

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ КОРИДОР ITI (ИСЛАМАБАД – ТЕГЕРАН – СТАМБУЛ) В РЕГИОНАЛЬНОЙ ГЕОПОЛИТИКЕ

Ю. А. Щербина

*Белорусский государственный университет,
г. Минск, Республика Беларусь*

Современный взаимозависимый мир поставил геэкономике на первое место, как важный фактор расширения сотрудничества. Государствами стали чаще использоваться нетрадиционные виды дипломатии. Один из таких видов – железнодорожная дипломатия, используя которую, государство имеет возможность развивать добрососедские отношения через создание сети железных дорог для получения взаимных экономических выгод и продвижения национальных интересов. В статье рассматривается, признанный Организацией Объединенных Наций, международный железнодорожный коридор ITI, соединяющий три государства: Иран, Пакистан и Турцию. На сегодняшний день данный коридор функционирует в рамках Организации экономического сотрудничества (ОЭС), однако имеет все шансы на расширение, так как есть определенное количество заинтересованных в этом государств. Наиболее ярким примером является Китай с его инициативой «Один пояс – один путь». Увеличение геополитического влияния и присутствия Китая в регионе будут способствовать развитию и ещё большей интеграции инфраструктуры и экономики **ГОСУДАРСТВ** Азии, Европы и Африки. Преимущества для всех участников очевидны: Пакистан увеличил экспорт и укрепил свои позиции в рамках геополитического и геэкономического взаимодействия; Турция получила прямой доступ к Южной Азии; Иран, в силу своего расположения, стал транзитной страной с важной ролью в торговле Востока и Запада, а также увеличил свой политический вес в регионе. Республика Беларусь в этом регионе может найти для себя новые пути реализации экспорта и продвижения национальных интересов. Перспективы сотрудничества с использованием железнодорожного сообщения в экономических отношениях с регионом Южной Азии, да и со всей Азией в целом, можно и нужно рассматривать, так как в рамках переориентации торгово-экономического сотрудничества нашей страны с Запада на Восток это является актуальным вопросом, находящимся на повестке дня Республики Беларусь.

Ключевые слова: Республика Беларусь; внешняя политика; дипломатия; международное сотрудничество; международный транспортный коридор ITI; Организация экономического сотрудничества; Иран; Пакистан; Турция.

Образец цитирования: Щербина Ю. А. Международный железнодорожный коридор ITI (Исламабад – Тегеран – Стамбул) в региональной геополитике // Актуальные проблемы международных отношений и глобального развития : сб. науч. ст. Минск, 2022. Вып. 10. С. 127–142. <https://doi.org/10.33581/2311-9470-2022-10-127-142>

INTERNATIONAL RAIL CORRIDOR ITI (ISLAMABAD – TEHRAN – ISTANBUL) IN REGIONAL GEOPOLITICS

Y. A. Shcharbina

Belarusian State University, Minsk, Republic of Belarus

The modern interdependent world has put geo-economics in first stage as an important factor in expanding cooperation. Non-traditional types of diplomacy have become more frequently used by states. Railway diplomacy is one of them. With using such a diplomatic

approach, the state has the opportunity to develop good neighborly relations through the creation of a network of railways to obtain mutual economic benefits and promote national interests. The article deals with the international railway corridor ITI recognized by the United Nations and connecting with three states: Iran, Pakistan and Turkey. Nowadays, this corridor operates within the framework of the Economic Cooperation Organization (ECO) but it has every chance of expanding, since there is a certain number of a state interested in this project. The most striking example is China with its Belt and Road Initiative. The increase in the geopolitical influence and presence of China in the region will contribute to the development and even greater integration of the infrastructure and economies of the states of Asia, Europe and Africa. The benefits for all are obvious: Pakistan has received along with the opportunity to increase exports, also strengthen its position in international markets; Turkey gained direct access to South Asia; Iran due to its location has become a transit country with an important role in trade between East and West as well as increasing its political weight in the region.

The Republic of Belarus in this region can find new ways to implement exports and promote national interests. Prospects for cooperation using railway communication in relations with the region of South Asia and with the whole Asia itself can and should be considered as in the framework of the reorientation of trade and economic cooperation of our country from the West to the East and this is an urgent issue on the agenda for our state.

Keywords: Republic of Belarus; foreign policy; diplomacy; international cooperation; international transport corridor ITI; Organization for Economic Cooperation; Iran; Pakistan; Turkey.

For citation: Shcharbina Y. A. (2022). Mezhdunarodnyi zheleznodorozhnyi koridor ITI (Islamabad – Tegeran – Stambul) v regional'noi geopolitike [International Rail Corridor ITI (Islamabad – Tehran – Istanbul) in Regional Geopolitics]. In: *Actual problems of international relations and global development: collection of scientific papers*. Minsk. Vol. 10, pp. 127–142. <https://doi.org/10.33581/2311-9470-2022-10-127-142>

Введение. Появление и развитие железнодорожного транспорта в XIX в. связало воедино целые континенты и народы. Благодаря техническому прогрессу в железнодорожном сообщении, люди стали больше путешествовать и гораздо быстрее перемещаться на дальние расстояния. Совершенствование отрасли способствовало перемещению товаров, что в свою очередь увеличивало международный товарооборот. В соответствии с Бернской конвенцией о железнодорожных перевозках грузов в 1893 г. было создано Центральное бюро международных железнодорожных сообщений, что стало первым в истории опытом в сфере международного сотрудничества железнодорожным транспортом¹.

В мае 1980 г. была подписана Конвенция о международных перевозках по железной дороге (КОТИФ), в соответствии с которой и работает

¹ Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок грузов и пассажиров // Учебные материалы онлайн Studwood [Электронный ресурс]. URL: https://studwood.net/1494092/pravo/pravovoe_regulirovanie_mezhdunarodnyh_zheleznodorozhnyh_perevozok_gruzov_passazhirov (дата обращения: 21.07.2022).

Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) с главным офисом в г. Берне (Швейцария)².

Современный взаимозависимый мир поставил геоэкономику на первое место как важный фактор расширения сотрудничества. Нетрадиционные виды дипломатии стали чаще использоваться государствами. И. А. Сардано, исследователь Ближневосточного технического университета (Турция) пишет: «С целью укрепления взаимоотношений, государства стали прибегать к нетрадиционным видам дипломатии. Одним из таких видов и является железнодорожная дипломатия»³. Железнодорожная дипломатия – явление не новое, она применяется в разных регионах мира и способствует дальнейшему развитию международных связей, становясь все более важным фактором внешней политики.

Как один из международных транспортных коридоров, маршрут ITI (Исламабад – Тегеран – Стамбул) может стать одной из подходящих баз для политической связанности в рамках геополитики региона Южной Азии, а также для торговли по маршруту Запад – Восток. Происходит усиление позиций всех трёх государств в рамках регионального и международного масштабов. Пакистан переходит от геоэкономики к геополитике, Иран приобретает роль связующего звена не только в регионе, а у Турции есть возможность и дальше развивать свою естественную роль моста между Азией и Европой. В дополнение, после присоединения Китая к железнодорожному коридору появится первый прямой наземный путь связывающий Китай и Турцию. По мнению автора, эта своевременная инициатива пойдет на пользу всему региону.

Новизна исследования заключается в рассмотрении железнодорожного коридора ITI как первого революционного шага к региональной евразийской торговой и политической связности. Это новаторская «геоэкономическая» возможность для будущих поколений Пакистана, Турции и Ирана, которые выиграют от потенциальной торговой и инфраструктурной дипломатии новой железной дороги. По этой теме детальные исследования отсутствуют.

Актуальность исследования заключается в изучении расширения политических и экономических связей, имеющих стратегическое значение не только в двусторонних и трехсторонних отношениях между Ираном,

² Convention concerning International Carriage by Rail of 9 May 1980 // OTIF [Electronic resource]. URL: https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/01_COTIF_80/cotif-1980-e.PDF (accessed: 19.07.2022).

³ Sardano I. A. Rail Diplomacy between Turkey, Pakistan, and Iran // Modern Diplomacy [Electronic resource]. 18.03.2022. URL: <https://modern diplomacy.eu/2022/03/18/rail-diplomacy-between-turkey-pakistan-and-iran/> (accessed: 07.07.2022).

Пакистаном и Турцией, но и в отношении государств Персидского залива, Европы и особенно Китая. Хронологические рамки охватывают начало третьего десятилетия XXI в.

Что касается Республики Беларусь, то для нас является крайне важным реализовать огромный потенциал в сотрудничестве с регионом Южной Азии.

Методология исследования. При написании статьи автор опирался на принцип историзма, использовал общенаучные (анализ, синтез, сравнение, обобщение, дедукция) и специальные исторические методы (историко-генетический, историко-сравнительный структурный подход, системный подход), применил аналитические методики (метод описательного анализа).

Объектом исследования выступает международный железнодорожный коридор ITI. Предметом – эволюция, развитие, преимущества железнодорожной дипломатии в регионе, а также их возможное расширение. Целью исследования является выявление значимости международного железнодорожного коридора ITI, его возможности, перспективы, а также анализ потенциальных участников.

Обзор источников и литературы по теме. В научном плане недостаточная проработанность данной проблемы предопределила активное использование зарубежных источников.

Среди авторов, которые анализировали в своих работах аспекты взаимоотношения Республики Беларусь с государствами Азии можно выделить доцента кафедры международных отношений БГУ А. В. Тихомирова. В своей публикации «Евразийский компонент во внешней политике Республики Беларусь в 1991–2021 гг.» А. В. Тихомиров раскрывает сущность и особенности евразийского компонента во внешней политике нашего государства и констатирует, что в концептуальном плане вопрос геостратегического позиционирования Беларуси в Евразии нуждается в доработке [4].

Аналитик Белорусского института стратегических исследований Ю. Ярмолинский, описывая внешнеполитические интересы Пакистана, Ирана и Турции, делает вывод, что амбиции этих государств носят глобальный евразийский характер и выходят далеко за рамки региона. Анализируя возможности продвижения национальных интересов Беларуси, он констатирует, что необходимо принимать во внимание особые внутренние отношения между тремя государствами⁴.

⁴ Ярмолинский Ю. «Большая игра» 2.0 в Азии: Западная и Южная Азия // Белорусский институт стратегических исследований [Электронный ресурс]. 29.12.2020. URL: <https://bisr.gov.by/mneniya/bolshaya-igra-20-v-azii-zapadnaya-i-yuzhnaya-aziya> (дата обращения: 10.07.2022).

Доктор исторических наук Белорусского государственного университета В. М. Мацель в своей монографии описывает процессы становления и развития политики Республики Беларусь на Юго-Востоке Азии [5].

Основные тактические и стратегические задачи Китайской Народной Республики «Один пояс – один путь» раскрывает в своей статье профессор Белорусского государственного университета А. М. Байчоров [2].

Научный сотрудник Института востоковедения Российской Академии Наук Н. А. Замараева в своих работах рассматривает реализацию Китайско-пакистанского экономического коридора, а также особенности взаимодействия между китайским Кашгаром и пакистанским портом Гвадар [3; 7; 8].

Новые аспекты взаимоотношений Пакистана и Китая, которые свидетельствуют о важном сдвиге в реализации концепции нового Шелкового пути освещает доктор экономических наук Московского государственного университета печати К. В. Антипов [1].

Среди зарубежных авторов можно выделить научного сотрудника факультета международных отношений Ближневосточного технического университета в Анкаре И. А. Сардано. Описывая железнодорожную дипломатию, как нетрадиционный вид международных отношений, он делает прогноз, что в ближайшем будущем она может получить дальнейшее развитие. Контейнерная железная дорога ITI – это только начало, которое сыграет важную роль в расширении региональной связи и продвижении коммерческой, экономической и политической деятельности в регионе ОЭС⁵.

Обозреватель турецкой газеты «Daile Sabah» О. Халид пишет, что воспользовавшись исторической возможностью возродить транснациональную, трансконтинентальную железнодорожную сеть, стратегически соединяющую Стамбул, Тегеран и Исламабад, правительства Пакистана, Турции и Ирана открывают глубокие экономические перспективы, поскольку развивающиеся страны стремятся к экономическому подъему в условиях вызывающей тревогу инфляции, девальвации валют и разрушительных волн пандемии коронавируса⁶.

Основную информацию о деятельности железнодорожного коридора ITI, о преимуществах и возможностях для каждой из стран – участниц в настоящее время можно получить из средств массовой информации таких

⁵ Sardano I. A. Rail Diplomacy between Turkey, Pakistan, and Iran // Modern Diplomacy [Electronic resource]. 18.03.2022. URL: <https://modern diplomacy.eu/2022/03/18/rail-diplomacy-between-turkey-pakistan-and-iran/> (accessed: 07.07.2022).

⁶ Khalid O. New “oriental express” for 21st-century links Asia to Europe // Daily Sabah [Electronic resource]. 10.02.2022. URL: <https://www.dailysabah.com/opinion/op-ed/new-oriental-express-for-21st-century-links-asia-to-europe> (accessed: 25.07.2022).

как: информационно-аналитическое агентство «Вестник Кавказа»⁷, Иранское новостное агентство «IRNA»⁸ и др.

Результаты исследования. 14 августа 2009 г. был осуществлен запуск железнодорожного маршрута в тестовом режиме в качестве контейнерного сервиса по маршруту Исламабад – Тегеран – Стамбул. Организация Объединенных Наций признала данный железнодорожный маршрут международным коридором между 3 государствами, а именно: Пакистаном, Ираном и Турцией. Международный коридор ИТІ составляет 6540 км⁹. В Турции располагается 1950 км железнодорожного полотна, в Пакистане 1990 км и в Иране 2600 км соответственно. Использование этого маршрута упрощает доставку грузов, так как занимает всего 10 дней, в то время как морское сообщение между Пакистаном и Турцией составляет около 21 дня¹⁰. Однако в период с 2011 г. и до декабря 2021 г. деятельность данного маршрута была приостановлена¹¹.

На сегодняшний день также существуют планы по соединению дороги ИТІ с Китаем, а именно через использование Пакистанской железнодорожной линии МL–1, имеющей выход в Синьцзян-Уйгурский автономный округ. Проект железнодорожной линии МL–1 является крупнейшим компонентом Китайско-пакистанского экономического коридора и оценивается в 6,8 млрд. долларов США¹².

Старт проекта запланирован на 2026 г.

⁷ Как работает железнодорожная дипломатия Турции, Ирана и Пакистана // Информационно-аналитическое агентство «Вестник Кавказа» [Электронный ресурс]. 19.03.2022. URL: <https://vestikavkaza.ru/analytics/kak-rabotaet-zeleznodoroznaa-diplomatia-turcii-irana-i-pakistana.html> (дата обращения: 11.07.2022).

⁸ China's new Silk Road outlook includes Pakistan-Iran-Turkey railways networks // The Islamic Republic News Agency [Electronic resource]. 03.01.2021. URL: <https://en.irna.ir/news/84171573/China-s-new-Silk-Road-outlook-includes-Pakistan-Iran-Turkey-railways> (accessed: 19.07.2022).

⁹ Aamir A. Turkey, Iran, Pakistan rail link to China's Belt and Road // Nikkei Asia [Electronic resource]. 2020. URL: <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/Turkey-Iran-Pakistan-rail-link-to-China-s-Belt-and-Road> (accessed: 25.07.2022).

¹⁰ China's new Silk Road outlook includes Pakistan-Iran-Turkey railways networks // The Islamic Republic News Agency [Electronic resource]. 03.01.2021. URL: <https://en.irna.ir/news/84171573/China-s-new-Silk-Road-outlook-includes-Pakistan-Iran-Turkey-railways> (accessed: 19.07.2022).

¹¹ Грузовой поезд Исламабад-Тегеран-Стамбул (ИТІ) возобновит работу в начале 2021 года // Российское информационное агентство Iran.ru [Электронный ресурс]. URL: https://iran.ru/news/economics/117144/Gruzovoy_poezd_Islamabad_Tegeran_Stambul_ITI_vozobnovit_rabotu_v_nachale_2021_goda (дата обращения: 11.07.2022).

¹² Турция, Иран и Пакистан свяжутся с Китаем «грандиозным» проектом // Информационное агентство Eurasia Daily [Электронный ресурс]. 2020. URL: <https://easaily.com/ru/news/2020/12/29/turciya-iran-i-pakistan-svyazhutsya-s-kitaem-grandioznym-proektom> (дата обращения: 11.07.2022).

Железная дорога коридора ITI, после соединения Исламабада и Кашгара с пакистанской линией ML–1 станет первой регулярной железнодорожной веткой сообщения между Турцией и Китаем. Однако на сегодняшний день существует еще один маршрут, соединяющий Китай и Турцию, он проходит через Грузию, Азербайджан, пересечение Каспийского моря на пароме, Казахстан и далее в Сиань¹³. Естественно, полностью сухопутный маршрут значительно упрощает возможности и время перевозок.

Важным моментом в сотрудничестве Китая и Пакистана являются соглашения о развитии китайско-пакистанского экономического коридора, которые основаны на решениях, принятых в КНР с самого начала провозглашения политики Шелкового пути [1].

Профессор БГУ А. М. Байчоров в статье «Один пояс – один путь»: стратегические и тактические задачи» отметил, что по состоянию на 2017 г. планировалось развитие 6 сухопутных и 2 морских экономических поясов в рамках китайской инициативы «Один пояс – один путь» [2]. В списке сухопутных маршрутов обозначено направление из Китая через Иран и Турцию в Европу [2].

Церемония возобновления и отправления поезда из Исламабада в Стамбул состоялась 21 декабря 2021 г. Министр иностранных дел Пакистана Ш. М. Куреши высоко оценил возобновление работы маршрута ITI и отметил, что ж/д коридор будет содействовать улучшению региональных связей и продвижению экономической и коммерческой деятельности в регионе ОЭС¹⁴.

Координатор проекта, директор ОЭС по транспорту А. Ходаи, отметил, что потенциал поезда ITI еще не реализован. Маршрут предоставит Пакистану возможность начать экспортную деятельность и установить связь с международными рынками. В то время как Иран может стать важным перевалочным и транзитным пунктом для международной торговли, этот грузовой сервис позволит Турции и дальше развивать свою естественную роль моста между Азией и Европой.

ITI – ОЭС имеет перспективу открыть новый транзитный маршрут из Китая в Европу и обеспечить устойчивый источник дохода для стран, находящихся на пути следования. Согласно всестороннему исследованию, проведенному Секретариатом ОЭС по исследуемому стратегическому

¹³ Турция, Иран и Пакистан свяжутся с Китаем «грандиозным» проектом // Информационное агентство Eurasia Daily [Электронный ресурс]. 2020. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2020/12/29/turciya-iran-i-pakistan-svyazhutsya-s-kitaem-grandioznym-proektom> (дата обращения: 11.07.2022).

¹⁴ Resumption of ECO ITI (Islamabad-Tehran-Istanbul) Cargo Train // Economic Cooperation Organization [Electronic resource]. URL: <https://www.eco.int/news/88850-Resumption-of-ECO-ITI-Islamabad-Tehran-Istanbul-Cargo-Train.html?t=News> (accessed: 23.07.2022).

коридору, мультимодальные перевозки могут еще больше увеличить грузоподъемность поезда на коридоре за счет мобилизации грузов из нескольких источников, которые еще не подключены к железнодорожной сети¹⁵.

Министр транспорта и инфраструктуры Турции А. Караисмаилоглу во время прибытия поезда в Анкару 5 января 2022 г. высказал мнение, что железнодорожный коридор ITI будет способствовать достижению экспортной цели Турции в 250 млрд. долларов США¹⁶.

Звучат ли все эти планы реалистично?

Необходимо развивать потенциал железнодорожной грузовой торговли между странами Центральной Азии, который не ограничивается только Турцией и Пакистаном. Есть возможность выхода на Индию и создания нового коридора, что способствовало бы организации глобальной цепочки поставок, поскольку Индия уже давно пытается выйти на железнодорожные грузовые линии¹⁷. В случае присоединения Индии к проекту ITI имеются перспективы дальнейшего расширения в сторону Бангладеш, Непала и Бутана.

В настоящее время управление железных дорог Пакистана прорабатывает план строительства первой в государстве стандартной железной дороги от участка Мирджава, станции Ко-и-Тафтан до Кветты. Цель проекта заключается в приведении инфраструктуры в соответствие с международными стандартами для доставки товаров через иранскую территорию в кратчайшие сроки в страны Центральной Азии и Европы¹⁸.

Пакистанская газета «Dawn» пишет по этому поводу: «Ожидается, что на этот маршрут протяженностью 635 км будет потрачено до 500 миллионов долларов»¹⁹. Согласно заявлению директора компании «Naqoon

¹⁵ Resumption of ECO ITI (Islamabad-Tehran-Istanbul) Cargo Train // Economic Cooperation Organization [Electronic resource]. URL: <https://www.eco.int/news/88850-Resumption-of-ECO-ITI-Islamabad-Tehran-Istanbul-Cargo-Train.html?t=News> (accessed: 23.07.2022).

¹⁶ Первый грузовой поезд по маршруту Исламабад-Тегеран-Стамбул достиг Анкары // Турецкое информационное агентство Anadolu [Электронный ресурс]. 2022. URL: <https://www.aa.com.tr/ru/экономика/первый-грузовой-поезд-по-маршруту-исламабад-тегеран-стамбул-достиг-анкары/2466103#> (дата обращения: 09.07.2022).

¹⁷ The Istanbul-Tehran-Islamabad Train will keep running reassures Turkey // Online Magazine RailFreight.com [Electronic resource]. 2022. URL: <https://www.railfreight.com/railfreight/2022/01/10/the-istanbul-tehran-islamabad-train-will-keep-running-reassures-turkey/> (accessed: 13.07.2022).

¹⁸ Успешная эксплуатация поезда ОЭС, увеличение грузоперевозок по маршруту Исламабад-Тегеран-Стамбул // Информационный портал Исламской Республики Иран Pars Today [Электронный ресурс]. 2022. URL: <https://parstoday.com/ru/news/iran-i151712> (дата обращения: 19.07.2022).

¹⁹ Despite harsh weather, goods train reaches Turkey // Pakistan Newspaper Dawn [Electronic resource]. 2022. URL: <https://www.dawn.com/news/1674821> (accessed: 23.07.2022).

Brothers»(национальный экспедитор от имени Пакистанских железных дорог в проекте ж/д поезда Исламабад-Тегеран-Стамбул) «этот проект является духом нашей национальной торговли и способствует увеличению экспорта Пакистана»²⁰. По коридору ITI можно транспортировать как 20-ти футовые, так и 40-ка футовые контейнеры. В будущем предполагается вовлечь в проект и другие заинтересованные страны Азии и Европы, чему также будет способствовать использование тоннеля «Marmaray»²¹.

Помимо вышеупомянутой тройки – Турции, Ирана и Пакистана – выгоду от проекта ITI получают Азербайджан, Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан²².

Существует мнение, что китайская инициатива «Один пояс, один путь» будет рассматривать данный железнодорожный коридор, как возможную замену Транскаспийскому маршруту²³. Однако существование и использование обоих маршрутов также остается возможным и актуальным.

Старший научный сотрудник Школы международных исследований им. С. Раджаратнама Сингапурского технологического университета Наньян Д. М. Дорси считает, что выбор Пекина относительно достоинств и перспектив развития коридора ITI и Транскаспийского международного транспортного маршрута, будет отражать геополитические и экономические амбиции Китая. «С точки зрения Пекина, Турция является важным торговым центром, и в долгосрочной перспективе не помешает наличие нескольких железнодорожных маршрутов, соединяющих Китай с Турцией», – отмечает Д. М. Дорси²⁴.

На сегодняшний момент Анкара позиционирует себя ключевым игроком евразийского транспортного узла и стремится развивать железнодорожные сообщения по множественным направлениям, как с Китаем и Европой, так и со странами Южной Азии.

²⁰ ITI train finally reaches Turkey after two months// Pakistan Newspaper Dawn [Electronic resource]. 2022. URL: <https://www.dawn.com/news/1690895> (accessed: 23.07.2022).

²¹ В коридоре Стамбул-Тегеран-Исламабад появятся контейнерные поезда // Научно-технический журнал «Железные дороги мира» [Электронный ресурс]. 2020. URL: <https://zdmira.com/news/v-koridore-stambul-tegeran-islamabad-poyavyatsya-kontejnernye-poezda-protiyazhennost-marshruta-6500-km> (дата обращения: 19.07.2022).

²² Грузовой поезд Исламабад-Тегеран-Стамбул (ITI) возобновит работу в начале 2021 года // Российское информационное агентство Iran.ru [Электронный ресурс]. URL: https://iran.ru/news/economics/117144/Gruzovoy_poezd_Islamabad_Tegeran_Stambul_ITI_vozobnovit_rabotu_v_nachale_2021_goda (дата обращения: 11.07.2022).

²³ China's new Silk Road outlook includes Pakistan-Iran-Turkey railways networks // The Islamic Republic News Agency [Electronic resource]. 03.01.2021. URL: <https://en.irna.ir/news/84171573/China-s-new-Silk-Road-outlook-includes-Pakistan-Iran-Turkey-railways> (accessed: 19.07.2022).

²⁴ Там же.

Что касается Ирана, то политическое руководство страны будет стремиться к развитию международного коридора ITI, так как основой торговли между странами ОЭС является оплата в местной валюте, что в свою очередь будет способствовать обходу санкций США – отмечает Л. Пшибышевский, аналитик по Западной Азии в Азиатском исследовательском центре Варшавской военной академии. Л. Пшибышевский утверждает, что «практически невозможно изолировать Иран и помешать торговать со своими соседями» и обращает внимание, что Пекин рассматривает транспортную инфраструктуру Ирана, как составную часть инициативы «Один пояс, один путь»²⁵. Л. Пшибышевский считает, что Китай будет оказывать политическую поддержку коридору ITI, так как видит в нём дополнение и продолжение инициативы «Один пояс, один путь». Однако в Пекине по-прежнему ожидают разделения расходов и рисков со стороны Ирана, Пакистана и Турции, если последние хотят извлечь выгоду из инвестиционных и торговых проектов²⁶.

Большое значение имеет и географическое расположение Ирана, Турции и Пакистана. Аналитик Белорусского института стратегических исследований Ю. Ярмолинский, констатирует: «стратегический характер географии «тройки», а именно транзитное положение между Европой и арабо-мусульманским миром, создаёт новую геополитическую реальность и видоизменяет расклад региональных сил»²⁷.

Анализируя статью научного сотрудника факультета международных отношений Ближневосточного технического университета в Анкаре И. А. Сардано, можно отметить, что многие страны стали использовать нетрадиционные виды дипломатии. Описывая железнодорожную дипломатию, как «метод поддержки экономических приоритетов страны в рамках её внешней политики», исследователь указывает на недавно возобновившийся железнодорожный контейнерный сервис, связывающий Исламабад – Тегеран – Стамбул, как последний пример именно железнодорожной дипломатии²⁸.

²⁵ Turkey to connect with Iran and Pakistan // The Caspian and Black Sea Analysis Foundation [Electronic resource]. 30.12.2020. <https://ccbs.news/en/article/2500/> (accessed: 18.07.2022).

²⁶ Кэйдзай Н. Турция соединится с Ираном и Пакистаном // Информационно-аналитическое агентство «Вестник Кавказа» [Электронный ресурс]. 29.12.2020. URL: <https://vestikavkaza.ru/analytics/turcia-soedinitsa-s-iranom-i-pakistanom.html#> (дата обращения: 09.07.2022).

²⁷ Ярмолинский Ю. «Большая игра» 2.0 в Азии: Западная и Южная Азия // Белорусский институт стратегических исследований [Электронный ресурс]. 29.12.2020. URL: <https://bisr.gov.by/mneniya/bolshaya-igra-20-v-azii-zapadnaya-i-yuzhnaya-aziya> (дата обращения: 10.07.2022).

²⁸ Sardano I. A. Rail Diplomacy between Turkey, Pakistan, and Iran // Modern Diplomacy [Electronic resource]. 18.03.2022. URL: <https://modern diplomacy.eu/2022/03/18/rail-diplomacy-between-turkey-pakistan-and-iran/> (accessed: 07.07.2022).

Восстановление коридора ITI через Иран стало большим достижением для региона ОЭС в качестве обеспечения региональной связности. Преимущества для всех очевидны: Пакистан получил вместе с возможностью увеличения экспорта, также укрепить позиции на международных рынках; Турция получила прямой доступ к Южной Азии; Иран, в силу своего расположения, стал транзитной страной с важной ролью в торговле Востока и Запада. Ещё одной важной особенностью для Ирана стало подписание трёхстороннего меморандума с Казахстаном и Туркменистаном по сотрудничеству в железнодорожном коридоре «Казахстан – Туркменистан – Иран». Этот шаг также создаёт дополнительные пути для сотрудничества государств ОЭС в рамках международного транспортного коридора ITI²⁹.

В начале декабря 2021 г. официальный представитель Организации дорожного обслуживания и транспорта Ирана сообщил, что Исламская Республика, Азербайджан и Грузия достигли соглашения о создании транзитного маршрута, соединяющего Персидский залив с Черным морем³⁰.

«Грузия и Иран являются двумя основными сторонами соглашения, поскольку Иран связан с мировым океаном через Персидский залив, а Грузия имеет два важных торговых порта к востоку от Черного моря. С другой стороны, Грузия и Азербайджан приложили большие усилия для улучшения и развития своей транспортной инфраструктуры, поэтому мы попытались расширить сотрудничество с обеими этими странами», – отметил генеральный директор Иранской дорожно-эксплуатационной организации Дж. Хедаяти³¹. Этот транзитный маршрут потенциально может соединиться с ITI и еще больше повысить связность в регионе, учитывая, что Пакистан и Турция являются близкими союзниками Азербайджана в дополнение к прочным торговым отношениям с Ираном.

В апреле 2021 г. Иран и Пакистан открыли свой третий официальный пункт пересечения границы для содействия деловым и торговым обменам и создания новых рабочих мест. Переход Пишин-Манд находится всего в 70 км от пакистанского порта Гвадар, который развивается в рамках Китайско-пакистанского экономического коридора и нацелен на развитие связей с китайской провинцией Синьцзян³².

²⁹ Как работает железнодорожная дипломатия Турции, Ирана и Пакистана // Информационно-аналитическое агентство «Вестник Кавказа» [Электронный ресурс]. 19.03.2022. URL: <https://vestikavkaza.ru/analytics/kak-rabotaet-zeleznodoroznaa-diplomatia-turcii-irana-i-pakistana.html> (дата обращения: 11.07.2022).

³⁰ ITI rail link opens in blow to US bid to isolate Iran // Iran International Television News Network “Press TV” [Electronic resource]. 2021. URL: <https://www.presstv.ir/Detail/2021/12/21/673117/Iran-freight-train-Silk-Road-ECO> (accessed: 20.07.2022).

³¹ Там же.

³² Там же.

Доктор экономических наук Московского государственного университета печати К. В. Антипов в статье «Экономический коридор “КНР – Пакистан”» открывает Шелковый путь на Запад» отмечает, что консолидация регионального партнёрства на основе китайско-пакистанского сотрудничества представляет собой соглашение о включении в транспортную инфраструктуру Гвадара ирано-пакистанского газопровода, продукция которого сможет направляться и в Китай [1]. Порт Гвадар в силу своего расположения приобретает стратегический характер – это перекресток не только Южной и Центральной Азии, но и Ближнего Востока. Очевидным становится явное присоединение данной территории к железнодорожному маршруту ITI в будущем, так как при строительстве порта закладывался кратчайший маршрут доставки нефти из региона Персидского залива в Китай, а также иная специализация – контейнерная перевалка.

И. А. Сардано считает, что для Китая железнодорожное сообщение является основной опорой проекта «Один пояс – один путь»³³. В случае если Китай присоединится к коридору ITI, что, по мнению автора, однозначно будет в ближайшем будущем реализовано, инициатива «Один пояс – один путь» получит дополнительный импульс развития и тем самым свяжет как инфраструктуру, так и экономику государств Азии, Европы и Африки.

Этот современный «восточный экспресс» соединяет Западную и Среднюю Азию с Китаем через свой флагманский маршрут «Один пояс, один путь». Железная дорога ITI имеет решающее значение для Пекина, учитывая колоссальные инвестиции Китая в Пакистан через Китайско-Пакистанский экономический коридор и Иран через Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС). Согласно отчету, опубликованному «Daily Sabah», благодаря соглашению о свободной торговле (ФТА) между Китаем и Пакистаном другие страны-бенефициары также могут осуществлять прямой бесполошинный экспорт в Китай³⁴.

Автор согласен с мнением Н. А. Замараевой, старшим научным сотрудником Института востоковедения Российской академии наук, которая отмечает, что «в перспективе ввод в эксплуатацию всех сегментов Китайско-пакистанского экономического коридора позволит Пекину развивать инфраструктуру экономического пояса в разных направлениях» [3]. Использование Китайско-пакистанского экономического коридора несет в себе огромный стратегический и экономический эффект. В связи с тем, что задействована инфраструктура, пролегающая по территории

³³ Sardano I. A. Rail Diplomacy between Turkey, Pakistan, and Iran // Modern Diplomacy [Electronic resource]. 18.03.2022. URL: <https://modern diplomacy.eu/2022/03/18/rail-diplomacy-between-turkey-pakistan-and-iran/> (accessed: 07.07.2022).

³⁴ Khalid O. New “oriental express” for 21st-century links Asia to Europe // Daily Sabah [Electronic resource]. 10.02.2022. URL: <https://www.dailysabah.com/opinion/oped/new-oriental-express-for-21st-century-links-asia-to-europe> (accessed: 25.07.2022).

Пакистана, маршрут от Кашгара до Гвадара сокращается в 5 раз с 16 тыс. км до 3 тыс. км. Таким образом, КНР отправляет свои товары в страны Персидского залива, Западной Азии и Африки, обходя Малаккский пролив Индийского океана [3].

Революционное железнодорожное сообщение ИТІ открывает беспрецедентные возможности для таких борющихся стран, как Афганистан, где региональная торговля имеет жизненно важное значение для спасения нестабильного государства от грани экономического коллапса, социальных волнений и надвигающегося гуманитарного кризиса. Сеть ИТІ также приносит пользу богатым энергоносителями и полезными ископаемыми Республикам Центральной Азии (ЦАР), таким как Азербайджан, Узбекистан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Китай³⁵.

А. В. Тихомиров в статье «Евразийский компонент во внешней политике Республики Беларусь в 1991–2021 гг.» обращает внимание на то, что «евразийская политика Беларуси до сих пор не обрела четкой концептуальной основы и продолжает формироваться на основе ситуативного реагирования, преобладания функционально-географического компонента над культурно-цивилизационным» [4].

По мнению доктора исторических наук БГУ В. М. Мацеля «становление восточного и южно-азиатского вектора внешней политики Республики Беларусь проходило в тесной увязке с процессами формирования концептуальных основ белорусской внешней политики, определения национальных интересов Республики и базировалось на фундаменте дружественных связей народов Беларуси, стран Востока и юга Азии». В. М. Мацель отмечает, что важной формой политического сотрудничества Республики Беларусь с государствами восточного и южного региона Азии стала взаимная помощь и поддержка в международных организациях, в частности, в рамках Организации Объединенных Наций и Движения неприсоединения [5].

Профессор БГУ Ю. И. Малевич, анализируя Китайско-Пакистанский экономический коридор, пишет, что его строительство является признаком высокой степени стратегического сотрудничества Исламабада и Пекина. Транспортировка сырой нефти через территорию Пакистана предоставит жизненно важный путь для импорта и экспорта сырья и других товаров, а это означает уменьшение зависимости от транспортировки через Малаккский пролив [6].

Заключение. Коридор ИТІ представляет собой долгосрочный проект, который сможет укрепить экономические и коммерческие связи, а также улучшить двустороннее сотрудничество между тремя государствами. Дальнейшее развитие железнодорожной дипломатии, однозначно, имеет

³⁵ Khalid O. New “oriental express” for 21st-century links Asia to Europe // Daily Sabah [Electronic resource]. 10.02.2022. URL: <https://www.dailysabah.com/opinion/oped/new-oriental-express-for-21st-century-links-asia-to-europe> (accessed: 25.07.2022).

будущее. Железная дорога ITI – это всего лишь небольшой участок региональной связности в рамках ОЭС, который уже сегодня носит глобальный евразийский характер, а границы расширяются вплоть до Азиатско-Тихоокеанского региона и Индостана.

Республика Беларусь в этом регионе может найти для себя новые пути доставки грузов, товаров и, возможно, калийных удобрений, используя железнодорожный транспорт. Для этого необходима усиленная работа по продвижению национальных интересов, а также поиску потенциальных возможностей и партнеров. Необходимо понимать внутренние интересы каждого государства «тройки» при долгосрочном и краткосрочном планировании. Ведь, как было заявлено на конференции Шанхайской организации сотрудничества в 2006 г. Президентом Пакистана генералом П. Мушаррафом Российскому телевидению: «Пакистан станет «транспортным коридором», где проходят торговые пути из стран Азиатского региона на Ближний Восток, в Европу и обратно» [7].

И ведь, действительно, слова были сказаны 16 лет назад, а актуальность имеют и сегодня. В условиях, когда санкции влияют на доступ Республики Беларусь к ближайшему морскому порту в Клайпеде, цепочкой взаимодействий и торговли с партнерами в Азиатском регионе является использование железнодорожного контейнерного сервиса. Развитие нашим государством железнодорожной дипломатии должно быть стремительным, выгодным и, самое главное, экспортоориентированным. В этой связи необходимо выстроить логистические цепочки, сформировать конкурентоспособный тариф и достичь быстрых условий доставки.

Таким образом, значительный потенциал для сотрудничества Республики Беларусь с регионом Южной Азии имеется и может быть использован для укрепления и расширения экспортного потенциала белорусского государства, обеспечения устойчивого развития национальной экономики. Особое значение продвижение товаров и услуг по коридору ITI приобрело в условиях беспрецедентного западного санкционного давления, ответом на которое должно стать открытие новых рынков и поиск новых партнеров, которые до этого оставались просто незамеченными.

Библиографические ссылки

1. *Антипов К. В.* Экономический коридор «КНР – Пакистан» открывает Шелковый путь на Запад // История и современность. 2015. № 20. С. 260–272.
2. *Байчоров А. М.* «Один пояс – один путь»: стратегические и тактические задачи // Республиканский научно-практический семинар «Исследование международных отношений в Республике Беларусь: состояние и перспективы», Минск, 27 сентября 2018 г. Минск: БГУ, 2018. С. 6–12.
3. *Замараева Н. А.* Китайско-Пакистанский экономический коридор – первый этап реализации // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2017. № 22. С. 289–307.

4. Тихомиров А. В. Евразийский компонент во внешней политике Республики Беларусь в 1991–2021 гг. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения. 2022. Т. 22, № 1. С. 77–93.

5. Мацель В. М. Политика Республики Беларусь на востоке и юге Азии (1991–2002 гг). Минск : Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь, 2005. 295 с.

6. Малевич Ю. И., Румянцев Э. Э. Китайско-пакистанский экономический коридор как новая форма двустороннего сотрудничества // Научные труды республиканского института высшей школы. 2019. №. 18. С. 185–193.

7. Замараева Н. А. Порт Гвадар как фактор роста регионального значения Пакистана // «Ближний Восток и современность»: сб. науч. ст. М. : ИБВ, 2007. Вып. 32. С. 160–175.

8. Замараева Н. А. Пакистан – Гвадар – Китай: региональный передел // Науч. журн. Международные отношения. Москва. 2013. № 3. С. 390–395.

9. Вэй Ш. Китайско-Пакистанский экономический коридор как мотор экономического развития Пакистана // Исторические и психолого-педагогические науки: сб. науч. статей. Минск: РИВШ, 2020. Вып. 20. Ч. 2. С. 291–300.

10. Юйлин Ч. Пересечение интересов Китая и Индии в Южной Азии // Международные отношения: история, теория, практика: материалы XI науч.-практ. конф. Молодых учёных ФМО БГУ, Минск, 4 февраля 2021 г. / Белорус. гос. ун-т.; редкол.: Е. А. Достанко (гл. ред.) [и др.]. Минск: БГУ, 2021. С. 84–89.

11. Вэй Ш. Китайские инвестиции в Пакистан и Афганистан в рамках инициативы «Пояса и пути» // Беларусь в современном мире = Беларусь у сучасным свеце: материалы XVIII Междун. науч. конф., посвящ. 98-летию образования Белорус. гос. ун-та, Минск, 30 окт. 2019 г. / Белорус. гос. ун-т.; редкол.: В. Г. Шадурский (пред.) [и др.]. Минск: БГУ, 2019. С. 127–130.

12. Лю Я. Роль проекта «Один пояс – один путь» в китайско-пакистанских отношениях // Беларусь в современном мире = Беларусь у сучасным свеце: материалы XVII Междун. науч. конф., посвящ. 97-летию образования Белорус. гос. ун-та, Минск, 26 окт. 2018 г. / Белорус. гос. ун-т.; редкол.: В. Г. Шадурский (пред.) [и др.]. Минск: БГУ, 2018. С. 46–47.

References

1. Antipov, K. V. (2015). Ekonomicheskii koridor «KNR – Pakistan» otkryvaet Shelkovyi put' na Zapad [The China–Pakistan Economic Corridor opens the Silk Road to the West]. In: *J. History and modernity* No. 2. P. 260–272 (in Russ.).

2. Baichorov, A. M. (2018). «Odin poyas – odin put'»: strategicheskie i takticheskie zadachi [“One belt – one way”: strategic and tactical tasks]. In: *Republican scientific and practical seminar “Study of international relations in the Republic of Belarus: status and prospects”*. Minsk: BSU. P. 6–12 (in Russ.).

3. Zamaraeva, N. A. (2017). Kitaisko-Pakistanskii ekonomicheskii koridor – pervyi etap realizatsii [China-Pakistan Economic Corridor – the first stage of implementation]. In: *China in world and regional politics. History and modernity*. No. 22. P. 289–307 (in Russ.).

4. Tihomirov, A. V. (2022). Evrazijskij komponent vo vneshnej politike Respubliki Belarus' v 1991–2021 gg. [The Eurasian Component in the Foreign Policy of the Republic of Belarus in 1991–2021]. In: *Bulletin of the Peoples' Friendship University of Russia*. Series: International relations. Volume. 22, No. 1. P. 77–93 (in Russ.).

5. Macel', V. M. (2005). Politika Respubliki Belarus' na vostoке i jуге Azii (1991–2002 gg.) [Policy of the Republic of Belarus in the East and South of Asia (1991–2002)]. Academy of Management under the President of the Republic of Belarus. P. 295 (in Russ.).

6. Malevich, Yu. I., Rumyantsev, E. E. (2019). Kitaisko-pakistanskii ekonomicheskii koridor kak novaya forma dvustoronnego sotrudnichestva [China-Pakistan Economic Corridor as a new form of bilateral cooperation]. In: *Scientific works of the Republican Institute of Higher Education*. No. 18. P. 185–193 (in Russ.).
7. Zamaraeva, N. A. (2007). Port Gvadar kak faktor rosta regional'nogo znacheniya Pakistana [Port of Gwadar as a Growth Factor of Pakistan's Regional Importance]. In: *"Middle East and Modernity": collection of scientific papers*. Moscow: NEI. Vol. 32. P. 160–175 (in Russ.).
8. Zamaraeva, N. A. (2013). Pakistan – Gvadar – Kitai: regional'nyi peredel [Pakistan – Gwadar – China: regional redistribution]. In: *Scientific Journal. International Relations* No. 3. P. 390–395 (in Russ.).
9. Wei Sh. (2020). Kitaisko-Pakistanskii ekonomicheskii koridor kak motor ekonomicheskogo razvitiya Pakistana [The China-Pakistan Economic Corridor as the Engine of Pakistan's Economic Development]. In: *Historical and psychological-pedagogical sciences: collection of scientific papers*. Vol. 20, part 2. P. 291–300 (in Russ.).
10. Yulin Dz. (2021). Peresechenie interesov Kitaya i Indii v Yuzhnoi Azii [Intersection of interests of China and India in South Asia]. In: *International relations: history, theory, practice: materials of XI scientific-practical. conf. of young scientists FIR BSU*. Minsk: BSU. P. 84–89 (in Russ.).
11. Wei Sh. (2019). Kitaiskie investitsii v Pakistan i Afganistan v ramkakh initsiativy «Poyasa i puti» [Chinese investment in Pakistan and Afghanistan under the Belt and Road Initiative]. In: *Belarus in the Modern World = Belarus in the Contemporary World: Materials of the XVIII Intern. scientific conf. dedicated to 98th anniversary of the formation of BSU*. Minsk: BSU. P. 127–130 (in Russ.).
12. Lu Ya. (2018). Rol' proekta «Odin poyas – odin put'» v kitaisko-pakistanskikh otnosheniyakh [The role of the One Belt, One Road project in China-Pakistan relations]. In: *Belarus in the Modern World = Belarus in the Contemporary World: Materials of the XVII Intern. scientific conf. dedicated to 97th anniversary of the formation of BSU*. Minsk: BSU. P. 46–47 (in Russ.).

Статья поступила в редакцию 01.08.2022

Received by editorial board 01.08.2022

Автор: Щербина Юрий Александрович – аспирант кафедры международных отношений факультета международных отношений Белорусского государственного университета.

About author: Shcharbina Yury Aliaksandravich – post-graduate student of the Department of International Relations, BSU; e-mail: yriisherbina@mail.ru.