

УДК 339.9

EDN: IABMYO

DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/vestnikieran5202485102>

ПРОЕКТ МТК «СЕВЕР – ЮГ» В КОНТЕКСТЕ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ ИНТЕРЕСОВ БЕЛОРУССИИ

Александр Александрович Приходько

НИ ИМЭМО им. Е.М. Примакова РАН, Москва, Россия,
e-mail: prikhodko.al.al@imemo.ru, ORCID: 0000-0003-2992-7689

Ссылка для цитирования: Приходько А.А. Проект МТК «Север – Юг» в контексте внешнеэкономических интересов Белоруссии // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2024. № 5. С. 85–102. DOI: 10.15211/vestnikieran5202485102

***Аннотация.** Внешние торговые отношения Республики Беларусь за последние четыре года развиваются в кризисных условиях, будучи ограниченными санкциями стран евро-атлантического блока. Это вынудило руководство Белоруссии искать альтернативные рынки и маршруты для реализации своих товаров, что привело к активизации дискуссий и дипломатических усилий вокруг проекта международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг», который за уже почти четверть века так и не был реализован странами-участницами в полной мере. В статье рассмотрено текущее состояние МТК «Север – Юг» и основные проблемы этого транспортного коридора по каждой из трёх ветвей. В тексте проанализированы предпосылки возросшего интереса Минска к проекту, даны оценки текущего состояния торговых отношений республики со странами-контрагентами, а также готовности Белоруссии наращивать потенциал маршрута. Автор приходит к выводу, что не следует ожидать от Минска существенных усилий в рамках проекта. Белоруссия готова воспользоваться объёмами мощностей и упрощением логистики МТК, но вряд ли согласится с действиями, требующими затрат с её стороны.*

***Ключевые слова:** Белоруссия, МТК «Север – Юг», торговля Белоруссии, изменение логистики белорусских товаров, торговые отношения, Белоруссия и Иран, Белоруссия и Китай, Белоруссия и Индия, Союзное государство.*

Статья поступила: 05.09.2024; после доработки: 29.10.2024; принята к печати: 31.10.2024.

THE NORTH–SOUTH TRANSPORT CORRIDOR PROJECT IN THE CONTEXT OF FOREIGN ECONOMIC INTERESTS OF BELARUS

Alexander A. Prikhodko

IMEMO, Moscow, Russia, e-mail: prikhodko.al.al@imemo.ru, ORCID. 0000-0003-2992-7689

To cite this article: Prikhodko, A.A. (2024). The North–South transport corridor project in the context of foreign economic interests of Belarus. *Nauchno-analiticheskij vestnik IE RAN* 41(5): 85–102. (in Russian). DOI: 10.15211/vestnikieran5202485102

Abstract. *The foreign trade relations of the Republic of Belarus have been developing in crisis conditions over the past four years. They are limited by the sanctions of the Euro-Atlantic bloc countries. Unfavorable external conditions forced the leadership of Belarus to look for alternative markets and routes for the sale of its goods, which led to increased discussions and diplomatic efforts around the North–South international transport corridor project, which has not been fully implemented by the participating countries for almost a quarter of a century. The article examines the current state of the North–South corridor and the main problems of this route along each of the three branches. The text also analyzes the main preconditions for Minsk’s increased interest in the North–South corridor, assesses the current state of the republic’s trade relations with counterparty countries along this transport corridor, and assesses Belarus’ readiness to really increase its efforts to build the potential of the route. The author concludes that Minsk should not be expected to make significant efforts within the framework of the project due to the fact that: a) the dynamics and volumes of Belarusian supplies in monetary and physical terms to the countries of the «far arc» are unstable and still fairly modest in the total volume of exports of the republic; b) significant additional growth in both the volume and range of Belarusian goods to countries along the North–South corridor is not expected in the foreseeable future, as the thesis of Minsk reaching the limits of the «export maneuver» seems increasingly convincing. Belarus is ready to take advantage of the capacity and simplification of the logistics of the corridor, but is unlikely to agree to actions that require costs on its part, due to the lack of a legitimate economic interest.*

Key words: *Belarus, MTK North–South, trade of Belarus, changes in the logistics of Belarusian goods, trade relations between Belarus and Iran, trade relations between Belarus and China, trade relations between Belarus and India, the Union State.*

Article received: 05.09.2024; revised: 29.10.2024; accepted: 31.10.2024.

Вопрос логистики белорусского экспорта и импорта не стоял столь остро до витка эскалации конфликта с Западом летом 2020 г., после чего Белоруссия оказалась под беспрецедентными санкциями государств евро-атлантического блока, утратив доступ к рынкам Европы. Ещё один серьёзный удар по торговым потокам страны нанёс украинский кризис. Минск, заняв нейтрально-дружественную Москве позицию, в этом противостоянии оказался под ещё большим давлением, особенно со стороны Польши, Литвы и Украины, что привело к окончательной утрате доступа к прибалтийским и черноморским портам, а также к сухопутным маршрутам в Европу через эти страны. С тех пор республика потеряла около половины своего экспорта, наибольшую его часть Минск смог реализовать в России, а также в странах «Глобального Юга», в первую очередь Китае.

Трансформация мирового порядка, повлёкшая за собой и глобальную перестройку цепочек поставок товаров, усилила фрагментацию мировой торговли, её регионализацию. Результатом этого стало возросшее внимание руководства Белоруссии к возможностям альтернативных транспортных коридоров. По словам президента страны А.Г. Лукашенко, «сопряжение инфраструктурных возможностей, реализация потенциала международных организаций и институтов развития могут и должны обеспечить решение задачи по формированию общеконти-

ментального транспортно-логистического и торгово-экономического пространства». «Хороший пример такого объединения усилий – транспортный коридор «Север – Юг»... Это будет прорыв транспортный и логистический. Важно придать этому проекту динамику», – отметил глава государства на заседании ВЕЭС в декабре 2023 г. (Участие в заседании Высшего евразийского... 2023).

МТК «Север – Юг»

Транскаспийские торговые пути через иранские территории в Индийский океан существовали столетиями. Они были предметом политического противостояния великих держав (Хопкирк 2004). Современная история этого торгового пути началась с Соглашения о МТК «Север – Юг», которое было подписано Россией, Ираном и Индией 12 сентября 2000 г. В мае 2002 г. в Санкт-Петербурге министры транспорта стран-участниц скрепили подписями протокол об официальном открытии коридора. Позже к соглашению присоединились ещё 10 стран: Азербайджан, Белоруссия, Болгария (наблюдатель), Армения, Казахстан, Киргизия, Оман, Таджикистан, Турция и Украина. В 2012 г. последовал трёхсторонний меморандум России, Ирана и Индии по финансированию проекта, с 2012 по 2015 г. продолжилось его обсуждение, но в 2016 г. активность была заморожена из-за нового витка антииранских санкций.

В Москве актуализировавшийся интерес к маршруту связан не столько с торговыми преимуществами, сколько с геоэкономической необходимостью на фоне жёсткого политического давления со стороны стран евро-атлантического блока. В диверсификации, долгосрочной устойчивости и безопасности цепочек поставок, очевидно, сегодня нуждается не только Москва, но как минимум Минск и Тегеран.

Между тем страны-участники проекта к настоящему моменту не смогли приблизиться к цели. За четверть века своего существования МТК «Север – Юг» был наглядным примером того, как перспективная идея, разрекламированная многочисленными публикациями и благоприятными официальными и экспертными прогнозами, не воплотилась в реальность. Причиной тому стали: отсутствие достаточной политической воли сторон; разновекторные и неустойчивые интересы участников проекта и реакция на конъюнктурные политические вызовы; нестабильность региона; особенности деловой этики стран-транзитёров; высокая стоимость модернизации инфраструктуры; низкая экономическая связанность стран вдоль маршрута (отсутствие спроса). Как отмечают эксперты РАН, громкие фразы о низкой стоимости транзита, сокращении его времени и чрезмерно оптимистичные ожидания создали ложное впечатление, что коридор работает и делать практически ничего не нужно (Федулов 2023).

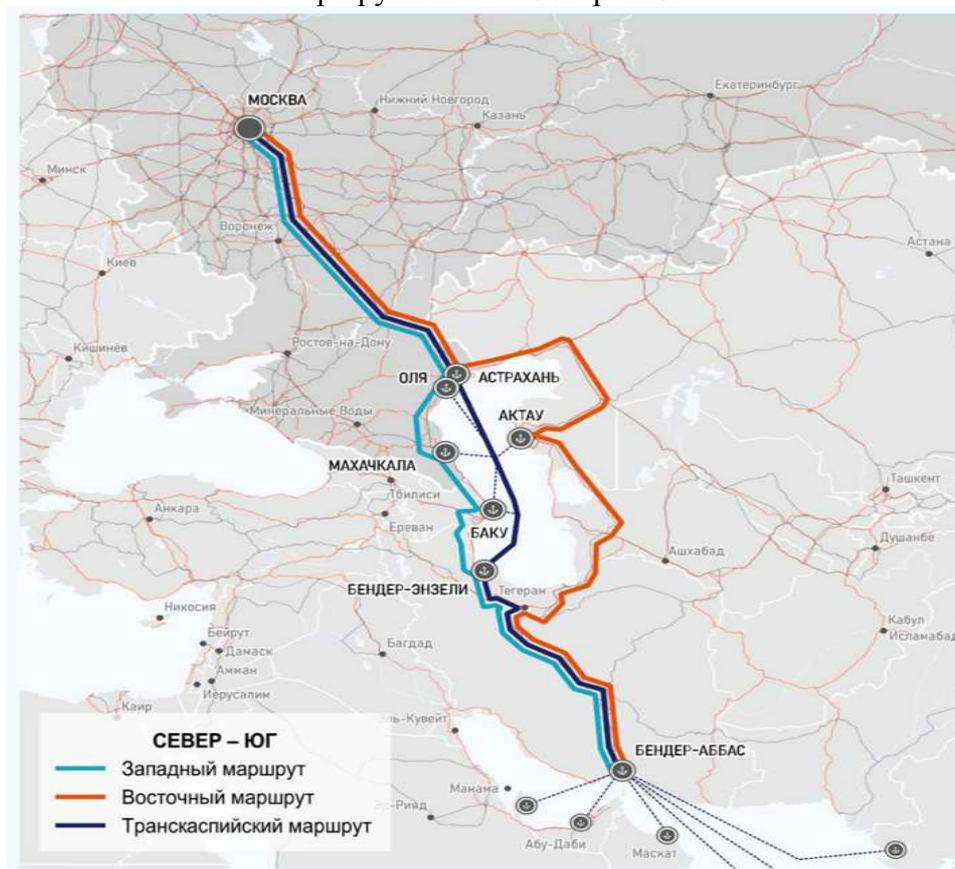
МТК «Север – Юг» состоит из 3 малосвязанных между собой маршрутов: Транскаспийского, Западного и Восточного (рис. 1). По экспертным оценкам, объём грузоперевозок по всем 3 ветвям в 2022 г. составил 14,5 млн тонн. Около 70% от всего грузопотока приходилось на Западный маршрут (10,3 млн т), около 25% – на Транскаспийский (3,6 млн т) и около 5% на Восточный (0,7 млн т) (Из варяг в персы...: 21). Из них около 75% (11 млн т) – это экспортные российские перевозки, а 25% (3,5 млн т) – импорт в Россию.

Транскаспийский маршрут

Транскаспийский маршрут – это мультимодальный коридор с использованием российских портов Астрахань, Оля и Махачкала, а также североиранских портов Амирабад, Астара, Энзели, Ноушехр с последующей наземной трансиранской перевозкой авто- или железнодорожным транспортом через Тегеран, Исфахан до южного порта Бедер-Аббас в Ормузском проливе.

Рисунок 1

Маршруты МТК «Север – Юг»



Источник: (Из варяг в персы... 2024).

Стоит сделать небольшое отступление и отметить, что цифры об объемах перевалки грузов на Каспии: а) разнятся в показаниях, б) колеблются в сравнительно скромных объемах на протяжении долгих лет. Так, Минтранс России отчитался об объеме грузоперевозки в портах Астрахань, Махачкала и Оля в 6 и 7,8 млн т в 2022 и 2023 гг. соответственно (Транспорт России... 2023, Грузооборот морских портов... 2023). Экспертные оценки фиксируют более скромные результаты – 3,6 млн т в 2022 г. (Из варяг в персы...: 21). К слову, в 2011 г. по официальным данным этот объем был около 10,9 млн т (Грузооборот морских портов... 2011). Так или иначе, но в российской морской инфраструктуре порты Каспия обеспечивают всего 0,8% от всего грузооборота. Основная перевалка грузов осуществляется в Азово-Черноморском бассейне – 30,7%, Балтийском бассейне – 30,3% и Дальневосточном бассейне – 26,9%. Дополнительные перегрузки осуществляются и в Арктическом бассейне – 11,3% (табл. 1).

Таблица 1

Грузооборот морских портов России в млн т

| Бассейны | 2019 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|
| Всего | 842,2 | 835,2 | 841,8 | 883,8 |
| Азово-Черноморский | 258,1 | 256,8 | 263,9 | 291,4 |
| Балтийский | 256,4 | 252,8 | 245,6 | 248,6 |
| Дальневосточный | 213,5 | 224,3 | 227,9 | 238,1 |
| Арктический | 104,8 | 94,3 | 98,5 | 97,9 |
| Каспийский | 7,4 | 7 | 6 | 7,8 |

Источники: Министерство транспорта России...

По официальным данным, суммарная мощность российских портов на Каспии 23,5 млн т в (Астрахань – 9,9 млн, Махачкала – 12,1 млн, Оля – 1,5 млн), однако по итогам 2023 г. были загружены лишь около 20% их мощностей (Контейнерный хаб под Астраханью... 2023). Астрахань перегрузила 3,2 млн т (Из варяг в персы... 2024), Махачкала – 3,4 млн т (по другим данным – 2,9 млн т (Луценко 2024)), а Оля – 0,6 млн т.

Порт Астрахань имеет 26 причалов глубиной 5 м (максимальная осадка судна 4,5 м, длина до 126 м). Порт осуществляет перевалку зерновых, контейнеров, наливочных и генеральных грузов, обладает железнодорожным, речным и автомобильным подвозом.

Порт Оля оснащён 6 причалами глубиной до 6 метров (максимальная осадка судна 4,2 м, длина до 141 м). Терминалы порта приспособлены для контейнерных и генеральных грузов. Подвоз речным, автотранспортом и железнодорожной веткой, которая функционирует с 2007 г. Перегружен в летний период из-за зерновых.

Порт Махачкалы – единственный круглогодичный незамерзающий терминал Каспия – состоит из 12 причалов глубиной до 10 м (максимальная осадка судна 4,5 м, в нефтяном терминале – до 6,5 м, длина до 150 м). Имеет нефтяной, контейнерный и сухогрузный терминалы. Подвоз осуществляется железнодорожным и автотранспортом; порт имеет доступ к аэропорту Махачкалы.

Для стимуляции торгового потока по МТК на территории Астраханской области ещё в 2014 г. была создана особая экономическая зона производственно-промышленного типа «Лотос» с рядом налоговых льгот. По словам генерального директора АО «ОЭЗ «Лотос»» (управляющая компания ОЭЗ) С. Милушкина, по МТК «Север – Юг» прогнозируется рост грузовой базы к 2050 г. до 100 млн т (Приходько 2024). В Министерстве экономического развития России ожидают рост грузооборота по маршруту к 2030 г. до 25 млн т (Жандарова 2022). По правительственным прогнозам января 2023 г., к концу года объёмы грузопотока по МТК должны были вырасти на 79% к показателям 2022 г. и составить 11,3 млн т (Андрей Белосусов провёл заседание штаба... 2023), фактически получилось выйти на 7,8 млн т.

Кроме того, за 20 лет тихой модернизации Россия в 4 раза увеличила (Динамика развития портовых мощностей... 2024) перегрузочный потенциал портовых мощностей: с 337 млн т в 2003 г. до 1 368,4 млн т в 2023 г. и продолжает наращивать инфраструктурную мощность своих портов, хотя на Каспии радикального изменения объёмов не наблюдается. Фактические объёмы грузов, которые идут через порты России, за последние 5 лет загружают лишь $\frac{2}{3}$ от доступных мощностей. Так, при 1 368,4 млн т портовых мощностей в 2023 г. грузоперевозка в российских портах составила 883 млн т (65% от мощности портов). В докризисном 2019 г. из потенциальных 1 104,8 млн т порты перегрузили лишь 842 млн (76%), по данным Минтранса, и 816,9 млн т (73%), по данным АО «Морцентр-ТЭК» (Динамика развития портовых мощностей... 2024).

За последние 5 лет разрыв между потенциалом портовой инфраструктуры и фактическими оборотами увеличился: мощности выросли быстрее, чем оборот. При этом если верить статистике, в 2023 г. был достигнут рекорд грузооборота в портах за всю историю российской морской торговли. Из сказанного выше на первый взгляд может показаться, что инвестиции в наращивание портовых мощностей избыточны, однако они могут указывать на стратегический расчёт России на внешнюю торговую экспансию и рост транзита через свою территорию в обозримом будущем, в т.ч. и из-за высокой вероятности военно-политической дестабилизации ключевых для глобальной торговли регионах мира (эскалация в районе Бабель-Мандебского пролива и Суэцкого канала, дестабилизация в районе Восточно- и Южно-Китайского морей).

Справедливо будет отметить, что правительство предпринимает попытки по стимулированию торговли по МТК «Север – Юг». Были выделены 5,6 млрд руб. (Жандарова 2022) на углубление Волго-Каспийского канала; 11,9 млрд руб. на развитие портов Оля, Махачкала. Также предполагается развитие автодорог в обход Хасавюрта, Дербента, Махачкалы и Астрахани, чтобы увеличить пропускную способность и ускорить скорость доставки грузов. Планируется нарастить мощности порта Махачкалы до 18 млн т (Директор Махачкалинского филиала... 2018) грузов в год к 2030 г.

Вместе с тем транскаспийская ветка МТК «Север – ЮГ» имеет ряд ограничений.

Во-первых, Россия неактивно использует суда типа «река – море», которые способны ходить как по Волге, так и по Каспию. По данным мониторингового сервиса движения *MarineTraffic*, плотность судоходства от Волгограда до Астрахани низкая.

Во-вторых, модернизация портовой инфраструктуры Каспийского моря в рамках «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» в последние годы не проводилась. В отчётах правительства за 2020 (Доклад о реализации Транспортной стратегии... 2021), 2021 (Доклад о реализации Транспортной стратегии... 2022) и 2022 гг. (Доклад о реализации транспортной стратегии... 2023) есть данные по модернизации портовой инфраструктуры других бассейнов, но не Каспия. С другой стороны, в 2023 г. стало известно, что к середине 2024 г. в порту Оля будет завершено обустройство 8-го и 9-го причалов для перевалки контейнеров. Расчётный грузооборот этих причалов составит более 1 млн т в год, контейнерных грузов – 53 тыс. в год (Приходько 2024).

В-третьих, развитие маршрута ставится под вопрос периодически возникающими в авторитетной научной среде дискуссиями об угрозе падения уровня Каспийского моря на 9–18 м до 2100 г. и сокращением площади морской поверхности до 34% с последующим повторением судьбы Аральского моря (Федулов 2023). Впрочем, в Институте океанологии РАН опровергают (Новикова 2022) радикальные сценарии немецких экологов, указывая на то, что глубина Арала была порядка 60 м, а Каспия – более 1000 м. Кроме того, в РАН добавляют, что колебания уровня моря для Каспия – естественный и регулярный процесс, а панические прогнозы вокруг них – вечные. В этом контексте вызывают тревогу сообщения ноября – декабря 2023 г. о том, что махачкалинский порт уже испытывает сложности (Порт Махачкалы испытывает сложности... 2023) с вхождением кораблей. Из-за нанесённого ветром песка порт резко обмелел, и власти региона обращались к Росморпорту за помощью в работах по дноуглублению в кратчайшие сроки. Предлагалось привлечь спецтехнику ВМФ России.

Проблемы наблюдаются не только со стороны России, но и Ирана. Так, на Каспии у него нет судов класса «ро-ро» (судна для перевозки грузов на колесной базе), у России же их, по ряду оценок, всего 19 единиц (Каледжи 2023, Федулов 2023), хотя некоторые эксперты отмечают, что в лучшие годы Россия располагала всего 4 судами подобного класса производства ГДР. Данные *MarineTraffic* также не позволяют найти на Каспии суда подобного класса под российским флагом. Кроме того, весь Каспийский флот Ирана состоит из 53 судов, которые ходят не только в порты России, но и другие страны каспийского побережья. Это означает, что для наращивания объёма перевозок по морю число действующих судов недостаточно.

Западная ветвь МТК «Север – Юг»

Наиболее загруженная Западная ветвь МТК состоит из прямого железнодорожного сообщения через пограничные переходы Самур (Россия) – Ялама (Азербайджан) с дальнейшим выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничный переход Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) с последующим движением до порта Бедер-Аббас.

Традиционно в дискуссиях об этом маршруте упоминается слабая инфраструктурная (особенно железнодорожная) подготовленность Ирана, однако также следует учитывать, что проблемы наблюдаются на всех участках маршрута (рис. 2). Так, железнодорожный путь от Волгограда до Астрахани состоит из нескольких участков с разной пропускной способностью. Из Волгограда до Верхнего Баскунчака проложена всего одна неэлектрифицированная колея, пропускной способностью 14 млн т в год. Участок дороги от Верхнего Баскунчака до Астрахани расширяется до 2 путей без электричества мощностью 30 млн т. Дорога от Астрахани до Кизилюрта вдоль каспийского побережья вновь сужается до одного пути мощностью 10 млн т. Суммарно это около 700 км не электрифицированных дорог с разным числом путей и предельной нагрузкой.

Рисунок 2

Западная железнодорожная ветвь МТК «Север – Юг»



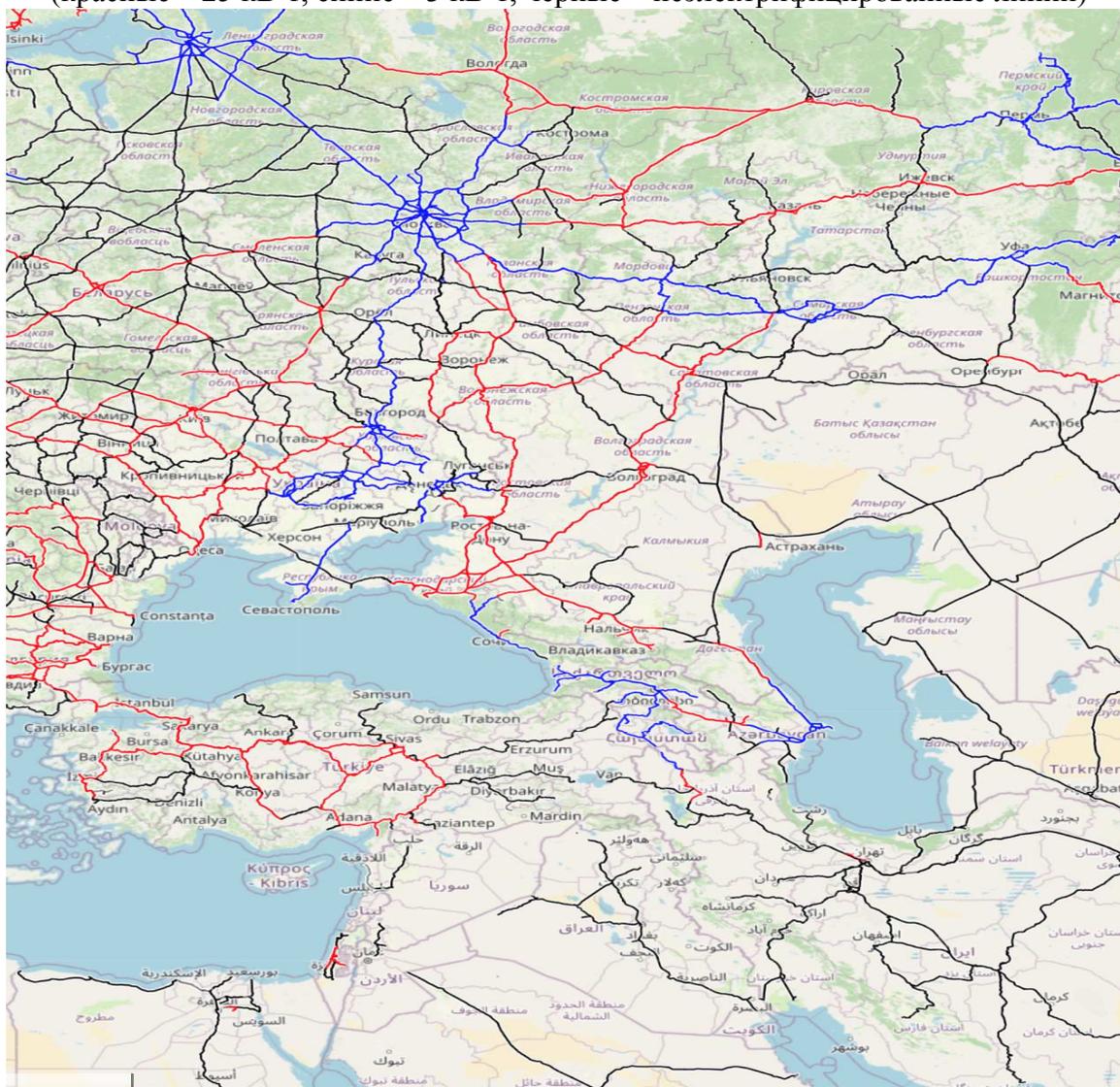
Источник: (Из варяг в персы... 2024).

Ситуация меняется на отрезке от Кизилюрта через Махачкалу до пограничного Самура, где дорога состоит из 2 электрифицированных веток мощностью 60 млн т в год. Эксперты справедливо отмечают, что часть грузов может быть перенаправлена в сторону черноморского побережья с использованием Северокавказской железной дороги по двухколейному маршруту от Махачкалы до Ростова-на-Дону мощностью 60 млн т. Однако здесь также есть участок без электричества от Хасавюрта до станции Ищёрская (рис. 3), что вновь накладывает хоть и не критичные, но всё-таки ограничения. К тому же, железнодорожная инфраструктура черноморского бассейна традиционно перегружена обслуживанием местных портов.

Азербайджанский участок от Самура до Ширвана состоит из 2 путей, к которым подведено электричество. Пропускная способность до 30 млн т в год. При этом отрезок от Ширвана до пограничной Астары длиной в 190 км вновь сужается до одной неэлектрифицированной колеи с мощностью 10 млн т. Сегодня реализуется проект по увеличению пропускной способности ветки Алят – Астара до 30 млн т, а также реконструируется двухпутный участок от Ялама через Баку в Ширван до 60 млн т.

Рисунок 3

Схема электрификации железных дорог вдоль МТК «Север – Юг»
(красные – 25 кВ-т, синие – 3 кВ-т, чёрные – неэлектрифицированные линии)



Источник: (Карта железнодорожной инфраструктуры... 2024).

В настоящее время расширение и модернизация железнодорожной сети Ирана, как одной из ключевых частей МТК «Север – Юг», регулярно актуализируется в среде политиков и экспертов. Полноценный запуск связан с большим числом сложностей на иранском участке (Евразийский транспортный коридор... 2019).

Во-первых, 1 650 км железнодорожных путей, которые входят в состав МТК «Север – Юг», имеют европейскую ширину колеи в 1435 мм;

Во-вторых, низка их пропускная способность, т.к. подавляющая часть путей состоит из одной колеи. Протяжённость линии Казвин – Тегеран – Бендер-Аббас составляет 1 485 км, а её пропускная способность не более 10 млн т в год. Линия до порта Бендер-Аббас полностью была введена в эксплуатацию в 1995 г. как однопутная, но земляное полотно, тоннели и мосты построены в расчёте на укладку второго пути. Те же проблемы на линии от Тегерана до порта Бендер-Имам Хомейни длиной 928 км.

Научно-аналитический вестник ИЕ РАН, 2024, № 5

В-третьих, отсутствие участка Астара – Решт не позволяет осуществлять бесшовные железнодорожные перевозки. Этот участок находится в горной местности, из-за чего его строительство осложнено (весь маршрут включает прокладку 22 тоннелей и возведение 15 специальных мостов). На протяжении многих лет велись переговоры по поводу финансирования и строительства этого участка. Конкретные решения постоянно откладывались из-за высокой стоимости, смутных перспектив и сложного политического фона.

В мае 2023 г. главы России и Ирана подписали соглашение о железной дороге на этом участке, ввод в эксплуатацию которой планируется в 2028 г. (Завершение строительства ж/д участка... 2023). Проектом предусмотрено устройство рельсового пути как широкой колеи 1520 мм, так и иранской (европейской) 1435 мм в виде совмещённой колеи. На первом этапе планируется укладка европейской колеи. Эксперты обращают внимание (Федулов 2023), на то, что ветка проходит по прибрежным территориям, имеющим высокую стоимость. При этом вопрос о выкупе земли под строительство окончательно не решён. Россия выделит 1,3 млрд евро (Пламенев 2023) в кредит из необходимых 1,6 млрд евро на строительство железнодорожного участка. Вместе с тем в 2022 г. эксперты ЕАБР в своём докладе (Международный транспортный коридор... 2022) заложили стоимость участка Решт – Астара в размере 1 млрд долл. и срок реализации 2 года (до 2024 г.). Участок позволит нарастить пропускную мощность до 15 млн т с потенциальным увеличением до 30 млн т в год.

Следует напомнить, что в 2004 г. Москва, Тегеран и Баку подписали соглашение по железнодорожной ветке Казвин – Решт – Астара, к строительству которой планировали приступить в 2005 г. Фактически работы на участке Казвин – Решт были начаты только в 2009 г., а открыт участок был в 2019 г. Причиной задержки стали технические и инженерные трудности: сложные геологические условия требовали строительства 50 тоннелей и нескольких мостов, в т.ч. через плотину Манджил длиной 1,4 км. Фактически сегодня на северном участке эта ветка обрывается на грузовом терминале в иранской Астаре, который отдан в аренду Азербайджану на 25 лет. Дальнейшие перевозки могут быть осуществлены только автотранспортом. В 2022 г. начались интенсивные работы по постройке нового автомобильного моста через границу.

В итоге ограничения, а также различия в ширине колеи между Ираном и пространством СНГ не позволяют обеспечить бесшовную доставку грузов, а предельный объём доставки по железной дороге вряд ли может превысить 10 млн т в обозримой перспективе. Дополнительные ограничения накладывает недостаточное количество тягового и прицепного подвижного состава.

Единственным вариантом на текущий момент остаётся автомобильный транспорт, однако он эффективен при перевозке товаров с высокой добавленной стоимостью на малые расстояния. В России, как континентальной сухопутной державе, большая часть транспортировок (около 84% в 2023 г.) осуществляется по железным дорогам (Из варяг в персы... 2024). На них пришлось 2 638,3 млрд тонно-километров всего грузооборота, тогда как на автомобильный – 12,3%. Однако в абсолютных значениях 82% от всех грузов были перевезены автомобильным транспортом – 6 224,9 млн т, тогда как железной дорогой – 16% (1 235,3 млн т). Тем не менее железная дорога остаётся одним из основных способов дальнемагистрального грузопотока, в т.ч. и в рамках МТК «Север – Юг». Сегодня автомобильное сообщение обеспечивает торговлю России со странами Закавказья, в особенности в части перевозок продовольственной продукции. В будущем специализация автодорожной инфраструктуры сохранится, и она вряд ли будет широко использоваться для транзита через территорию Ирана до южного берега.

Восточная ветвь МТК «Север – Юг»

Наиболее скромная Восточная ветвь МТК состоит из железнодорожного сообщения через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана (рис. 4).

Рисунок 4



Источник: (Из варяг в персы... 2024).

Проблемы Восточного маршрута в своей основе те же, что и по Западной ветке. В первую очередь, это неспособность железнодорожной инфраструктуры обеспечить необходимые пропускные мощности. Весь путь от Астрахани на территории Казахстана через Аксарайская – Макара – Бейнеу – Актау – Болашак длиной 1 350 км состоит из одной колеи. Кроме того, отсутствие электрификации не позволяет создать бесшовное сообщение на всей протяженности пути. Пропускная способность – около 11 млн т, из которых текущим грузопотоком занято около 2 млн т. На территории Туркменистана участок Болашак – Берекет – Инче-Бурун длиной 900 км также не электрифицирован и способен пропустить 11 млн т. Существует дополнительная ветвь Берекет – Серахс протяженностью 750 км с аналогичными характеристиками, расширяющая пропускную способность вдоль границы Ирана и Туркменистана. Однако на пограничных станциях Инче-Бурун и Серахс, где стыкуются колеи разной ширины, наблюдается недостаточное количество приемоотправочных путей, площадок для перегрузки контейнеров и временного хранения грузов. Из-за скалистого рельефа в Инче-Бурун есть ограничения по весу и габаритам грузов. В восточной части Ирана железные дороги также слабо развиты. Дополнительные ограничения накладываются перепадами высот и требованиями к грузам, что не позволяет расширить пропускную способность более чем 10 млн т в год. Несогласованность параметров реализации инфраструктурных проектов и отсутствие достаточного объема грузов приводит к низкой востребованности путей.

Научно-аналитический вестник ИЕ РАН, 2024, № 5

Интересы Белоруссии в МТК «Север – Юг»

В структуре участников МТК «Север–Юг» можно выделить три крупные группы:

1. страны-производители грузов, наиболее заинтересованные в увеличении прибыли за счёт роста своего экспорта (Индия и Белоруссия);
2. страны-транзитёры, рассчитывающие на прибыль за счёт предоставления услуг по транзиту грузов и их логистики на своей территории. В большей степени это Азербайджан, Казахстан и Туркменистан;
3. страны, являющиеся одновременно и производителями, и транзитёрами, способные генерировать экспортный грузопоток и обеспечивать передвижение грузов по своей территории. Это, в частности, Россия и в меньшей степени Иран.

Подписав соглашение о МТК «Север – Юг» в 2000 г., многие годы транспортный коридор небезосновательно игнорировался руководством Белоруссии по нескольким причинам:

- отсутствие существенного спроса и предложения на белорусские товары в странах региона вдоль МТК;
- транспортные издержки ввиду слабой развитости инфраструктуры в странах-участниках договора о МТК;
- МТК «Север – Юг» мог восприниматься руководством страны как конкурирующий проект, поскольку Белоруссия, будучи в мирные годы стабильным транзитным государством (транспортные услуги обеспечивали половину от всего экспорта услуг республики), объективно не могла быть заинтересована в появлении альтернативных маршрутов в обход своей территории. Наглядно это демонстрируют переговоры глав МИД Белоруссии и Латвии в июле 2018 г. Белорусский министр В.В. Макей отмечал: «Много конкурентов существует, но мы готовы спокойно работать вместе с Латвией, потому что считаем, что использование латвийского портового направления является очень важным для Белоруссии в контексте китайской инициативы “Один пояс, один путь”, в контексте развития коридора “Север – Юг”» (Стенограмма подхода к прессе... 2018).

С 2021 г., поле того как были введены секторальные санкции против Белоруссии (Приходько 2023), власти республики активно начали расширять торговые маршруты в рамках «восточного манёвра» с реализацией большей части экспортной продукции в России, а также значительным ростом поставок в Китай. Интерес Минска к альтернативным торговым маршрутам также обусловлен тем фактом, что Белоруссия крайне зависима от внешних торговых связей (рис. 5). За последние 5 лет экспорт страны в среднем составлял около 65% от ВВП.

На протяжении 2022 и 2023 гг. активно шли дискуссии о приобретении и даже строительстве белорусского порта в Петербурге (Громова 2022) и Мурманске (Линкевич 2022). В мае 2023 г. сделка по порту Бронка завершилась, однако владельцем стала московская ООО «НКК-Логистик», ранее неизвестная в портовом бизнесе. На вопросы журналистов о потенциальном участии Белоруссии в покупке порта в компании заявили, что не комментируют ситуацию (Саитова 2023, Словесный 2024). 22 апреля 2024 г. правительство Мурманской области и учреждённое белорусами ООО «Морской терминал “Ворота Арктики”» (99% принадлежит белорусскому ООО «Логистик Энерджи», ещё 1% – гражданке Белоруссии Нелли Маляровой) подписали соглашение о строительстве порта с терминалами для контейнеров, сыпучих и нефтяных грузов. Запуск инфраструктуры запланирован на 2028 г., объём перевалки планируется до 25-30 млн т в год.

С началом кризисного периода белорусская сторона неоднократно обозначала свои интересы в диверсификации товаропотока с помощью МТК «Север–Юг» (Лукашенко: коридор «Север–Юг»... 2023). Вместе с тем следует помнить, что объём белорусского грузопотока че-

Рисунок 5



Источник: Всемирный банк.

рез терминалы Петербурга составляют около 30 млн т в год, тогда как по МТК «Север – Юг» объём поставок несопоставимо меньше и составляет около 1 млн т (Сайтова 2023).

Помимо России, на которую в нынешних условиях приходится около 70% (Приходько 2023) белорусского экспорта, Белоруссия экспортирует товары в страны Ближнего Востока и Азии (см. таблица 2).

Таблица 2

Внешняя торговля Белоруссии со странами вдоль МТК «Север – Юг», в млн долл.

| Страна | Год | Экспорт (Белстат) | Импорт (Белстат) | Экспорт (статистика стран-контрагентов) | Импорт (статистика стран-контрагентов) |
|--------------|------|-------------------|------------------|---|--|
| Азербайджан | 2023 | – | – | 324,5 | 31,8 |
| | 2022 | – | – | 266,7 | 96,9 |
| | 2021 | 477,9 | 407,5 | 128,9 | 265,5 |
| | 2020 | 189,9 | 257 | 148,2 | 164,9 |
| Казахстан | 2023 | – | – | 755,7 | 155,8 |
| | 2022 | – | – | 905,6 | 186,5 |
| | 2021 | 911,6 | 180,7 | 780,7 | 110,3 |
| | 2020 | 729,3 | 98,9 | 662,5 | 106,8 |
| Туркменистан | 2021 | 13,6 | 7,1 | – | – |
| | 2020 | 20,5 | 5,1 | – | – |
| Иран | 2021 | 13,9 | 19,3 | 9,7 | 16,9 |
| | 2020 | 12,6 | 12 | 9 | 20,9 |
| Индия | 2022 | – | – | 174,3 | 42,7 |
| | 2021 | 374,4 | 190,8 | 366 | 71 |
| | 2020 | 403,9 | 171,7 | 222 | 58,9 |
| Китай | 2023 | – | – | 2 604,4 | 5 838,9 |
| | 2022 | – | – | 1 804,4 | 3 275,5 |
| | 2021 | 867,4 | 4 060 | 1 088,5 | 2 705 |
| | 2020 | 748,2 | 3 708,9 | 888,6 | 2 113,2 |

Источники: Интерактивная информационно-аналитическая система 2024; Trade Data 2024; The Foreign Trade of Azerbaijan 2024; Основные показатели внешней торговли Республики Казахстан 2024.

Китай – крупнейший импортёр белорусских грузов в Азии – по данным зеркальной статистики стран-контрагентов из базы ООН, в 2023 г. приобрёл у Белоруссии товаров на ре-

кордные 2,6 млрд долл. – 6,6% от всего экспорта республики. Из них 1,4 млрд долл. (55%) – это калийные удобрения. Белоруссия также продала в Поднебесную мясо (в основном птица) на 411,5 млн долл. (15% от всей суммы), а также рапсовое масло на 275 млн долл. (10%). В физическом объёме поставки белорусского калия в Китай занимают 88% от всего перевозимого веса товаров. Вторую позицию в физическом объёме занимают лесоматериалы – 11,5%.

Экономические взаимоотношения Китая и Белоруссии развиваются динамично, особенно с 2018 г. (табл. 2). По данным Белстата, если в 2000 г. объём товарооборота составил 183,6 млн долл., то 2013 г. – 3,2 млрд долл., удерживаясь в близких показателях до 2018 г. С 2018 г. его рост значительно ускорился: в 2023 г. он увеличился в 5 раз по разным статистическим данным до 7,7 млрд (РБ) и 8,4 млрд долл. (КНР). Разница в показателях объясняется белорусской стороной как расхождение в методах и времени подсчёта, а также фактором волатильности цен. В белорусско-китайском товарообороте очевиден дисбаланс в пользу Пекина, что в общем-то легко объясняется масштабом экономик, спросом, доступом и конкурентоспособностью товаров на рынках друг друга. Обращает на себя внимание другой факт. Статистика КНР свидетельствует в среднем о двукратном превосходстве экспорта в Белоруссию над импортом, тогда как данные белорусской стороны свидетельствуют о пятикратной диспропорции в торговом балансе в пользу Китая.

По мнению автора, вряд ли расхождение за столь значительный период может трактоваться только через особенности статистического учёта. По-видимому, следует допустить политически мотивированный контекст, вызванный либо стремлением Пекина сбалансировать показатели, либо желанием Минска их завязать, используя, например, этот аргумент в ходе переговоров для продвижения своих торговых интересов.

Индия в 2022 г. импортировала из Белоруссии товаров на 222 млн долл., из которых 162 млн (72%) – на калийные удобрения. Республика также продала пластмассы (1,1%), текстильные волокна (1%) и оптическую аппаратуру (1%). В физическом объёме Индия импортировала 388 тыс. т грузов, из которых 99% (383 тыс. т) – удобрения.

Анализ торговли с Ираном сложнее ввиду отсутствия полноценной статистики. По данным за 2021 г. Белоруссия продала в Исламскую Республику товаров всего на 9,7 млн долл. Из них 30% (3,1 млн долл.) – это синтетические волокна, 30% (2,9 млн долл.) – пищевые станки, 18% (1,8 млн долл.) – жгуты синтетических нитей, 8% (830 тыс. долл.) – газетная бумага. Суммарный вес груза также был очень скромным – 2,7 тыс. т. Вместе с тем в 2022 г. белорусские власти заявили, что увеличили объёмы товарооборота с ИРИ в три раза. Иран – серьёзный потенциальный рынок – это 17-я страна в мире по территории и 18-я по населению (81,5 млн), хотя за годы под санкциями страна стала в значительной степени самодостаточна (Потапейко 2019).

Новые геоэкономические условия вынудили Минск пересмотреть свои подходы к торгово-экономическому сотрудничеству с Россией, поскольку территория восточного соседа фактически стала единственным возможным коридором для белорусского экспорта. Смена внешнеполитической парадигмы спровоцировала интерес не только к новым нишам на рынках России и Азии, но и к логистике товаров.

Кроме того, существенного дополнительного роста как объёмов, так и номенклатуры белорусских товаров в страны вдоль МТК «Север – Юг» в обозримой перспективе не ожидается. Представляется всё более убедительным тезис о достижении Минском пределов «экспортного манёвра», способного обеспечить рентабельную реализацию товаров страны. Логистика относительно небольшого экспортного объёма, который республика ещё сможет реализовать на восточных рынках, может быть полностью обеспечена имеющимися мощностями

ми других транспортных маршрутов, проходящих через Россию. Всё это свидетельствует о том, что вряд ли можно ожидать от белорусской стороны широкого участия в инфраструктурных проектах, в т.ч. и в проекте МТК «Север – Юг».

Белоруссия готова воспользоваться возрастающими объёмами мощностей и упрощением логистики МТК, но вряд ли согласится на действия, требующие существенных затрат с её стороны. Запуск проекта в Мурманске – это неплохая иллюстрация того, как белорусская сторона видит перспективы международных транспортных маршрутов. Будучи заинтересованной в рынке Китая, а также развивая возможности экспорта в Индию, Минск видит более рентабельным Севморпуть, объёмы грузопотока по которому более чем в 5 раз выше, чем по МТК «Север – Юг». Кроме того, Балтийский и Арктический бассейны позволяют Белоруссии быть более гибкой, поскольку при изменении внешнеполитических условий грузопотоки могут быть перенаправлены в том числе и в европейские страны, которые в докризисный период потребляли половину экспорта республики.

* * *

Хотя активизация публичного интереса Белоруссии к МТК «Север – Юг» в последние годы является вынужденной, всё же этот маршрут способен предоставить республике возможности и доступ к странам, которые недостижимы ни через Европу, ни по достаточно сложному Севморпути. Противостояние с Западом носит системный характер и в обозримой перспективе деэскалация вряд ли ожидается, а потому жизнь диктует необходимость стратегических решений, которые нацелены на формирование устойчивых торговых взаимосвязей с неевропейскими партнёрами. Нарращивание возможностей МТК «Север – Юг» соответствует интересам республики, позволяя ей более активно продвигать проект на многосторонних площадках и в рамках двусторонних отношений, привлекая новых партнёров, инвестиции, формируя соответствующий бренд и усиливая логистический потенциал Союзного государства.

Список литературы / References

Prange, M., Wilke, T., Wesselingh, F.P. (2020). The other side of sea level change. *Commun Earth Environ* 1(69). DOI: 10.1038/s43247-020-00075-6

Trade Data. UN Comtrade Database, Available at: <https://comtradeplus.un.org/TradeFlow> (accessed 19.04.2024).

The Foreign Trade of Azerbaijan. The State Statistical Committee of the Republic of Azerbaijan. Available at: <https://www.stat.gov.az/source/trade/?lang=en> (accessed 19.04.2024).

Андрей Белоусов провёл заседание штаба по транспортно-логистическим коридорам. Правительство России. 21.01.2023. [Andrey Belousov held a meeting of the headquarters for transport and logistics corridors. The Government of Russia. 01.21.2023. (In Russian)]. Available at: https://t.me/government_rus/6059 (accessed 19.04.2024).

Голубчик, А.М. (2022). Дежавю МТК «Север – Юг» // Вестник транспорта (10): 15–17. [Golubchik, A.M. (2022). Deja vu of the international North – South transport corridor. *Bulletin of Transport* (10): 15–17. (In Russian)].

Громова, В. (2022). Лукашенко объявил, что Белоруссия построит свой порт под Петербургом. РБК. 18.02.2022. [Gromova, V. (2022). Lukashenko announced that Belarus will build its own port near St. Petersburg. RBC. 02.18.2022. (In Russian)]. Available at: <https://www.rbc.ru/politics/18/02/2022/620fac009a7947980751c7e0> (accessed 21.04.2024).

Грузооборот морских портов России за 2011 г. Ассоциация морских торговых портов Рос-

сии. 16.01.2021. [Cargo turnover of Russian seaports in 2011. Association of Commercial Seaports of Russia. 16.01.2021. (In Russian)]. Available at: <https://www.morport.com/rus/publications/document1229.shtml> (accessed 19.04.2024).

Грузооборот морских портов России за январь–декабрь 2023 г. Ассоциация морских торговых портов России, 18.01.2024. [Cargo turnover of Russian seaports in 2023. Association of Commercial Seaports of Russia. 18.01.2024. (In Russian)]. Available at: <https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-yanvar-dekabr-2023-g> (accessed 19.04.2024).

Доклад о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Отчётный период: 2020 год. Министерство транспорта РФ. 20.08.2021. [Report on the implementation of the Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030. Reporting period: 2020. Ministry of Transport of the Russian Federation. 20.08.2021. (In Russian)]. Available at: <https://mintrans.gov.ru/documents/11/11430?type=0> (accessed 20.04.2024).

Доклад о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Отчётный период: 2021 год. Министерство транспорта РФ. 20.06.2022. [Report on the implementation of the Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030. Reporting period: 2021. Ministry of Transport of the Russian Federation. 20.06.2022. (In Russian)]. Available at: <https://mintrans.gov.ru/documents/7/11879> (accessed 18.04.2024).

Доклад о реализации транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Отчётный период: 2022 год. Министерство транспорта РФ. 25.08.2023. [A report on the implementation of the transport strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period up to 2035. Reporting period: 2022. Ministry of Transport of the Russian Federation. 25.08.2023. (In Russian)]. Available at: <https://mintrans.gov.ru/eye/documents/11/12749> (accessed 20.04.2024).

Динамика развития портовых мощностей. АО «Морцентр-ТЭК». [The dynamics of the development of port facilities. Morcenter. (In Russian)]. Available at: <https://www.morcenter.ru/analitics/dinamika-razvitiya-portovyh-moshchnostey-mln-tonn-2> (accessed 20.04.2024).

Директор Махачкалинского филиала принял участие в совместном совещании Правительства Республики Дагестан и Минкавказа России. ФГУП «Росморпорт». 19.07.2018. [The director of the Makhachkala branch took part in a joint meeting of the Government of the Republic of Dagestan and the Ministry of Caucasus of Russia. FSUE Rosmorport. 19.07.2018. (In Russian)]. Available at: https://www.rosmorport.ru/filials/mah_news_main/28160/ (accessed 20.04.2024).

Евразийский транспортный коридор: текущий статус и перспективы. Институт международной экономики и финансов ВАВТ. 2019. [The Eurasian Transport Corridor: current status and prospects. Institute of International Economics and Finance of the All-Russian Academy of Foreign Trade. 2019. (In Russian)]. Available at: <https://www.vavt-imef.ru/wp-content/uploads/2019/11/Доклад-ВАВТ-ЦЭИ.pdf> (accessed 19.04.2024).

Жандарова, И. (2022). Решетников: Грузооборот по транспортному коридору «Север–Юг» должен вырасти на 25–30% к 2025 году. Российская газета. 04.10.2022. [Zhandarova, I. (2022). Reshetnikov: Cargo turnover along the North–South transport corridor should grow by 25–30% by 2025. Rossiyskaya Gazeta. 04.10.2022. (In Russian)]. Available at: <https://rg.ru/2022/10/04/reshetnikov-gruzooborot-po-transportnomu-koridoru-sever-iug-dolzhen-vyrasti-na-25-30-k-2025-godu.html> (accessed 19.04.2024).

Завершение строительства ж/д участка «Решт – Астара» ожидают к 2028 году. ТАСС. 26.07.2023. [The completion of the Rasht – Astara railway section is expected by 2028. TASS. 26.07.2023. (In Russian)]. Available at: <https://tass.ru/ekonomika/18364371> (accessed 22.04.2024).

Из варяг в персы: перспективы развития МТК «Север–Юг». N.Trans Lab. 23.04.2024.

[From the Varangians to the Persians: prospects for the development of the North-South corridor. N.Trans Lab. 23.04.2024. (In Russian)]. Available at: <https://ntranslab.ru/analytic/doklady/iz-varyag-v-persy-perspektivy-razvitiya-mtk-sever-yug/> (accessed 24.04.2024).

Интерактивная информационно-аналитическая система распространения официальной статистической информации. Национальный статистический комитет Республики Беларусь. [An interactive information and analytical system for the dissemination of official statistical information. The National Statistical Committee of the Republic of Belarus. (In Russian)]. Available at: <http://dataportal.belstat.gov.by/AggregatedDb> (accessed 19.04.2024).

Каледжи, В. (2023). Расширение морской торговли между Ираном и Россией на Каспии: возможности и вызовы. Валдай. 17.02.2023. [Kaleji, V. (2023). Expanding Maritime Trade Between Iran and Russia in the Caspian Sea: Capacities and Challenges. Valdai. 17.02.2023. (In Russian)]. Available at: <https://valdaiclub.com/a/highlights/expanding-maritime-trade-between-iran-and-russia/> (accessed 19.04.2024).

Карта железнодорожной инфраструктуры и её характеристики. OpenRailwayMap. [A map of the railway infrastructure and its characteristics. Open Railway Map. (In Russian)]. Available at: <https://www.openrailwaymap.org/index.php> (accessed 21.04.2024).

Контейнерный хаб под Астраханью запустят в 2024 году. ТАСС. 29.01.2023. [The container hub near Astrakhan will be launched in 2024. TASS. 29.01.2023. (In Russian)]. Available at: <https://tass.ru/ekonomika/16911545> (accessed 18.04.2024).

Линкевич, Н. (2022). Белоруссия подтвердила намерение возвести порт в Мурманской области. РБК. 27.06.2022. [Linkevich, N. (2022). Belarus confirmed its intention to build a port in the Murmansk region. RBC. 27.06.2022. (In Russian)]. Available at: <https://murmansk.rbc.ru/murmansk/27/06/2023/649a86f39a79475a85502f38> (accessed 19.04.2024).

Луценко, Е. (2024). Морпорт Махачкалы в 2023 г. на 6% увеличил перевалку грузов. РБК. 15.01.2024. [Lutsenko, E. (2024). Makhachkala Seaport increased cargo transshipment by 6% in 2023. RBC. 15.01.2024. (In Russian)]. Available at: <https://kavkaz.rbc.ru/kavkaz/freenews/65a4f9f59a7947edb68d155b> (accessed 18.04.2024).

Лукашенко и Путин обсудили строительство транспортного коридора Север–Юг. Чем это важно для Беларуси. БелТА. 17.03.2023. [Lukashenko and Putin discussed the construction of the North–South transport corridor. Why is it important for Belarus? BelTA. 17.03.2023. (In Russian)]. Available at: <https://www.belta.by/president/view/lukashenko-i-putin-obsudili-stroitelstvo-transportnogo-koridora-sever-jug-chem-eto-vazhno-dlja-belarusi-556090-2023/> (accessed 19.04.2024).

Лукашенко: коридор «Север–Юг» станет прорывом в области транспорта и логистики. Sputnik Азербайджан. 26.12.2023. [Lukashenko: The North-South corridor will be a breakthrough in the field of transportation and logistics. Sputnik Azerbaijan. 26.12.2023. (In Russian)]. Available at: <https://az.sputniknews.ru/20231226/lukashenko-koridor-sever-yug-stanet-proryvom-v-oblasti-transporta-i-logistiki-461575183.html> (accessed 21.04.2024).

Маркелов, К.А. (2022). История и современность в развитии международного транспортного коридора «Север – Юг» // Каспийский регион: политика, экономика, культура (1): 98–109. [Markelov, K.A. (2022). History and modernity in the development of the international transport corridor «North – South». The Caspian region: politics, economy, culture (1): 98–109. (In Russian)].

Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы 2202. ЕАБР. 2022. [The North–South International Transport Corridor: Investment solutions and soft infrastructure. Reports and working papers 2202. EDB. 2022. (In Russian)]. Available at: https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB_

2022_Report-2_INSTC_rus.pdf (accessed 19.04.2024).

Новикова, Т. (2022). Через сколько лет высохнет Каспийское море. Актуальное интервью «Москва–Баку». Институт океанологии РАН. 10.06.2022. [Novikova, T. (2022). After how many years the Caspian Sea will dry up. An up-to-date interview with Moscow–Baku. Institute of Oceanology of the Russian Academy of Sciences. 10.06.2022. (In Russian)]. Available at: <https://ocean.ru/index.php/novosti-left/smi-o-deyatelnosti-instituta/item/2517-cherez-skolko-let-vysokhnet-kaspijskoe-more-aktualnoe-intervyu-moskva-baku> (accessed 18.04.2024).

Основные показатели внешней торговли Республики Казахстан по странам. Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан. [The main indicators of foreign trade of the Republic of Kazakhstan by country. Bureau of National Statistics of the Agency for Strategic Planning and Reforms of the Republic of Kazakhstan. (In Russian)]. Available at: <https://stat.gov.kz/ru/industries/economy/foreign-market/spread-sheets/?year=2021&name=19182&period=&type=spreadsheets> (accessed 19.04.2024).

Пламенев, И. (2023). Россия даст в кредит €1,3 млрд на строительство железной дороги в Иране. РБК. 17.05.2023. [Plamenev, I. (2023). Russia will lend \$1.3 billion for the construction of a railway in Iran. RBC. 17.05.2023. (In Russian)]. Available at: <https://www.rbc.ru/economics/17/05/2023/6464d6bd9a794744d3582605> (accessed 19.04.2024).

Порт Махачкалы испытывает сложности из-за обмеления. РИА Новости. 29.12.2023. [The port of Makhachkala is experiencing difficulties due to shallowing. RIA Novosti. 29.12.2023]. Available at: <https://ria.ru/20231229/makhachkala-1919026366.html> (accessed 19.04.2024).

Потапейко, П. (2019). «Прорыв на Восток»: зачем Беларуси свободная торговля ЕАЭС и Ирана. Евразия Эксперт. 12.06.2019. [Potapeyko, P. (2019). Breakthrough to the East: why Belarus needs free trade between the EAEU and Iran. Eurasia Expert. 12.06.2019. (In Russian)]. Available at: <https://eurasia.expert/zachem-belarusi-svobodnaya-torgovlya-eaes-i-irana/> (accessed 21.04.2024).

Приходько, А.А. (2023). Экспорт Белоруссии в условиях внешних ограничений // Россия и новые государства Евразии (3): 22–36. [Prihodko, A.A. (2023). Export of Belarus in conditions of external restrictions. Russia and the New States of Eurasia (3): 22–36. (In Russian)]. DOI: 10.20542/2073-4786-2023-3-22-36

Приходько, А.А. (2024). Досье: Развитие транспортного коридора «Север–Юг». Евразия Эксперт. 10.05.2024. [Prihodko, A.A. (2024). Development of the North–South transport corridor. Eurasia Expert. 10.05.2024. (In Russian)]. Available at: <https://eurasia.expert/dose-razvitie-transportnogo-koridora-sever-yug/> (accessed 28.05.2024).

Приходько, А.А. (2024). Развитие транспортного коридора «Север–Юг». Интернет-портал СНГ. 14.05.2024. [Prihodko, A.A. (2024). Development of the North–South transport corridor. CIS Internet portal. 14.05.2024. (In Russian)]. Available at: <https://e-cis.info/news/566/118105/> (accessed 28.05.2024).

Ракуль, Е. (2023). Порт Оля после модернизации сможет получать контейнерные грузы из Индии и Ирана. Российская газета. 30.05.2023. [Rakul, E. (2023). The port of Olya will be able to receive container cargoes from India and Iran after modernization. Rossiyskaya Gazeta. 30.05.2023. (In Russian)]. Available at: <https://rg.ru/2023/05/30/reg-ufo/port-olia-posle-modernizacii-smozhet-poluchat-kontejnurnye-gruzy-iz-indii-i-irana.html> (accessed 18.04.2024).

Сайтова, В. (2023). Стали известны сроки смены собственника петербургского порта «Бронка». РБК. 02.03.2023. [Saitova, V. (2023). The timing of the change of ownership of the St. Petersburg port «Bronka» became known. RBC. 02.03.2023. (In Russian)]. Available at: https://www.rbc.ru/spb_sz/02/03/2023/6400863a9a79475a0d55736a (accessed 22.04.2024).

Сайтова, В. (2023). У терминала «Бронка» в Петербурге появился новый собственник. РБК. 25.03.2023. [Saitova V. (2023). A new owner has appeared at the Bronka terminal in St. Petersburg. RBC. 25.03.2023. (In Russian)]. Available at: https://www.rbc.ru/spb_sz/25/03/2023/641b14d79a79470fba267680 (accessed 22.04.2024).

Словесный, И. (2024). У нового собственника Бронки нашли белорусские корни. Деловой Петербург. 24.03.2024. [Slovesny'j, I. (2024). The new owner of the Bronka found Belarusian roots. Business Petersburg. 24.03.2024. (In Russian)]. Available at: https://www.dp.ru/a/2023/03/24/Zagadochnij_sobstvennik (accessed 19.04.2024).

Стенограмма подхода к прессе Министра иностранных дел Беларуси В. Макея по итогам переговоров с Министром иностранных дел Латвии Э. Ринкевичем (19.07.2018 г.) МИД Республики Беларусь. 20.07.2018. [Transcript of the approach to the press by the Minister of Foreign Affairs of Belarus V. Makei following talks with the Minister of Foreign Affairs of Latvia E. Rinkevich (July 19, 2018). The Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Belarus. 20.07.2018. (In Russian)]. Available at: https://mfa.gov.by/press/news_mfa/a996324115be7b25.html (accessed 19.06.2024).

Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. 2023 год. Министерство транспорта РФ. 15.03.2024. [Transport of Russia. Information and statistical bulletin. The year 2023. Ministry of Transport of the Russian Federation. 15.03.2024. (In Russian)]. Available at: <https://mintrans.gov.ru/documents/7/13259> (accessed 19.04.2024).

Участие в заседании Высшего Евразийского экономического совета в Санкт-Петербурге. Президент Республики Беларусь. 25.12.2023. [Participation in the meeting of the Supreme Eurasian Economic Council in St. Petersburg. The President of the Republic of Belarus. 25.12.2023. (In Russian)]. Available at: <https://president.gov.by/ru/events/uchastie-v-zasedanii-vysshego-evraziyskogo-ekonomicheskogo-soveta-v-sankt-peterburge> (accessed 19.06.2024).

Федулов, И.В. (2023). Международный транспортный коридор «Север–Юг» в новых геополитических условиях: современное состояние и перспективы. Восточная аналитика (3): 81–97. [Fedulov, I.V. (2023). International transport corridor «North-South» in new geopolitical conditions: current state and prospects. Oriental analytics (3): 81–97. (In Russian)]. DOI: 10.31696/2227-5568-2023-03-081-097

Хопкирк, П. (2004). Большая игра против России: Азиатский синдром. М.: Рипол Классик. [Hopkirk, P. (2004). The Big Game against Russia: The Asian syndrome. Moscow: Ripoll classic. (In Russian)].