктурных компаний, в особенности, когда речь идет об импорте оборудования для реализации конкретных проектов или организации финансирования. Несомненно, все это может привести к значительному замедлению работы над разнообразными инфраструктурными проектами», – пишут Г.В. Косов и А.В. Гукасов [3, с. 214].

С другой стороны, функционирующие евразийские МТК активно влияют на мировой политический процесс. Например, 13 мая 2019 года в Анкаре на саммите глав железнодорожных ведомств России, Азербайджана и Турции был подписан меморандум «О развитии железнодорожных перевозок в рамках проекта Баку – Тбилиси – Карс», что обусловило значительную корректировку антироссийской политики Грузии [21].

Развитию сотрудничества в сфере транспорта как механизму смягчения политических противоречий в Каспийском регионе был посвящен Индийский морской саммит, проходивший в Дели с 2 по 4 марта 2021 года, в котором участвовали 5000 представителей из 42 стран.

Заместитель директора Государственного морского агентства при Министерстве транспорта, связи и высоких технологий Азербайджана Фархад Мамедов на саммите выступил с докладом «Содействие торговым отношениям и развитию бизнеса через региональные связи». Он отметил, что МТК «Север – Юг», соединяющий два основных континента мира, положительно влияет на развитие торговых отношений, налаживая тесное сотрудничество между Азербайджаном, Индией, Пакистаном, Ираном, Россией и Северной Европой<sup>10</sup>.

Транспортные коммуникации вообще и МТК в частности являются катализатором позитивной повестки в международных отношениях. Посол Индии в РФ Бала Венкатеш Варма, завершая трехлетнее пребывание в России, заявил, что «в российско-индийских отношениях происходит революция» [22]. Одним из оснований для такого утверждения

<sup>10</sup> Азербайджан принял участие в Индийском морском саммите 2021 года. URL: <https://zen.yandex.ru/media/ckb/azerbaidjan-prinial-uchastie-v-indiiskom-morskem-sammite-2021-goda-604728ac9e9a5735c1658563> (дата обращения: 21.12.2021).

стало сотрудничество в организации транспортно-коридоров.

На встрече В.В. Путина и Нарендры Модии в рамках Восточного экономического форума во Владивостоке в сентябре 2019 года обсуждался вопрос запуска транспортного коридора Ченнай (Индия) – Владивосток (Россия). Лидеры стран отметили, что наряду с китайской инициативой «Один пояс – один путь» этот коридор способствует развитию евразийской интеграции. Главы государств считают, что сотрудничество в транспортной сфере создает благоприятные условия для взаимодействия Индии и России по широкой повестке международных отношений [23].

### Заключение

Наряду с объективными предпосылками (нарастающей связанностью мира), появление такого механизма сотрудничества, как МТК, обусловлено повышением эффективности наднациональных институтов при реализации общемирового достояния через интеграцию интересов государств и сообществ. Системное качество МТК состоит в возможности продвижения «общего» на основе прямой выгоды для всех участников транспортных проектов. Такая постановка вопроса позволяет с уверенностью утверждать, что МТК вообще и евразийские транспортные коридоры в частности являются действенным механизмом преодоления рисков, связанных с «турбулентностью» современного состояния международных отношений.

МТК, как и любая другая конструкция, созданная политической волей суверенов, безусловно, может использоваться в качестве инструмента достижения партикулярных целей, давления и влияния. Однако, как показывает практика, инициированные узкими политическими намерениями МТК, в случае успеха их становления и развития, трансформируются в институт всеобщего достояния.

Политическая обусловленность МТК доминирует лишь на этапе их создания и развития. По мере обретения статусности в содержании МТК все больше проявляется качество

системы, направленное на воспроизводство и расширение сотрудничества. Национальный интерес, реализуемый при создании МТК, не требует делегирования суверенитета в наднациональные институты, и поэтому по ходу развития инфраструктуры МТК вытесняет избыточный политический контекст.

Роль транспортных коридоров в международной интеграции обусловлена еще и тем, что политические препятствия их имплементации неизбежно порождают альтернативные варианты организации сообщения, которые, в свою очередь, нивелируют политические преграды. В связи со способностью МТК преодолевать политические барьеры, вполне оправданна их характеристика как механизма, повышающего «прозрачность» государственных границ.

МТК оказывают катализирующее воздействие на региональные альянсы и союзы, тем самым обретая свойство инструмента для установления режима безопасности, сотрудничества и стабильности международных отношений.

Уже на первом этапе реализации МТК «Север – Юг» в полной мере проявился конструктивный потенциал этого маршрута. К созданию коридора помимо стран, подписавших учредительное соглашение (Индии, Ирана и России), подключились Азербайджан, Беларусь, Казахстан, Оман, Таджикистан, Армения, Сирия, Болгария, Кыргызстан, Турция и Украина, что позволило в дальнейшем значительно диверсифицировать направления транспортной инфраструктуры, дополняя первоначально планировавшийся маршрут ответвлениями. В конечном итоге МТК «Север – Юг» приобрел характер региональной системы коммуникаций.

Функционирование указанного МТК и его ответвлений уже сейчас характеризует трансрегиональный вектор сотрудничества. Нарастает потенциал «сопряжения» транспортной инфраструктуры Каспийского региона и китайской инициативы «Один пояс – один путь» с инфраструктурными направлениями, обеспечивающими транспортное сообщение стран Северной Африки и других государств.



## Список литературы

1. Полтерович В.М. Коллаборативные иерархии // *Вопр. экономики*. 2021. № 7. С. 31–48. DOI: [10.32609/0042-8736-2021-7-31-48](https://doi.org/10.32609/0042-8736-2021-7-31-48)
2. Володин А.Г., Володина М.А. Проект международного транспортного коридора «Север – Юг» как фактор возможного укрепления внешнеэкономических связей России // *Контуры глобал. трансформаций: политика, экономика, право*. 2019. Т. 12, № 6. С. 29–42. DOI: [10.23932/2542-0240-2019-12-6-2](https://doi.org/10.23932/2542-0240-2019-12-6-2)
3. Косов Г.В., Гукасов А.В. Международный транспортный коридор «Север – Юг». Переосмысление ландшафта Евразии (кейс Азербайджана) // *Касп. регион: политика, экономика, культура*. 2019. № 3(60). С. 212–217.
4. Кондратьев В.В., Бухарицин П.И. Каспийское геополитическое наследие Петра I и отдельные проблемы его реализации // *Астраханские краеведческие чтения: сб. ст. / под ред. А.А. Курапова, Е.И. Герасимиди, А.Н. Алиевой*. Астрахань, 2018. Вып. X. С. 27–33.
5. Иванов В. Персидский коридор для Советского Союза // *История РФ*. Глав. ист. портал страны. URL: <https://histrf.ru/read/articles/piersidskii-koridor-dlia-sovietskogo-soiuza> (дата обращения: 11.07.2021).
6. Раровский П.Е. Пути повышения эффективности экспорта транспортных услуг на Транссибирском контейнерном маршруте // *Рос. внешнеэкон. вестн.* 2017. № 1. С. 115–133.
7. Чижев Ю.В. Международные транспортные коридоры – коммуникационный каркас экономики // *Транспорт Рос. Федерации*. 2015. № 5(60). С. 9–15.
8. Подберезкина О.А. Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России: дис. ... канд. полит. наук. М., 2015. 164 с.
9. Чернявская Е.М. Европейские международные транспортные коридоры в контексте экономических интересов Российской Федерации: дис. ... канд. экон. наук. СПб., 2016. 190 с.
10. Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). М.: Ин-т экономики РАН, 2018. 64 с.
11. Егоров В.Г. Геополитика транспортных коридоров // *Геоэкономика энергетики*. 2021. № 2(14). С. 6–31. DOI: [10.48137/2687-0703\\_2021\\_14\\_2\\_6](https://doi.org/10.48137/2687-0703_2021_14_2_6)
12. Князев А. О судьбах трансфганских проектов. URL: <https://ia-centr.ru/experts/aleksandr-knyazev/aleksandr-knyazev-o-sudbakh-transafganskikh-proektov/> (дата обращения: 14.08.2021).
13. Бекмагамбетов М.М., Бекмагамбетова Г.М., Кочетков А.В. Транспортный коридор TRACECA «Европа – Кавказ – Азия»: состояние и перспективы развития // *Дороги. Инновации в строительстве*. 2010. № 3. С. 15–21.
14. Мамедов Р. Военно-политическая активность в акватории Каспийского моря в постсоветский период (международно-правовые аспекты) // *Центр. Азия и Кавказ*. 2007. № 4(52). С. 91–102.
15. Асатрян Г.Э. Укрепление в Афганистане позиций талибов будет губительным для системы международных отношений // *Независимая газ*. 2021. 21 июля (№ 152(8203)). С. 7.
16. Саямов Ю. Деградация как признак современного мира и вызовы для России // *Междунар. жизнь*. 2021. № 6. С. 88–95.
17. Михеев В.В., Луконин С.А. Второе столетие Коммунистической партии Китая и новая биполярность // *Мировая экономика и междунар. отношения*. 2021. Т. 65, № 7. С. 25–33. DOI: [10.20542/0131-2227-2021-65-7-25-33](https://doi.org/10.20542/0131-2227-2021-65-7-25-33)
18. Строкань С. Карабахский конфликт докатился до Европы. ЕС ищет пути избежать новой эскалации // *Коммерсант*. 2021. 19 июля (№ 124/П). С. 5.
19. Рокс Ю. Баку и Ереван готовятся к деблокации дорог // *Независимая газ*. 2021. 20 окт. (№ 230(8281)). С. 12–14.
20. Скосырев В. В Афганистане русские с китайцами не братья навек // *Независимая газ*. 2021. 11 нояб. (№ 246(8297)). С. 1–2.
21. Shahbazov F. Baku-Tbilisi-Kars Railway to Become Central Asia's Gateway to Europe // *Central Asia-Caucasus Analyst*. 2017. 7 December. URL: <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13486-baku-tbilisi-kars-railway-to-become-central-asias-gateway-to-europe.html> (дата обращения: 14.11.2021).
22. Строкань С. «В российско-индийских отношениях происходит революция»: Посол Индии в РФ Бала Венкатеш Варма дал прощальное интервью “Ъ” // *Коммерсант*. 2021. 19 окт. (№ 190). С. 6.
23. Asia Times (Гонконг): добро пожаловать в индо-российский морской «Шелковый путь» // *ИноСМИ.Ru*. 2019. 5 сент. URL: <https://inosmi.ru/economic/20190905/245776688.html> (дата обращения: 14.11.2021).

## References

1. Polterovich V.M. Kollaborativnye ierarkhii [Collaborative Hierarchies]. *Voprosy ekonomiki*, 2021, vol. 7, pp. 31–48. DOI: [10.32609/0042-8736-2021-7-31-48](https://doi.org/10.32609/0042-8736-2021-7-31-48)

2. Volodin A.G., Volodina M.A. North–South International Transport Corridor Project as a Factor for Possible Strengthening of Russia’s Foreign Economic Relations. *Outl. Glob. Transform. Politics Econ. Law*, 2019, vol. 12, no. 6, pp. 29–42 (in Russ.). DOI: [10.23932/2542-0240-2019-12-6-2](https://doi.org/10.23932/2542-0240-2019-12-6-2)
3. Kosov G.V., Gukasov A.V. Mezhdunarodnyy transportnyy koridor “Sever – Yug”. Pereosmyslenie landshafta Evrazii (keys Azerbaydzhana) [International Transport Corridor “North – South”: Rethinking the Landscape of Eurasia (Case of Azerbaijan)]. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kul'tura*, 2019, no. 3, pp. 212–217.
4. Kondrat'ev V.V., Bukharitsin P.I. Kaspiyskoe geopoliticheskoe nasledie Petra I i otdel'nye problemy ego realizatsii [Caspian Geopolitical Heritage of Peter I and Some Problems of Its Implementation]. Kurapov A.A., Gerasimidi E.I., Alieva A.N. (eds.). *Astrakhanskije kraevedcheskie chteniya* [Astrakhan Local History Readings]. Astrakhan, 2018. Iss. 10, pp. 27–33.
5. Ivanov V. Persidskiy koridor dlya Sovetskogo Soyuza [Persian Corridor for the Soviet Union]. *Istoriya RF. Glavnyy istoricheskiy portal strany* [History RF. Country’s Main Historical Portal]. Available at: <https://histrf.ru/read/articles/persidskii-koridor-dlia-sovietskogo-soyuza> (accessed: 11 July 2021).
6. Rarovskiy P.E. Puti povysheniya effektivnosti eksporta transportnykh uslug na Transsibirskom konteynernom marshrute [Ways to Increase Transportation Services Exports Efficiency on the Trans-Siberian Container Route]. *Rossiyskiy vneshneekonomicheskij vestnik*, 2017, no. 1, pp. 115–133.
7. Chizhkov Yu.V. Mezhdunarodnye transportnye koridory – kommunikatsionnyy karkas ekonomiki [International Transport Corridors as a Communication Frame of Economy]. *Transport Rossiyskoy Federatsii*, 2015, no. 5, pp. 9–15.
8. Podberezkina O.A. *Evolyutsiya znacheniya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov v mirovoy politike na primere Rossii* [Evolution of the Meaning of International Transport Corridors in World Politics Exemplified by Russia: Diss.]. Moscow, 2015. 164 p.
9. Chernyavskaya E.M. *Evropeyskie mezhdunarodnye transportnye koridory v kontekste ekonomicheskikh interesov Rossiyskoy Federatsii* [European International Transport Corridors in the Context of the Economic Interests of the Russian Federation: Diss.]. St. Petersburg, 2016. 190 p.
10. Vardomskiy L.B., Turaeva M.O. *Razvitie transportnykh koridorov postsovetского prostranstva v usloviyakh sovremennykh geopoliticheskikh i ekonomicheskikh vyzovov (nauchnyy doklad)* [Development of Transport Corridors of the Post-Soviet Space in the Context of Modern Geopolitical and Economic Challenges (Scientific Report)]. Moscow, 2018. 64 p.
11. Egorov V.G. The Geopolitics of Transport Corridors. *Geoekonomika energetiki*, 2021, no. 2, pp. 6–31 (in Russ.). DOI: [10.48137/2687-0703\\_2021\\_14\\_2\\_6](https://doi.org/10.48137/2687-0703_2021_14_2_6)
12. Knyazev A. *O sud'bah transafganskikh proektov* [On the Fate of Trans-Afghan Projects]. Available at: <https://ia-centr.ru/experts/aleksandr-knyazev/aleksandr-knyazev-o-sudbakh-transafganskikh-proektov/> (accessed: 14 August 2021).
13. Bekmagambetov M.M., Bekmagambetova G.M., Kochetkov A.V. Transportnyy koridor TRACECA “Evropa – Kavkaz – Aziya”: sostoyanie i perspektivy razvitiya [TRACECA Transport Corridor Europe–Caucasus–Asia: State and Development Prospects]. *Dorogi. Innovatsii v stroitel'stve*, 2010, no. 3, pp. 15–21.
14. Mamedov R. Voenno-politicheskaya aktivnost' v akvatorii Kaspiyskogo morya v postsovet'skiy period (mezhdunarodno-pravovye aspekty) [Military and Political Activity in the Caspian Sea in the Post-Soviet Period (International Legal Aspects)]. *Tsentral'naya Aziya i Kavkaz*, 2007, no. 4, pp. 91–102.
15. Asatryan G.E. Ukreplenie v Afganistane pozitsiy talibov budet gubitel'nym dlya sistemy mezhdunarodnykh otnosheniy [Strengthening of Taliban’s Positions in Afghanistan Will Be Disastrous for the System of International Relations]. *Nezavisimaya gazeta*, 21 July 2021 (no. 152), p. 7.
16. Sayamov Yu. Degradatsiya kak priznak sovremennogo mira i vyzovy dlya Rossii [Degradation as a Sign of the Modern World and Challenges for Russia]. *Mezhdunarodnaya zhizn'*, 2021, no. 6, pp. 88–95.
17. Mikheev V.V., Lukonin S.A. Vtoroe stoletie Kommunisticheskoy partii Kitaya i novaya bipolyarnost' [Second Century of the Communist Party of China and New Bipolarity]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*, 2021, vol. 65, no. 7, pp. 25–33. DOI: [10.20542/0131-2227-2021-65-7-25-33](https://doi.org/10.20542/0131-2227-2021-65-7-25-33)
18. Strokan' S. Karabakhskiy konflikt dokatilsya do Evropy. ES ishchet puti izbezhat' novoy eskalatsii [Karabakh Conflict Has Reached Europe. EU Is Looking for Ways to Avoid a New Escalation]. *Kommersant*, 19 July 2021 (no. 124/P), pp. 5–7.
19. Roks Yu. Baku i Erevan gotovyatsya k deblokatsii dorog [Baku and Yerevan Are Preparing for the Deblocking of Roads]. *Nezavisimaya gazeta*, 20 October 2021 (no. 230), pp. 12–14.
20. Skosyrev V. V Afganistane russkie s kitaytsami ne brat'ya navek [In Afghanistan, Russians and Chinese Are Not Brothers Forever]. *Nezavisimaya gazeta*, 11 November 2021 (no. 246), pp. 1–2.
21. Shahbazov F. Baku-Tbilisi-Kars Railway to Become Central Asia’s Gateway to Europe. *Central Asia-Caucasus Analyst*, 7 December 2017. Available at: <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13486-baku-tbilisi-kars-railway-to-become-central-asias-gateway-to-europe.html> (accessed: 14 November 2021).

22. Strokan' S. "V rossiysko-indiyskikh otnosheniyakh proiskhodit revolyutsiya": Posol Indii v RF Bala Venkatesh Varma dal proshchal'noe interv'yuu "Б" ["A Revolution Is Under Way in India–Russia Relations": Indian Ambassador to Russia Bala Venkatesh Varma Gave a Farewell Interview to Kommersant]. *Kommersant*, 19 October 2021 (no. 190), p. 6.

23. Asia Times (Gonkong): dobro pozhalovat' v indo-rossiyskiy morskoy "Shelkovyy put" [Asia Times (Hong Kong): Welcome to the Indo-Russian Maritime Silk Road]. *InoSMI.Ru*, 5 September 2019. Available at: <https://inosmi.ru/economic/20190905/245776688.html> (accessed: 14 November 2021).

DOI: 10.37482/2687-1505-V177

*Ilkin S. Abbasaliev*

Diplomatic Academy of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation;  
ul. Ostozhenka 53/2, str. 1, Moscow, 119021, Russian Federation;  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9106-7830> e-mail: [ilkin.abbasaliyev@yahoo.com](mailto:ilkin.abbasaliyev@yahoo.com)

## THE ROLE OF TRANSPORT CORRIDORS IN INTERNATIONAL COOPERATION (Exemplified by the Caspian Region)

Despite its obvious relevance and practical significance, the problem of Eurasian transport corridors has not yet taken a proper place in the scientific discourse. This article is a small but important step towards the development of the stated topic. International transport corridors (ITCs) in general and Eurasian ones in particular are a fundamentally new mechanism of international cooperation and a factor aimed at overcoming the increased turbulence in the relations between the states. The International North–South Transport Corridor project is of global significance, Russian-Azerbaijani cooperation playing an especially important role in its successful implementation. Current instability of the global political landscape and increasing foreign policy risks have given rise to a tendency to actualize national agendas to the detriment of international integration processes. This tendency is, however, being constructively overcome through new organizational forms, one of which is the ITCs. The latter, due to the vector of progress from the national to the common domain, are becoming a sought-after and developing institution of international cooperation. Owing to the natural conditions, the geopolitical space of Russia and Azerbaijan plays an important role in promoting national interests. Due to the friendly relations between the two countries, the creation of this important Eurasian route has been progressing steadily, which is facilitated by mutual interest in the integration of the transport systems in order to increase the transit potential of the territories, by a significant coincidence of Russia's and Azerbaijan's geopolitical interests, as well as by a high collaboration potential in the region. The joint work of the Caspian states in the organization of Eurasian transport corridors has been experiencing a destructive influence of external forces, which significantly complicates consolidation of the countries in the region. At the same time, integration in the field of transport communications is the most important mechanism for overcoming instability and achieving a stable international security regime.

**Keywords:** *international cooperation, international transport corridors, global highways, development of transport communications, transit of cargo traffic, Eurasian economic ties, Caspian region.*

Поступила 20.01.2022  
Принята 15.04.2022  
Опубликована 22.06.2022

Received 20 January 2022  
Accepted 15 April 2022  
Published 22 June 2022

**For citation:** Abbasaliev I.S. The Role of Transport Corridors in International Cooperation (Exemplified by the Caspian Region). *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Ser.: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, 2022, vol. 22, no. 3, pp. 34–44. DOI: 10.37482/2687-1505-V177