

DOI: 10.31432/1994-2443-2022-17-3-17-28

Международные транспортные коридоры в Каспийском регионе: безопасность и устойчивое развитие

Белов Владимир Иванович

доктор исторических наук, профессор кафедры теории и истории
международных отношений^a,
yurtaev-vi@pfur.ru

Некрасова Марина Александровна

кандидат геолого-минералогических наук, член Президиума Российской
Экологической Академии^b, эксперт Общественного совета
Минприроды России,
mnekrasova08@mail.ru

^a Российский университет дружбы народов,
Российская Федерация, 117198, Москва,
улица Миклухо-Маклая, д. 6

^b Российская экологическая академия,
Российская Федерация, 107258, Москва, ул. Удальцова, д. 44

Аннотация. В статье рассмотрены различные аспекты процесса формирования новой геоэкономической ситуации в Центральной Евразии, связанные с началом формирования Каспийского транспортно-логистического хаба и реализацией масштабных инициатив Китая и России в Евразии. В центре внимания находится проблема выработки региональной стратегии устойчивого развития и безопасности с учетом национальных интересов стран Центральной Евразии в контексте их возможного участия в реализации евразийских интеграционных проектов. Специальное внимание уделено анализу экологического фактора.

Ключевые слова: Каспийский регион, транспортные коридоры, экология, устойчивое развитие, безопасность, Азербайджан, Иран, Казахстан, Россия, Туркменистан, Узбекистан, Афганистан, Индия.

Цитирование публикации: Белов В.И., Некрасова М.А. Международные транспортные коридоры в Каспийском регионе: безопасность и устойчивое развитие // Информация и инновации. 2022, Т. 17, № 3. с. 17-28. DOI: 10.31432/1994-2443-2022-17-3-17-28



International Transport Corridors in the Caspian Region: Security and Development

Mr. Vladimir Belov

Doctor of Sciences (in History and International Relations), Professor,
Department of Theory and History of International Relations^a
yurtaev-vi@pfur.ru

Ms. Marina Nekrasova

Ph.D. (in Geology and Mineralogical sciences),
Russian Ecological Academy Presidium member^b,
Ministry of Natural Resources of Russia Public Council expert
mnekrasova08@mail.ru

^a Peoples' Friendship University of Russia,
6, Miklukho-Maklaya street, Moscow, 117198, Russian Federation

^b Russian Ecological Academy,
44, Udaltsova street, Moscow, 107258, Russian Federation

Abstract. The article discusses various aspects of the formation of a new geo-economic situation in Central Eurasia, associated with the beginning of the formation of the Caspian transport and logistics hub and the implementation of large-scale initiatives of China and Russia in Eurasia. The focus is on the problem of developing a regional strategy for sustainable development and security, taking into account the national interests of the countries of Central Eurasia in the context of their possible participation in the implementation of Eurasian integration projects. Special attention is paid to the analysis of the environmental factor.

Keywords: Caspian region, transport corridors, ecology, sustainable development, security, Azerbaijan, Iran, Kazakhstan, Russia, Turkmenistan, Uzbekistan, Afghanistan, India.

Citation: Belov Vladimir, Nekrasova Marina. International transport corridors in the Caspian region: security and development // Information and Innovations 2022, T. 17, №3. p. 17-28. DOI: 10.31432/1994-2443-2022-17-3-17-28

В 2022 году в регионе Центральной Евразии (ЦЕ), продолжалась трансформация стратегического контекста, вызванная, прежде всего, уходом США из Афганистана. Перестал действовать «Северный логистический маршрут» [1], где ключевым звеном была железнодорожная составляющая Казахстана и Узбекистана, что обеспечивало доставку военных грузов сухопутным войскам США в Афганистане. По сути, провалилась попытка Вашингтона стать координатором всех маршрутов Шелкового пути в Каспийском регионе путем создания зоны общего контроля над движением товаров из Афганистана и стран Центральной Азии и Южного Кавказа в Европу, исходя из своих интересов.

В результате повысились шансы Ирана и стран тюркского пояса (Турция, Азербайджан, Туркменистан, Узбекистан, Казахстан, Кыргызстан), России и Индии на продвижение собственной повестки интеграции и обустройства регионального транспортно-коммуникационного пространства. Отметим, что в Исламской Республике Иран (ИРИ) «соседние государства», в том числе страны Центральной Азии, Южного Кавказа и Афганистан, отнесены к первому уровню приоритетности, с которыми целесообразно установление отношений стратегического партнерства, и к 2022 г. стратегическое взаимодействие было установлено также с Индией, Пакистаном, Россией и Китаем. Тем самым возникли предпосылки для выработки консолидированного международного видения перспектив дальнейшего устойчивого развития и стабильной безопасности в Каспийском регионе, и шире – в Центральной Евразии. Актуальной задачей стало проведение глубокого мониторинга проблем и имеющихся ресурсов для принятия коллек-

тивных решений по таким ключевым региональным проблемам как безопасность (сепаратизм, этнический и религиозный экстремизм, терроризм), наркотрафик, погранично-территориальные и водные проблемы, противодействие пандемии COVID-19, экология стран региона, сохранение культурно-исторического наследия, доступ к современному образованию и технологиям, демография («молодежность» общества), миграция, общая энергосистема, выход из «транспортного тупика» [2].

Второй Каспийский экономический форум: транспорт

5–6 октября 2022 г. состоялся Второй Каспийский экономический форум. Как отмечалось в материалах Форума: «Глобализация торговли, формирование и развитие устойчивых межрегиональных цепочек поставок повысило значимость транспортных связей, их качества, доступности и надежности, для стабильного функционирования международной торговли и экономики в целом, что создает необходимость в повышении пропускной способности и стабилизации работы международных транспортных коридоров, в том числе мультимодальных. Их развитие включает как модернизацию автомобильных и железных дорог, так и строительство логистических центров, современных пунктов пропуска, морских портов и интермодальных узлов». При этом подчеркивалась значимость устойчивых международных транспортных связей, что «имеет особое значение для развивающихся стран и стран, не имеющих выхода к морю, обеспечивая им выход на мировые рынки и создавая условия для повышения конкурентоспособности своей продукции за

счет снижения расходов на экспорт и импорт товаров и услуг» [3].

В рамках Форума прошли круглые столы, где обсуждались такие ключевые вопросы, как роль Каспийского региона в современной глобальной экономике, современное состояние и перспективные направления развития торгово-экономического сотрудничества, конкурентные преимущества, региональные тренды и их воздействие на развитие Каспийского региона, роль крупных международных проектов (инфраструктурных, транспортных, кооперационных, энергетических и др.) в укреплении позиций каспийской пятерки, их состояние и оцениваемые эффекты от их реализации.

МТК «Север-Юг»

Новый этап евразийской транспортной интеграции, как отмечали исследователи, открылся в 2000 году, когда в Санкт-Петербурге во время проведения Второй Евразийской конференции по транспорту полномочные представители Исламской Республики Иран, Республики Индия и Российской Федерации подписали межправительственное Соглашение по созданию Международного транспортного коридора «Север-Юг». Дальнейшая актуализация евразийских континентальных транспортных маршрутов связана с процессами евразийской интеграции: 1) «Большое евразийское партнерство» (Россия, 2011) и 2) международной инициативы «Один пояс – один путь» (Китай, 2013). Предложенная логика коллективного обустройства евразийского пространства в интересах всех участвующих государств позволяет по-новому оценить круг задач по обустройству МТК «Север – Юг».

Иран, самый активный участник МТК, предлагает странам - участницам новое прочтение концепции МТК «Север – Юг», рассматривая его как своего рода интеграционное объединение. По сути, речь идет о формировании новых международно-ориентированных производственных и торговых полюсов, обеспечивающих рост: 1) товарооборота между Ираном и Россией, Ираном и Индией; и 2) транзитной торговли Китая и Индии через Иран со странами ЕС, афро-азиатскими странами бассейна Индийского океана (от Южной Кореи до ЮАР) и Центральной Азии, с Афганистаном и Монголией. Активная позиция Ирана продиктована необходимостью сохранения выгодного для Ирана баланса сил на Южном Кавказе и в Центральной Азии в ситуации попыток формирования тюркского коридора между Турцией и Пакистаном через Азербайджан, Узбекистан и Афганистан, что грозит Ирану изоляцией с севера и востока, поскольку расширяет геополитическое влияние Турции и способствует расширению НАТО на Восток [4].

Новая инфраструктура возникает по следующим основным осям транзита: Север, Юг, Запад, Восток с Ираном в центре как стратегического узла в маршрутах МТК «Север – Юг» и Нового шелкового пути («Один пояс – один путь»). Основные маршруты по азимутам:

- на Запад подготовлены коридоры «Иран – Ирак – Иордания – Сирия – страны Средиземного моря», где ключевое значение отводится порту Басра, и «Азербайджан – Грузия – Украина – страны ЕС». На запад в принципе ориентированы и маршруты северного направления МТК «Север – Юг», идущие через Россию. Растущий интерес ЕС к МТК «Север – Юг» подтверждается участием Гол-

ландии в инвестировании и строительстве судостроительного завода в портовом комплексе «Каспин», СЭЗ «Энзели», инвестициями в инфраструктурное развитие иранского порта Чабахар, который рассматривается как мост, связывающий Индию с Афганистаном, Центральной Азией и Восточной Европой и «стратегический маршрут» в интересах развития всего региона [5];

- на Восток и Северо-Восток ведут два маршрута через Афганистан (в Центральную Азию и Монголию, в Пакистан и Китай). Первый коридор из Бендер-Аббаса и Чабахара в Герат – Мешхед – Мазари-Шариф – Термез. Второй коридор из Чабахара в Захедан – Зарандж – Кабул. Далее на север – в Мазари-Шариф и на восток – в Джелалабад и Пакистан. США (Тиллерстон) дали добро на реализацию данного маршрута в Афганистан.

Возможен и третий маршрут, предложенный в 2010 г. Ташкентом: Узбекистан – Туркменистан – Иран – Оман – Катар.

Таким образом, «Каспийский крест» становится «Каспийской звездой».

Важно то, что несмотря на политические разногласия, экономическое сотрудничество в Каспийском регионе сохранялось всегда. Россия может выступить здесь гарантом мира и безопасности, если чётко обозначит свое военное присутствие в регионе.

«Тюркский коридор»

Формирование новых международных союзов с участием таких тюркоязычных стран, как Турция, Азербайджан, Туркменистан, Узбекистан, может быть оценено как новый региональный тренд в Евразии. Катализаторами, ускоряющими но-

вую регионализацию, являются, в частности, ход Сирийского кризиса, геополитическая неопределенность после ухода США из Афганистана, вторая Карабахская война, активизация восточной политики России, Турции и Ирана, агрессивная экологическая и энергетическая политика ЕС и ООН.

«Тюркский коридор» формируется на наших глазах, и происходящие процессы еще не успели получить анализа и оценки в научной литературе. Несомненный научный интерес представляет проблема изучения сопряженности возникающего «Тюркского коридора» и международной инициативы «Один пояс, один путь». Очевидно, что результаты исследования ESG-аспектов формирующегося «Тюркского коридора» могут быть учтены при формировании комплексной безопасности региона с учетом национальных интересов всех участников.

Станет ли «тюркский коридор» еще одним центром многополярного мира и новым поясом роста? Удельный вес каких стран - участниц возрастет в мировой политике, и как это повлияет на безопасность и интересы России? Как «Тюркский коридор» повлияет на устойчивость глобальной политико-экономической безопасности мира (глобальные устойчивые процессы создания стоимости и устойчивые логистические цепочки) и, в частности, Евразии? Ответы на эти вопросы еще только предстоит найти исследователям.

Актуальные задачи развития транспортно-логистического потенциала Каспийского региона

В постпандемийный период Каспийский экономический форум стал значимой площадкой для обсуждения актуальных вопросов сотрудничества прикаспийских

и соседних с ними государств [6]. Работать «пятерке» прикаспийских государств – это Россия, Казахстан, Азербайджан, Туркменистан и Иран – предстоит в сложных условиях турбулентности глобальной экономики и геостратегической напряженности. Стратегической задачей стран Каспийского региона является поддержание стабильности и безопасности на Каспии на основе добрососедства, доверия и взаимного уважения, углубление деловой кооперации и формирование новых производственных цепочек, что должно помочь государствам в преодолении зависимости от импортной продукции. Для развития экономик всего региона предстоит унифицировать сквозные тарифы, выстроить единый транспортно-логистический каркас. К 2030 году ожидаемая грузовая база для МТК «Север – Юг» составит порядка 30 млн т [7].

Отметим, что Прикаспийский регион относится к числу динамично развивающихся. Сегодня Каспий по запасам – главный энергетический центр Евразии. Для стран региона Каспий имеет огромное значение, прежде всего с учетом его стратегического положения в центре Евразии, на пересечении транспортных и энергетических артерий, а также большого числа полезных ископаемых и уникальных биоресурсов в его акватории.

С точки зрения транспортно-логистических возможностей регион должен стать «одним из крупнейших в Евразии узлов трансконтинентальных перевозок. Это будет способствовать формированию региональных рынков, наращиванию торговой и производственной кооперации», «запуску бесшовных логистических услуг от Урала, Поволжья, Балтики – со всей территории России до Персидского залива. И дальше – в Южную Азию и на Ближний Восток, в Африку» [6].

Участники Форума подчеркнули роль взаимодействия в сфере экологии, так как в прибрежных зонах Каспия проживает более 15 млн человек: «Сохранение экологического баланса является важнейшей задачей для наших стран. Проблемы моря связаны с истощением его биологических ресурсов, рисками серьезного загрязнения в результате добычи сырья и транспортировки грузов. В этой связи призываем поддержать возобновление деятельности Каспийской экологической программы» [6].

Низкоуглеродное будущее евразийских транспортных коридоров

В изменяющейся геополитической обстановке логика формирования «зеленых» моделей развивающихся региональных интеграционных процессов требует создания устойчивых трансграничных мультимодальных транспортно-логистических коридоров (ТТЛК). Цели устойчивого развития и мировая климатическая повестка предъявляют особые требования к социальной, экологической политике и управлению транспортно-логистическим бизнесом. Комплексный подход к исследованиям транспортных систем позволяет создавать устойчивые портфели и программы проектов, выполняемых с использованием экологически безопасных и экологически чистых технологий, в том числе социальных и управленческих.

Из проведенного анализа 7 международных проектов, программ и портфелей создания и трансформации ТТЛК, объединяющих 10 стран, входящих в пространство Тюркского пояса, проанализированы данные в сфере создания климатически нейтральных ТТЛК. Показано, как ESG-принципы (environment –

social – governance, то есть ответственное отношение к окружающей среде, высокая социальная ответственность и высокое качество корпоративного управления) создания климатически нейтральной инфраструктуры Тюркского ТТЛК могут обеспечить климатическую безопасность и долговечность цепочек создания стоимости, снизить влияние бизнеса на климат. Из проведенного анализа следует, что развитие климатически нейтрального ТТЛК будет способствовать декарбонизации цепочек создания стоимости. В частности, для запущенного ТТЛК (Россия, Турция, Казахстан, Азербайджан, Иран, Индия) углеродный след цепочек поставок снижается в 6-8 раз по сравнению с транспортировкой грузов через Суэцкий канал.

Всего в настоящее время действуют или находятся в стадии формирования 18 мультимодальных ТТЛК, проходящих по территории следующих стран: Турция, Грузия, Азербайджан, Туркменистан, Афганистан, Иран, Узбекистан, Кыргызстан, Казахстан, Пакистан, Россия, Монголия, Китай и Индия.

Воздействие транспорта, сопутствующей хозяйственной и иных видов деятельности на окружающую среду имеет многофакторный характер и сопровождается загрязнением приземных слоев атмосферы, почв, поверхностных и грунтовых вод, дефрагментацией и де-

градацией экосистем, интродукцией не свойственных для них видов и т.д. Накопленный исторический опыт развития региональных транспортных коридоров и эксплуатации транспортно-логистических систем свидетельствует о необходимости создания устойчивых моделей трансграничной транспортной интеграции. Углеродные квоты могут привести к росту неравенства и создавать барьеры для выхода на рынок. Востребованность устойчивых моделей региональной интеграции обусловлена международными соглашениями, конвенциями и декларациями в сфере охраны окружающей среды, экологической безопасности, сохранения биоразнообразия, экосистем суши и моря, изменения климата. Устойчивость региональных моделей интеграционного развития определяется уровнем соответствия 17 целям, задачам и показателям устойчивого развития.

Анализ показал, что во всех 7 изученных коридорах в целом «сохраняются серьезные проблемы» или «остаются основные проблемы» в выполнении ЦУР странами-участницами ТТЛК [8].

В ходе исследования устойчивости 7 коридоров проведена качественная оценка ESG-индекса (Таблица 1), которая показала изменения индекса в интервале 1,6 – 1,9 при максимально возможном – 4.

Таблица 1.

Индекс ЦУР и ESG стран участниц Евразийского транспортного коридора

Country Страна			Turkey Турция	Georgia Грузия	Azerbaijan Азербайджан	Turkmenistan Туркменистан	Afghanistan Афганистан	Iran Иран	Uzbekistan Узбекистан	Kazakhstan Казахстан	Russia Россия	India Индия										
Eurasian transport corridors	Nº corri- dor	ESG in- dex of the corri- dor																				
	1	1,9											ж/д	ж/д	ж/д							
	2	1,9											ж/д, мп	ж/д	ж/д, мп							
	3	1,6											тк		тк			тк				
	4	1,6											эк		эк			эк				
	5	1,6											мтк		мтк				мтк, мп	мтк	мцпк, мтк, мцмти, мп	мтк, мп
	6	1,7													ж/д				ж/д		ж/д	
7	1,6	лк	лк	лк	лк	лк																
Rating / SDG Index Рейтинг / Индекс ЦУР			71 / 70,41	51 / 73,35	50 / 73,45	99 / 66,05	147 / 52,49	77 / 69,93	88 / 68,59	65 / 71,14	45 / 74,07	121 / 60,32										
2020 CO ₂ Emissions (Mt)			405.2	10,44	33,89	80,64	11,95	90,37	690,24	267,1	1674,23	2411,73										
2020 Emissions Per Capita			4,83	2,68	3,36	13,37	0,31	2,72	4,61	14,22	11,64	1, 74										
Выбросы CO ₂ при сжигании ископаемого топлива и производстве цемента, тCO2/чел (2020)			4,66	2,5	3,72	12,49	0,31	3,37	8,87	15,52	10,81	1,77										
Выбросы CO ₂ , воплощенные в импорте, тCO2/на душу населения (2018)			0,61	0,56	0,35	0,7	0,06	0,12	0,26	0,88	0,41	0,08										

Источник: составлено авторами на основе данных [8]

Проведенная качественная оценка индекса выполнения странами-участницами ТТЛК Целей устойчивого развития в части тех ориентиров, которые напрямую или

опосредованно связаны с транспортом, позволила разработать экспертное рейтинговое название стран по ESG индексу (Таблица 2).

Таблица 2.

Рейтинг ESG потенциальных стран-участниц Тюркского коридора

Страна участница (кол-во ТТЛК)	ESG индексы стран-участниц ТТЛК			
	E	S	G	Σ(ESG)ср
Грузия (4)	2,4	2,18	2,44	2,34
Китай (3)	2,1	2,36	2,33	2,27
Кыргызстан (2)	2,1	2,09	2	2,06
Россия (4)	1,6	2,45	2	2,02
Азербайджан (7)	1,7	2	1,56	1,75
Узбекистан (9)	1,6	1,73	1,78	1,7
Казахстан (5)	1,4	2	1,44	1,61
Индия (1)	1,7	1,36	1,67	1,58
Монголия (1)	1	1,82	1,78	1,53
Турция (10)	1,4	1,55	1,44	1,46
Пакистан (1)	1,6	1,27	1,44	1,44
Иран (2)	1,6	1,36	1,33	1,43
Туркменистан (1)	1,3	1,18	1,11	1,2
Афганистан (5)	1,5	0,73	1,22	1,15

Источник: составлено авторами на основе данных [8]

Рейтинг стран-участниц ТТЛК по среднему значению ESG уменьшается в ряду: Грузия – Китай – Кыргызстан – Россия – Азербайджан – Узбекистан – Казахстан – Индия – Монголия – Турция – Пакистан – Иран – Туркменистан – Афганистан.

Достижения стран-участниц ТТЛК в ответственном отношении к окружающей среде (Environment) уменьшаются в ряду: Грузия – Китай – Кыргызстан – Азербайджан – Индия – Россия – Узбекистан – Пакистан – Иран – Афганистан – Казахстан – Турция – Туркменистан – Монголия.

Достижения высокой социальной ответственности странами-участницами

ТТЛК (Social) уменьшаются в ряду: Россия – Китай – Грузия – Кыргызстан – Азербайджан – Казахстан – Монголия – Узбекистан – Турция – Индия – Иран – Пакистан – Туркменистан – Афганистан.

Достижения высокого качества корпоративного управления стран-участниц ТТЛК (Governance) уменьшаются в ряду: Грузия – Китай – Россия – Кыргызстан – Монголия – Узбекистан – Индия – Азербайджан – Казахстан – Турция – Пакистан – Иран – Афганистан – Туркменистан.

Результаты качественной оценки ESG показателей стран-участниц ТТЛК на основе данных о достижении странами це-

лей устойчивого развития, прямо и опосредованно касающихся транспорта, показали изменения индекса в интервале от 2,5 – 1 при максимально возможном индексе 4. Анализ полученных результатов показывает дисбаланс в достижении ESG показателей странами-участницами экономических коридоров, вызванный «утечкой углерода» в страны, добывающие ресурсы, производящие продукцию высокого передела, продукты, услуги, и странами, производящими на их основе продукцию высокого технологического уровня. Дисбаланс в климатической нейтральности хозяйственной и иных видов деятельности содействует нарушению финансового и экологического суверенитета, устойчивости транспортно-логистических цепочек и инфраструктуры экономического коридора. Развитие экономических транспортных коридоров на основе современных климатически нейтральных, экологически безопасных технологий и услуг, в том числе цифровых, способствует сбалансированному устойчивому развитию всех стран-участниц.

На первом этапе для устранения дисбаланса необходимо согласовать «зеленые» цели стран-участниц Евразийского экономического коридора, которые максимизируют результаты и выравнивают игровое поле, разработать и синхронизировать механизмы «зеленого» проектного и корпоративного управления, внедрить в практику «зеленое» финансирование транспортно-логистических и инфраструктурных проектов, программ и портфелей, разработать меры по адаптации к изменению климата, борьбе с загрязнением окружающей среды и сохранением биоразнообразия при совместном финансировании транспортно-логистических компаний и производителей продукции, энергии и услуг, снизить стоимость «зеле-

ных» решений за счет масштабирования и спроса.

Цифровизация отрасли, проектов, программ и портфелей, жизненного цикла продуктов и логистических услуг Евразийского транспортного коридора и создание цифровой инфраструктуры (сети, программное обеспечение и данные) будет способствовать созданию, в том числе, цифрового двойника, достижению стратегических целевых показателей декарбонизации отрасли, оптимизации стратегии формирования коридора и маршрутов транспортировки и обработки грузов и пассажирских перевозок. Создание более гибких и рентабельных цепочек поставок с использованием цифровых технологий будет способствовать уменьшению длинных цепей посредников и их декарбонизации.

Инвестирование в цифровую инфраструктуру Евразийского экономического коридора в перспективе может способствовать формированию новых рынков, компенсации возможного разрушения действующих рынков, повышению углеродного индекса, управлению углеродными квотами, развитию цифрового предпринимательства стран-участниц.

Перспективы синтеза развивающихся цифровой и климатически нейтральной экономики ТТЛК поспособствуют адаптации цифровой стратегии торгово-экономических отношений стран-участниц, созданию цифровых платформ, совместных предприятий для демонополизации рынка углеродного следа и технологической нейтральности цифровых услуг, балансировке сетевых эффектов и экономии на основе цифровизации, снижению углеродного следа нематериальных активов (данные, программное обеспечение, патенты, авторские права).

Совершенствование национальных норм права собственности, разработка и синхронизация по целям «зеленых» стандартов транспортно-логистических услуг, транспортных средств и инфраструктурных объектов стран-участниц экономического коридора, обеспечение свободного обмена данными между странами на региональном уровне будет содействовать процессам региональной интеграции в целях климатической нейтральности.

В региональной повестке дня вопрос о мерах, направленных на создание и эффективное функционирование транспортно-логистических коридоров по маршрутам «Север-Юг» и «Восток-Запад», является одним из центральных, наряду с обсуждением проблем доверия в сфере региональной безопасности и развития многопланового и взаимовыгодного сотрудничества с основными центрами международной политики: Россией, США, Китаем, Великобританией и странами ЕС, Германией, Японией, Индией, Турцией. Как представляется, в сложноравновесной ситуации начала 2020-х гг. страны Каспийского региона объединяет консенсус в стремлении к формированию региональной экономики как базового элемента обеспечения безопасности и устойчивого национального развития.

ЛИТЕРАТУРА

1. Soltani Siamak. Central Asia. Newspaper "Kar", 13.09.2018 г. / 22.05.2018 г. // URL: https://www.kar-online.com/node/14918?fbclid=IwAR2pvpSkIU0ZSz0bZeeodY_vgEtCLMfg-paoixD6NnHNPlrEuqMmZ5HmrLg (in Persian).
2. Сажин В.И. Треугольник Россия-Иран-США (Итоги и перспективы развития российско-иранских отношений в но-

вых геополитических условиях) // Институт Ближнего Востока // URL: iimes.ru/rus/stat/2002/26-06-02.htm.

3. Второй Каспийский экономический форум, 5-6 октября 2022 г. // URL: <http://government.ru/news/46720/>.

4. Лунев С.И., Юртаев В.И. Место Индии и Ирана в новом региональном порядке в Евразии. М.: МГИМО(У) МИД РФ, 2022.

5. Dr. Rouhani at a meeting with the Prime Minister of India: Tehran welcomes the comprehensive expansion and deepening of relations with Delhi // URL: <http://www.newdelhi.mfa.ir/index.aspx?siteid=159&pageid=30403&newsview=507222/1397/11/> (in Persian).

6. Хазарская пятёрка // <https://lenta.ru/articles/2022/10/07/frm/>.

7. В Москве прошел Второй Каспийский экономический форум // URL: <https://rg.ru/2022/10/07/more-perspektiv.html>.

8. Транспорт в контексте целей устойчивого развития / 15 Заседание Координационного Комитета транспортного сектора ЦАРЭС 20-22 апреля 2016 года – Бангкок, Таиланд, 2016 // URL: <https://www.carecprogram.org/uploads/01-Tyrrell-Duncan-SDGs-ru.pdf>.

REFERENCES

1. Soltani Siamak. Central Asia. Newspaper "Kar", 13.09.2018 г. / 22.05.2018 г. // URL: https://www.kar-online.com/node/14918?fbclid=IwAR2pvpSkIU0ZSz0bZeeodY_vgEtCLMfg-paoixD6NnHNPlrEuqMmZ5HmrLg (in Persian).
2. Sazhin V.I. Treugol'nik Rossiya-Iran-SSHA (Itogi i perspektivy razvitiya rossijsko-iranskikh otnoshenij v novyh geopoliticheskikh usloviyah) // Institut Blizhnego Vostoka // URL: iimes.ru/rus/stat/2002/26-06-02.htm.
3. Vtoroj Kaspijskij ekonomicheskij forum, 5-6 oktyabrya 2022 g. // URL: <http://government.ru/news/46720/>.

4. Lunev S.I., YUrtaev V.I. Mesto Indii i Irana v novom regional'nom poryadke v Evrazii. M.: MGIMO(U) MID RF, 2022.

5. Dr. Rouhani at a meeting with the Prime Minister of India: Tehran welcomes the comprehensive expansion and deepening of relations with Delhi // URL: <http://www.newdelhi.mfa.ir/index.aspx?siteid=159&pageid=30403&newsview=507222/1397/11/> (in Persian).

6. Hazarskaya pyaterka // <https://lenta.ru/articles/2022/10/07/frm/>.

7. V Moskve proshel Vtoroj Kaspijskij ekonomicheskij forum // URL: <https://rg.ru/2022/10/07/more-perspektiv.html>.

8. Transport v kontekste celej ustojchivogo razvitiya / 15 Zasedanie Koordinacionnogo Komiteta transportnogo sektora CARES 20-22 aprelya 2016 goda – Bangkok, Tailand, 2016 // URL: <https://www.carecprogram.org/uploads/01-Tyrrell-Duncan-SDGs-ru.pdf>.

