

Нагиева Шамс Азад кызы

## Международные транспортные коридоры «Север – Юг» и «Восток – Запад» в контексте интересов Азербайджана

УДК 323

DOI <https://doi.org/10.24195/2414-9616.2022-1.11>

Нагиева Шамс Азад кызы  
докторант кафедры дипломатии  
и современных интеграционных  
процессов  
Бакинского государственного  
университета  
ул. З. Халилова, 23,  
Баку, Азербайджан

***Цель статьи** – проанализировать значимость международных транспортных коридоров «Север – Юг» и «Восток – Запад» в контексте интересов Азербайджана. Отмечается, что расположение Азербайджана на перекрестке обоих путей укрепляет стабильность экономики и ведет к устойчивому притоку инвестиций, что в свою очередь создает основу для дальнейшего процветания страны. Подчеркивается, что международный транспортный коридор «Север – Юг» играет важную роль в создании более быстрых торговых путей между Северным и Южным полушариями. Проект «Восток – Запад», или проект «Новый шелковый путь», представляет собой инициативу по восстановлению энергетических, транспортных и торговых связей между Азией и Европой, которые были разорваны вековым конфликтом и антагонизмом.*

***Методы и методологии в исследовании.** Методической основой исследования являются методы: статистический, исторический, сравнительный, моделирование, типологической группировки*

***Научная новизна исследования** заключается в следующем: была сделана попытка детального исследования участия Азербайджана в международных транспортных коридорах «Север – Юг» и «Восток – Запад», а также рассмотрена перспектива данного участия.*

***Выводы.** Подводя итоги автор отмечает, транспортный коридор Север – Юг имеет геополитическое значение с точки зрения стабильности позиций Азербайджана в регионе. Реализация еще одного проекта регионального значения с дружественной Россией сблизит соседние Азербайджан и Россию, укрепит экономическое и политическое сотрудничество по некоторым вопросам. Реализация проектов Север – Юг и Восток – Запад в Азербайджане, не имеющем выхода к открытому морю, является исторической заслугой.*

*Обычно страны, не имеющие выхода к открытому морю, не могут играть роль транспортного центра. Однако, несмотря на это, не имея выхода к открытым морям, океанам, Азербайджан превращается не только в транспортный центр региона, но и Евразии; через территорию Азербайджана проходят транспортные коридоры «Север – Юг», «Восток – Запад». Эти коридоры связывают десятки стран, создавая возможности для еще десятков. Среди них только Азербайджан является активным участником и членом обоих проектов.*

***Ключевые слова:** транспортный коридор, «Север – Юг», «Восток – Запад», геоэкономические интересы.*

**Введение (постановка задач).** После обретения независимости в 1991 году Азербайджан направил все свои усилия на развитие нефтегазового сектора страны. В результате верных решений государственных органов за последние два десятилетия в страну были привлечены миллиардные прямые иностранные инвестиции. В результате Азербайджан стал одной из самых быстрорастущих развивающихся стран региона, укрепляя экономические связи с соседними странами и стратегическими партнерами. Контракт века, Южный газовый коридор, основанный в конце прошлого века, Разработка второй фазы проекта Шах-Дениз (трубопроводы TANAP и TAP), которую часто называют Соглашением XXI века, укрепила репутацию Азербайджана как надежного партнера и безопасной транзитной страны в энергетических проектах. Вышеупомянутые достижения позволили Азербайджану сыграть неопределимую роль в реализации транспортных коридоров Восток – Запад и Север – Юг.

**Методы и методологии в исследовании.** Методической основой исследования являются методы: статистический, исторический, сравнительный, моделирования.

**Научная новизна исследования** заключается в следующем: была сделана попытка детального исследования участия Азербайджана в международных транспортных коридорах «Север – Юг» и «Восток – Запад», а также рассмотрена перспектива данного участия.

**Степень изученности темы.** Научно-политический анализ материалов, собранных в процессе исследования, показывает, что развитие международных и региональных транспортных коридоров положительно влияет на повышение эффективности экономики Азербайджана. В то же время совместные проекты в сферах транспорта, инфраструктуры и логистики расширяют экономический потенциал Азербайджана и повышают его значимость. Азербайджан, являющийся активным сторонником создания широкого

экономического пояса на историческом Шелковом пути, также дает надежную гарантию эффективной организации транзита товаров по территории Азербайджана в разных направлениях по сравнению с другими коридорами. Это позволяет осуществлять более быструю, безопасную и своевременную доставку на более выгодных условиях [1].

Обеспечение транспортной безопасности страны занимает важное место среди новых парадигм развития Азербайджана. Находясь на пересечении международных транспортных коридоров Восток – Запад и Север – Юг, Азербайджан, обладая выгодным географическим положением, развивает транспортные услуги, строит современную инфраструктуру, совершенствует механизм управления транспортом и расширяет интеграцию в международную транспортную систему. Новые проекты, реализованные в последние годы как на коридорах Восток – Запад, так и Север – Юг, служат важной стратегической цели – увеличению транзитных возможностей Азербайджана.

Изложения основного материала. Согласно определению комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН «Транспортный коридор – это часть международной или национальной транспортной системы, обеспечивающая значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, которая включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а так же совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок» [2, с. 155].

За последние годы в стране реализованы масштабные проекты по развитию транспортной инфраструктуры, в эту сферу вложены крупные государственные инвестиции. Важную роль в развитии транспортной инфраструктуры Азербайджана сыграли следующие принятые меры:

- 1) реконструкция автомобильных и железных дорог на основе международных стандартов (особенно в направлении Грузии, России и Ирана);
- 2) строительство международных аэропортов в Баку и регионах;
- 3) строительство Бакинского международного морского торгового порта;
- 4) развитие транспортных коридоров Восток – Запад и Север – Юг.

Данные меры укрепили транзитный потенциал страны.

Транспортный сектор важен для промышленности, внутренней и внешней торговли, туризма, экономики и населения в целом. Азербайджан является мостом между Европой, Кавказом и Центральной Азией. Развитие транспортной системы имеет большое значение для Азербайджанской Республики. Страна играет

ключевую роль в развитии международной торговли в коридоре ТРАСЕКА, а также в коридоре «Север – Юг», идущий из России в Иран и далее к Персидскому заливу. Транспортная сеть Азербайджана состоит из 2929 км ж/д путей и 24 981 км автодорог.

В первую очередь необходимо обратить внимание на стратегическое значение международного транспортного коридора Север – Юг. Как известно, этот транспортный коридор обеспечит выход из стран Европы, России, Средней Азии и Кавказа к Персидскому заливу и Индии, активизирует торговые связи между прикаспийскими странами и черноморскими портами. Коридор также увеличит железнодорожные перевозки между Европой, Южной Азией и Ближним Востоком и увеличит доходы железной дороги как от внутренних, так и от транзитных перевозок соответственно. Реализация этого проекта вносит фундаментальный вклад в развитие торгово-экономических отношений и сотрудничества между странами, увеличивая транзитный потенциал Азербайджана [3, с. 254].

Транспортный коридор Север – Юг создан на основе межправительственного соглашения, подписанного между Россией, Ираном и Индией 12 сентября 2000 года. После прохождения внутренних процедур в указанных странах Соглашение вступило в силу 21 мая 2002 года и относится к транспортным инфраструктурам и средствам, обеспечивающих перевозку на всех видах транспорта – железнодорожном, морском, автомобильном, речном и воздушном. На присоединение Азербайджанской Республики к транспортному коридору Север – Юг дал согласие общенациональный лидер Азербайджанской Республики Гейдар Алиев. После этого в данном направлении стали осуществляться ряд важных работ. С тех пор эти вопросы подробно обсуждались на многочисленных встречах, проводимых Министерством транспорта Азербайджанской Республики с руководителями министерств транспорта Исламской Республики Иран и Российской Федерации. Азербайджан присоединился к соглашению в 2005 году. Всего Соглашение ратифицировали 13 стран (Азербайджан, Беларусь, Болгария, Армения, Индия, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Оман, Российская Федерация, Таджикистан, Турция, Украина). Несмотря на усилия инициативы по ускорению разработки, проект был отложен чуть более чем на десятилетие из-за западных санкций против Ирана. Поскольку Запад передумал и снял санкции с Ирана, проект возродился [4]. Коридор имеет несколько основных направлений: Индия – Россия – Кавказ – страны Персидского залива; страны Центральной Азии и Персидского залива; Каспийское море – Исламская Республика Иран – страны Персидского залива и др.

Международный транспортный коридор Север – Юг не только жизненно важен для будущих отношений между Азербайджаном и Россией, но и играет важную роль в создании более быстрых торговых путей между Северным и Южным полушариями. В настоящее время грузы доставляются в порты Северного моря в кратчайшие сроки в течение полутора месяцев через Персидский залив, Суэцкий канал и Средиземное море, но это время будет сокращено до менее чем месяца по маршруту Север – Юг. транспортный коридор. Именно поэтому, несмотря на то что основными движущими силами проекта являются Индия, Иран и Россия, многие страны заинтересованы в реализации этой инициативы.

Транспортный коридор «Север – Юг» в региональном смысле характеризуется следующими факторами для стран-участников проекта:

- Азербайджан, как единственное государство, которое имеет сухопутную границу как с Россией, так и с Ираном представляет важное значение для развития трехстороннего регионального сотрудничества;

- геополитические преимущества коридора для Азербайджана, России и Ирана по совокупности параметров заключаются в том, что он становится одним из главных морских и сухопутных коридоров из Азии в Европу (Юго-Восточная Азия – Персидский залив – Каспий – Европа);

- для России, которая сможет обеспечить транзит для Центральной и Северо-Западной Европы – это возможность сформировать замкнутый геополитический треугольник: ЕС – Россия – Иран с выходом на Индийский океан [5].

Транспортный коридор Север-Юг имеет геополитическое значение с точки зрения стабильности позиций Азербайджана в регионе. Реализация еще одного проекта регионального значения с дружественной Россией сблизит Азербайджан и Россию, укрепит экономическое и политическое сотрудничество по некоторым вопросам. Как отмечают многие политологи, проект «Север – Юг» является наглядной демонстрацией растущих политических связей между Азербайджаном и Россией.

Расположенный на пересечении транспортных коридоров Север – Юг и Восток – Запад, Азербайджан в настоящее время признан важным транспортно-логистическим центром в регионе. В этой области осуществляется успешное сотрудничество со странами ЕС. Международные транспортные коридоры Восток – Запад, Север – Юг проходящие через территорию Азербайджана, очень удобны с точки зрения расстояния и времени для перевозки грузов. Железная дорога Баку – Тбилиси – Карс, Бакинский международный морской торговый порт, крупнейший в Азербайджане торговый флот на Каспийском море, современная верфь и отвечающие современным стандартам дороги еще больше расширяют возможности

этих транспортных коридоров. На фоне этих возможностей значительно растет объем транзитных грузов. Статистика также подтверждает это мнение. Так, в 2018 г. перевезено 3 миллиона тонн транзитных грузов, объем транзитных нефтяных продуктов увеличился на 49 процентов.

Основным преимуществом коридора Север – Юг перед другими маршрутами является сокращение в два и более раза дальности перевозки, а также снижение стоимости перевозки контейнеров по сравнению со стоимостью перевозки по морскому пути.

Большое значение для проекта имеет железная дорога Решт-Астара (Иран) – Астара (Азербайджан), которая является последним звеном прямого железнодорожного маршрута по западной ветке Север – Юг. Железная дорога Казвин-Решт-Астара (Иран) – Астара (Азербайджан) является частью коридора Север – Юг, соединяющего Северную Европу с Юго-Восточной Азией. Линия также соединяет железные дороги Азербайджана, Ирана и России.

Проект «Восток – Запад», или проект «Новый шелковый путь», представляет собой инициативу по восстановлению энергетических, транспортных и торговых связей между Азией и Европой, которые были разорваны вековым конфликтом и антагонизмом. Экономический пояс Шелкового пути – это инициатива, разработанная Китаем для обеспечения доступа к европейским рынкам автомобильным и железнодорожным транспортом. Трубопровод соединяет китайскую экономику с экономикой Европейского Союза через Казахстан, Азербайджан, Грузию, Турцию или Украину [6].

Транспортный коридор «Восток – Запад» – удобный маршрут через Азербайджан, соединяющий Среднюю Азию, Кавказ и Европу, экономически выгодный и обладающий прекрасной инфраструктурой. Азербайджан предпринимает важные шаги по созданию этого транспортного коридора и повышению уровня его функциональности, активно развивает двустороннее и многостороннее сотрудничество на основе различных форматов в рамках проекта. Он также вносит важный вклад в восстановление Великого шелкового пути. Известно, что восстановление Шелкового пути является частью транспортного коридора Восток-Запад. Азербайджан предпринял важные меры в этом направлении на своей территории. В этом контексте следует отметить строительство Нового Бакинского международного морского торгового порта, одного из важнейших сегментов транспортного коридора Восток – Запад.

Этот порт создает благоприятные условия для превращения Баку в очень современный и крупный логистический и транспортный центр в Каспийском бассейне, углубления сотрудничества между прикаспийскими государствами, а также обеспечения максимальной пропускной способности транспортных коридоров Север – Юг

и Восток – Запад. Кроме того, необходимо подчеркнуть важность инициированной нашей республикой работы по строительству железной дороги Баку – Тбилиси – Карс (одного из важных участков коридора Восток – Запад) [3, с. 255].

Заключения. Подводя итоги автор отмечает, что транспортный коридор Север-Юг имеет геополитическое значение с точки зрения стабильности позиций Азербайджана в регионе. Реализация еще одного проекта регионального значения с дружественной Россией сблизит соседние Азербайджан и Россию, укрепит экономическое и политическое сотрудничество по некоторым вопросам. Реализация проектов «Север – Юг» и «Восток – Запад» в Азербайджане, не имеющем выхода к открытому морю, является исторической наградой. Обычно страны, не имеющие выхода к открытому морю, не могут играть роли транспортного центра. Однако, несмотря на это, не имея выхода к открытым морям, океанам, Азербайджан превращается не только в транспортный центр региона, но и в Евразии; через территорию Азербайджана проходят транспортные коридоры «Север – Юг», «Восток – Запад». Эти коридоры связывают десятки стран, создавая возможности еще для десятков. Среди них только Азербайджан является активным участником и членом обоих проектов.

#### ЛИТЕРАТУРА:

1. Bayramov V., "Xalq qəzeti" 26 Avqust 2019 15:03. Nəqliyyat dəhlizləri Azərbaycanın iqtisadi imkanlarını genişləndirir <https://xalqqazeti.com/az/news/29087>
2. Троицкая Н.А. Транспортные коридоры России для международного сообщения. М. : АСМАП, 2000. 174 с.
3. Hikmət Babaoğlu. Xarici siyasət. Bakı-ELM-2019. 325 s.
4. Abdul Kerimkhanov. AzerNewsAz Azerbaijan, Belarus ink agreement for North-South project, 19 November 2018, <https://www.azernews.az/business/141142.html>

5. Максимов Александр. Почетный представитель ТПП РФ в ИРИ. Международный транспортный коридор «Север–Юг». В поисках взаимного интереса. 18.01.2021. <https://tpprf.ru/ru/interaction/experts/comments/395493/>

6. Пресс-служба ТПП РФ по материалам ИКГ «Бизнес Диалог Медиа». 30.11.2017. To what extend the North-South transport corridor is more desirable and beneficial for Azerbaijan's interests in the region? <https://www.unectf.org/en/to-what-extend-the-north-south-transport-corridor-is-more-desirable-and-beneficial-for-azerbaijans-interests-in-the-region/#:~:text=Most%20importantly%2C%20the%20North%2DSouth,for%20Azerbaijan%20in%20foreseeable%20future>

#### REFERENCES:

1. Bayramov, V., (2019) "Xalq qəzeti" 26 Avqust 2019 15:03. Nəqliyyat dəhlizləri Azərbaycanın iqtisadi imkanlarını genişləndirir <https://xalqqazeti.com/az/news/29087>
2. Troitskaya, N.A. (2000) Transportnyye koridory Rossii dlya mezhdunarodnogo soobshcheniya [Transport corridors of Russia for international communication]. М. : АСМАП. 174 str.
3. Babaoğlu, Hikmət. (2019), Xarici siyasət. Bakı-ELM. 325 s.
4. Kerimkhanov, Abdul (2018). Azerbaijan, Belarus ink agreement for North-South project. 19 November, <https://www.azernews.az/business/141142.html>
5. Maksimov, Aleksandr (2021) Pochetnyy predstavitel' TPP RF v IRI. Mezhdunarodnyy transportnyy koridor «Sever – Yug». V poiskakh vzaimnogo interesa. [International transport corridor «North-South». In search of mutual interest]. 18.01.2021. <https://tpprf.ru/ru/interaction/experts/comments/395493/>
6. Press-sluzhba TPP RF po materialam IKG «Biznes Dialog Media» (2017) To extend the North-South transport corridor is more desirable and beneficial for Azerbaijan's interests in the region? / <https://www.unectf.org/en/to-what-extend-the-north-south-transport-corridor-is-more-desirable-and-beneficial-for-azerbaijans-interests-in-the-region/#:~:text=Most%20importantly%2C%20the%20North%2DSouth,for%20Azerbaijan%20in%20foreseeable%20future>