

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Дипломатическая академия Министерства иностранных дел Российской Федерации»

На правах рукописи

Аббасалиев Илькин Сахиб оглы

**ЭВОЛЮЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В
ФОРМИРОВАНИИ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В 1991–2020 гг.
(НА ПРИМЕРЕ ЕВРАЗИИ)**

5.6.7. История международных отношений и внешней политики

Диссертация
на соискание ученой степени кандидата исторических наук

Научный руководитель:
Каширина Татьяна Владиславовна,
доктор исторических наук, профессор

Москва – 2022

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
Глава 1. ИСТОРИЧЕСКИЕ И ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ЭВОЛЮЦИИ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ФОРМИРОВАНИИ ЕВРАЗИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ	17
1.1. Исторические предпосылки и этапы эволюции международного сотрудничества в формировании транспортных коридоров	17
1.2. Транспортные коридоры и международное сотрудничество (теория вопроса)	35
1.3. Структура и геополитические факторы формирования международных транспортных коридоров (МТК)	51
Выводы по главе 1	69
Глава 2. МЕСТО И РОЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В ЕВРАЗИЙСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ	73
2.1. Геополитические основания евразийских транспортных коридоров	73
2.2. Международное сотрудничество в создании и развитии международного транспортного коридора «Север – Юг»	94
2.3. Развитие транспортно-логистических направлений Каспийского бассейна ...	116
Выводы к главе 2	139
Глава 3. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В ОБЕСПЕЧЕНИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ И ГЛОБАЛЬНОЙ СТАБИЛЬНОСТИ И БЕЗОПАСНОСТИ	143
3.1. Международные транспортные коридоры в условиях нарастания глобальных вызовов и рисков	143
3.2. Роль международных организаций в создании и функционировании МТК....	163
Выводы к главе 3	182
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	185
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	204
Приложение А (справочное). Структура двухуровневой коллаборативной иерархии	221
Приложение Б (справочное). Географические карты	222

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования

Международные транспортные коридоры (МТК) являются, с одной стороны, феноменом новейшей истории международных отношений. С другой стороны, развитие и расширение МТК обусловлено глубокими историческими причинами, связанными с расширением межгосударственного взаимодействия, внешней торговли, начавшегося еще в Древнем мире. Развитие МТК происходит как в условиях глобализации, так и усиливающейся регионализации международных отношений. На современном этапе трансформации международных отношений дальнейшее расширение сети МТК будет обусловлено не только национальными интересами отдельных государств и стремлениями отдельных регионов, но и общим направлением мировой политики, задаваемым странами – лидерами международной системы.

Несмотря на возрастающее значение и активное развитие, МТК пока не стали объектом специального научного осмысления. Особое значение наземных транспортных коммуникаций для Евразийского континента с самой большой широтной протяженностью объясняет научное и практическое значение специальных исследований евразийских МТК.

Опыт функционирования транспортных коридоров позволяет считать таковые особой формой международного сотрудничества, продуцирующей неповторимые черты и характеристики, требующие концептуализации.

Продвижение по пути освоения нового явления международных отношений – международных транспортных коридоров, невозможно без построения логики исследования от генезиса, причин, обуславливающих возникновение МТК, до описания их зрелого состояния, т. е. в процессе исторического развития. Именно такая логика объясняет востребованность изучения МТК в контексте истории международных отношений.

Современный этап развития международного сотрудничества в сфере транспорта характеризуется стремлением создать единую евразийскую транспортную систему, объединяющую Север и Юг, Восток и Запад. В 1991–2020 гг. были все

основания говорить о формировании единой пространственной инфраструктуры мирового сообщества.

На данный момент в условиях санкционной войны международное сотрудничество в сфере транспорта значительно затруднено. Но совсем остановить данный процесс по понятным, без преувеличения жизненно необходимым причинам, невозможно.

Исследование международного сотрудничества в сфере МТК имеет особую актуальность для российской науки. Россия, занимающая геополитическое положение хаба между Севером и Югом, Востоком и Западом евразийского континента, вовлечена во все транспортные проекты, затрагивающие ее территорию. Учитывая «поворот на Восток» российской внешней политики, можно прогнозировать активное развитие восточных и южных сегментов МТК. К тому же Россия сейчас стремится максимально сократить свою транзитную зависимость от враждебно настроенных к ней стран и затруднить этим странам транзит по российским коммуникациям.

Для дальнейшей экономической интеграции в рамках СНГ, в том числе для функционирования единого экономического пространства, предусмотренного в рамках ЕАЭС, необходимо наличие единой транспортной системы, обеспечивающей устойчивые транспортные связи между странами – участницами данных структур. На современном этапе такие функции способны выполнять международные транспортные коридоры, поэтому одной из важнейших задач евразийской интеграции является создание и обеспечение функционирования евразийских МТК¹.

Объектом исследования является эволюция международного сотрудничества в сфере транспорта.

Предметом исследования является становление и функционирование евразийских транспортных коридоров.

Хронологические рамки исследования. Нижней хронологической рамкой исследования является 1991 г., когда произошел распад Советского Союза, автар-

¹ Вардомский Л. Б., Тураева М. О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). М.: Институт экономики РАН, 2018. С. 4–8.

кической социалистической экономической системы и биполярной структуры международных отношений. Появление новых независимых государств привело к реформатированию их границ, диверсификации транспортных маршрутов. Произшедшие изменения дали толчок к изменению концепции Панъевропейского коридора Европейского Союза, включившего в том числе, территории постсоветских стран. Сформировались предпосылки и условия генезиса международного сотрудничества евразийских международных транспортных коридоров и уже создаваемые панъевропейские и национальные российские, китайские, азербайджанские и др. континентальные транспортные маршруты стали продуцировать тенденцию к интенсивному трансграничному сообщению.

Верхней хронологической рамкой исследования является 2020 г., когда были закончены действие документа «Приоритетные направление сотрудничества стран – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 г.», реализация «Концепции стратегического развития железнодорожного транспорта государств – участников СНГ до 2020 г.». В 2020 г. началась пандемия коронавируса, обусловившая закрытие границ рядом стран и снижение международного транспортного сообщения. Ввиду сложности и многогранности объекта и предмета исследования автор был вынужден при рассмотрении ряда проблем выходить за рамки обозначенных временных рамок. К тому же, международные транспортные коридоры пока не раскрыли всего многообразия сущностных качеств и находятся на восходящем треке своего развития.

Географические границы исследования ограничены пределами материка Евразии. При этом следует отметить, что предметом изучения стали МТК, имеющие значение для всего материкового пространства. И хотя национальные и региональные транспортные коридоры составляют органическую, неотъемлемую часть общей транспортной системы материка, особое внимание в работе уделено ТК, преодолевающим в своем значении национальные, региональные и даже континентальные пределы.

Степень разработанности темы исследования

В связи с тем, что международное сотрудничество в сфере транспорта, МТК вообще, и евразийские, в частности, являются феноменом, по историческим меркам, практически соприкасающимся с современностью, и в настоящее время находящимся в процессе становления и развития, их научное описание также далеко от логической завершенности.

Тем не менее, первые шаги в освоении темы уже предприняты учеными. При этом исторический аспект проблемы остается наименее исследованным.

По проблеме исторического развития международного сотрудничества в сфере МТК научный интерес представляют исследования, посвященные формированию транспортных коридоров/путей древности до начала новейшего времени. Это работы Типанова В. В.², Чайлда Г.³, Куштан Д. П.⁴, Дряхлова В. Н.⁵, Томбера З.⁶ Влияние экономических, политических и цивилизационных факторов на функционирование «Пути из варяг в греки» периода Древнерусского государства исследовано в работах Булкина В. А., Дубова И. В., Лебедева Г. С.⁷ Зарождение и функционирование железнодорожного транспорта России в 1836–1917 гг., создавшего транспортную основу для промышленной революции и расширения транспортной сети проанализировано в исследовании Красковского Е. Я., Уздина М. М.⁸ Создание и функционирование Транссибирской магистрали, ставшей со временем самым длинным транспортным коридором в мире, рассмотрено в работе Макеева С.⁹

² Типанов В. В. Эволюция международной торговли: различные временные горизонты, аспекты и тенденции // Вестник финансового университета. 2013. № 6. С. 98–111.

³ Чайлд Г. У истоков европейской цивилизации. Анатолия – Царская дорога в Эгейский мир. URL: <http://arheologija.ru/anatolija-tsarskaya-doroga-v-egeyski-mir> (20.02.2022).

⁴ Куштан Д. П. Трансевразийский «оловянный» путь эпохи поздней бронзы // Ежегодник археологический. 2012. № 2. С. 246–262.

⁵ Дряхлов В. Н. Янтарный путь // Вопросы истории. 1988. № 11. С. 141–143; Торговые пути янтаря: материалы международной научно-практической конференции. Калининград. 30 июня 2011 г. С. 2534.

⁶ Томбер З. Индо-римская торговля: от горшков до перца. Лондон: Дакворт. 2008. 517 с.

⁷ Булкин В. А., Дубов И. В., Лебедев Г. С. Археологические памятники Древней Руси IX–XI вв. Л., 1978. 150 с.; Лебедев Г. С. Эпоха викингов в Северной Европе и на Руси. СПб. 2005. 640 с.

⁸ Красковский Е. Я., Уздин М. М. История железнодорожного транспорта России. 1836–1917. СПб. 1994. Т. 1. С. 173–177.

⁹ Макеев С. Транссибирский контейнерный сервис // Морской флот. 1996. № 6. С. 36–39.

В современной науке создано немало трудов, посвященных исследованию отдельных МТК¹⁰. В контексте первых международных договоренностей по имплементации МТК «Север – Юг» появились исследования, раскрывающие исторический контекст направлений транспортных путей, предшествующих его формированию¹¹. Исторический контент развития международных транспортных коридоров и, в первую очередь, трансиранских, исследован в работах Чичкина А., Попова А., Иванова В.¹²

Более современному периоду международного сотрудничества в сфере евразийских транспортных коридоров после распада Советского Союза, предположительно его формирования посвящен труд Вардомского Л. Б., Тураевой М. О.¹³

В контексте исследования места и роли транспортных коридоров в евразийской транспортной системе в последнее время стали появляться работы, в которых

¹⁰ См. например: Мухин А., Месамед В. Международный транспортный коридор «Север-Юг»: проблемы и перспективы//CA&C Press AB. URL: https://ca-c.org/journal_rus/cac-01/16.mukrus.shtml (20.02.2022); Караваев А., Тишехьяр М. Международный транспортный коридор «Север-Юг» и сценарии трансрегиональной интеграции. Доклад Международному дискуссионному клубу «Валдай». 2019. Июнь. 32 с.; Володин А. Г., Володина М. А. Проект Международного транспортного коридора «Север-Юг» как фактор возможного укрепления внешнеэкономических связей России//Контур глобальных трансформаций. 2019. Т. 12, № 6. С. 29–42; Sarma H. Ch., Menezes D. R. The International North-South Transport (INSTC) Corridor: India's Grand Plan for Northern Connectivity//Polar Research and Policy Initiative. 2017. URL: <http://polarconnection.org/india-instc-nordic-arctic/> (21.08.2021); Косов Г. В., Гукасов А. В. Международный транспортный коридор «Север-Юг». Переосмысление ландшафта Евразии (Кейс Азербайджана) // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2019. № 3 (60). С. 212–217; Федоровская И. М. Транспортные проекты Азербайджана // Россия и новые государства Евразии. 2019. № 1 (42). С. 118–126.

¹¹ Кондратьев В. В., Бухарицин П. И. Каспийское геополитическое наследие Петра I и отдельные проблемы его реализации//Астраханские краеведческие чтения: сборник статей / под ред. А. А. Курапова, Е. И. Герасимиди, А. Н. Алиевой. Астрахань, 2018. Вып. X. С. 19–27; Международный транспортный коридор «Север-Юг»: История и перспективы. Каспийский вестник. URL: <http://Casp-geo.ru/mezhdunarodnyj-transportnyj-koridor-sever-yug-istoriya-perspektivy/> (17.06.2021); Судьин А. В. Железные дороги в системе международного транспортного коридора «Север-Юг» // Восточная аналитика. 2017. № 1-2. С. 86–89.

¹² Иванов В. Персидский коридор для Советского Союза / История РФ. Главный исторический портал страны. URL: <https://histrf.ru/read/articles/oiersidskii-koridor-dlia-sovetskogo-soiuz> (11.07.2021); Попов А. Морской канал из Каспия в Индию, миф или реальность. URL: <https://cont.ws/@id2508853/217231>; Чичкин А. Евразийская интеграция. URL: <https://www.ritmeurasia.org/news-2014-12-28-iz-kazahstana-v-iran-cherez-turkmenustan-16159> (11.07.2021); Чичкин А. Проект Сталина и Брежнева будет осуществлен аятоллой Хомейни // Военно-промышленный курьер. URL: <https://mikle1.livejournal.com/5987914.html> (20.02.2022).

¹³ Вардомский Л. Б., Тураева М. О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). М.: Институт экономики РАН, 2018.

предпринимается попытка осмысления роли и значения евразийских МТК в глобальном политическом процессе¹⁴. Изменению геополитического ландшафта в результате функционирования международных транспортных коридоров посвящены работы В. Г. Егорова¹⁵.

Роли МТК в хозяйственном комплексе России посвящена коллективная монография, вышедшая в 2010 году в ВИНТИ РАН¹⁶. В первом разделе авторы очертили круг проблем, исследуемых в работе: «Большое внимание на современном этапе развития российской экономики уделяется вопросам совершенствования межрегиональных и международных транспортно-экономических связей Российской Федерации, проблемам развития российской части международных транспортных коридоров (МТК) и крупных общесетевых транспортных узлов, повышения конкурентоспособности российских предприятий транспорта, вхождения России в мировую транспортную систему на основе осуществления политики международной интеграции»¹⁷.

Значительные усилия предприняты учеными в исследовании постсоветской трансформации социально-экономической и политической обстановки на Евразийском континенте¹⁸.

Отдельным сюжетом научных исследований стали международные транспортные коридоры, действующие на территории Российской Федерации и в рамках Евразийского экономического союза¹⁹.

¹⁴ Мехдиев Э. Т. Евразийские транспортные коридоры и ЕАЭС // *Международная аналитика*. 2018. № 2 (24). С. 47–56; Вардомский Л. Б., Тураева М. О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). М.: Институт экономики РАН. 2018. 64 с.; Тертри Д. Незаменимая держава. «Стальные коридоры» Евразии и роль России // *Россия в глобальной политике*. 2019. Май–Июнь. Т. 17, № 3. С. 89–104; Sengupta Ms. A., Chatterjee Ms. S. (2015) *Globalizing Geographies: Perspectives from Eurasia: Perspectives from Eurasia*, Delhi,

¹⁵ Егоров В. Г. Геополитика транспортных коридоров // *Геоэкономика энергетики*. 2021. № 2 (14). С. 6–32.

¹⁶ Резер С. М., Прокофьева Т. А., Гончаренко С. С. *Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития*. М.: ВИНТИ РАН. 2010. 312 с.

¹⁷ Там же. С. 16.

¹⁸ См. например: Мамедов Р. Военно-политическая активность в акватории Каспийского моря в постсоветский период // *Центральная Азия и Кавказ*. 2007. № 4 (52). С. 91–102.

¹⁹ Чебучьян С. Чебучьян Г., Гаспорян Ш. Развитие логистических возможностей ЕАЭС – основа экономического роста союза. URL: <https://customsexpert.ru/articles/razvitie-logisticheskikh-vo.htm> (11.12.2021); Комов М. С. Международные транспортные коридоры как основа реализации транспортно-транзитного потенциала Евразийского экономического союза // *Economic sciences*. 2019. № 12. С. 82–87; Мышинский Е.А. Международные транспортные коридоры на территории России: формирование, развитие и текущее состояние // *Экономические науки*. 2020. № 2 (183). С. 62–66.

МТК как средство повышения эффективности транспортных услуг рассмотрены в ряде работ²⁰. Особое внимание исследователей уделено «задачам транспортной политики государств... по формированию коммуникационного каркаса, обеспечивающего потоки материальных и людских ресурсов на региональном и межрегиональном уровнях, и реализации национальных программ, направленных на создание и развитие международных транспортных коридоров»²¹.

По проблеме исследования международных транспортных коридоров в обеспечении региональной и глобальной безопасности – были использованы работы Саямова Ю.²², Гасанова А.²³, Тертри Д.²⁴

Саямов Ю. в своей работе «Деградация как признак современного мира и вызовы для России» указывает, в частности, что «конкуренция в транспортной сфере становится одним из инструментов (по определению академика В. В. Михеева) формирования «новой биполярности». В нарастающем противоборстве с Китаем «США приступают к разработке собственной стратегии развития национальной и мировой транспортной инфраструктуры, к реализации которой должны подключиться демократические страны»²⁵.

При рассмотрении проблемы безопасности транскаспийских, транскаспийских коридоров в исследовании были использованы труды эксперта по Центральной Азии А. А. Князева²⁶, а также Бекмагамбетова М. М., Бекмагамбетова Г. М., Кочеткова А. В., Шинкаренко В. Г., Мехтизаде Г. З., Оруджева П. Ш.²⁷

²⁰ Раровский П. Е. Пути повышения эффективности эксперта транспортных услуг на Транссибирском контейнерном маршруте // Российский внешнеэкономический вестник. 2017. № 1. С. 115–133.

²¹ Чижков Ю. В. Международные транспортные коридоры – коммуникационный каркас экономики // Транспорт Российской Федерации. 2015. № 5 (60). С. 9–15.

²² Саямов Ю. Деградация как признак современного мира и вызовы для России // Международная жизнь. № 6. 2021. С. 88–95.

²³ Гасанов А. Международные транспортные коридоры «Восток-Запад», «Север-Юг» и геоэкономические интересы Азербайджана. URL: <https://1news.az/news/20190924053701311-Mezhdunarodnye-transportnye-koridory-Vostok-Zapad-Sever-Yug-i-geoekonomicheskie-interesy-Azarbaidjana> (16.11.2021)

²⁴ Тертри Д. Незаменимая держава. «Стальные коридоры» Евразии и роль России // Россия в глобальной политике. Том 17. № 3. Май–Июнь. 2019. С. 92.

²⁵ Михеев В. В., Луконин С. А. Второе столетие коммунистической партии Китая и новая биполярность // Мировая экономика и международные отношения. 2021. Том 65. № 7. С. 27.

²⁶ См. например: Князев А. А. О судьбах транскаспийских проектов. URL: <https://ia-centr.ru/experts/aleksandr-knyazev/aleksandr-knyazev-o-sudbakh-transkaspiskikh-proektov/> (14.08.2021); Он же. Поможет ли транскаспийский газопровод экономике Туркменистана. URL: <https://stanradar.com/news/full/30859-pomozhet-li-trankaspijskij-gazoprovod-ekonomike-turkmenii.html> (14.08.2021)

²⁷ См. например: Бекмагамбетов М. М., Бекмагамбетова Г. М., Кочетков А. В. Транспортный коридор TRASECA и «Европа-Кавказ-Азия»: Состояние и перспективы развития // Управление и экономика 2010. № 8. С. 29–35; Шинкаренко В. Г. Підвищення привабливості України як транзитної держави в межах співробітництва

При исследовании военно-политическом фактора, влияющего на международное сотрудничество в сфере транспорта научный интерес представляют статьи Г. Э. Асатряна, В. Панфиловой, С. Строкань и др.²⁸

Анализ степени изученности проблемы дает основание определению авторского ракурса ее дальнейшего исследования. Историографический обзор темы убеждает, что наименее изученным остается исторический аспект евразийских МТК в контексте международных отношений.

Источниковая база исследования включает комплекс источников официального, правового, статистического характера и может быть разбит на несколько групп.

К первой группе источников относятся материалы и документы ООН и ее институтов, Комитетов и Конференций²⁹, дающие общее представление о международной среде, в которой происходит развитие МТК, особенностях выработки единых правовых подходов их определения.

Вторую группу источников для написания работы составили аналитические материалы международных организаций ЕАЭС, ЭКОСОС, КВТ ЕЭК ООН³⁰, развивающие механизмы сотрудничества и взаимодействия государств в создании МТК.

ТРАСЕКА//Экономика транзитного комплекса.. 2018. № 31С. 63–79; Мехтизаде Г. З. Влияние проекта TRASECA на расширение региональных и международных отношений Азербайджанской республики // Современная научная мысль. 2019. № 2. С. 174–180; Оруджев П. Ш. Роль расширения TRASECA в экономической интеграции стран тюркского мира // Research Gate. URL: https://www.researchgate.net/publication/337818986_ROL_RASSIRENIA_TRASEKA_V_EKONOMICESKOJ_INTEGRACII_STRAN_TURKSKO (16.11.2021).

²⁸ См. например: Асатрян Г. Э. Эвакуация по-американски // Независимая газета. 2021 г. 21 июля. № 152 (8203). С. 7; Панфилова В. Узбекские военные выходят на таджикско-афганскую границу // Независимая газета. 2021 г. 21 июля. № 152 (8203). С. 7; Строкань С. Индия бьет террористов под Волгоградом. Стартовали сухопутные учения «Индира-2021» // Коммерсант. 2021 г. 2 августа № 1341. С. 6.

²⁹ Евразийская экономическая комиссия ООН. Анализ по доступу сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия государств-членов ЕАЭС на рынок Персидского залива. М. 2019. 56 с.; Евро-азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией//ЕЭК ООН. Нью-Йорк и Женева. 2020. URL: <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/wp5eatl/ECE-TRANS-265r.pdf> (16.11.2021); Европейская экономическая комиссия. Комитет по внутреннему транспорту. Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ). Совершено в Женеве 31 мая 1985 года. ООН. Нью-Йорк и Женева. 2017. 9 с.

³⁰ ESCAP, Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific, 2017; Europe-Asia Railway Transport: Issues & Prospects. Project @Network of European-Asian Rail Research Capacities, 2014; Euro-Asian Transport Linkages, Phase II, Expert Group Report, 2012; Identification of cargo flows on the Euro-Asian transport links, 2016.

Неотъемлемой составляющей источниковой базы работы стали источники четвертой группы – международные договоры и соглашения³¹, формирующие правовой режим МТК, дающие основание исторической оценки уровня международного сотрудничества.

Пятой группой источников, способствующих воспроизведению исторической картины формирования евразийских МТК, явились доклады и выступления официальных лиц³², позволяющие представить позиции акторов международного транспортного взаимодействия и существо проблем, возникающих в ходе становления транспортных коридоров.

Шестую группу источников составили решения, декларации и заявления официальных структур³³, воссоздающие канву политических условий генезиса и развития МТК. Планы официальных структур относительно развития МТК удалось показать на основе привлечения проектов, стратегий и планов деятельности³⁴.

Картину согласования позиций стран–участниц МТК стало возможным представить благодаря привлечению материалов международных саммитов, конференций, совещаний, круглых столов³⁵.

³¹ См. например: Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств – участников СНГ от 20 ноября 2009. URL: <https://docs.cntd.ru/document/902270703> (16.11.2021); Соглашение между Правительством Исламской Республики Иран, Правительством Республики Казахстан и Правительством Туркменистана о сотрудничестве в проектировании и строительстве железнодорожной линии Узень (Казахстан) – Кызылкая – Берекет – Этрек (Туркменистан) – Горган (Иран). URL: [https://adilet.zan.kz/docs/P070001140_\(16.11.2021\)](https://adilet.zan.kz/docs/P070001140_(16.11.2021)); Соглашение о международном транспортном коридоре «Север–Юг». URL: <http://docs.cntd.ru/document/901828641> (16.11.2021) и др.

³² См. например: Алиев обозначил новый транспортный вектор в послевоенном регионе// EADaily. 31.12.2020. URL: <https://easily.com/ru/news/2020/12/31/aliev-oboznachil-novyy-transportnyy-vektor-v-postvoennom-regione> (16.11.2021); Выступление Министра иностранных дел Российской Федерации С. В. Лаврова на пленарном заседании международной конференции «Центральная и Южная Азия: региональная взаимосвязанность. Вызовы и возможности», Ташкент, 16 июля 2021 года. URL: https://www.mid.ru/foreign_policy/news/-asset_publisher/ckNonkJE02Bw/content/id/4814877 (16.11.2021).

³³ См. например: Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 219 «Об основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза». URL: <https://www.altar.ru/tamdoc/16vr0019/?print> (16.11.2021); Распоряжение Правительства РФ от 10.04.2020 № 969. URL: <https://rulaws.ru/govnenment/Rasporyazhenie-Pravitelstva-RF-ot-10.04.2020#969/#>; Заявление глав государств-участников IV Каспийского саммита для прессы, официальный сайт Президента России. 29.09.2014. URL: <https://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/46689>; Заявление Министра энергетики ИРИ. URL: <http://topwar.ru/17657-iranskiy-vodnyy-kanal-proekt-stroitelnyy-ilipoliticheskiy.html> (16.11.2021).

³⁴ Стратегия МПК TRACECA на 2016–2026 гг. TRACECA ORG. URL: <http://www.traceca-org.org/en/home/strategy-of-igc-traceca-2016-2026/>; Железнодорожная стратегия ЦАРЭС 2017–2030 гг. URL: <https://www.adb.org/documents/railway-strategy-corec-2017-2030> (16.11.2021); Стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС 2017–2030. URL: <https://www.adb.org/documents/road-safety-strategy-corec-2017-2030> (16.11.2021).

³⁵ Коммюнике Второй встречи министров транспорта прикаспийских государств (г. Астрахань. 8 августа 2014) URL: https://minprom.astrob.ru/mptpr.astrobl.ru/kommyunike_08.08.dock (16.11.2021).

Статистический материал для диссертации получены из специальных аналитических докладов и материалов³⁶, что позволило рассмотреть процесс функционирования МТК в исторической динамике.

Важный вклад в изучение темы внесла группа источников, включающая широкий круг электронных ресурсов и официальных сайтов государственных и коммерческих структур, работающих в сфере транспорта³⁷.

Цель настоящей работы состоит в исследовании эволюции международного сотрудничества в формировании евразийских транспортных коридоров в 1991–2020 гг.

Для достижения цели автором решались следующие **задачи**:

- 1) проанализировать исторические предпосылки и этапы международного сотрудничества в сфере формирования евразийских МТК;
- 2) определить теоретико-методологическую основу исследования международного сотрудничества в области развития евразийских МТК;
- 3) исследовать геополитические факторы генезиса международного сотрудничества в контексте евразийских МТК;
- 4) рассмотреть место и роль транспортных коридоров в евразийской транспортной системе;
- 5) исследовать феномен МТК в контексте обеспечения региональной и глобальной стабильности и безопасности.

Методология исследования. При написании работы использованы как общенаучные, так и специальные методы исторического исследования. Исследование

³⁶ См. например: Доклад Министра транспорта Российской Федерации И. Левитина по вопросу развития международного транспортного коридора «Север-Юг» 28 июля 2004 г. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/interviews/156> (16.11.2021); История TRACECA. TRACECA ORG. URL: <http://www.traceca-org.org/ru/traceca/istorija-traseka/> (16.11.2021); Конкуренция транскаспийских транспортных проектов нарастает – «Каспийский вестник». URL: <http://casp-geo.ru/konkurencsiya-trankaspijskih0transportnyh-proektov-narastaet/>; Логистические процессы и морские магистрали в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркмении, Узбекистане и Украине. Мастер-план«LOGMOS»//egis International. Сентябрь 2014 г. 255 с.; Транспортный коридор «Восток-Запад» ADY Express URL: <https://www.adyexpress.az/ru/transportniye-koridori-marsruti/transportniy-koridor-vostok-zapad> (16.11.2021); Транспортный коридор «Север-Юг»: реалии транзита и перспективы трансрегиональной интеграции / Доклад Института экономики РАН РФ. Москва. 2019. 48 с.

³⁷ См. например: ADY Express Перевозки без границ. URL: <https://www.adyexpress.az/ru> (16.11.2021); Азербайджанские железные дороги. Официальный сайт. URL: <https://ady.az/ru/read/index/5/43>; CAREC//www.carecprogram.org; Egis International group (16.11.2021). URL: <https://www.egis-group.com/content/egis-internationa> (16.11.2021); Globalports//www.globalports.com; Государственное информационное агентство Туркменистана. URL: <https://turkmenportal.com> (20.02.2022); Евразийский Железнодорожный Альянс ОТЛК. Официальный сайт. URL: <https://www.utlk.com> (20.02.2022).

базируется на принципах диалектики, научной объективности, верификации использованных источников. Исследование проведено в рамках системного (комплексного) подхода, позволяющего учесть совокупность всех факторов, закономерностей и явлений изучаемого предмета. Был использован сравнительно-исторический метод, который позволил провести анализ формирования и развития международного транспортного сотрудничества и функционирования МТК в разные исторические периоды. На основе хронологического метода была проведена периодизация международного сотрудничества в сфере транспортных коридоров. Ретроспективный метод позволил исследовать эволюцию международного транспортного сотрудничества и самих МТК в историческом, политическом, экономическом ключах. Метод терминологического анализа позволил раскрыть сущность основных терминов и дать авторское определение термину «международный транспортный коридор». Используя конкретно-исторический метод, удалось проследить эволюцию МТК с учетом обстоятельств, действовавших в конкретно-исторической обстановке.

Методологической основой работы явилась теория систем в целом и теоретическая модель Полтеровича В. М. «коллаборативной иерархии»³⁸. В представлении о МТК как формирующихся институтах автор опирался на институциональную теорию международных отношений.

Научная новизна работы обусловлена оригинальным исследовательским ракурсом темы. Проведено комплексное исследование эволюции международного сотрудничества в формировании МТК в 1991–2020 гг.; выявлены исторические предпосылки и дана авторская периодизация эволюции международного сотрудничества в сфере евразийских МТК в указанный период; дано авторское определение понятия «международные транспортные коридоры»; доказано определяющее влияние распада СССР и социалистической системы хозяйствования, формирования новых политико-экономических структур постбиполярного периода на становление и развитие международного сотрудничества в сфере транспорта; обосновано взаимовлияние системного характера МТК и геополитических факторов; доказана

³⁸ Полтерович В. М. Коллаборативная иерархия // Вопросы экономики. 2021. № 7. С. 31–48.

важная, в определенной степени системообразующая, роль международного транспортного сотрудничества и самих МТК в активизации регионального интеграционного процесса и в обеспечении международной и региональной безопасности; определены институциональные центры развития системы евразийских МТК.

Положения, выносимые на защиту:

1. Определяющее влияние на формирование и развитие международного сотрудничества в сфере международных транспортных коридоров оказали распад СССР, социалистической системы хозяйствования, расширение Европейского Союза, формирование и развитие постсоветских интеграционных объединений – СНГ, Таможенного союза, ЕврАзЭС, ЕАЭС и активизация межгосударственного взаимодействия прикаспийских стран, что обусловило интенсификацию межгосударственной интеграции и торгово-экономического сотрудничества евразийских стран.

2. Генезис международного сотрудничества в формировании международных транспортных коридоров включает четыре этапа. Основным критерием периодизации стала динамика международного сотрудничества между возникшими в постбиполярный период политико-экономическими европейскими и постсоветскими институтами в сфере развития евразийских международных транспортных коридоров.

3. Теоретико-методологической основой исследования международного сотрудничества в формировании МТК стал системный (комплексный) подход, дополненный методологической моделью академика В. М. Полтеровича «коллаборативной иерархии». Это позволило доказать, что МТК оказывают влияние на трансформацию геополитического пространства – преодолевая политические и физические препятствия, становятся эффективным механизмом актуализации мегатренда связанности (коннективности) планетарной цивилизации; в условиях протяженности Евразии МТК являются геополитическим инструментом «сжатия пространства» и преодоления дихотомии «море – суша».

4. Основными геополитическими факторами генезиса международного сотрудничества после распада СССР и биполярной структуры международных отношений стали – формирование системы МТК, в основе которой лежит способность

к расширению по вертикали и горизонтали, к динамичной трансформации геополитического пространства; интеграция национальных транспортных систем; внешнеполитические позиции государств, союзов и альянсов, способных значительно влиять на процесс становления и развития МТК, особенно на начальных этапах их имплементации. В силу самой масштабной протяженности Евразии особую роль в связанности ее континентов имеют широтные транспортные коридоры.

5. Развитие евразийских международных транспортных коридоров значительно активизирует региональный интеграционный процесс, что в полной мере проявилось в укреплении сотрудничества прикаспийских государств в ходе реализации проекта МТК «Север – Юг» и китайской инициативы «Один пояс, один путь».

6. Международные транспортные коридоры в условиях трансформации современных международных отношений являются принципиально новым механизмом международного сотрудничества, и фактором, направленным на преодоление возросшей турбулентности отношений государств, в связи с чем представляют собой эффективный механизм обеспечения стабильности и безопасности. Возникшая в связи с неустойчивостью мирового политического ландшафта и возрастания внешнеполитических рисков, тенденция актуализации национальных повесток в ущерб международным интеграционным процессам получает конструктивное преодоление в организационных формах нового качества, одной из которых являются МТК.

7. Международные организации выполняют роль центров системной организации МТК и координаторов стран-участниц в достижении оптимальной эффективности их взаимодействия, способствуя достижению определенного консенсуса в национальных и общих интересах стран-участниц, создают единое транспортное пространство между меридиональными и широтными направлениями развития транспортных коммуникаций, способствуют интеграции региональных ТК в глобальную транспортную систему, обеспечивающую преодоление политических препятствий в процессе создания и функционирования МТК.

Теоретическая и практическая значимость работы. Данное исследование имеет научное значение, т. к. затрагивает ряд теоретических вопросов истории

международных отношений и внешней политики России, функционирования международных организаций и межгосударственного взаимодействия в сфере транспорта. Результаты исследования могут быть использованы политическими и экономическими участниками процесса организации МТК в целях определения оптимальных стратегий становления и развития трансграничных инфраструктурных проектов. Выводы и положения работы могут быть полезными для разработки специальных вузовских курсов по истории международных отношений, по истории международного транспорта.

Апробация исследования. Основные положения работы изложены в четырех публикациях автора в рецензируемых журналах и в выступлениях на Международных научно-практических конференциях – «Правовое регулирование электронной торговли в условиях развития цифровых технологий» в октябре 2021 г. в Институте законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации; «Евразийские интеграционные проекты: проблемы и перспективы» в октябре 2021 г. в МГИМО; «Содружество Независимых Государств: вместе в будущее» в декабре 2021 г. в РУТ.

Структура диссертации. Работа состоит из введения, трех глав, разделенных на параграфы, заключения, списка использованных источников и литературы, приложений.

Глава 1. ИСТОРИЧЕСКИЕ И ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ЭВОЛЮЦИИ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ФОРМИРОВАНИИ ЕВРАЗИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

1.1. Исторические предпосылки и этапы эволюции международного сотрудничества в формировании транспортных коридоров

Процесс становления и развития международного сотрудничества в сфере евразийских транспортных коридоров не может рассматриваться вне контекста истории мировой транспортной системы, так как появление этого современного феномена транспортной коммуникации является естественным результатом совершенствования видов, технологий и маршрутов глобального транспортного сообщения. Целесообразно начать исследование с формирования собственно международных транспортных коридоров, функционирование которых в ранние этапы истории строилось чаще на основе двусторонних межгосударственных связей.

Безусловно, международные транспортные коридоры вообще, и евразийские, в частности, стали результатом, во-первых, развития глобальной цивилизации, в самом широком понимании этого термина: экономической, социальной и культурной составляющих, во-вторых, актуализации нарастающей сложности и связанности мира, и, в-третьих, продуктом технологического, видового и размерного качеств мирового транспорта.

Однако встроенность МТК в цивилизационный процесс отражает лишь одну, хотя и важную, составляющую предпосылок их генезиса. Конечно, международные транспортные коридоры представляют собой не только и не столько феномен технологический, но прежде всего явление, обусловленное изменениями характера международных отношений. Это обстоятельство тем более важно, что международные отношения в идеале не должны иметь единого центра управления и определения «правил игры» как социальные отношения национальных суверенов. Но на практике современные международные отношения приобретают характер сложноподчиненной и сложносочиненной системы, на определенных этапах склонных к однополярности, биполярности либо трансформации.

Именно в силу того, что МТК являются «продуктом» эволюции самого сложного сегмента социальных отношений – международного, таковые презентуют вид межгосударственного сотрудничества нового постсовременного мирового порядка. Подтверждением сказанного является обусловленное национальными интересами участие в МТК государств с различной внешнеполитической ориентацией и позицией.

Транспортные коридоры, являющиеся феноменом, формируемым цивилизационным мейнстримом, в силу своих сущностных качеств, обусловленных указанными особенностями генезиса, становятся важным инструментом современного планетарного геополитического пространства, и поэтому этот вид современной инфраструктуры обретает свойства субъекта глобального социально-политического процесса.

Особое место и роль в нем принадлежит евразийским МТК. Это утверждение определяется естественно-географическими параметрами Евразии, которую Понтинг Клайв считает необходимым характеризовать единым континентом, связывающим цивилизации Запада и Востока. По этому поводу он пишет: «Мысль о том, что Европа отделена от Азии, отражает определенный образ мысли, характерный для «Запада»³⁹.

Замечательно и вполне логично, что критерием объединения в понятии Евразия Европы, Азии и Северной Африки К. Понтинг считает традицию транспортного сообщения в рамках этой территории.

«Евразия рассматривается нами как единый континент, – пишет он, – так как Европа таковым не является, и уж конечно, нельзя назвать Индию субконтинентом – а если сделать это, тогда и Европу придется именовать (особенно если Индия – Южная Азия), но этот термин был нами отвергнут, как слишком непривычный. Также не вошло в обращение название Евразия–Африка как слишком неудобное⁴⁰.

Таким образом, следует включать в понятие Евразия те области Африки, которые разделили историю этого континента, – в частности, Египет и север Африки,

³⁹ Понтинг Клайв. Всемирная история. Новый взгляд. М.: Астрель. 2010. С. 20.

⁴⁰ Там же.

а также часть Западной Африки (после того, как были открыты верблюжьи дороги через Сахару) и восточной Африки (с открытием торговых путей вдоль побережья для кораблей из Залива, Индии и Китая)».⁴¹

Разумеется, международные транспортные коридоры в нынешнем понимании этого слова сформировались только в конце XX – начале XXI веков. Однако на протяжении истории человечества как через континенты, так и между континентами нередко устанавливались устойчивые долгие торговые пути, сыгравшие немаловажную роль в экономике стран, через территорию которых эти пути проходили. С учётом того, что политика – нередко лишь производное от экономики, эти торговые пути, пусть опосредованно, влияли и на политические сферы этих стран. С некоторой натяжкой такие пути могут рассматриваться если не как аналоги, то, безусловно – как прообразы ныне существующих международных транспортных коридоров.

Таким образом, исходя из логики истории транспортного сообщения и международных контактов, направленных на межцивилизационный диалог Запада и Востока в рамках Евразии, начальным этапом становления евразийских транспортных коридоров следует считать регулярное функционирование Великого Шелкового пути между странами Древнего мира⁴².

Но самым древним из известных нам устойчивых торговых путей является так называемая «Приморская дорога». Этот караванный маршрут протянулся от дельты Нила вдоль средиземноморского побережья приблизительно до нынешнего Ливана. Уже не позднее XII века до нашей эры (а скорее всего, много раньше) по этому маршруту происходило регулярное движение. Продолжение Приморской дороги, охватывающее маршрут приблизительно от современного Дамаска до Вавилона, получило название «Царской дороги»⁴³.

⁴¹ Там же. С. 20

⁴² Типанов В. В. Эволюция международной торговли: различные временные горизонты, аспекты и тенденции // Вестник финансового университета. 2013. № 6. С. 98–111.

⁴³ Существенно позднее в Ахеменидской Персии была построена одна из самых древних дорог с твёрдым покрытием от Персеполя до Суз, по которой курсировала царская почта, поэтому эту дорогу так же называли «Царской», однако существенного значения в смысле грузооборота она не играла и к рассматриваемой нами «Царской дороге» никакого отношения не имеет; Чайлд Г. У истоков европейской цивилизации. Анатолия – Царская дорога в Эгейский мир. URL: <http://arheologija.ru/anatolija-tsarskaya-doroga-v-egeyski-mir> (20.02.2022).

Еще одним из древнейших устойчивых торговых путей стал морской маршрут к Кассетеридам – «оловянным островам», как их называли финикийцы. Олово использовалось для производства бронзы. Финикийские торговцы на утлых кораблях той поры плыли через всё Средиземное море, из Финикии, которая лежала на территории нынешних Израиля и Ливана, к Гибралтарскому проливу, и выходили в Атлантический океан. Далее их путь лежал к неким островам, на которых, якобы, находились оловянные рудники⁴⁴.

Как известно, античная культура, в том числе, широко использовала различные благовония. Не позднее X в. до н.э. караваны, состоящие из сотен и тысяч вьючных верблюдов, начали движение по сложившемуся маршруту от портов юга Аравийского полуострова, куда доставляли ладан и мирру из Сомали и с острова Сокотра, начали перемещаться вдоль берега Красного моря на северо-запад, до побережья моря Средиземного. «Дорога благовоний» эксплуатировалась на протяжении столетий, пока крушение Римской империи не привело к распаду античного социума и резкому снижению спроса в Европе на благовония⁴⁵.

В ходе развивавшейся торговли янтарем сложился Янтарный путь – устойчивый маршрут, обеспечивающий поставки янтаря через Европу с севера на юг. Изначально основным регионом янтарной добычи был Ютландский полуостров, что привело к формированию Янтарного пути по рекам Рейн и Одер⁴⁶.

Развитие торговли Римской империи повлияло на появление «Индо-Римского торгового пути». Оживлённая торговля по этому маршруту продолжалась и в Раннее Средневековье, и только завоевание Египта арабами привело к тому, что индийские купцы переориентировались на рынки юго-восточной Азии⁴⁷.

Крах античной цивилизации привёл к тому, что многие исторически сложившиеся торговые пути или, как сказали бы сейчас – транспортные коридоры, перестали функционировать. Экономика «варварских королевств», образовавшихся на

⁴⁴ Куштан Д. П. Трансевразийский «оловянный» путь эпохи поздней бронзы // Ежегодник археологический. 2012. № 2. С. 246–262.

⁴⁵ Ляпустин Б. С. Путь благовоний. URL: history.wikireading.ru/101938 (17.02.2022).

⁴⁶ Дряхлов В. Н. Янтарный путь // Вопросы истории. 1988. № 11. С. 141–143; Торговые пути янтаря: материалы международной научно-практической конференции (Калининград, 30 июня 2011 г.). С. 25–34.

⁴⁷ Томбер З. Индо-римская торговля: от горшков до перца. Лондон: Дакворт. 2008. С. 356.

территории Западной Римской империи была куда проще и примитивней, поэтому эти государства не нуждались в существенном импорте. Уже в II до н.э. произошло формирование «Великого шёлкового пути», по которому китайские купцы начали на систематической основе отправлять караваны из центрального Китая (границы Китая в те годы простирались на запад приблизительно до современных провинций Шэньси и Чунцин, поэтому то, что мы сейчас называем центральным Китаем, тогда было западным приграничьем) в Среднюю Азию. Китайцы поставляли на экспорт шёлк, который был крайне востребован как ткань, дававшая защиту от паразитов. В свою очередь, жители Согдианы продавали в Китай вино, коней и другие товары. Постепенно Великий шёлковый путь простирался всё дальше на запад, пока не достиг границ Римской империи. Впрочем, вскоре Римская империя вступила в эпоху упадка, и проблема торговли с Китаем явно стала не самой актуальной для императоров Рима.

Между тем, именно на Средние Века приходится период подлинного расцвета Великого шёлкового пути. В IV–IX веках огромные караваны по 300 и более верблюдов перевозили китайский шёлк в Европу. Однако в самом маршруте произошли определённые изменения. Раньше основная масса караванов выходила из городов Лоян в провинции Хэбей и Чанъань в провинции Шэньси. Всё что западней для тогдашнего Китая представлялось уже «заграницей». Однако за прошедшие столетия ситуация изменилась, а границы Китая сдвинулись далеко на запад, поэтому в Средние Века основным центром формирования китайских караванов стал город Дуньхуан на крайнем западе современной провинции Ганьсу⁴⁸.

«Путь из варяга в греки», связавший Византию через Чёрное Море и бассейн Днепра с Балтикой, оказал влияние на формирование Древнерусского государства. Разумеется, политическая сила, способная контролировать весь этот маршрут, и получать от этого таможенные доходы, могла рассчитывать на значительные как экономические, так и политические преимущества⁴⁹. К XI–XII векам ситуация на арабо-ви-

⁴⁸ Франкопан П. Шелковый путь. Дорога тканей, рабов, идей и религий. 2-е изд. М.: Бомбора: Эксмо. 2021. 864 с.

⁴⁹ Булкин В. А., Дубов И. В., Лебедев Г. С. Археологические памятники Древней Руси IX– XI вв. Л., 1978. 150 с.; Лебедев Г. С. Эпоха викингов в Северной Европе и на Руси. СПб. 2005. 640 с.

зантийском пограничье стабилизировалась, и стало возможным вернуться к привычным торговым маршрутам, которые с точки зрения логистики явно выигрывали у «Пути из варяга в греки». Не случайно на рубеже XI и XII веков на Руси наступил период феодальной раздробленности – значение магистрального Днепровского пути и Трансъевропейского пути через Волжско-Окское междуречье упало, поэтому смысла удерживать в своих руках и Новгород, и Киев, больше не было.

Одним из наиболее долго существовавших транспортных коридоров средневековья стал торговый путь, по которому вьючные караваны пересекали Сахару («транссахарская торговля»). Они доставляли со средиземноморского побережья в среднее течение Нигера различные товары, и отправлялись обратно, загрузившись золотом, в изобилии, добываемом на местных рудниках. Именно этот торговый путь стал основой возвышения средневековой Ганы⁵⁰.

Открытие новых торговых маршрутов, массовая колонизация, давшая европейцам доступ к неисчислимым богатствам Америки и Азии в период Нового времени, а с XIX века – и Африки, промышленная революция, резко интенсифицировавшая и спрос, и предложение на европейских рынках – всё это привело к формированию совершенно новой системы международных транспортных связей, существенно отличавшейся от картины предыдущих столетий.

«Серебряные конвои» сформировались, когда стало понятно, что вновь открытые земли Америки изобилуют золотом и серебром. Поэтому с начала XVI века по маршруту «Карибское море – Испания» начали отправляться десятки кораблей, груженых драгоценным металлом. Отправка «Серебряных конвоев» продолжалась вплоть до начала XVIII в., когда Испания, утратив господство на морях, начала постепенно превращаться во второстепенную державу⁵¹.

«Манильские галеоны» проложили испанцам путь в Индию. Однако было очевидно, что для постоянной торговли с новооткрытыми землями требуются не

⁵⁰ Здесь и далее – следует иметь в виду, что средневековая Гана и средневековое Мали – это государства, имеющие очень отдалённое отношение к одноимённым странам, существующим ныне. У них существенно другая территория и этнический состав; Лоу Р. Гарамантида (африканская Атлантида). Гараманты и транссахарская торговля в античное время. URL: http://rec.gerodot.ru/livia/04/transsahar_1.html(17.02.2022).

⁵¹ Рагуинштейн А. Г. Золотой груз галеонов. URL: <http://history.wikireading.ru/203006> (17.22.2022).

разовые экспедиции, а регулярные мореплавание и промежуточные базы. Достаточно быстро испанцы смогли пересечь американский континент и основать опорные пункты на тихоокеанском побережье. Рейсы «Манильских галеонов» продолжались вплоть до начала XIX века, когда войны за независимость бывших испанских колоний в Новом свете привели к кризису сложившейся в западной части Тихого океана международной системы торговли. В конце XV в., пытаясь найти альтернативный путь в Америку, португальский мореплаватель Васко Де Гама, обогнув Африку, попал в Индию, таким образом открыв морской путь из Европы в страну «сказочных богатств» Южной Азии⁵².

«Золотой треугольник» – пусть из Америки в Африки для доставки африканских рабов на континент. Так естественным образом в Атлантике сложилась торговля по треугольному маршруту. Торговое судно грузилось в европейском порту, отправлялось к побережью западной Африки. Особенно в этом плане было популярно побережье Гвинейского залива, часть которого получило красноречивое название «Невольничий берег». Ежегодно десятки тысяч рабов вывозились из портов Лагос, Порто-Ново, Бадагри в Бразилию и на Карибские острова. Там купцы продавали рабов, а на вырученные средства приобретали колониальные товары – ром, сахар, кофе, индиго и т.д. С этим грузом корабль отбывал обратно в Европу, замыкая, таким образом, треугольник, а после реализации на европейских рынках колониальных товаров, у купцов на руках снова были свободные средства для следующего рейса по «золотому треугольнику». Эта система функционировала по меньшей мере до конца XIX века.

В Новейшее время триггером развития международных перевозок стало появление железных дорог. Развитие железных дорог достаточно быстро поставило вопрос о международных перевозках, и, соответственно – о разработке юридических и технических аспектов таких трансграничных стыков. Следующим этапом развития международного аспекта железнодорожного транспорта стала идея целевого строительства железных дорог, которые соединяли бы сразу несколько госу-

⁵² Открытие морского пути в Индию. URL: <http://indianochka.ru/kultura/history/otkrytie-indii.html> (17.02.2022).

дарств воедино. Ещё в начале 1890-х годов в Великобритании интенсивно обсуждался проект сооружения железнодорожной магистрали Каир – Кейптаун⁵³, который так и не был до конца реализован ввиду начала Первой Мировой войны.

Другой железнодорожной магистралью начала XX века, с полным правом претендовавшей на титул международного транспортного коридора, была Багдадская железная дорога. Эта магистраль, строительство которой финансировалось преимущественно германскими банками, должна была соединить центральную Европу с Персидским заливом. Сами немецкие предприниматели предпочитали называть её «дорогой трёх "Б"»: Берлин – Босфор – Багдад. Но ввиду англо-германских разногласий и начала Первой Мировой войны эта дорога была достроена только в 1940 году.

Системообразующее значение имело строительство Великого Сибирского Пути, так именовалась транссибирская железнодорожная магистраль, построенная в 1891–1916 гг. Протяженность пути, позволяющего без переправ следовать поездам от берегов Атлантического до Тихого океана, составила 8,3 тыс. км. Помимо социально-экономического и политического значения магистрали для Российской империи, трансконтинентальная железнодорожная артерия впервые в новейшей истории Евразии связала регулярным сообщением Запад и Восток. Потенциал Транссиба значительно расширили Китайская-Восточная и Амурская железные дороги.

После окончания Второй Мировой войны и формирования биполярной структуры мира международное транспортное сообщение осуществлялось в основном в рамках замкнутых систем хозяйствования – капиталистической и социалистической. Это не исключало отдельных случаев сотрудничества между странами с разными политическими системами. Так, в 1970 г. в Москве состоялись переговоры с участием Министерства государственных дорог Японии, Министерства морского флота, МПС и Минвнешторга СССР, а в 1971 году из порта Осака вышел первый сухогруз с контейнерами из Европы⁵⁴.

⁵³ На тот момент – фактически, полуколония Англии.

⁵⁴ Красковский Е. Я., Уздин М. М. История железнодорожного транспорта России. 1836–1917. СПб. 1994. Т. 1. С. 173–177; Макеев С. Транссибирский контейнерный сервис // Морской флот. № 6. 1996. С. 36–39.

В Новейшем периоде развития евразийских транспортных коммуникаций, послужившего основанием формирования МТК, необходимо выделить особый этап, начавшийся с конца 1980-х годов и завершившийся созданием первых международных с середины 1990-х годов.

Аргументация выделения этого этапа сводится к нескольким обстоятельствам. Во-первых, с момента либерализации политического режима мировой системы социализма появляются новые возможности складывания логистических цепочек и транспортных коммуникаций, делающих евразийское пространство более связанным и комплементарным расширению транспортных интеграционных связей. Логистика Евразии преодолевает фрагментарность и развивается в сторону создания унифицированных норм и правил, регулирующих транспортные коммуникации.

Во-вторых, технический прогресс (в частности, в технологиях капитального строительства, совершенствовании подвижного состава, организации перевозок и др.) способствовал формированию повестки создания МТК.

В-третьих, постепенное исключение идеологических препятствий, проложившего брешу в «железном занавесе», обусловило создание нового климата международного сотрудничества. Уровень международных отношений приблизился к точке, позволяющей решать интеграционные проблемы (в том числе в транспортной сфере).

В-четвертых, именно в конце 1980-х годов стали проявляться первые зримые очертания объективного процесса глобализации. Мир столкнулся с проблемами (в том числе в транспортном сообщении), решить которые в рамках национального и даже блокового формата представлялось невозможным.

В-пятых, как отражение нового качества связанности планетарной цивилизации и евразийского пространства, стали появляться интеграционные объединения, создававшие новые возможности в формировании транспортных коммуникаций качественно нового формата. В 1992 году Маастрихтским договором был создан Европейский союз, ставший объектом международного публичного права⁵⁵.

⁵⁵ European Union. Учредительные соглашения. URL: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/principles-and-values/founding-agreements_en (12.08.2022).

В сентябре 1993 года новыми независимыми государствами постсоветского пространства был подписан договор об Экономическом союзе. Одной из задач вновь созданного объединения стало «свободное перемещение товаров и услуг, капиталов и рабочей силы» в пределах территории стран-участниц⁵⁶. Однако в 1994 году многие государства-подписанты отказались от исполнения договора. Идею «евразийской интеграции» в развернутом виде представил в марте 1994 г. Президент Казахстана, выступая в МГУ им. М. В. Ломоносова, «Проект о формировании Евразийского Союза Государств»⁵⁷. В проекте, предложенном Н. А. Назарбаевым, говорилось «История дает нам шанс войти в XXI век цивилизованным путем. Одним из способов является на наш взгляд, реализация интеграционного потенциала инициативы по созданию Евразийского союза»⁵⁸. В январе 1995 года было подписано соглашение о Таможенном союзе (ТС), в который вошли Россия, Белоруссия и Казахстан. Позднее в таможенное объединение вошла Киргизия и Таджикистан⁵⁹. Развитие ТС позволило в 1999 году заключить договор о Таможенном союзе и Едином экономическом пространстве, а в октябре 2006 г. главы государств России, Белоруссии, Казахстана, Киргизии и Таджикистана подписали договор об образовании Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС)⁶⁰.

Созданию паневропейских транспортных коридоров предшествовала разработка концепции трансевропейских транспортных осей. Концепция европейских транспортных осей, изложенная в Декларации Комитета министров транспорта (1983 г.) предусматривала создание скоростных железных дорог и направлений внутренних водных путей. Значительный вклад в формирование европейских МТК внесла Концепция европейских интермодальных транспортных мостов, принятая на Общевропейской пражской конференции по транспорту (1991 года)⁶¹.

⁵⁶ Договор о создании Экономического союза от 24 сентября 1993. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1900462> (12.08.2022).

⁵⁷ Текст опубликован в Независимой газете от 8 июня 1994 г.

⁵⁸ Там же.

⁵⁹ Соглашение стран СНГ от 20.01.1995 «О Таможенном союзе». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_6257/ (15.06.2022).

⁶⁰ Договор об учреждении Евразийского экономического сообщества // Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/3402> (15.08.2022).

⁶¹ Мобильность и транспорт. URL: https://transport.ec.europa.eu/index_en (11.08.2022).

Стремясь разрушить монополию транспортного сообщения Восток – Запад, сложившуюся в советский период благодаря развитию Транссибирской магистрали, с 1993 года запустил проект ТРАСЕКА (ТК «Европа – Кавказ – Азия») в обход территории РФ. Однако с момента реализации этот проект без участия России показал свою неэффективность⁶².

Развитию евразийских транспортных коммуникаций в новой международной политической реальности способствовала активизация торговых связей России с северными провинциями Китая. В июне и декабре 1990 г. Соглашения о взаимной торговле с СССР заключили США и Республика Корея⁶³.

Сразу после заключения соглашения (в 1991 г.) Дальневосточное морское пароходство и фирма «Хёндай Мерчант Марин» (Республика Корея) организовали контейнерный маршрут между портами двух стран. Развитие советско-китайского товарного и пассажирского обмена обусловило необходимость реконструкции автомобильных переходов «Пограничный», «Полтавка» и «Краскино»⁶⁴.

Специальная группа российско-американской межправительственной комиссии по транспорту (комиссия «Гор – Черномырдин») инициировала проект «Коридор Восток – Запад», предполагавший доставку китайских грузов, следующих транзитом в США, через порты Приморского края⁶⁵.

Справедливости ради, следует заметить, что бурная криминализация постсоветского пространства и падение материальной состоятельности России, самой протяженной страны Евразии, значительно снижала ее транспортный потенциал. Объем перевозок по Транссибирской железной магистрали с 1991 по 1996 гг. сократился 2,5–3 раза⁶⁶.

⁶² Главная. Организация ТРАСЕКА. URL: <http://www.traceca-org.org/en/home> (9.08.2022).

⁶³ Торговое соглашение между Правительством СССР и Правительством Республики Корея (Заключено в г. Москве 14.12.1990). URL: <https://www.conventions.ru/convention/id/?id=12448> (11.08.2022); Соглашение между Правительством СССР и Правительством США от 01.06.90 (ред. от 01.06.1990). URL: <https://normativ.kontur.ru/document?modulel=1&documentId=24186> (12.08.2022).

⁶⁴ Реконструкция погранпереходов в Приморье длится больше десяти лет, но условия остались спартанскими. URL: <https://www.dv.kp.ru/daily/27407.5/4603790/> (11.08.2022); Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о пунктах пропуска на российско-китайской государственной границе // Дипломатический вестник. 1994. № 3/4. С. 26–27.

⁶⁵ Комиссия Гор – Черномырдин // Коммерсант. № 120 (838). 30.06.1995.

⁶⁶ Осипчук С. Ю. К оценке проекта «Туманган» // Азиатско-Тихоокеанский регион. Экономика. Политика. Сотрудничество.. 1999. № 1. С. 64.

С начала 1990-х годов выросли цены на все виды транспортного сообщения в России. Практически не существовала система гарантий сохранности транспортируемых грузов, что инициировало перераспределение евразийских транспортных потоков с сухопутного на морское направление. За 2000 г. по Транссибу было отправлено всего 40 тыс. международных контейнеров, тогда как морским путем из Азии в Европу и обратно было доставлено 3 млн контейнеров.⁶⁷

Падение экономического потенциала России стало причиной активного замещения зарубежными транспортными компаниями российских даже на внутренних перевозках. Из общего числа построенных в 1992–2001 гг. судов по заказам российских фирм 90% было зарегистрировано в иностранных юрисдикциях⁶⁸.

Вместе с тем либерализация политических режимов постсоветских стран, безусловно, способствовала созданию благоприятного климата для укрепления международного сотрудничества, в том числе в создании транспортной инфраструктуры нового поколения.

Таким образом, триггером развития полномасштабного международного сотрудничества в сфере МТК стал распад СССР и блоковой структуры международных отношений. В результате распада СССР возникли 15 новых государств и 24 новые государственные границы, которые легли на транспортную сеть, формировавшуюся в условиях командно-административной экономики, но при «плановой открытости» в рамках социалистической экономической интеграции. Новые государства в большинстве случаев унаследовали весьма ограниченные прямые транспортные контакты с соседними странами дальнего и ближнего зарубежья. Конфигурация транспортной сети и взаимоположение новых государств на пространстве бывшего СССР сделали его в высокой степени транзитным. При этом у некоторых из них заметно увеличился транзитный потенциал, понимаемый как совокупность

⁶⁷ Дубровин И. Возрождение Транссиба // Комсомольская правда. 2001. 28 февраля.

⁶⁸ Семенихин Я. Ключевая роль – за портами // Дальневосточный федеральный орган. 2003. № 3. С. 52.

предпосылок роста внешнего спроса на провоз иностранных товаров по национальным коммуникациям (Казахстан, Белоруссия, Грузия, Украина). Другие стали очевидными транзитно-зависимыми странами (Армения, Киргизия, Таджикистан)⁶⁹.

В рамках социалистической экономической интеграции формировались прообразы МТК, которые обеспечивали взаимные торговые связи стран СЭВ. В их состав входили крупные пограничные перегрузочные комплексы, необходимые в связи с разной шириной колеи железных дорог у стран СЭВ, вводы железных дорог «европейской» и «российской» колеи вглубь территории соседних стран, международные паромные комплексы (Варна – Ильичевск и Мукран – Клайпеда), лихтеровозные системы из устья Дуная. В советское время также возник прообраз МТК глобального уровня в виде транссибирского контейнерного моста, соединившего Японию и Западную Европу в обход заблокированного в 1967–1975 гг. Суэцкого канала.

Генезис международного сотрудничества в формировании евразийских МТК можно схематично представить в виде четырех этапов. Критерием периодизации выступает динамика международного сотрудничества политико-экономических и постсоветских институтов в сфере международного транспорта, сформировавшихся в постбиполярный период.

Первый этап – 1991-1997 гг. – подготовительный, включающий открытие в 1991 г. важного для России Северного морского пути; начало формирования концепции Панъевропейского коридора, охватывающего, в том числе, территорию постсоветских стран (2 Панъевропейский коридор). Концепция Панъевропейского коридора появилась как часть концепции Панъевропейской транспортной инфраструктуры и разрабатывалась более 8 лет на так называемых Пражской (1991), Критской (1994) и Хельсинской (1997) конференциях. Основной ее целью было повышение связанности ЕС с потенциальными тогда его членами – странами Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ). После Хельсинской конференции было сформулировано содержание Панъевропейской транспортно-инфраструктурной сети, которая состоит из:

⁶⁹ Вардомский Л. Б., Тураева М. О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). М.: Институт экономики РАН, 2018. С. 20.

- 16 Трансъевропейской транспортной сети на территории ЕС (TEN);
- 10 Панъевропейских коридоров в ЦВЕ;
- 4 Панъевропейских транспортных зон;
- евразийских маршрутов ТРАСЕКА. Реализация программы 10 панъевропейских коридоров (в 1995– 2005 гг.) была тесно связана с интеграционными процессами в Европе и стремлением к развитию общеевропейского сотрудничества⁷⁰.

Углубление интеграционных процессов в рамках Союза и наращивание взаимных экономических и социальных связей выявили узкие места на транспорте в виде разрозненно осуществляемых национальных проектов его развития, отставания во внедрении интермодальных транспортных технологий и недостаточной координации развития отдельных видов транспорта и повышения их экологичности. Для устранения этих узких мест в ЕС была принята программа развития Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T), рассчитанная до 2050 г. В ней выделяются две подсистемы: всеобъемлющая, обеспечивающая комплексное развитие транспорта в странах ЕС и скоростное соединение около сотни европейских городских агломераций, всех крупных морских портов, аэропортов и пограничных пунктов пропуска, и базовая в виде трансъевропейских магистралей, на которых концентрируются международные перевозки. Предусмотрены 9 МТК: Северное море – Балтика, Средиземноморский, Рейн – Дунай, Балтика – Адриатика, Северное море – Средиземное море, Средневосточный, Атлантический, Скандинавия – Средиземное море и Рейн – Альпы. Реализация программы позволит обеспечить бесперебойное функционирование внутреннего рынка, экономическое, социальное и территориальное сплочение ЕС, улучшение транспортной доступности на территории всего Союза⁷¹.

К числу соглашений по Евро-азиатской транспортной сети (ЕАТС) ЕЭК ООН относит следующие:

- о международных автомагистралях (1975);

⁷⁰ Вардомский Л. Б., Тураева М. О. Указ. соч. С. 11–12.

⁷¹ Trans-European Transport Network. European Commission. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en (21.05.2018).

- о международных магистральных железнодорожных линиях (1985);
- о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (1991);
- о важнейших внутренних водных путях международного значения (1996).

Эти соглашения не предусматривают сроков исполнения или приоритетов. Однако именно они считаются «единственными общеевропейскими документами межправительственного уровня, закладывающими основу долгосрочного развития согласованных международных сетей различных видов внутреннего транспорта. Особо следует отметить проекты приоритетных интермодальных транспортных коридоров ЭСКАТО (Рисунок 2). В целом эти коридоры совпадают с направлениями АН и ТАЖД (в рамках проекта развития наземного транспорта в Азии, начавшегося в 1992 г.). С недавнего времени ЭСКАТО все активнее берет на себя роль фасилитатора (посредника) региональной и субрегиональной интеграции, отдавая центральную роль при этом развитию транспорта и логистики, а также созданию сухих портов. Совместно с ЕЭК ООН ЭСКАТО на протяжении ряда лет поддерживает рабочую группу по транспорту и пересечению границ СПЕКА. Упрощение перевозок и усовершенствование логистических схем – одна из целей ЭСКАТО, для чего данное подразделение ООН оказывает странам региона политическую поддержку и техническую помощь. Подходы структур ООН к МТК определяются тем, что транспортная инфраструктура способствует развитию внешней торговли стран, а последняя выступает важным фактором их экономического роста.

Еще одним немаловажным участником проектирования МТК в Евразии является Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД). Стратегическим направлением в деятельности этой организации на современном этапе является совершенствование железнодорожного сообщения между Европой и Азией и формирование согласованной транспортной политики в области международных железнодорожных перевозок. Железнодорожные коридоры ОСЖД очень важны для понимания того, как будет развиваться транспортное пространство Европы и Азии⁷².

⁷² Вардомский Л. Б., Тураева М. О. Указ. соч. С. 20.

Второй этап – 1998–2006 гг. – становление сотрудничества Европейского Союза, ОСЖД, СНГ и Таможенного союза. Идея МТК активно обсуждалась в рамках ОСЖД, СНГ и тогдашнего Таможенного союза с конца 1990-х гг., поскольку проблема многостороннего транзита с ростом внешней торговли стран СНГ стала обостряться. Для взаимодействия стран в решении транзитных проблем в начале 1998 г. в рамках Таможенного союза было подписано Соглашение о единых условиях транзита через территории его государств-участников, а в рамках СНГ, летом 1999 г. – Соглашение о порядке транзита через территории государств – участников СНГ. В основе данных соглашений лежало представление об общем транспортном пространстве (ОТП), которое изначально было зафиксировано в Соглашении о принципах формирования ОТП и взаимодействия государств – участников СНГ в области транспортной политики от 9 октября 1997 г. В Меморандуме о сотрудничестве государств – участников СНГ в области МТК от 2003 г. главным фактором формирования ОТП рассматривались международные коридоры.

После расширения ЕС в 2005 г. была разработана Программа расширения главных транспортных путей (5 МТК) на соседние страны и регионы, которые рассматривались как инфраструктурный каркас общеевропейского экономического сотрудничества, с которым связывались дальнейшие перспективы развития ЕС⁷³.

Третий этап – 2007–2014 гг. – развитие международного сотрудничества в рамках ЕврАзЭС при сотрудничестве с Европейским союзом. В 2007 г. Межгосударственным советом ЕврАзЭС был утвержден «Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС», в который вошли пять железнодорожных маршрутов, совпадающих с евроазиатскими коридорами ОСЖД, а также два смешанных (мультимодальных) – «Север – Юг» и Панъевропейский транспортный коридор № 2, включающих как автодорожную, так и железнодорожную составляющие. В 2010–2011 гг. был разработан «Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС». Примерно в

⁷³ Transport systems in the name of peace and development. Report of the High-level Panel chaired by L. De Palazzo. The European Commission. November 2005. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en (21.05.2018).

этот же период в национальных программах развития железнодорожного транспорта усилился акцент на широкое освоение странами транзитного потенциала⁷⁴.

МТК занимали центральное место и в последующих документах: Приоритетных направлениях сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 г. (от 14 ноября 2008 г.) и Концепции стратегического развития железнодорожного транспорта государств – участников СНГ до 2020 года (от 18 октября 2011 г.). Данные МТК включали транспортные маршруты, размещенные в полосе четырех евро-азиатских, сопряженных с панъевропейскими ТК, и международные транспортные сообщения, входящие в число 18 основных железнодорожных направлений и главных международных автомобильных дорог СНГ. Однако данные документы СНГ имели рекомендательный характер и не обеспечивали синхронизацию усилий стран по созданию МТК. При этом преобладало отраслевое представление об МТК преимущественно как о транспортном направлении, по которому осуществляется большая часть внешнеторговых перевозок стран Содружества. Одновременно работа по формированию МТК велась в рамках ЕврАзЭС⁷⁵.

Четвертый этап – 2015–2020 гг. – ускорение формирования МТК, обусловленное становлением ЕАЭС на постсоветском пространстве и активизацией сотрудничества прикаспийских государств. Став преемником прекратившего свое существование в 2014 г. ЕврАзЭС, ЕАЭС унаследовал и все те комплексные транспортные планы, которые были разработаны в рамках первого. Направления развития общего союзного транспортного пространства ЕАЭС заложены в таких документах межгосударственного уровня, как: Договор о Евразийском экономическом союзе (от 29 мая 2014 г.); Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. №19 «Об основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики (ОНСТП) государств–членов ЕАЭС»; План мероприятий («дорожная карта») по реализации ОНСТП на 2018–2020 гг. Кроме того, страны ЕАЭС входят и в состав СНГ, в рамках своего

⁷⁴ Вардомский Л. Б., Тураева М. О. Указ. соч. С. 30–31.

⁷⁵ Там же. С. 32–33.

участия в котором они также приняли на себя определенные обязательства. Вместе с тем все бывшие советские республики, так или иначе, вовлечены в разные инфраструктурные проекты и проекты по строительству МТК от международных организаций. Прикаспийские государства также налаживает сотрудничество в сфере МТК (подробнее в Главе 2 – И.А.) И в этом нет противоречий, потому что еще в документах СНГ в качестве МТК Содружества перечислялись коридоры, предложенные международными донорами и инвесторами⁷⁶.

Подводя итог параграфу, необходимо подчеркнуть следующее. На протяжении столетий мировая торговля тяготела к нескольким крупнейшим торговым путям, на значительный промежуток времени определявшим всю экономическую систему взаимодействующих социумов. Эти торговые пути нередко способствовали созданию процветающих государств, но нередко проблемы, возникавшие при использовании такого пути, означали и крах связанного с ним государства. Впрочем, бывали и обратные коллизии – разгром государства, обеспечивавшего транспортные потоки, вёл к замиранию торговли на определённых направлениях. Так или иначе, очевидно, что ныне существующие международные транспортные коридоры сложились не на «ровном месте», а имеют историю, уходящую вглубь веков, и, не учитывая этот фактор, практически невозможно оценивать основные тенденции развития международных транспортных коридоров на текущем этапе их существования.

Во-первых, вся предыдущая история развития евразийских транспортных коммуникаций подготовила качественный «скачок», заключающийся в появлении феномена международных транспортных коридоров.

Во-вторых, в исторической ретроспективе были обозначены транспортные направления, составляющие в настоящее время маршруты МТК.

В-третьих, как и в целом глобальная транспортная сеть, МТК, являющиеся ее органической частью, находятся в процессе эволюции.

⁷⁶ Вардомский Л. Б., Тураева М. О. Указ. соч. С.34–35.

В-четвертых, в связи с тем, что МТК являются неотъемлемой частью мировой транспортной системы (МТС), мало того продуктом ее качественной трансформации, резонно считать исторические этапы развития МТС как этапы становления МТК.

1.2. Транспортные коридоры и международное сотрудничество (теория вопроса)

Наполнение понятия транспортного коридора определяется сложностью и динамизмом места и роли этого института инфраструктуры в международном сотрудничестве и национальных транспортных системах.

Академическое сообщество пока не выработало единого подхода в определении этого феномена. Консенсус разночтений пока наметился только по поводу видения причин и условий, порождающих МТК, как явления, сопровождающего, наряду с другими инновациями, качественно новый этап развития планетарной цивилизации, обусловленный информационно-коммуникационной революцией и объективным процессом глобализации.

Как и в оценке любого сложного социального феномена, так и в определении содержания международного транспортного коридора имеется соблазн его редуцирования до одной или нескольких характеристик.

Сложноструктурированность транспортных коридоров отражает их определение, данное в Решении Высшего совета ЕАЭС № 19 от 26.12.2016. В документе говорится: «евразийский транспортный коридор» – совокупность маршрутов, интегрированных в том числе в сеть международных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств-членов и обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации, а также совокупность технологических и организационно-правовых условий осуществления этих перевозок»⁷⁷.

На схожее по смыслу определение группы экспертов ЕЭК ООН ссылаются авторы коллективной монографии. «В соответствии с определением группы экспертов комитета по транспорту ЕЭК ООН, – пишут они, – «под международным

⁷⁷ Решение Высшего совета ЕАЭС от 26.12.2016 № 19. URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/16vr0019/?print> (17.08.2021).

транспортным коридором (МТК) понимается часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами и странами, включающая в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок»⁷⁸.

Большинство исследователей справедливо полагают, что сводить содержание МТК исключительно к техническим основаниям малопродуктивно. В имплементации международных транспортных коридоров одинаково важны все составляющие: политические, организационные, правовые, технические и технологические. По этому поводу Ю. В. Чижков пишет: «Вместе с тем для формирования реального МТК необходима унификация законодательств, распространение норм международного торгового права на территории всех стран-участниц. Для эффективной реализации транзитных функций требуются согласованные политические, дипломатические и экономические усилия заинтересованных государств. Простая стыковка железнодорожной, автодорожной и иных транспортных коммуникаций не может обеспечить эффективную транспортировку грузов по всей трассе»⁷⁹.

Вместе с тем, представители естественных наук, например, физической географии, склонны видеть в ТК некое пространство «вдоль главного направления масштабных перевозок грузов и пассажиров внутри или между агломерациями, включающие один или сеть параллельных маршрутов и транзитных дорог с прилегающими к ним территориями»⁸⁰. Безусловно, географическая компонента присутствует в наполнении контента транспортных коридоров. Как транспортные артерии особой интенсивности, «стягивающие пространство», ТК интегрированы в естественный ландшафт, который, в свою очередь, может существенно влиять на их

⁷⁸ Резер С. М., Прокофьева Т. А., Гончаренко С. С. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. М.: ВИНТИ РАН. 2010. С. 20–21.

⁷⁹ Чижков Ю. В. Международные транспортные коридоры – коммуникационный каркас экономики // Транспорт Российской Федерации. 2015. № 5 (60). С. 10.

⁸⁰ Corridor planning guide towards a more meaningful integration of transportation and land use. Delaware Valley Regional Planning Commission. September 2007. P. 11.

функционал. Так например, сотрудник Центра исследований Европа – Евразия (CREE) Национального института восточных языков и цивилизаций (INALCO, Париж) Давид Тертри относительно евразийских ТК, планируемых КНР в рамках проекта «Новый шелковый путь», пишет: «Преодоление горных районов Центральной Азии требует масштабных инвестиций в строительство многочисленных инженерных сооружений, которые при условии их реализации в Киргизии и Таджикистане скорее укрепят региональные связи (между Китаем и его соседями), нежели станут полноценными евразийскими коридорами»⁸¹.

Среди экономистов и представителей бизнес-сообщества имеет хождение мнение, согласно которому МТК есть направления «концентрации финансовых и информационных потоков», «обеспечивающих оборачиваемость капитала и синхронизацию прохождения товаров, документов и денег в условиях преференциального режима»⁸². Необходимость концентрации инвестиций в целях создания и развития МТК не вызывает сомнений. Однако исключительно инвестициями, даже на начальном этапе становления ТК, проблема их имплементации не ограничивается. Поиск источников финансирования, как правило, сопровождается большой организационной, дипломатической и экспертной деятельностью. Не случайно, в этой связи, становление МТК «Север – Юг» сопровождалось и сопровождается ежегодными встречами представителей Азербайджана, Ирана и России на высшем и высоком уровне, а в России для экспертного обеспечения МТК создан специальный Центр (АНО «Дирекция международных транспортных коридоров»).

Автономная некоммерческая организация «Дирекция международных транспортных коридоров» (АНО «ДМТК») учреждена распоряжением Правительства РФ от 10 апреля 2020 г. (№ 969-р) «Организация нацелена на выполнение задач, связанных с организацией экспертно-аналитической и информационной поддержки принятия скоординированных между собой управленческих решений федеральных органов исполнительной власти, институтов развития и бизнеса по развитию и эффективному

⁸¹ Тертри Д. Незаменимая держава. «Стальные коридоры» Евразии и роль России // Россия в глобальной политике. 2019. Т. 17. № 3. С. 94.

⁸² См.: Вардомский Л. Б., Тураева М. О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). М.: Институт экономики РАН. 2018. С. 9.

использованию международных транспортных коридоров». Организацией форумов с участием всех заинтересованных сторон занимается, в целях создания «благоприятных условий для прорывного научно-технологического и социально-экономического развития регионов, заинтересованных в совершенствовании существующих и развитии новых транспортных коридоров». Обычно в организуемых мероприятиях принимают участие «представители органов власти, профессиональных ассоциаций, научно-исследовательских центров, транспортных и промышленных предприятий Российской Федерации и зарубежья»⁸³.

Юристы при описании международных транспортных коридоров делают акцент на правовой стороне их организации. При этом ссылаются на авторитет ООН, в материалах которой встречаются положения, согласно которым МТК – «это набор правил, регулирующих аспекты транспортировки и транзита товаров по определенному маршруту, которые подкреплены договором, подписанным странами-участницами»⁸⁴.

Вряд ли возможно отрицать, что правовая «инфраструктура» занимает важнейшее место, как в создании, так и развитии МТК. Унификация законодательства стран-участниц, в части таможенных норм, правовых установлений пересечения границ, тарифного регулирования в разы повышает эффективность и способствует развитию коридоров «вглубь» и «вширь». Правовое согласование положений договора о МТК с внутренним законодательством является серьезной процедурой и занимает большой промежуток времени. Правовое сопровождение сопутствует развитию ТК на всем протяжении их существования. Так 20 ноября 2009 года в г. Ялте главами Армении, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Молдавии, России, Таджикистана, Узбекистана и Украины было подписано Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств СНГ. Договор регулирует вопросы развития МТК, находящихся на тер-

⁸³ TRANSTEC 2021 будет организован совместно с АНО «Дирекция международных транспортных коридоров». URL: <https://xn--d1amfy.xn--p1ai/category/%d0%bd#d0%be%d0%b2%d0%be%d1%81%d1%82%d0%b8/> (5.09.2021)

⁸⁴ Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве. Развитие широтных маршрутов/ERAJ. Eurasian Rail Alliance Index. Информационно-аналитический обзор. Октябрь 2020. URL: <https://index1520.com/analyt-ics/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-evraziyskom-prostranstve-razvitie-shirotnykh-marshrutov> (5.06.2021).

ритории стран, входящих в Содружество. На основании документа был создан Координационный комитет транспортных коридоров СНГ (ККТК). Положение о ККТК СНГ утверждено решением Экономического совета СНГ 23 ноября 2011 года. Впоследствии, с целью оптимизации и согласования деятельности по вопросам МТК ККТК был преобразован в Координационное транспортное совещание государств СНГ. Цель структуры состоит в оптимизации органов отраслевого сотрудничества, прежде всего в деятельности по правовому сопровождению МТК⁸⁵.

Эксперты группы Vegas Lex считают, что главной проблемой в адекватном использовании Россией своего транзитного потенциала МТК является низкий уровень правового сопровождения их функционирования. «Анализируя причины низкого уровня международного транзита через российскую территорию, – пишут они, – мы пришли к выводу, что низкая конкурентоспособность МТК, проходящих через территорию РФ, по сравнению с другими МТК и иными транспортными маршрутами, обусловлена целым комплектом нерешенных проблем в области правового регулирования использования международных транспортных коридоров,

- тарифного регулирования,
- транспортной безопасности и технического регулирования,
- доступа к объектам транспортной инфраструктуры,
- сертификации и лицензирования,
- экологических требований,
- товаросопроводительных документов,
- визовой поддержки и др.

Одним из путей решения этой проблемы является гармонизация транспортного законодательства стран – участниц международных транспортных коридоров. Здесь в качестве наиболее эффективной формы гармонизации законодательства государств-участников МТК может стать договорная унификация законодательства, т.е. создание при помощи международных договоров единых норм, подлежащих включению в систему применяемых государством правовых предписаний и

⁸⁵ О подписании протокола о внесении изменений в Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории Содружества Независимых Государств. 26 октября 2016 г. URL: <https://government.ru/docs/25055#> (17.09.2021).

обеспечивающих преодоление различий в регулировании какого-либо рода отношений»⁸⁶.

Транспортники, имея в виду сложность технологического исполнения МТК, склонны видеть в последних: «совокупность магистральных транспортных коммуникаций (как имеющихся, так и вновь создаваемых), с соответствующим обустройством и инфраструктурой, связывающих крупные транспортные узлы, в рамках которых используются различные виды транспорта, обеспечивающие перевозку пассажиров и товаров в международном сообщении на направлении их наибольшей концентрации»⁸⁷.

Такое же определение МТК дается в «Соглашении о международном транспортном коридоре «Север – Юг», подписанном главами Российской Федерации, республики Индия, правительством Исламской Республики Иран и Султаната Оман»⁸⁸.

Как и другие составляющие, технологическое (особенно мультимодальное) обустройство является обязательным условием функционирования международных транспортных коридоров вообще, и европейских, в частности. Вполне закономерно, что создание и развитие ТК сопровождается возведением мультимодальных логистических центров и строительством попутных автомобильных магистралей.

Участники XV Международного форума TRANSTEC отмечали, что Финляндия и Швеция в рамках проекта (БЕАТА) развития региона Баренцева моря включили в план не только строительство транспортной инфраструктуры, предусмотренной Баренцевой зоной транспортных коридоров, но и соответствующие средства связи с производственными структурами и даже учреждения образования и здравоохранения.

По мнению некоторых экспертов, созданию МТК должно предшествовать формирование сети национальных транспортных коридоров. Участники форума были единодушны в том, что для совершенствования функционирования МТК

⁸⁶ Vegas Lex. Роль законодательства РФ в развитии международных транспортных коридоров. URL: <https://www.vegalex.ru/analytics/publications/32081/> (11.09.2021).

⁸⁷ ЕАБР. Отраслевой обзор. 2009. С. 20.

⁸⁸ Соглашение о международном транспортном коридоре «Север-Юг» (Санкт-Петербург, 12 сентября 2000 года). URL: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentid=8729> (16.09.2021).

необходимо создать комплексные логистические сервисы и «единого оператора по стратегически важным маршрутам»⁸⁹.

Основанием углубления в познании феномена МТК является, вполне закономерно, сама практика их функционирования, обретающая все большую сложность и многогранность. В этой связи не случайным представляется тот факт, что наиболее исчерпывающее определение международных транспортных коридоров содержит проект Стратегии развития транспорта РФ до 2030 года с прогнозом до 2035 года: «Международный транспортный коридор (МТК) – совокупность маршрутов, проходящих по территориям государств и обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации, а также совокупность технологических и организационно-правовых условий осуществления этих перевозок»⁹⁰.

И даже это вполне адекватное определение МТК не отражает, в полной мере, их содержание. В этом, как и многих других описаниях, упускаются геополитические коннотации «сложного гетерогенного явления», каковым в реальности представляется таковой. По мнению составителей доклада Евразийского транспортного альянса, транспортные коридоры, преодолевая *«объективные физические, политические (выделено авт.), экономические ограничения, способны «изменять» пространство, «сжимая» его во времени. При этом инструментами «преодоления пространства и сжатия времени», – по мнению авторов, становится сотрудничество стран-участниц по «снижению институциональных и транзакционных» препятствий, «внедрению цифровых технологий и кооперация международных и национальных институтов и бизнес-сообществ (выделено авт.)»*⁹¹.

Транспортные коридоры инициируются сотрудничеством суверенов и сами продуцируют сотрудничество, преодолевая межгосударственные противоречия и разность политических позиций.

⁸⁹ Стригин А. Стратегия транзита. Полная загрузка международных транспортных коридоров стимулирует рост экономики // Российская газета. Экономика Северо-Запада. 2020. № 218 (8272).

⁹⁰ Proekt-transportnoj-strategii-do-35.pdf. URL: <https://ecovd.ru/wp-content/uploads/2021/08/proekt-transportnoj-strategii-do-35/pdf> (20.09.2021).

⁹¹ Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве. Развитие широтных маршрутов/ ERAI. Eurasian Rail Alliance Index. Информационно-аналитический обзор. Октябрь. 2020. С. 3. URL: <https://index1520.com/analytics/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-evraziyskom-prostranstve-razvitie-shirotnykh-marshrutov> (06.09.2021).

Представляется важным, в этой связи, замечание М. Захера и Б. Саттона о том, что транспортные коридоры основываются на «взаимном интересе государств, а не навязанной воле государств-лидеров или альянсов могущественных стран»⁹².

В отличие от традиционных транспортных коммуникаций, реализующих, даже в случае выхода на территории сопредельных государств, прежде всего собственные национальные интересы, коридоры продуцируют международное сотрудничество. Трудно представить страны – участницы МТК, не делающие шаги навстречу друг другу, или положительный результат в создании международных транспортных коридоров без взаимовыгодного сотрудничества.

Геополитическое свойство ТК «сжимания пространства», в отличие от традиционной транспортной инфраструктуры, придало последним новое технологическое качество: мульти и интермодальности, транспортно-экспедиционного обслуживания и управления грузопотоками их контейнеризации, цифровизации.

Обмен информацией, цифровая транспортная алгоритмизация, унифицирующие механизмы диалога между государствами в процессе создания и развития МТК значительно расширяют и делают «прозрачным» сотрудничество. При этом ключевое условие плодотворного сотрудничества – климат доверия продуцируется в силу того, что страны-участницы обретают в МТК единое целеполагание, направленное на увеличение масштабов транзита, расширение географии и доступности внешне-экономических связей.

Один из исследователей транспортных коридоров В. Г. Егоров справедливо считает, что «Транспортные коридоры в зависимости от локализации связываемых территорий и субъектов коммуникации могут быть национальными (внутренними), региональными и международными»⁹³.

Однако, учитывая динамичность феномена транспортных коридоров, следует заметить, что приведенное автором структурирование носит условный характер. Например, национальный коридор Северный морской путь, безусловно, имеет

⁹² Zacker. Mark W. Brent, Sutton A. Governing Global Networks. International Regimes for Transportation and Communications. Cambridge University Press 1998. P. 17.

⁹³ Егоров В. Г. Транспортные коридоры. Геополитический аспект // Геоэкономика энергетики. 2021. № 2 (14). С. 11.

потенциал к обретению международного статуса, а заявленный как международный транспортный коридор «Север – Юг» в настоящее время функционирует как региональный. Тенденция транспортных коридоров к развитию «по горизонтали» охватывает национальные транспортные системы, традиционно не входившие в пул международных коммуникаций.

В то же время транспортные коридоры Евразии, выходя за континентальные пределы, приобретают глобальное значение. И, тем не менее, специфические черты: национальных, региональных и международных ТК, все же имеют место.

Прежде всего, в их идентификации играет роль пространство, охватываемое этим видом коммуникаций: в случае с национальными ТК, не выходящее за пределы суверенной территории страны, региональными, интегрирующими территорию определенной локализации, и международными, имеющими значение для всей планетарной цивилизации, даже если находятся в пределах какого-либо региона или страны.

В национальных пределах ТК характеризуются относительно небольшим уровнем международного сотрудничества и помимо «связанности» территории государства выполняют роль катализатора роста благосостояния населения.

Региональные транспортные коридоры, как правило, обеспечивают сообщение в рамках альянсов, союзов, государств (например, ЕАЭС, ЕС) и направлены на углубление социально-экономической, а для объединенной Европы, и политической, интеграции.

Международные транспортные коридоры, во-первых, в силу синергетического эффекта «самопродуцирования», во-вторых, в силу эффекта «связанности» большого пространства предполагают участие в их развитии не только непосредственно стран-участниц, но и других государств и международных организаций.

Типичным примером международного сотрудничества в целях развития евразийских транспортных коридоров является деятельность Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, ЮНКТАД, ЭКОСОС и т.д.

Вместе с тем, глобальное значение Международных транспортных коридоров неизбежно порождает, повторяя тренды развития международных отношений, в целом, диалектическую противоположность сотрудничества, конкуренцию за доминирование. Попытка контролировать МТК обусловлена, большей частью, целью ограничить страны-конкуренты в доступе на мировые рынки и к производственным цепочкам, а, следовательно, затормозить их развитие и потенциал мирового влияния и создать режим гегемонии в той или иной части света, континенте, регионе.

Однако это диалектическое противоречие, с точки зрения МТК, не является тупиковым, но, по сути, становится источником развития.

Международные транспортные коридоры, преодолевая политические барьеры, как часть мегатренда на углубление «связанности» планетарной цивилизации, имеют восходящий вектор развития.

Например, создание военно-политического объединения Qnad с целью контроля за южным морским путем и противодействия КНР, куда вошли США, Япония, Австралия и Индия, не только не способствовало обретению этой организацией (как предполагалось) статуса «азиатского НАТО» и не воспрепятствовало усилению могущества Китая, но, напротив, инициировало активность последнего на сопряжение собственной инициативы «Один пояс и Один путь» с МТК «Восток-Запад» и «Север-Юг»⁹⁴.

Важной составляющей геополитики МТК являются естественные условия территории их функционирования. Например, континентальное положение значительной части стран Евразии определяет особое место ТК в международном сотрудничестве этих стран. Согласно данным Евразийского транспортного Альянса континентальность (изолированность от моря) снижает темпы роста стран на 1,5%, а МТК становятся «естественным и неизбежным ответом на вызовы континентального положения»⁹⁵.

⁹⁴ CNN: Антикитайскому альянсу США, Индии, Японии и Австралии еще далеко до «азиатского НАТО. URL: <https://www.russian.rt.com> (10.09.2021).

⁹⁵ Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве. Развитие широтных маршрутов/EurAsian Rail Alliance Index. Информационно-аналитический обзор. Октябрь 2020. С. 3. URL: <https://index1520.com/analytics/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-evraziyskom-prostranstve-razvitie-shirotnykh-marshrutov> (10.09.2021).

Евразийские транспортные коридоры интегрируют все три уровня «связанности»: национальный, для самой большой страны континента России, региональный, гармонично интегрирующий транспортные системы ЕАЭС, стран Прикаспийского, Центрально-Азиатского, Европейского и Южно-Кавказского регионов, и международный, объединяющий транспортные направления стран АТР, Индии, Китая и объединенной Европы, и обеспечивающий сообщение между несколькими центрами мировой силы.

Однако, с точки зрения геополитики, характеристика евразийских транспортных коридоров, далеко не исчерпывается синкретизмом. Евразийские МТК направлены на преодоление дихотомии «море–суша», о которой всегда говорили основоположники геополитики⁹⁶. «Сжимая» пространство, евразийские МТК «приближают» континентальные державы к морю, и, таким образом, актуализируют тенденцию к некоторой нивелировке социально-экономического развития стран «моря и суши», способствуют преодолению ригористичной культурно-цивилизационной разности.

В новой конфигурации геополитического ландшафта с включенностью МТК, прибрежные порты больше не рассматриваются как функционал, присущий исключительно странам «моря», но обретают облик распределительных логистических центров, интегрированных в глобальные и региональные транспортные сети. В этой связи, вполне закономерно появление так называемых «сухих портов», одинаково важных как для прибрежных, так и континентальных стран (Приложение Б, Рисунок Б.1).

Под «сухим портом» в международной практике принято понимать «место внутри территории страны с логистическим центром, соединенным с одним или более видами транспорта и предназначенным для обработки, временного хранения и предусматриваемого законом осмотра грузов, перевозимых в процессе международной торговли, а также совершения применимых таможенных контрольных функций и формальностей»⁹⁷.

⁹⁶ Маккиндер Х. Географическая ось истории // Дугин А. Г. Основы геополитики. М.: Арктогея-Центр. 2000. С. 491–506.

⁹⁷ Евро-Азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией. ЕЭК ООН. Нью-Йорк и Женева. 2020. С. 86.

Геополитический контент евразийских транспортных коридоров корректирует традиционное представление о том, что «преодоление расстояния является актом силы»⁹⁸, так как такое преодоление является актом силы международного сотрудничества, а не страны лидера или гегемона.

Сила, порождаемая ТК, – по мнению Д. Аллена, – проистекает из их внутренней сущности, которое соотносится с пространством «как ресурсы, так и средством, при помощи которого осуществляется власть»⁹⁹. Власть над естественной средой, а не политическое доминирование. Так геополитическое представление о «мирном возвышении Китая» через реализацию стратегии «сообщества единой судьбы» нашло воплощение в практике инициативы «Один пояс, Один путь», ставшей одним из катализаторов развития евразийских транспортных коридоров: Китай – Европа через Центральную Азию и Российскую Федерацию; Китай – Ближний Восток через Центральную Азию; Китай – порты Индийского океана через Юго-Восточную и Южную Азию¹⁰⁰.

И, напротив, несмотря на российско-японские противоречия объективная тенденция преодоления пространства и «связанность» породила все отчетливее проявляющийся тренд на сотрудничество в рамках реализации МТК «Восток–Запад». В соответствии с договоренностью представителей транспортных ведомств по Транссибу открыто движение «блоктрейнов» (составов, которые движутся из одного пункта отправления, в один путь назначения и состоят из контейнеров, располагающихся на фитинговых платформах). В отправлении контейнеров по Транссибу принимают участие крупнейшие компании Японии. Движение из Японии по Транссибу прирастает все новыми маршрутами: Япония – Финляндия; Япония – Великобритания¹⁰¹.

Евразийские транспортные коридоры стимулируют интеграционные процессы стран-участниц и континентальных государств в целом.

⁹⁸ Latour, Bruno. When things strike back a possible contribution of “science studie” to the social sciences // *British Journal of Sociology*. 2009. Vol. 51. № 1. January.

⁹⁹ Allen, John. *The Lost Geographies of Power*. Oxford: Blackwell Publishing, 2003. P. 10–11.

¹⁰⁰ Официальная страница Сообщества единой судьбы. URL: <https://baike.baidu.com/item/> (10.09.2021).

¹⁰¹ Пробный контейнерный поезд Япония – Великобритания. URL: <https://seanews.ru/2021/02/15/ru> (10.09.2021).

Иллюстрацией приведенного положения красноречивее прочего является опыт набирающего потенциал Евразийского экономического Союза, созданного в мае 2014 года.

В Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 года, в качестве одной из целей сформулирована задача формирования единого транспортного пространства, в том числе через развитие евразийских транспортных коридоров. Особый акцент в документе сделан на развитие цифровых транспортных коридоров ЕАЭС, которые призваны «интегрировать информацию от транспортных средствах, экипажах, грузах, разрешительных и сопроводительных документах на всех этапах перевозки на всем пространстве ЕАЭС»¹⁰².

В рамках договоренности глав государств России и Китая Экономическая Комиссия ЕАЭС осуществляет согласование интеграционных планов Евразийского Экономического Союза с китайской инициативой «Экономический пояс Шелкового пути». Только за один 2016 год в процессе этой деятельности намечены 40 проектов по модернизации транспортной инфраструктуры, предусматривающей адаптацию действующих коридоров к планам по созданию единого транспортного пространства ЕАЭС и «Экономического пояса Шелкового пути»¹⁰³.

Оказывая «встречное» воздействие на пространство, евразийские транспортные коридоры приобретают свойство его конструирования.

Например, в соответствии с решением Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), принятого в июне 2015 г. в Улан-Баторе, с целью оптимизации транспортных коридоров и охвата территорий, были значительно увеличены:

- 12-й железнодорожный ТК, проходящий через территорию Молдовы до станции Жмеринка (Украина);
- к железнодорожным магистралям подключены коридоры № 2, № 5 и № 8;
- в качестве ответвления железнодорожного коридора № 2 включено направление Илецк – Кандыгаш – Никельтау (Казахстан) – Тобол (Россия);

¹⁰² Развитие евразийской интеграции. Министерство экономического развития РФ. URL: <https://www.economy.gov.ru/mate> (11.09.2021).

¹⁰³ Транспорт. Наша цель – единое транспортное пространство // Евразийская Экономическая комиссия. URL: <https://www.eurasian commission.org> (21.09.2021).

– ответвлением 5-го железнодорожного коридора стал маршрут Жетыген – Алтынколь (Казахстан);

– модернизация железной дороги по территории Казахстана Бейнеу – Узень – Большак увеличила пропускную способность 8-го транспортного коридора;

– стала магистральной железная дорога по маршруту 10-го ТК: Достык – Мостынты – Жезказган – Саксаульская – Бейнеу – порт Актау (Казахстан).

Указанная трансформация железнодорожных коридоров интегрировала в МТК «Восток–Запад» и «Север – Юг» значительное пространство (прежде всего территории Казахстана), изменила социально-экономический потенциал районов, вовлеченных в создание ТК, и в конечном итоге кардинальным образом изменила временное и пространственное измерение большой страны.

Международные транспортные коридоры вообще, и евразийские, в частности, представляя собой инновационные технологические направления развития транспорта, способствуют повышению международного статуса стран-участниц, определяемого, наряду с военно-политической составляющей, адаптивностью к современным трендам, уровнем социально-экономического развития.

Транспортные коридоры дают некий аванс или создают особую преференцию развивающимся экономикам даже странам, стоящим ниже черты среднего уровня развития, а развитым государствам предоставляют своеобразный карт-бланш в сохранении положения регионального или мирового лидера.

Так, например, Турция, последовательно следующая стратегией воссоздания «Великой Порты», активно включилась в продвижение широтных и меридиальных направлений евразийских коридоров. В 2013 году был успешно осуществлен проект «Мармарай», соединивший железной дорогой Азию и Европу, через тоннель под проливом Босфор. Центральная роль принадлежит Турции в развитии железной дороги Баку – Тбилиси – Карс, официально открывшейся в 2017 году.

Повышению транзитного потенциала Турецкой Республики способствует реализация проекта «Лазурный коридор», пролегающий по пути древнего Великого Шелкового Пути, который развивается в направлении: Афганистан – Азербайджан – Грузия – Турция.

Большое международное и внутриэкономическое значение имеет реализуемый с 2013 г. Турцией совместно с Литвой проект коридора «Викинг», который призван соединить Черноморские и Балтийские порты¹⁰⁴.

Евразийские транспортные коридоры обладают преимуществом развития по меридиальному и широтному направлениям. Причем оба направления создают сопряженную сеть транспортных коммуникаций, а порой являются звеньями обоих: и широтных, и меридиальных маршрутов. Так, например, транспортная система Казахстана активно включена в МТК «Восток – Запад» и через «восточный маршрут» в МТК «Север – Юг».

Страны, не только участвующие в меридиальных и широтных МТК, но и находящиеся на их перекрестье, приобретают особые преференции, как например, Азербайджан¹⁰⁵.

Естественные условия пересечения меридиальных и широтных направлений МТК способствуют, по мере нарастания транзита, значительному повышению международного статуса страны. Именно таковые являются важным аргументом в претензии Турции на региональное лидерство.

В стремлении реализовать амбициозный проект «Междуморья» (лидерства в альянсе Восточноевропейских стран) Польша, наряду с участием в Паневропейских транспортных коридорах и широтном МТК «Восток–Запад» активно развивает дополнительные меридиальные направления транспортного сообщения¹⁰⁶.

В 2019 г. правительство этой страны обнародовало планы создания дорожной инфраструктуры вдоль нового транспортного коридора «ВИА Карпатия», проходящего по маршруту: Литва – Польша – Словакия – Венгрия – Румыния – Болгария – Греция. Эксперты ЕЭК ООН отмечают большое значение магистрали для общего

¹⁰⁴ Евро-Азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией. ЕЭК ООН. Нью-Йорк и Женева. 2020. С. 151–156.

¹⁰⁵ Асадова З. А. Азербайджан и Центральная Азия: возрождение Великого Шелкового пути. URL: juvenis.scientia.2017.№1.С.19–21.

¹⁰⁶ Истоки и перспективы нового польского проекта Intermarium SONAR-2050. URL: <https://www.sonar2015.org/publication/istoki-i-perspektivy-novogo-polskogo-proekta-intermarium/> (19.09.2021).

развития евразийских транспортных коридоров, призванной соединить страны Восточной Европы (по меридианам) с Балтийскими, Средиземноморскими, Черноморскими портами и направлением (широтным) МТК «Восток – Запад»¹⁰⁷.

В полной мере преимущества сопряжения меридиальных и широтных направлений МТК присущи Российской Федерации, по территории которой проходят две важнейшие самые протяженные евразийские артерии Северный Морской путь и Транссиб, и меридиальный МТК «Север – Юг» (в случае полномасштабного функционирования способный интегрировать оба широтных направления).

Евразийские транспортные коридоры, в силу большой пространственной протяженности, обладают существенным потенциалом развития.

В феврале 2013 года, на встрече в Женеве, министры транспорта государств-участников проекта ЕАТС (Евразийских транспортных связей) приняли совместное заявление, в котором говорится о необходимости дальнейшей диверсификации евразийских транспортных коридоров. При этом министры подчеркнули необходимость совместной работы в поиске новых оптимальных маршрутов по устранению физических и политических препятствий функционирования ТК, по выявлению неиспользованных резервов транспортной инфраструктуры¹⁰⁸.

Таким образом, анализ имеющихся в академической и специальной литературе источников и учет актуальной практики функционирования МТК позволяет сформулировать авторское определение этого феномена.

Международные транспортные коридоры – это особое направление международного сотрудничества, продуцирующее концентрацию транспортных коммуникаций, обеспечиваемых технологической (мультимодальной) и организационно-правовой инфраструктурой, преодолевающее политические, физические препятствия и качественно трансформирующее геополитический ландшафт.

При этом евразийские транспортные коридоры, в силу естественных условий, имеют свои особенности преодоления дихотомии «море – суша», «сжатия» масштабного пространства, интеграцию меридиальных и широтных маршрутов.

¹⁰⁷ Евро-Азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией. ООН. Нью-Йорк и Женева. 2020. С. 140.

¹⁰⁸ Там же. С. 170.

1.3. Структура и геополитические факторы формирования международных транспортных коридоров (МТК)

Содержание феномена международных транспортных коридоров наиболее релевантно описывается в категориях теории систем. Такой подход обусловлен продуцируемым МТК системным качеством или синергетическим эффектом, возникающим в процессе имплементации.

Признание за МТК такого потенциала давно вышло за пределы академического дискурса и стало результатом рефлексии практики их функционирования. Например, эксперты EGIS International отмечают нарастание синергетического эффекта по мере становления и развития TRASECA¹⁰⁹.

Документ, составленный этой структурой, содержит характеристику и перспективы TRASECA, именно как системы со всеми присущими ей атрибутами. «Коридор TRASECA состоит из утвержденных маршрутов, которые формируют межгосударственную систему транспортировки, определенную на основе официальных соглашений между странами, подписавшими ОМС. Эта система развивалась на протяжении всей истории TRASECA», – говорится в Мастер-плане¹¹⁰.

Как и следует, МТК вообще, и TRASECA, в частности, имеют структуру, важным элементом которой являются элементы, ее составляющие. Внутренними элементами системы являются национальные транспортные системы с перевалочными пунктами и объектами транспортной инфраструктуры. Определение транспортных систем государств в качестве структурных элементов МТК адекватно отражает степень их интеграции в создаваемую инфраструктуру. Практически все экспертные оценки перспектив международных транспортных коридоров отмечают зависимость эффективности их функционирования от уровня развития и вовлеченности национальных транспортных систем¹¹¹. Отдельные элементы инфраструктуры, включая, в том числе, пункты перехода, играющие важнейшую роль в обеспечении транзита, тем не менее,

¹⁰⁹ Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане и Украине. Мастер-план «LOGMOS» // Egis International. Сентябрь 2014 г. С. 101.

¹¹⁰ Там же.

¹¹¹ См. например: Дальний Восток заполнили контейнеры. Привлекательные цены привели к переполнению терминалов // Коммерсант. № 174 (7136). 27 сентября 2021 г. С. 1, 9.

не могут охватить весь механизм ТК, конструктивная организация которого зависит от общего развития транспорта страны-участницы.

Вторым уровнем внутренней структуры МТК являются региональные транспортные структуры, потенциально способные расширить пространство транспортной интеграции в рамках проекта. В этой связи резонно привести положения уже цитируемого документа Egis International по этому поводу: «Многие из проектов расположены в коридоре TRASECA, но еще не включены в него. Однако они являются значимыми для перевозок по оси Восток – Запад и рассматриваются как часть основной сети TRASECA. Транспортные связи, включенные в карты ВП (Восточное Партнерство) в более широком контексте «Север – Юг», считаются компонентами всеобъемлющей сети, питающей коридор TRASECA (например, маршруты в Армении)»¹¹².

Международное сотрудничество в политической, экономической и технологической сферах составляет существо механизма внутрисистемного взаимодействия элементов системы, наиболее корректно описываемое теоретической моделью «коллаборативной иерархии» (КИ) В. М. Полтеровича. В артикуляции академика эта модель призвана определить контуры будущего управления макроэкономическими системами¹¹³.

Однако, если в случае с экономическими системами имплементация КИ может стать релевантной только в перспективе или внедрятся в экономическую практику в качестве ограниченных проектов, то современный механизм функционирования МТК воспроизводит ее практически без «купюр».

В отличие от одноранговых пиринговых систем, где каждый элемент является равновеликой сущностью взаимодействия, одновременно наделенной функцией соучастия в управлении, модель, предложенная В. М. Полтеровичем, иерар-

¹¹² Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане и Украине. Мастер-план «LOGMOS» // Egis International. Сентябрь 2014 г. С. 105.

¹¹³ Полтерович В. М. Коллаборативные иерархии // Вопросы экономики. 2021. № 7. С. 31–48.

хична, но опирается «не на принуждение и конкуренцию, в рамках которой проигравшие не несут издержек», а на власть, которую «естественно считать вариантом сотрудничества»¹¹⁴.

Сотрудничество в МТК исключает взаимоотношения, основанные на подчинении или конкуренции¹¹⁵ и основано на доверии и согласовании позиций в принятии решений. При этом в отличие от иерархического механизма управления, предполагающего подчинение в представленной коллаборативной модели, иерархия означает только наличие координирующего центра, к которому направляются «командные потоки» снизу от системных агентов.

«Система коллаборативного управления – быстро развивающийся тип институтов, в рамках которых решения вырабатываются в процессе сотрудничества представителей правительственных организаций разного уровня... В идеале такие решения должны приниматься на основе формализованных процедур, приводящих к консенсусу»¹¹⁶.

Представленная в статье В. М. Полтеровича модель, как и любая другая, схема социальной системы только условно отражает внутреннее содержание МТК (см. Приложение А). Так в представленной схеме, например, элементы системы выглядят равновеликими. В этом смысле схема исчерпывающе обозначает лишь равенство элементов в сотрудничестве (принятии скоординированного решения). На практике элементы системы МТК, представленные суверенными государствами, отличаются, прежде всего, своими транзитными потенциалами. Так, участники МТК «TRACESA» обладают различным уровнем встроенности в глобальные торговые связи, соответственно, по-разному мотивированы на участие в проекте. Авторы доклада Egis International определили рейтинг стран-участниц (среди 132 стран) по вовлеченности в международную торговлю (индекс ЕТІ), основанный на анализе 4 категорий и 9 принципов (Таблица 1).

¹¹⁴ Там же. С. 32

¹¹⁵ Хотя конкуренция за контроль над МТК существует как явление международных отношений, однако с точки зрения достижения его оптимальной эффективности конкуренция между странами-участницами контрпродуктивна.

¹¹⁶ Полтерович В. М. Указ. Соч. С. 36.

Таблица 1

<i>Категория</i>	<i>Принцип</i>
Доступ к рынкам	Доступ к внутренним и внешним рынкам
Административная инфраструктура на границе	Эффективность таможенного администрирования
	Эффективность процедур импорта-экспорта
	Прозрачность пограничной администрации
Транспортная и коммуникационная инфраструктура	Наличие и качество инфраструктуры
	Наличие и качество транспортных услуг
	Наличие и использование ИКТ
Бизнес-климат	Регуляторная среда
	Физическая безопасность

Рейтинг и баллы стран-бенефициаров TRASECA (Таблица 2) варьируются от высшего 6,14 (Сингапур) до низшего 2,63 (Чад)

Таблица 2

<i>Страна</i>	<i>Рейтинг</i>	<i>Балл</i>
Грузия	38	4,58
Армения	59	4,19
Турция	62	4,13
Румыния	69	4,02
Болгария	74	3,93
Молдова	76	3,93
Азербайджан	81	3,85
Украина	8	3,79
Казахстан	105	3,50
Таджикистан	110	3,45
Кыргызстан	111	3,45

За исключением Грузии, которая является безусловным лидером, показатели стран-бенефициаров TRASECA находятся в пределах $\pm 10\%$ от их среднеарифметического показателя (3,82)¹¹⁷.

¹¹⁷ Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане и Украине. Мастер-план «LOGMOS» // Egis International. Сентябрь 2014 г. С. 27–28.

Страны – участницы МТК (элементы системы) отличаются по уровню развития логистики, а, следовательно, по финансовым затратам, необходимым для реализации проекта.

В 2007 г. Всемирным банком был разработан индекс LPI, помогающий выявлять проблемы и повышать эффективность транспортной логистики. Индекс включает оценку по 6 критериям: таможенное оформление, качество инфраструктуры, конкурентоспособность транспортных услуг, доступность логистических услуг, возможность отслеживания перемещения грузов, обязательность сроков доставки грузов. По указанным критериям страны оценивались по шкале от 1 (худший результат) до 5 (лучший результат). Расчет баллов по каждому показателю осуществлен по месту страны в международном рейтинге. Для стран-участниц ТРАСЕКА рейтинг LPI на 2021 год¹¹⁸ представлен в Таблице 3.

Таблица 3 – Рейтинг LPI по отдельным критериям для стран ТРАСЕКА за 2012 год

	<i>Общий рейтинг/балл</i>	<i>Таможня</i>	<i>Инфраструктура</i>	<i>Доставка международных грузов</i>	<i>Компетентность в логистике</i>	<i>Обнаружение и отслеживание</i>	<i>Пунктуальность</i>
Армения	100/2,58	116	110	96	115	99	92
Азербайджан	116/2,48	147	101	120	143	80	74
Болгария	36/3,21	41	36	34	42	48	47
Грузия	77/2,77	44	58	91	70	93	115
Казахстан	86/2,69	73	79	92	74	70	132
Кыргызстан	130/2,35	84	90	147	129	132	135
Молдова	132/2,33	129	98	145	142	116	126
Румыния	54/3,0	51	87	53	64	53	29
Таджикистан	136/2,28	85	138	135	130	143	146
Турция	27/3,51	32	25	30	26	29	27
Туркменистан	■	■	■	■	■	■	■
Украина	66/2,85	88	70	83	61	50	68
Узбекистан	117/2,46	118	120	127	117	105	101

¹¹⁸ Там же. С. 201–202.

Приведенные в Таблице 3 сведения говорят о том, что наиболее развитой, с точки зрения логистики, является Турция, за ней следуют Болгария, Румыния, Украина и Грузия.

В целом приведенные цифровые показатели свидетельствуют о том, что страны-участницы TRASECA, в большей мере, чем центрально-азиатские страны способны использовать интегративный потенциал МТК. И хотя участие в проекте инициирует развитие в направлении большей адаптации стран к международным перевозкам, транзиту, международной кооперации, все же изначально более высокий потенциал участников МТК по этим показателям обеспечивает им значительно более обширные преференции от создания и функционирования инфраструктуры международного транспортного сообщения и требует значительно меньших затрат на полноценный запуск проекта. Очевидно, что ограниченные финансовые и материальные возможности, низкий уровень развития транспортной инфраструктуры Ирана значительно осложняют полномасштабное функционирование МТК «Север – Юг»¹¹⁹.

Неравенство элементов системы МТК определяется, помимо прочего, естественными условиями. Например, значительная протяженность российского Транссиба, составляющего основу МТК «Восток – Запад» увеличивает его интеграционный потенциал в национальную транспортную систему.

Неравенство элементов системы обуславливает ее динамизм, который в коллаборативной иерархии не результируется в неразрешимые противоречия и деструкцию, но, как правило, стимулирует совместные усилия стран-участниц на преодоление трудностей, в том числе за счет организации материальной и финансовой помощи государствам, нуждающимся в этом, что, на наш взгляд, является закономерностью, актуализирующийся при создании МТК.

Интеграция национальных интересов, обуславливающая сотрудничество, способствует преодолению неравенства возможностей стран-участниц МТК.

¹¹⁹ Почему Иран тянет с завершением проекта «Север – Юг». URL: <https://vestikavkaza.ru/analytics/pocemu0iran-tanet-so-stroitelstvom-proekta-sever-ug.html> (2.10.2021).

Иначе, чем во властных иерархиях, выглядят функции координирующего центра системы МТК. Поток координационный, совещательный (информационный) и командный направляются не по классической схеме «сверху-вниз». Из координирующего центра «вниз» движутся потоки координирующие, но не командные, а последние, напротив, идут «снизу – вверх». Совещательные (информационные) потоки движутся по горизонтали в плоскости стран-участниц. Координирующий центр МТК (в случае с ЦАРЭС – Азиатский банк развития, в ЕАЭС – Евразийская экономическая комиссия, TRASECA – Межправительственная Комиссия с Секретариатом в г. Баку, в МТК «Север – Юг» – Координационный Совет и т.д.) не является директивным органом, а выполняет функцию координации, регулирующей сотрудничество и, таким образом, увеличивающей его результативность. В свою очередь: «Участники совещаются друг с другом (связи типа β) и приходят к решению, которое сообщают координатору. Этот последний тип связи, обозначенный через «у», называется командным»¹²⁰. Командные функции Европейской Комиссии, несмотря на консенсусные решения членов союза, при наличии их неравенства обуславливают «формирование элиты, действующей в эгоистических интересах». Такое явление в рамках коллаборативной иерархии (отсутствия командных полномочий координирующего центра) невозможно. «Устойчивость достигается... за счет формальных организационных принципов, используемых в процедурах принятия решений. Конечно, в каждом случае имеется опасность того, что не будет принято никакого решения. Даже если все участники выигрывают в результате осуществления того или иного варианта, у них есть соблазн претендовать на еще большую часть выигрыша»¹²¹.

Однако всегда, когда возникает соблазн доминирования в организации МТК, заканчивается равноправное сотрудничество и начинается полоса «давления», означающая слом системы коллаборативной иерархии.

¹²⁰ Полтерович В. М. Указ. соч. С. 38.

¹²¹ Там же. С. 39, 40.

Таким образом, международные транспортные коридоры представляют собой тип сотрудничества, абсолютно антонимичный проявлениям конкуренции и давления.

На подвижность системы МТК оказывает влияние внешняя среда (международные отношения, мировой политический процесс, система международных институтов и т.д.). Например, в докладе EGIS International относительно TRASECA говорится: «Согласование с заявленными целям политики ЕС и ТРАСЕКА в области транспорта, а также степень поддержки и сопричастности уже очевидны и являются факторами, которые необходимо учитывать при оценке жизнеспособности проекта»¹²².

В силу особой роли коллаборации в системах МТК, важное место в выработке совместных решений принадлежит экспертизе, которая позволяет оптимизировать сотрудничество и избежать неверных решений, отвлекающих материальные и организационные ресурсы.

С 11 июня 2004 года функционирует обсерватория Юго-Восточной Европы (ТОЮВЕ). «Цель ТОЮВЕ заключается в содействии сотрудничеству в сфере развития основной и вспомогательной инфраструктуры в рамках мультимодальной Всеобъемлющей сети ТОЮВЕ и расширения местного потенциала для реализации инвестиционных программ, а также сбор и анализ данных по Всеобъемлющей сети ТОЮВЕ.

Основные направления деятельности ТОЮВЕ:

- Разработка Всеобъемлющей сети ТОЮВЕ;
- совершенствование и гармонизация региональных транспортных стратегий и технических стандартов для развития Всеобъемлющей сети ТОЮВЕ;
- Обеспечение эффективной координационной и коммуникационной сети;
- Интеграция Всеобъемлющей сети ТОЮВЕ в рамках более широкой Трансьевропейской сети»¹²³.

¹²² Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане и Украине. Мастер-план «LOGMOS» // Egis International. 2014. Сентябрь. С. 110.

¹²³ ТОЮВЕ. URL: <http://www.seetoint.org/> (21.09.2021).

По инициативе ЦАРЭС создан Орган управления коридорами (СМИ), в компетенции которого входит:

- «координации национальных усилий по развитию инфраструктуры коридора (расширение, реконструкция, модернизация);
- гармонизация правил и процедур, касающихся торговли и транспорта»¹²⁴.

В 2011 году в рамках финансируемого Европейским Союзом проекта LOGMOS (логистические процессы и морские магистрали) крупнейшая мировая экспертная группа по транспортной инфраструктуре EGIS International сформировала мастер-план для стран, реализующих проект ТРАСЕКА на 2011–2014 гг. Мастер-план содержит рекомендации и руководящие принципы, которые предусматривают оптимальное использование преимуществ и устранения препятствий эффективного функционирования МТК¹²⁵.

Основная цель «архитекторов» Плана заключалась в «повышении конкурентоспособности коридора с точки зрения финансовых затрат, времени в пути и надежности. Мастер-план направлен на поддержку функциональных мультимодальных целей поставок, достаточно гибких в операционном отношении, чтобы реагировать на меняющиеся обстоятельства»¹²⁶.

Реализация цели, – по мнению составителей документа, – должна результативаться в достижении системного качества МТК. Об этом в Плане говорилось: «Координация усилий, направленных на достижение эффекта синергии»¹²⁷. Поэтому «обеспечение функционирования ТРАСЕКА как непрерывного коридора с интегрированными и взаимно совместимыми логистическими условиями позволит преодолеть проблемы, испытываемые внутриконтинентальными странами, и откроет им доступ к общим преимуществам международного торгового обмена»¹²⁸.

¹²⁴ ЦАРЭС. URL: <http://cfefa.ru> (21.09.2021).

¹²⁵ Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане и Украине. Мастер-план «LOGMOS» // Egis International. 2014. Сентябрь. 255 с.

¹²⁶ Там же. С. 7.

¹²⁷ Там же. С. 7.

¹²⁸ Там же. С. 8.

Систему МТК, помимо структурных факторов, в значительной степени обуславливают геополитические тренды, которые, в свою очередь, тесно связаны с глобальным экономическим и политическим процессами.

Определяя факторы формирования МТК, авторы доклада Института экономики РАН, посвященного транспортному коридору «Север – Юг», отмечают в качестве таковых «мощный товаропоток» и «инвестиционно-промышленные комплексы, развивающиеся вдоль линий МТК».¹²⁹

После замедления роста экономики Китая, упитывающегося в качестве «локомотива» коридора «Север – Юг», оценки грузооборота последнего снизились с 30–50 млн тонн в год до 15 млн тонн.

Мнение об альтернативности МТК «Север – Юг» Морскому пути через Суэцкий канал (грузооборот в год 1 млрд тонн) постепенно сошло на «нет». Высказанный тезис о корреляции востребованности МТК и социально-экономического потенциала стран, вовлеченных в его формирование, подтверждается активизирующимся процессом интеграции МТК «Север – Юг» и китайской инициативы «Один пояс, один путь». При этом экономический потенциал КНР играет решающую роль. В каждом узловом пункте МТК «Север – Юг» присутствуют китайские интересы. Однако в связи с меняющейся архитектурой глобального социально-экономического ландшафта и смещением значительной доли оборота капитала в финансовую сферу взаимообусловленность экономического потенциала стран-участниц грузопотока, наполняющего МТК, не выглядит, как прежде, абсолютной.

Под действием «финансового навеса» реальная экономика «сдает свои доминирующие позиции». В этих условиях ставится под сомнение необходимость материальных затрат на формирование сухопутных транспортных коридоров и, в том числе евразийских. В Докладе КВТ ЕЭК ООН говорится: «экономический рост и рост международной торговли больше не являются движущими силами увеличения грузовых потоков, как в прошлом»¹³⁰.

¹²⁹ Транспортный коридор «Север-Юг»: реалии транзита и перспективы трансрегиональной интеграции. М.: 2019. Июнь. С. 5.

¹³⁰ Евро-азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией. Нью-Йорк; Женева: ООН, 2020. С. 4.

Вместе с тем, снижение зависимости экономического роста и грузооборота, наполняющего транспортную инфраструктуру, и сохранение конкурентоспособности морского сообщения, МТК не утрачивают своей значимости. У МТК имеются большие преимущества, которые определяют их масштабное функциональное пространство в будущем. Во-первых, наземные МТК вообще, и евразийские, в частности, используются предпочтительнее для перевозки высокоценных грузов. Во-вторых, по мере цифровизации транспортной отрасли формируются новые возможности для электронной торговли, требующей оперативности в доставке грузов. Отсюда вытекает третье важнейшее преимущество МТК – значительно меньшее время транспортировки товара.

В-четвертых, внедрение передовых технологий транспортных перевозок (маршрутных контейнерных поездов, мультимодальных, логистических центров, электронного обмена информацией) увеличивает конкурентоспособность МТК.

Зачастую новые коридоры появляются как логичное продолжение имеющих. «Взаимозаменяемость» и «сопряженность» МТК являются их характерной чертой¹³¹. Таким же образом развитие коридора расширяет круг акторов процесса его развития. Азербайджанский транспортный узел обретает значение как в меридиальных, так и широтных направлениях транспортной инфраструктуры.

Замечательно, что взаимосвязанность МТК не требует подписания специальных соглашений. Таковая возникает как естественный синергетический эффект.

Не случайно, что авторы уже упомянутого доклада Института экономики РАН пишут о том, что посредством МТК происходит проекция взаимных интересов его участников.

Следует отметить, что обусловленность коридоров социально-экономическим потенциалом стран, заинтересованных в развитии транспортной инфраструктуры, имеет и обратное действие. МТК инициируют и стимулируют экономическое развитие государств-участников.

¹³¹ Транспортный коридор «Север-Юг»: реалии транзита и перспективы трансрегиональной интеграции. М.: 2019. С. 8.

Помимо средств, поступающих от транзита, страны-участницы получают дополнительные возможности включения в международные кооперационные связи, что, безусловно, работает в целом на социально-экономический рост.

Строительство транспортной инфраструктуры МТК «Север – Юг» инициирует создание новых производственных объектов, как в России, так и в Азербайджане. При участии инвестиций из Ирана и Азербайджана в Астраханской области активно развивается ОЭЗ «Лотос», а в Азербайджане вдоль МТК создаются агропарки и промышленные зоны¹³².

Стимулирующую роль МТК в экономическом развитии отметил Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН. В специальном докладе этой структуры записано: «Надежные и эффективные евро-азиатские наземные маршруты являются не только транспортными и транзитными, но и экономическими коридорами, которые поддерживают устойчивый транспорт, инклюзивный рост, создание рабочих мест, сокращение масштабов нищеты, доступ на рынки. Эффективное практическое использование маршрутов будет также способствовать борьбе с изменением климата, сокращению уровня загрязнения воздуха и повышению безопасности дорожного движения»¹³³. Таким образом, создание и развитие МТК обусловлено их стимулирующим влиянием на экономический рост стран-участниц.

По мнению авторитетной международной организации КВТ ЕЭК евразийские транспортные коридоры играют особую роль в экономическом развитии стран, не имеющих выхода к морю. Использование евро-азиатских транспортных связей «устраняет фрагментацию цепей поставок и должно снизить расходы на перевозку между страной, не имеющей выхода к морю, и ближайшим морским портом на 50%»¹³⁴.

Конференцией ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) специально для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в 2019 году была принята Венская программа на десятилетие в 2014–2024 гг. В преамбуле Программы говорится:

¹³² Находка для России: Баку – Тбилиси – Карс. URL: <https://inosmi.ru/politic/20171113/240751216.html> (12.07.2021).

¹³³ Евро-азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией. ООН. Нью-Йорк и Женева. 2020. С. 3.

¹³⁴ Там же.

«Установлено, что объем торговли не имеющих выхода к морю развивающихся стран в среднем на 30% меньше, чем у прибрежных государств. Растущая роль глобальных производственно-сбытовых цепей многократно усиливает негативное влияние торговых издержек, на перспективы глобальной интеграции стран, не имеющих выхода к морю. Кроме того, на долю сырьевых товаров приходится более 50% экспортных поставок 27 из 32 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Это обстоятельство делает их крайне уязвимыми по отношению к внешним скачкам цен и сдерживает воздействие торговли и экономического роста на создание рабочих мест и сокращение масштабов бедности»¹³⁵.

Венская программа, имеющая в качестве основной цели «содействия ускорению темпов устойчивого и инклюзивного роста» стран, не имеющих выхода к морю», призвана решить эту проблему, в том числе за счет развития транспортной инфраструктуры и прежде всего за счет формирования МТК. Способствуя международному сообщению, МТК играют особую роль в социально-экономическом развитии стран, не имеющих выхода к морю.

Помимо самостоятельной роли в стимулировании социально-экономического развития территорий, МТК становятся, с точки зрения геополитики, стягивающим механизмом центров мировой экономической силы. Постепенное смещение глобальной активности экономического роста в Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР) актуализировало проблему формирования надежных транспортных коммуникаций, связывающих традиционные центры экономического развития Старого Света и бурно растущих «азиатских тигров».

Очевидно, что в новой реальности трансформируется международный статус самой большой страны Евразии – России, по которой проходит большая часть сухопутного транзита из Европы в страны АТР. Вполне закономерно возникает во-

¹³⁵ Конференция ООН по торговле и развитию. Мероприятия в поддержку осуществления Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2018 годов. URL: <https://unctad.prg/system/files/official-documents/tdb651d6ru.rdf#:~:text=1,%20D0%92D0%BD%D1%81D0%BA%D0%B0%D1%8F%20D0%BF%D1%80D0%BE%D0%B3%D1%80D0%B0%D0%BC%D0%BC%D0%D0%20D0%B4D0%B5D0%B9%D1%81%D1%82D0%B8D0%D9%20D0%B4D0%BB%D1%8F,%D0%BF%D0%BE%205%20D0%BD%D0%BE%D1%8F%D0%B1%D1%8F%202014%20D0%B3D0%BE%D0%B4D0%B0> (12.07.2021).

прос: какую роль будет играть Россия в новой глобальной конфигурации международных отношений. Будет обретать статус формирующегося самостоятельного центра силы или объектом «большой игры» сверхдержав. Не случайно, в этой связи Ю. В. Чижков (руководитель Северо-Западного отделения НП «Международная академия транспорта») сказал: «Российская Федерация будет разорвана между Евросоюзом и Китаем, если не станет коммуникационным мостом между этими полюсами экономического и технологического развития. Именно поэтому наибольший интерес представляют евроазиатские МТК»¹³⁶.

Естественные условия России, территория которой является пространством, лежащим между странами и союзами, формирующими значительную часть товарно-транспортных потоков, может стать не только благоприятным маршрутом для транзита, но и местом привлечения инвестиций для создания производств и технологий, способных интегрироваться в глобальные производственные цепочки. Территориями наиболее успешного социально-экономического развития в России традиционно становились районы и губернии, работающие в международной кооперации.

Другим фактором, обуславливающим появление новых и совершенствование действующих МТК, является их вовлеченность в интеграционную повестку объединений и союзов. Так, например, Международный транспортный коридор «Восток–Запад» очевидно взаимосвязан с единой транспортной стратегией ЕАЭС.

В Решении Высшего совета ЕАЭС № 19 от 26.12.2016, определившего политику объединения по формированию единого транспортного пространства, говорится: «Выгодное географическое расположение государств-членов между такими мировыми экономическими игроками и рынками, как страны Европейского союза и Юго-Восточной Азии, Китай, вызывает их заинтересованность в развитии интеграции с Союзом, в том числе в рамках инициатив по сопряжению процессов строительства Союза и Экономического пояса Шелкового пути».

¹³⁶ Чижков Ю. В. Международные транспортные коридоры – коммуникационный каркас экономики // Транспорт Российской Федерации. 2015. № 5 (60). С. 10.

В целевых установках создания единого транспортного пространства ЕАЭС прямо указывается на необходимость «принятия согласованных мер по обеспечению общих преимуществ в сфере транспорта и реализации наилучших международных практик, в том числе содействие более полной реализации географических преимуществ Союза при осуществлении транзитных транспортно-экономических связей между Европой и Азией, изучение, анализ и согласованное внедрение передового зарубежного опыта» и реализацию совместных проектов в транспортной отрасли «в рамках сопряжения процесса строительства Союза с международными транспортными инициативами» на основе «обеспечения технологической совместимости евразийских транспортных коридоров»¹³⁷.

Создание экосистем цифровых транспортных коридоров в значительной мере ускоряет процессы интеграции МТК. Так, принятый в ЕАЭС проект формирования до 2025 г., в три этапа, единой системы ЭЦТК, помимо экономического эффекта (оцениваемого в 154 млрд рублей), призван облегчить сопряжение евразийской транспортной инфраструктуры с действующим МТК «Восток-Запад».

В частности, такой эффект предполагается достигнуть за счет создания удостоверяющего центра службы доверия третьей стороны. По мнению Министра по внутренним рынкам, информатизации и информационно-коммуникационным технологиям ЕЭК ООН Г. Варданяна этот шаг будет способствовать интеграции евразийских транспортных коридоров¹³⁸.

В динамично изменяющемся глобальном пространстве МТК становятся важной коммуникацией, связывающей центры мирового развития.

Тенденция к сопряжению транспортных коридоров, в полной мере проявляется в процессе развития МТК «Север – Юг». На маршруте, проходящем по Восточному побережью Каспийского моря, коридор фактически совпадает с транспортным коридором Китай – Казахстан – Иран (ККИ).

«Глобальные транспортные коридоры носят взаимодополняемый, сопряженный характер. Объективная реальность такова: невозможно отстраивать одно

¹³⁷ Решение Высшего совета ЕАЭС от 26.12.2016 № 19. URL: <https://www.altar.ru/tamdoc/16vr0019/?print> (17.08.2021).

¹³⁸ К 2025 году в ЕАЭС создадут систему цифровых транспортных коридоров. URL: <https://rg.ru/2020/11/17/k-2025-godu-v-eaes-sozdadut-sistemu-cifrovyyh-transportnyh-koridorov.html> (17.08.2021).

направление, исключая из своего планирования его связности на других маршрутах», – говорится в докладе Института экономики РАН¹³⁹.

Важнейшим мотивом инициации инфраструктурных проектов вообще и транспортных коридоров, в частности, в значительной мере подчеркивающим совпадение общих и национальных интересов при их формировании является мультипликативный эффект от инвестиций в эту сферу экономики. Так согласно данным, приведенным в статье М. Т. Беловой, увеличение в России государственных инвестиций в инфраструктуру на 1% от ВВП обеспечивает рост промышленного производства (в этом же году) на 0,25%, а через 4 года – на 0,5% от ВВП¹⁴⁰.

МТК как форма международного сотрудничества комплементарно корреспондируется с целями развития национальных транспортных систем.

Изначально являясь результатом сопряжения политической воли государств, реализующих национальные интересы государств, создание и развитие МТК опосредованы политическими факторами и, хотя этот вид международного сотрудничества по своей природе трансцендентен конкуренции, предположение полного отсутствия политического влияния на МТК контрпродуктивно.

Во-первых, их развитие прямо зависит от внешнеполитической ориентации государств. Страны, стремящиеся к автаркии, по понятным мотивам, не заинтересованы в развитии коммуникаций, вообще, и транспортной инфраструктуры, в частности¹⁴¹. И, напротив, открытые политики, как правило, активно интегрируются в глобальное пространство, в том числе, через развитие Международных транспортных коридоров.

Взаимосвязь внешнеполитической стратегии и развития транспортных коммуникаций, очевидно, прослеживается на примере эволюции внешней политики Узбекистана.

¹³⁹ Транспортный коридор «Север-Юг»: реалии транзита и перспективы трансрегиональной интеграции. М., 2019. С. 8.

¹⁴⁰ Белова М. Т. Мультипликативные эффекты от реализации инфраструктурных проектов // Финансовые рынки и банки. 2020. № 1. С. 19.

¹⁴¹ Такая внешнеполитическая стратегия возможна в случае, если страну окружают страны с другой политической и культурной ориентацией.

Избранный после И. Каримова Президентом Республики Узбекистан Ш. Мирзиёев проводит политику открытости этого центрально-азиатского государства по отношению к внешнему миру. Переориентация внешнеполитической стратегии конструктивно сказалась на государственной политике развития транспортной инфраструктуры. «С избранием Президента Ш. М. Мирзиёева Узбекистан взял курс на проведение открытой, проактивной, прагматичной и конструктивной внешней политики с целью создания в Центральной Азии (ЦА) пространства взаимовыгодного сотрудничества, стабильности и устойчивого развития», – пишут в своей статье сотрудники ИСМИ при Президенте Республики Узбекистан¹⁴².

Исследователи рассматривают Центральную Азию и Узбекистан как ее неотъемлемую часть в качестве территории, представляющей собой «транспортно-транзитный хаб», нацеленный на обеспечение стран региона «выходом к морским портам и мировым рынкам» «формирования современных международных центров логистики».¹⁴³

Современное состояние транспортной инфраструктуры не устраняет «замкнутости» региона, из-за чего центрально-азиатские государства «несут существенные транспортно-транзитные расходы, которые достигают 60% стоимости импортируемых товаров».

Условиями преодоления «замкнутости региона» авторы статьи считают охват центрально-азиатских участников проектом МТК «Север – Юг» и реализацию планов создания трансафганской железной дороги «Мазари – Шариф – Кабул – Пешавар», которая «будет способствовать появлению дополнительного коридора и формированию разветвленной сети железнодорожных линий, призванных физически сблизить страны Центральной и Южной Азии»¹⁴⁴.

Во-вторых, политический фактор может играть важную роль в переориентации транспортных потоков в целях извлечения прямой выгоды отдельными суве-

¹⁴² Ньематов А., Каримов А. Стратегия Узбекистана по выстраиванию большой трансрегиональной коннективности // Международная жизнь. 2021. № 8. С. 42.

¹⁴³ Там же. С. 46.

¹⁴⁴ Там же. С. 47.

ренами. Наряду с «политическими играми» вокруг российского «Северного потока 2», препятствия которому чинились для обеспечения эксклюзивных условий американским поставщикам СПГ, показательно, в плане политического контекста, опосредующего транспортную инфраструктуру, выглядит положение вокруг намерения Турции по строительству канала «Стамбул», который призван преодолеть установленный Конвенцией Монтрё (1936 г.), международный порядок функционирования пролива Босфор¹⁴⁵.

Правда эксперты скептически оценивают перспективу Турции «удержать» контроль над судоходством в каналах (искусственно созданных – авт.) в своих руках и самостоятельно решать, кого пускать, а кого нет»¹⁴⁶. Однако сам прецедент политического влияния на транспортные коммуникации выглядит, в этом случае, вполне очевидно.

Политический фактор, реализуемый в национальных транспортных стратегиях, способен значительно влиять на геополитическое пространство, место и роль государств в таковом.

В том числе расширяя, или, напротив, «сужая транзит через собственные территории». Например, третья очередь реконструкции БАМа, включающая строительство Кузнецовского туннеля, обходов Хабаровска, возведение моста через Амур увеличит пропускную способность МТК «Восток – Запад» на 30 млн тонн грузов¹⁴⁷.

Таким образом, международные транспортные коридоры, вообще, и евразийские, в частности, представляют собой особый тип международного сотрудничества, с чертами и характеристиками, отличающими его внутреннее качество. Возникающий в результате генезиса и развития МТК кооперационный эффект позволяет утверждать, что их внутреннее содержание обладает всеми признаками системы и корректно описывается концептом коллаборативной иерархии.

¹⁴⁵ Гудев П. А., Крамник И. А. Канал влияния? Турецкие действия вокруг проливов и безопасность России // Россия в глобальной политике. 2021. Т. 19. № 3 (109). С. 150–160.

¹⁴⁶ Там же. С. 153.

¹⁴⁷ И Вашим, и БАМшим // Коммерсант. 21.09.2021 № 170 (7132). С. 1, 9.

Выводы по главе 1

Таким образом, основными предпосылками формирования международного сотрудничества в сфере евразийских транспортных коридоров в 1991–2020 гг. стали: распад СССР, социалистической системы хозяйствования, расширение Европейского Союза, формирование и развитие постсоветских интеграционных объединений – СНГ, Таможенного союза, ЕврАзЭС, ЕАЭС и активизация межгосударственного взаимодействия прикаспийских стран, что обусловило интенсификацию межгосударственной интеграции и торгово-экономического сотрудничества евразийских стран.

Генезис международного сотрудничества в формировании международных транспортных коридоров включает четыре этапа. Первый период – 1991–1997 гг. – подготовительный, включающий открытие в 1991 г. важного для России Северного морского пути; начало формирования концепции Панъевропейского коридора, охватывающего, в том числе, территорию постсоветских стран. Второй этап – 1998–2006 гг. – становление сотрудничества Европейского Союза, ОСЖД, СНГ и Таможенного союза. Третий этап – 2007–2014 гг. – развитие международного сотрудничества в рамках ЕврАзЭС при сотрудничестве с Европейским союзом. Четвертый этап – 2015–2020 гг. – ускорение формирования МТК, обусловленное становлением ЕАЭС на постсоветском пространстве и активизацией сотрудничества прикаспийских государств.

Основным критерием периодизации стала динамика международного сотрудничества между возникшими в постбиполярный период политико-экономическими европейскими и постсоветскими институтами в сфере развития евразийских международных транспортных коридоров.

Теоретико-методологической основой исследования международного сотрудничества в формировании МТК стал системный (комплексный) подход, дополненный методологической моделью академика В. М. Полтеровича «коллаборативной иерархии».

Международные транспортные коридоры представляют собой сложноструктурированный феномен международного сотрудничества, который невозможно

описать в простых, или сводимых к одной из характеристик, категориях (например, юридических, технических или дипломатических). Помимо всех компонентов, обязательных с точки зрения описания очевидных черт МТК специально следует отметить их способность трансформировать геополитическое пространство. При этом как особая форма международного сотрудничества МТК обладают целым набором сущностных признаков:

– Транспортные коридоры, являясь результатом сотрудничества суверенных государств, сами продуцируют сотрудничество, преодолевающее межгосударственные противоречия и разность политических позиций, которое, по мере продвижения информационно-коммуникационной революции, приобретает устойчивое, поступательное развитие.

– Транспортные коридоры, как и любое другое социальное явление, имеют несколько уровней локализации: национальный, региональный, международный. Однако в силу динамичности этого феномена эти уровни характеризуются определенной степенью условности. По мере развития и расширения масштабов охвата инфраструктуры даже национальный транспортный коридор может стать частью международного транзитного маршрута. Кроме того, развитие национальной транспортной системы является важным фактором «наполнения» МТК.

– Международные транспортные коридоры продуцируют синергетический эффект «самопродуцирования», в результате которого возникает новое качество «связанности» пространства. Возникая как проект стран-участниц, МТК постепенно «втягивает» в свою орбиту другие государства, продуцирует новые маршруты, расширяет границы интеграции.

– Евразийские транспортные коридоры объединяют все три уровня «связанности» (совпадающих с цивилизационным мегатрендом «коннективности»): национальный (для самой большой континентальной державы России), региональный, интегрирующий транспортные системы ЕАЭС, Прикаспийского, Причерноморского, Центрально-Азиатского, Европейского и Южно-Кавказского регионов, и международный, связывающий глобальные транспортные направления Европы и Азии.

– Геополитический контент евразийских транспортных коридоров, в значительной мере, корректирует традиционный взгляд на «деспотию пространства» и дихотомию «море–суша». Евразийские транспортные коридоры становятся действенным механизмом «стягивания пространства и времени». МТК, по мере своего развития обретают способность «конструирования» пространства.

– Международные транспортные коридоры вообще, и евразийские, в частности, представляя собой инновационные технологические структуры, способствуют повышению международной статусности государств, определяемую наряду с военно-политическим потенциалом, уровнем экономического развития и инновационности.

– Евразийские транспортные коридоры обладают значимым преимуществом: развития по широтному и меридиальному направлениям и в силу протяженности потенциалом территориального расширения.

МТК обладают системным качеством, описываемым теоретическим концептом «коллаборативной иерархии», которому характерно сотрудничество, исключаящее конкуренцию и давление и способствующее преодолению неравенства (элементов системы) возможностей стран-участниц и тип иерархии, не описываемый категориями властных отношений.

Дальнейшее развитие международного сотрудничества в сфере транспортных коридоров и собственно самих МТК обусловлено рядом факторов социально-экономического и политического свойства, важнейшим среди которых является их стимулирующий социально-экономическое развитие эффект.

– Другим фактором, обуславливающим создание новых и совершенствование действующих МТК, является их способность продуцирования интеграционной повестки объединений и союзов.

– Стимулом к развитию МТК, помимо прочего, является их важнейшая функция коммуникации, связывающей мировые центры генерации экономического развития.

– Развитие МТК оказывает стимулирующее влияние на совершенствование национальных транспортных систем и, таким образом, повышение управляемости суверенных территорий.

– Являясь следствием «сопряжения» национальных интересов государств, создание и развитие МТК обусловлено политическим фактором.

Несмотря на то, что опыт функционирования международных транспортных коридоров свидетельствует о комплементарном их влиянии на политическую повестку международных отношений, нельзя исключать возможность обратного воздействия политики стран и альянсов на сотрудничество в транспортной сфере.

Политические устремления, реализуемые в национальных транспортных стратегиях, способны существенно влиять на процесс государственного сотрудничества в МТК.

Глава 2. МЕСТО И РОЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В ЕВРАЗИЙСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ

2.1. Геополитические основания евразийских транспортных коридоров

Геополитическое наполнение евразийской транспортной инфраструктуры тесно связано с его контентом, во многом формирующемся в дихотомии «море – суша».

В связи с протяженностью Евразии с запада на восток до 16 тыс. километров транспортные широтные коммуникации приобретают особое значение материковых связующих артерий. Системообразующее основание транспортных маршрутов «Запад–Восток», при всей важности для национальных суверенитетов, в силу геополитического содержания, приобретает общеконтинентальное и даже глобальное наполнение. Транспортные коридоры в широтном измерении являются механизмами, «стягивающими» пространство. Причем преодоление пространства происходит как в результате совершенствования транспортной инфраструктуры и мульти-модальных технологий, так и развития транспортной техники.

Общеввропейская конференция по транспорту на о. Крит определила девять основных транспортных коридоров. Однако евразийскими (с точки зрения геополитического значения) могут считаться только МТК № 2 и № 9¹⁴⁸, проходящие по территории России.

Международный транспортный коридор № 2 проходит по маршруту Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород. На заседании Координационного транспортного совещания стран СНГ в 1999 году было принято совместное заявление о намерении продвигать создание транспортного коридора, который соединил бы Китай, Казахстан, Россию и Белоруссию.

Один из маршрутов МТК «Восток – Запад» стал функциональным благодаря объединению МТК № 2 и Транссиба. В наращивании грузооборота по этому

¹⁴⁸ Pan-European Transport Corridors and Areas Status Report. Developments and Activities between 1994 and 2003 // Forecast until 2010. URL: https://ec.europa.eu/ten/transport/documentation/doc/2005_11_24/_report_paneurostar.pdf (6.08.2021)

направлению заинтересованы страны АТР, особенно Япония, Монголия и северные провинции Китая.

Транссибирская магистраль остается основным функциональным маршрутом в МТК «Восток – Запад». Постоянно совершенствующаяся с конца XIX века, она представляет собой двухпутное, электрифицированное железнодорожное полотно, протяженностью почти 10 тыс. км. Потенциал Транссиба позволяет перевозить до 100 млн тонн в год. Учитывая ее значение в сообщении «Восток – Запад» и формировании транспортных коридоров, Транссибирская магистраль включена в проекты ЭСКАТО ООН в качестве приоритетных в сообщении Европа – Азия¹⁴⁹.

Первый контейнер из Японии в Европу по Транссибу был отправлен в 1965 году, а Транссибирский контейнерный сервис (ТСКС) начал функционировать с 1971 года. К концу 1970-х годов в бухте Находка были построены контейнерные терминалы. С 1976 года объем контейнерных перевозок превышал 100 тыс. TEU¹⁵⁰ в год. При этом отметим, что контейнерные перевозки в мире стали активно развиваться только со второй половины 60-х годов прошлого века. Кстати заметить, первая трансатлантическая доставка контейнера состоялась на год позже (1966 г.) первого японского контейнера по Транссибу¹⁵¹.

В связи с нарушением единого советского транспортного пространства и вводом в эксплуатацию крупнотоннажных судов контейнеровозов, в начале 1990-х гг. контейнерный транзит по Транссибу провалился до минимального значения в 15 тыс. TEU¹⁵². С 2001 г. объем контейнерных перевозок стал возрастать (Приложение Б. Рисунок Б.2).

Важно, что Транссиб, соединяя территории 20 субъектов наиболее протяженной евразийской страны – России, выполняет не только транзитную функцию, но и интегрирует в глобальные хозяйственные связи.

¹⁴⁹ Евро-азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией. Нью-Йорк; Женева: ЕЭК ООН, 2020. URL: <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/wp5eatl/ECE-TRANS-265r.pdf> (12.08.2021).

¹⁵⁰ TEU – Twentyfoot Equivalent Unit, единица измерения грузов, равная объему одного двадцатифутового морского контейнера.

¹⁵¹ СОНАР-2050. Транзит по Транссибу. Как он возник, как развивается и каким будет. М. 2021. С. 7.

¹⁵² Стоимость фрахта на новых судах уменьшилась в 3 раза.

Ускорению транзита грузопотока по главной российской железнодорожной линии способствует контейнеризация перевозок. С середины 90-х гг. прошлого столетия растет число маршрутов контейнерных поездов:

- «Восточный ветер» (Берлин – Варшава – Минск – Москва и далее на Казахстан и Центральную Азию) с 1995 г.;
- «Западный ветер» (Малашевичи – Берлин) с 1999 г.;
- «Чардаш» (Будапешт – Москва транзитом по Украине) с 1997 г.;
- «Монгольский вектор» (Брест – Улан-Батор) с 2002 г.;
- «Монгольский ветер-2» (Хух-Хото – Дуйсбург) с 2005 г.;
- «Балтика-Транзит» (Балтия – Казахстан/Центральная Азия) с 2003 г.;
- «Северное Сияние» (Финляндия – Москва) с 2003 г.;
- «Меркурий» (Калининград/Клайпеда – Москва) с 2005 г.;
- «Казахстанский вектор» (Брест – Алматы – Ташкент) с 2004 г.;
- Ст. Находка–Восточная – ст. Бусловская – ст. Находка-Восточная;
- Китай – Финляндия (с 2003 г.);
- Находка-Восточная – Брест/Малашевичи (с 2004 г.);
- Находка-Восточная – Москва (с 2003 г.);
- Находка-Восточная – Локоть – Алматы (с 2003 г.);
- Находка-Восточная – Марцево/Таганрог (с 2005 г.) и др.

Всего к 2020 году по Транссибу двигались более пятидесяти маршрутов контейнерных поездов¹⁵³. Уже в настоящее время скорость доставки контейнера из Восточной Азии в Центральную Европу составляет 13–15 суток, что обеспечивает трехкратную экономию времени, в сравнении с морской транспортировкой¹⁵⁴.

На состоявшемся в сентябре 2010 года в Одессе ЧЧ Пленарном заседании Координационного совета по Транссибирским перевозкам (КСТП) Россия озвучила инициативу «Транссиб за 7 суток». Участники заседания из 24 стран отметили важное значение магистрали для решения глобальной проблемы связанности Запада и Востока¹⁵⁵.

¹⁵³ Регулярные контейнерные поезда. URL: <https://trcont.com/our-services/regular-rail-container-services> (16.08.2021).

¹⁵⁴ Россия прошита Транссибом // Российская газета. URL: <https://rg.ru/2014/08/01/transsib.html> (16.08.2021).

¹⁵⁵ Транссиб за 7 суток. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?accessible|=true&id=106767> (17.08.2021).

Программа «Транссиб за 7 суток» представляет собой комплекс мер, технологических приемов, направленных на обеспечение скоростной доставки контейнеров от Дальневосточных портов к западным границам России. Упомянутые меры осуществляются по нескольким направлениям: технологическом (сокращение времени замены локомотива и локомотивных бригад, максимальное сокращение стоянок из-за пропуска пассажирских составов и т.д.); техническом (разработка новых фитинговых платформ, совершенствование подвижного состава и т.д.); организационном (создание современных систем документооборота, внедрение цифровых технологий диспетчеризации и т.д.); логистическом (модернизация контейнерных терминалов и строительство мультимодальных логистических центров); нормативно-правовом (универсализация правового сопровождения контейнеров, закрепление в международном праве понятия «контейнерный поезд», унификация тарифной политики и т.д.)¹⁵⁶.

Расширить потенциал МТК «Восток–Запад» призвана начатая с 2015 года двухэтапная модернизация Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей. На 1-м этапе (до 2021 года) уже построены и реконструированы 35 станций, 90 инфраструктурных объектов, модернизировано 5,1 тыс. км железнодорожного полотна, уложено 1,9 тыс. стрелочных переходов и 254,3 км вторых путей. В результате завершения полного цикла работ к 2024 году пропускная способность контейнерных грузопотоков в направлении «Восток – Запад» должна увеличиться в 4 раза¹⁵⁷.

Транспортная группа Fesco в феврале 2021 г. открыла регулярный железнодорожный сервис Fesco Moscow Shuttle Express (FMS-Express) по маршруту Владивосток – Москва – Владивосток в рамках проекта «Транссиб за 7 суток». Сервис, предусматривающий движение маршрута в Москву и обратно, позволяет уменьшить время в пути от Владивостока до Москвы до 7 суток, а также увеличить скорость движения в среднем в сутки до более 1 тыс. км.¹⁵⁸

¹⁵⁶ Российско-китайский информационный портал. URL: <http://russiachina-eastcargo.com/ru/container-trains> (12.08.2021)

¹⁵⁷ Модернизация БАМа и Транссиба. Восточно-Сибирская железная дорога. URL: <https://vszd.rzd.ru/1891/page/103290?id=18661> (12.08.2021).

¹⁵⁸ Fesco запускает новый ж/д сервис в рамках проекта «Транссиб за 7 суток». URL: <https://tass.ru/transport/4005153> (12.08.2021).

Транзит контейнерных перевозок по Транссибу наращивает «обороты». Все большее количество ведущих транспортных компаний мира участвуют в организации транспортировки грузов по магистрали. Например, датская компания Maersk в мае 2021 г. запустила очередной маршрут (АЕ77) контейнерного поезда с терминала ВСК (порт Восточный) на терминал НУТЭП (порт Новороссийск) со 130 TEU, доставленными из Китая, Южной Кореи и Японии транзитом через Россию в Турцию. Новый маршрут запущен наряду с уже существующим АЕ19 (порт Восточный – Санкт-Петербург – Финляндия, Польша, ФРГ, Нидерланды). Генеральный директор Maersk Line Eastern Europe Жолт Катон заметил: «Активное развитие АЕ19 и увеличение транзитных отправок между Азией и Европой стало возможным благодаря значительно возросшему за последние два года доверию к транзиту через Россию со стороны зарубежных грузовладельцев. Такие убедительные преимущества российского транзитного маршрута, как устойчивое расписание, предсказуемые сроки доставки и оперативное оформление в портах, создают долгосрочную основу для дальнейшего увеличения международного транзита через Россию в будущем»¹⁵⁹.

После аварии с контейнеровозом Evergiven, застопорившей движение по Суэцкому каналу, экспертные мнения специалистов по международным перевозкам все больше склоняются к возможности и необходимости диверсификации транзитных направлений, соединяющих Европу и Азию. Железнодорожный транзит Европа – Азия не должен составлять альтернативу морскому, а в значительной мере дополнять таковой, с тем, чтобы добиться оптимального синергетического эффекта. Об этом говорил в интервью газете «Гудок» Ж. Катон¹⁶⁰.

Общий трафик по Транссибу в 2020 г. составил 500 тыс. TEU (10 лет назад – 15 тыс. TEU). В соответствии с планами ОАО РЖД к 2035 году этот показатель

¹⁵⁹ Находкинская таможня оформила первые партии контейнеров по новому транзитному маршруту из Азии в Турцию // portnews.ru. 25 мая 2021 г. URL: <https://portnews.ru/news/313247/> (12.08.2021); Трансконтинентальный сервис Maersk загрузит Транссиб. URL: https://logirus.ru/news/transport/transkontinentalnyy_servis_maersk_zagruzit_transsib.html (12.08.2021); РЖД и Maersk увеличивают транзит по Транссибу // gudok.ru. 12 апреля 2021. URL: <https://gudok.ru/news/?ID=1559862> (12.08.2021).

¹⁶⁰ Жолт Катон: «Есть выигрыш по транзитному времени, есть разница в ставках в обе стороны между Европой и Азией». URL: <https://vgudok.com/eksperty/zholt-katona-est-vyigrish-v-obe-storony-mezhdu-evroпой-i-azией> (17.08.2021). Дата публикации: 17.01.2019.

должен вырасти до 5 млн TEU, а скорость контейнера в пути увеличиться с 1231 км/сутки (2020 г.) до 1600 км/сутки (2035 г.).

Важное значение в транспортном сообщении Европа – страны АТР имеет интеграция Транссиба с Транскорейской магистралью через пограничный переход Хасан – Туманган. С августа 2001 г. действует Соглашение о сотрудничестве в реализации этого проекта¹⁶¹.

В марте 2006 года во Владивостоке состоялась первая встреча глав железнодорожных ведомств России, Северной и Южной Кореи и ознакомительная поездка по Транссибу. Летом 2006 года переговоры продолжились. Их результатом стало согласование маршрута Транскорейской магистрали от Пусана через Сеул, далее по территории Северной Кореи, через Кэсон – Пхенсан – Вонсан на Туманган – Хасан¹⁶².

В апреле 2008 года в Москве состоялось подписание соглашения между железнодорожными ведомствами КНДР и Российской Федерации о реализации проекта Хасан – Раджин (порт Северной Кореи). По условиям соглашения модернизации подлежало 54 км железной дороги, ремонт пограничного железнодорожного моста, реконструкция трех тоннелей и строительство грузового терминала в порту (пропускной способностью в 4 млн тонн грузов в год). Уже 4 октября 2008 года на ст. Туманган на торжественной церемонии было уложено «золотое звено» совмещенной железнодорожной колеи. К октябрю 2011 года первый этап работ был завершен. На участке Раджин – Туманган была уложена совмещенная колея протяженностью 32 км. Состоялся первый пробный прогон грузового контейнерного состава. Порт Раджин является незамерзающим и позволяет его использовать для перевалки угля и контейнеров круглогодично. Кроме того, порт входит в торгово-экономическую зону Расон с большими льготами для предпринимателей и, таким образом, открывает перспективное направление транспортного сообщения со странами АТР¹⁶³.

¹⁶¹ «Хасан – Раджин» соединит Азию и Европу // DB Капитал. URL: <https://www.dbkapital.ru> (12.08.2021).

¹⁶² Открытие железнодорожного сообщения Хасан – Раджин//Организация сотрудничества железных дорог. URL: <http://test-osjd.rzd.ru> (12.08.2021).

¹⁶³ Там же.

Второй этап работ по интеграции Транссиба и железных дорог двух Корейских государств был завершён 22 сентября 2013 года. В рамках проекта было реконструировано более пятидесяти километров железной дороги от станции Хасан до Раджина с совмещенной колеей (1435 и 1520 мм), построены и отремонтированы 18 мостов, 12 водопропускных сооружений, три тоннеля (общая протяженность 4,5 км), введены в строй автоматизированные системы управления движением, интегрированные с системой ОАО «РЖД». Глубокая модернизация коснулась и собственно порта. Была доуглублена его акватория, построена причальная стенка, складские помещения, внутрипортовые железнодорожные линии, портовые здания и сооружения.

В ноябре 2013 года Президент РФ В. В. Путин и Президент Южной Кореи Пан Кын Хе подписали Меморандум о взаимопонимании между ОАО «РЖД» и консорциумом южнокорейских компаний: сталелитейного «POSCO», железнодорожного «Korail» и перевозчика «Hundai Merchant Marine» для проработки их участия в проекте «Хасан – Раджин». Южнокорейская сторона, в соответствии с Меморандумом, взяла на себя обязательство осуществления процедуры дью-дилиженс и технического аудита объектов инфраструктуры железнодорожной линии «Хасан – Раджин» и портовых сооружений. Как отмечают эксперты, помимо чисто экономического значения проект на Корейском полуострове имеет большое политическое значение – улучшение межкорейских отношений. Инвестиции Южной Кореи в его реализацию составили 150–200 млн долларов США и осуществлялись через выкуп 49% доли ОАО «РЖД» в «РасонКонТрансе». Торжественная церемония открытия универсального перегрузочного терминала состоялась в порту Раджин 18 июля 2014 года. Объем инвестиций российской стороны в осуществление проекта составил 10,6 млрд рублей¹⁶⁴.

Несмотря на имеющиеся разногласия, связанные с проблемой «северных территорий», налаживается транзит японских грузов по Транссибу. В конце мая 2019 года ОАО «РЖД», Минтранс РФ и Министерство земель, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии, Ассоциация транссибирских интермодальных операторов

¹⁶⁴ Кирьянов О. Южная Корея получили российский уголь. URL: <https://rg.ru/2014/12/03/ugol-site.html> (14.08.2021).

Японии подписали меморандум о намерении организовать регулярные контейнерные перевозки по маршруту Япония – Россия – Европа. В феврале 2021 г. Maersk организовала отправку контейнерного маршрута из Японии в Великобританию. Контейнерный поезд двигался от станции Находка-Восточная до порта Санкт-Петербург и от туда к британскому порту Филикстоу. По словам представителя компании, эта отправка знаменует начало регулярных контейнерных маршрутов из Японии по Транссибу. Расстояние в 10 тыс. км контейнерный поезд преодолел за 11 дней, а весь цикл доставки из японского порта Йокогама в Филикстоу составил 42 дня.

«Твердо верим, что задел по регулярным железнодорожным сервисам между тихоокеанским и балтийским побережьями России, созданный нами вместе с РЖД в прошлом году, обеспечит дальнейший рост международного транзита в 2021 году», – сказал генеральный директор «Maersk Восточная Европа» Жолт Катона¹⁶⁵.

Помимо набирающего свое значение ответвления МТК «Восток – Запад» на Корейский полуостров, ответвлением, соединяющим Европу и КНР, является Трансазиатская магистраль «Юг – Запад», следующая через территорию Казахстана и пограничный пункт Достык¹⁶⁶. До 2014 г. основная часть транзита из Китая в ЕС двигалась через Забайкальск (Россия). Но уже с 2015 г. китайские производители предпочли отправлять груз более коротким путем (приблизительно на 1 тыс. км) через территорию Казахстана.

В 2016 году 2/3 объема контейнерных перевозок Китая стало транспортироваться через территорию Казахстана¹⁶⁷. Расширение транзитных возможностей этой страны обусловило поиск конструктивного кооперационного сотрудничества с Россией и Белоруссией. Необходимость координации деятельности стран членов ЕАЭС в оптимизации транспортного маршрута КНР – ЕС – КНР вызвала к жизни совместную логистическую структуру «Объединенную транспортно-логистическую компанию – Евразийский Железнодорожный Альянс» (ОТЛКЕРА). В 2020

¹⁶⁵ Абдраимова М. Япония выходит на Транссиб. Грузовые перевозки. Гудок. RU. URL: <https://gudok.ru/content/freighttrans/1552627/>.

¹⁶⁶ Россия на перепутье международных транспортных коридоров. URL: <https://www.alterozoom.com> (4.08.2021).

¹⁶⁷ Вардомский Л. Б., Тураева М. О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). М.: Институт экономики РАН, 2018. С. 39–40, 43–44.

году объем контейнерных перевозок компании достиг 600 тыс. TEU. Скорость движения поездов от пункта Достык на границе Казахстана до границы Европейского союза составляет 5 суток¹⁶⁸.

Свое определенное место в диверсификации маршрутов МТК «Восток–Запад» занимает направление Россия – Монголия – Китай. Трансмонгольская железная дорога соединяет российскую столицу Бурятии – Улан-Удэ, через Улан-Батор (Монголия) с китайским городом Цзини (Приложение Б. Рисунок Б.3).

На станции Эран-Хото происходит замена колесных пар. Магистраль имеет ответвления на Эрдэнэту, Шарынголу, Баганууру, Бор-Ундеру и Зуунбаяну. Монгольская железная дорога была построена в 1938 году, а трансмонгольская магистраль стала возводиться в 1947 году (от советской ст. Наушки). Регулярное движение поездов до Улан-Удэ началось с 23 декабря 1950 года, а к китайской границе магистраль подошла в 1955 году. С января 1956 года начало функционировать сообщение с Пекином¹⁶⁹. Протяженность трансмонгольской железной дороги 2215 км. Учитывая важность трансмонгольского ответвления Транссиба, Россия активно инвестирует в эту железную дорогу (50% акций АО «Улан-Баторская железная дорога» принадлежат ОАО «РЖД»).

В соответствии с трехсторонней договоренностью 8 декабря 2016 г. глав государств Монголии, Китая и России железнодорожный маршрут через Монголию дополнен автомобильным транспортным коридором, соединяющим Россию и Китай через территорию Монголии, в результате чего путь большегрузов сократился на 1600 км. Время доставки грузов из КНР в РФ составляет 4 дня.

Первый пробный пробег девяти автомобилей из Китая через Монголию в Россию (2200 км) состоялся в августе 2016 г.¹⁷⁰ Для того, чтобы активизировать движение по коридору, монгольское руководство приняло решение о создании специальных проходов для контроля над экспортными и импортными потоками и

¹⁶⁸ Евразийский Железнодорожный Альянс ОТЛК. URL: <https://www.utlk.com> (4.08.2021).

¹⁶⁹ Дорога дружбы. Сборник статей. Иркутск. 1971. С. 96–97.

¹⁷⁰ 23 августа завершился Первый пробный международный автомобильный пробег, который символизировал открытие движения грузового транспорта по новому экономическому коридору. Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/7565> (4.08.2021).

упрощения таможенной процедуры, а в феврале 2018 года был одобрен проект о создании специальных условий для железнодорожных перевозок¹⁷¹.

Существующие МТК постоянно развиваются как живой организм, каждое дополнение которого (рост) увеличивает его потенциал. Так, например, Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) на саммите 2–5 июня 2015 г. в Улан-Баторе приняла решение расширить существующие 13 транспортных коридоров по направлениям:

– 12-й железнодорожный транспортный коридор через территорию Молдовы – от станции Окница до станции Волчинец и далее до станции Жмеринка (Украина);

– подключены коридоры № 2, № 5 и № 8 к железнодорожным линиям:

а) Илецк – Кандыгаши – Никельтау – Тобол в качестве ответвления 2-го железнодорожного транспортного коридора ОСЖД;

б) Жетыген – Алтынколь в качестве ответвления 5-го железнодорожного транспортного коридора ОСЖД;

в) Бейнеу – Узень – Большак: 8-й транспортный коридор ОСЖД;

г) Достык – Мойынты – Жезказган – Саксаульская – Бейнеу – порт Актау – 10-й железнодорожный транспортный коридор ОСЖД¹⁷².

Транспортная стратегия Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества предполагает создание мультимодальных логистических хабов и модернизацию пунктов пересечения границ по всей протяженности шести коридоров ЦАРЭС:

1) Коридор 1: Европа – Восточная Азия;

2) Коридор 2: Средиземноморье – Восточная Азия;

3) Коридор 3: Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия;

4) Коридор 4: Российская Федерация – Восточная Азия;

5) Коридор 5: Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия;

¹⁷¹ Монголия предложила российским и китайским грузам уникальный статус и условия проезда. URL: <https://cargo-mtk.ru/2018/04/16/mongolija-predlozila-rossijskim-i-kitajskim-gruzam-unikalnyj-status-i-uslovija-proezda/> (12.08.2021).

¹⁷² Евро-азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией. Нью-Йорк; Женева: ЕЭК ООН, 2020. С. 131.

б) Коридор 6: Европа – Ближний Восток и Южная Азия¹⁷³.

Альтернативой Транссиба в сообщении Восток-Запад стал активно продвигаемый Западом, в обход РФ, МТК TRACECA¹⁷⁴ (Приложение Б. Рисунок Б.4).

В мае 1993 года в Брюсселе министры торговли и транспорта из 8 стран: Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана приняли совместную Декларацию, положившую начало реализации межрегиональной программы содействия «TRACECA», финансируемую Европейским Союзом (первый транш в 1993 г. составил 15 млн евро). основополагающим документом организации стал документ «Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора «Европа – Кавказ – Азия» (ОМС).

В период с 1996 г. по 1998 г. к программе присоединились Молдова, Монголия, Украина, а в марте 2000 года на первом заседании Межправительственной Комиссии (г. Тбилиси) о своем участии заявили: Болгария, Румыния и Турция. В июле 2009 года участником программы стала Исламская Республика Иран. По итогам Седьмого заседания Межправительственной Комиссии 16 июня 2009 г. наблюдателем TRACECA стала Литва.

В апреле 1997 года в Тбилиси состоялась совместная Конференция TRACECA и Организации Черноморского Экономического Сотрудничества (ОЧЭС), на которой обсуждалась возможность адаптации планов развития транспортного коридора TRACECA с транспортной стратегией Черноморского региона. Обе организации выразили намерение в совместной работе по интеграции своих проектов с трансъевропейскими транспортными маршрутами. На этой же конференции Болгария, Румыния и Украина заявили о присоединении к Серахскому соглашению Азербайджана, Грузии, Туркменистана и Узбекистана об установлении общих принципов формирования транспортной политики. Поддерживая инициативу участников TRACECA, 16 европейских государств в Хельсинки в июне 1997

¹⁷³ CAREC Program. URL: <https://www.carecprogram.org> (14.05.2021).

¹⁷⁴ TRACECA. URL: <http://www.traceca-org.org/en/home/> (14.08.2021).

года на транспортной конференции согласились считать регион Черного моря в качестве Пан-Европейской транспортной зоны, которая будет развивать транспортную инфраструктуру на Восток.

В сентябре 1997 года последовала инициатива Президента Азербайджана Г. Алиева и Президента Грузии Э. Шеварднадзе о проведении международной конференции, с целью подписания Многостороннего Транспортного Соглашения (в рамках программы TRACECA). Инициатива результативалась в проведение конференции «TRACECA – Восстановление Исторического Шелкового Пути», которая состоялась в г. Баку 8 сентября 1998 г.

В конференции приняли участие лидеры Азербайджана, Болгарии, Грузии, Кыргызстана, Молдовы, Румынии, Турции, Узбекистана и Украины, главы правительств, представители транспортных ведомств, эксперты из 32 стран, делегация Европейской Комиссии, 12 международных организаций. На конференции состоялось подписание «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора «Европа – Кавказ – Азия» и Технического Приложения по международному железнодорожному транспорту, международному морскому судоходству, международному автомобильному транспорту, таможенным процедурам и обороту документов.

Базовое Многостороннее Соглашение является основополагающим документом TRACECA, который составляет правовой базис организации.¹⁷⁵ ОМС носит открытый характер. Любое из изъявивших желание государств может присоединиться к Соглашению, при условии согласия всех стран-участниц. Соглашение подписано сроком на 10 лет. В соответствии со ст. 16 действие документа продлено на следующие пять лет. Изменения в первоначальный текст вносятся на основе специально ратифицируемых Протоколов. Таких Протоколов в настоящее время три: 2003 г. (г. Ереван), 2007 г. (г. Астана), 2015 г. (г. Стамбул).

ОМС и ее техническое приложение определили основные цели и задачи регионального транспортного сотрудничества среди стран-участниц:

¹⁷⁵ Основные документы. TRACECA ORG. URL: <http://www.traceca-org.org/en/home/basic-documents/> (14.08.2021).

– развитие экономических отношений, торговли и транспортного сообщения в Европе, Черноморском регионе, на Кавказе, в Каспийском регионе и Центральной Азии;

– обеспечение доступа к мировому рынку автомобильного, железнодорожного транспорта и торгового мореплавания;

– обеспечение безопасности движения, сохранности груза и защиты окружающей среды;

– гармонизация транспортной политики, а также нормативно-правовой базы в сфере транспорта;

– создание равных условий конкуренции для транспортных операций.¹⁷⁶

В марте 2000 г. в г. Тбилиси Президент Грузии Э. Шеварднадзе открыл Первую Конференцию Межправительственной Комиссии TRACECA, в которой приняли участие премьер-министры стран-участниц программы¹⁷⁷. На первом межправительственном заседании состоялась институционализация проекта, были приняты регламентирующие деятельность руководящих органов: «Правила процедуры Межправительственной Комиссии», «Положение о Постоянном Секретариате», избран Генеральный секретарь и его заместитель.

Процедура официального открытия офиса TRACECA прошла в г. Баку 21 февраля 2001 г. На семинаре во Франкфурте на Майне в апреле 2002 года Декларацией о Сотрудничестве были одобрены инициативы Постоянного Секретариата организации, касающиеся упрощения административных процедур, отмены налогов, пошлин и сборов при транзитных перевозках.

На втором Ежегодном Заседании МПК TRACECA 24–25 апреля 2002 г. в г. Ташкенте (Узбекистан) было объявлено о присоединении к программе Болгарии, Румынии и Турции¹⁷⁸.

¹⁷⁶ Бакинская инициатива и саммит 1998 года. URL: <http://www.traceca-org.org/en/home/baku-initiative-and-summit-1998/> (15.08.2021).

¹⁷⁷ Первое заседание МПК (2000). TRACECA ORG. URL: <http://www.traceca-org.org/ru/traceca/mezhpravitelstvennaja-komissija/zasedanija-mpk/pervoe-zasedanie-mpk-2000g/> (17.08.2021).

¹⁷⁸ История TRACECA. TRACECA ORG. URL: <http://www.traceca-org.org/ru/traceca/istorija-traseka/> (8.08.2021).

В ходе Третьего Ежегодного Заседания МПК TRASECA были обсуждены и подписаны ряд Технических приложений по мультимодальным перевозкам и инвестициям, одобрена Стратегия на 2004–2006 гг. Следующая Стратегия развития коридора до 2015 года была принята на Пятом Ежегодном Заседании МПК TRASECA, состоявшемся в Софии (Болгария) 2–3 мая 2006 г.

Для сближения национальных законодательств стран-участниц проекта в сфере транспорта на Шестом Ежегодном Заседании МПК TRASECA 12–13 декабря 2007 г. в г. Астане (Казахстан) обсуждался модельный национальный закон о транспортно-экспедиционной деятельности и проект Соглашения о развитии мультимодальных перевозок в регионе, который был принят на Седьмом Ежегодном Заседании 16 июня 2009 г. в г. Чолпон Ата (Кыргызстан) Азербайджаном, Арменией, Грузией, Кыргызстаном и Таджикистаном. Остальные страны-участницы TRASECA заявили о присоединении к Соглашению после процедуры адаптации национального законодательства. На этом же заседании было объявлено о присоединении к ОМС Исламской Республики Иран. Статус наблюдателя был предоставлен Литве.

Председательствующий на Девятом Ежегодном Заседании МПК TRASECA Министр транспорта Румынии Анка Даниэла Боагиу заявила: «В ходе своего 18-летнего существования коридор превратился из политического проекта в транснациональный транспортный коридор с конкретными транспортными операциями и действиями»¹⁷⁹. В рамках Одиннадцатого Ежегодного Заседания МПЛ (г. Стамбул, 29 января 2015 г.) страны-участницы TRASECA (Грузия, Таджикистан, Турция и Украина) подписали Техническое Приложение к Основному Многостороннему Соглашению об основных принципах эксплуатации железнодорожно-паромных комплексов на Черном и Каспийском морях.

На Двенадцатом Заседании МПК 1 июня 2016 г. в Одессе была принята Стратегия развития TRASECA на 2016–2026 гг. Стратегия включает план действий по развитию коридора по 7 направлениям:

- 1) улучшение правовой среды,

¹⁷⁹ Информация взята из официального сайта TRASECA. URL: <http://traseca-org.org/ru/o-traseka/istorija-traseka> (17.08.2021).

- 2) потенциал торговых потоков,
- 3) морской сектор,
- 4) судоходные линии,
- 5) железнодорожный сектор,
- 6) дорожный сектор (Тематическое исследование «Днепр», Дунайское тематическое исследование),
- 7) внутренние связи. Мультимодальность¹⁸⁰.

В июне 2016 г. Греция заявила о желании стать наблюдателем в TRACECA. Международная конференция, посвященная двадцатилетию организации, состоялась 6 декабря 2016 г. в г. Баку. С приветствием к конференции обратился Президент Азербайджана И. Алиев: «За 20-летнюю деятельность Программа TRACECA внесла значительный вклад в поощрение мультимодальных перевозок между странами-членами, создание благоприятных условий для транзитных перевозок, расширение сотрудничества в области развития торгово-экономических и транспортных связей, а также в дело повышения экономического потенциала данных стран.

Признавая важность развития транспортных коридоров и связанной инфраструктуры в регионе Европа – Кавказ – Азия, Азербайджанская Республика вкладывает инвестиции в реализацию ряда проектов, сотрудничает на двусторонней и многосторонней основе. Азербайджан, будучи инициатором важных для региона проектов, также является основным соисполнителем таких важных международных проектов, как Баку - Тбилиси – Джейхан, железная дорога Баку - Тбилиси – Карс, Южный газовый коридор, исполнителем проектов автомобильных дорог Восток – Запад Юг – Запад, Бакинского международного морского торгового порта и других местных проектов, оказывающих поддержку перевозкам в международных транспортных коридорах, в том числе поощрению мультимодальной инфраструктуры¹⁸¹.

¹⁸⁰ Стратегия МПК TRACECA на 2016–2026 гг.// TRACECA ORG. URL: <http://www.traceca-org.org/en/home/strategy-of-igc-traceca-2016-2026/> (17.08.2021).

¹⁸¹ Четырнадцатое заседание МПК (2019). TRACECA ORG. URL: <http://www.traceca-org.org/ru/glavnaja/mezhpravitelstvennaja-komissija/zasedaniya-mpk/chetyrnadcatoe-zasedanie-mpk-2019-g/> (15.08.2021).

Начиная с 1993 г., когда Брюссель инициировал конференцию 8 государств (Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана), до 2020 года при содействии Европейского Союза было реализовано 85 процентов (14 инвестиционных, 71 технической поддержки)¹⁸². Однако, как показывает мировой опыт, функционирование транспортных коридоров, помимо технической стороны, успех их развития зависит от комплекса факторов: эффективной координации деятельности участников, системы обмена информацией, унификации нормативно-правовой инфраструктуры. Все указанные проблемы неизменно остаются в повестке переговоров всех уровней саммитов и конференций TRACECA.

Вместе с тем, развитие МТК вообще и TRACECA, в частности, зависит от создания условий для достаточного наполнения его грузооборотом, а это, в свою очередь, прямо зависит от уровня социально-экономического развития территорий, соединяемых коридором, и максимальной вовлеченности в трафик близлежащих государств (прежде всего, объективно являющихся экономическими и интегративными центрами). Именно на это обстоятельство было обращено особое внимание на встрече Генерального секретаря ПС МТК TRACECA Асета Асавбаева с Генеральным директором Бакинского Международного Морского порта 3 февраля 2020 г.¹⁸³

На встрече в Штаб-квартире ПС МПК TRACECA в Баку 3-5 февраля 2020 г., при участии представителей Межправительственного Совета администраторов автомобильных дорог (центр в Москве) и Международного центра транспортной дипломатии (центр в Нью-Йорке) обсуждалась проблема разработки универсального цифрового мультимодального транспортного документа, действующего вдоль коридора TRACECA, для внедрения так называемых «бесшовных перевозок»¹⁸⁴.

¹⁸² Прогрессивные шаги по укреплению сотрудничества между TRACECA и Европейской комиссией. URL: http://www.traceca-org.org/en/news/single-news/n/progressive_steps_to_strengthen_cooperation_between_traceca_and_the_european_commission/ (20.08.2021).

¹⁸³ Поддержка международной торговли и содействие перемещению товаров по маршрутам коридора TRACECA является общей стратегической целью вовлеченных отраслевых структур как стран-членов TRACECA, так и всего Евразийского региона. TRACECA ORG. URL: http://www.traceca-org.org/en/news/single-news/n/supporting_international_trade_and_facilitating_the_movement_of_goods_along_the_routes_of_the_traceca/ (22.08.2021).

¹⁸⁴ Новая инициатива по продвижению бесшовных перевозок по коридору TRACECA. URL: http://www.traceca-org.org/en/news/single-news/n/new_initiative_to_promote_seamless_transport_along_traceca_corridor/ (12.09.2021).

По мнению Генерального секретаря ПС МПК TRASECA ключевыми проблемами дальнейшего развития коридора являются: «контейнеризация, упрощение процедур пересечения границ, внедрение единого электронного документа и разработка нового технического приложения к ОМС по системе электронного документооборота ТРАСЕКА, разработка соглашения о транзитных перевозках с СРР, перевод разрешительной системы ТРАСЕКА в электронный формат с разработкой мобильного приложения для водителей, содействие проектам ТРАСЕКА и др.»¹⁸⁵.

О цифровизации МТК TRASECA как механизме совершенствования его функционирования говорилось на 77-й ежегодной сессии Экономической и Социальной комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН), состоявшейся 27 апреля 2021 года¹⁸⁶.

Стратегическую нацеленность на цифровизацию TRASECA подтвердил в ходе встречи Генеральный секретарь ПС МПК ТРАСЕКА Асета Асавбаев с Национальным Секретарем МПК ТРАСЕКА в Азербайджане Руфатом Байрамовым и с Председателем МПК, Министром экономики Микаилом Джаббаровым, которая состоялась 8 июля 2021 г. в г. Баку.

«Практическая реализация инициатив ТРАСЕКА, нацеленных на цифровизацию коридора, внедрение электронных транспортных документов, развитие контейнерных перевозок, улучшение процедур пересечения границ, гармонизацию требований к автомобильным транспортным средствам и др. направлениям будет способствовать повышению эффективности перевозок по МТК ТРАСЕКА», – отметил А. Асавбаев¹⁸⁷.

Европейскими архитекторами TRASECA предполагалось, что этот коридор, в обход территории России, станет альтернативой МТК «Восток – Запад» по Транссибирской магистрали. При этом заметим, что большинство стран – участниц этого

¹⁸⁵ В центре обсуждения находятся приоритетные направления активизации динамики развития транзитного коридора. URL: http://www.traceca-org.org/en/news/single-news/n/priority_areas_of_invigorating_the_dynamics_of_the_transit_corridor_development_are_in_the_focus_of/ (12.08.2021).

¹⁸⁶ 27 апреля 2021 года ТРАСЕКА приняла участие в 77-й ежегодной сессии Экономической и Социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН) // TRASECA ORG. URL: http://www.traceca-org.org/en/news/single-news/n/on_april_27_2021_traceca_participated_in_the_77th_annual_session_of_the_economic_and_social_commis/ (21.08.2021).

¹⁸⁷ В направлении цифровой трансформации. URL: http://traceca-org.org/ru/strany/moldova/novosti-podrobno/n/initiatives_and_measures_to_improve_the_effectiveness_of_the_international_transp (15.08.2021).

проекта не руководствовались политическими мотивами, мало того, практика функционирования всех МТК и TRASECA, в том числе свидетельствовала о том, что исключительно политические соображения при организации транспортной инфраструктуры значительно ограничивают ее функционал. Всеобщая доступность и максимальное привлечение активных субъектов развития способствуют обретению полноты и статусности МТК.

Напротив, попытка искусственного редуцирования сообщества участников транспортного проекта обуславливает, кроме сокращения его функционала, конкуренцию со стороны альтернативных проектов. Так поиск преодоления европейских усилий, направленных на интеграцию стран Каспийского и Черноморского регионов вне Российской Федерации, обусловил рождение альтернативного международного транспортного маршрута МТМ «Европа – Западный Китай». Перспективу создания этого маршрута, направленного на диверсификацию коридора «Восток–Запад» обсудили в феврале 2014 г. в российском «Автодоре» с главами субъектов РФ, представителями Минтранса, Минэнерго, «Газпрома», федерального дорожного агентства, компаний транспортной отрасли. Маршрут протяженностью 8,5 тыс. км большегрузные автомобили преодолевают за 10 часов (короче расстояния по Транссибу, составляющее 11,5 тыс. км, время в пути 14 суток). Дорога обеспечивает перемещение грузов по трем направлениям: Китай – Казахстан; Китай – Центральная Азия, Китай – Казахстан – Россия¹⁸⁸ (Приложение Б. Рисунок Б.5).

Предполагается запуск автомобильного сообщения по следующим узловым пунктам:

- Россия: Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород – Казань – Самара – Оренбург – граница с Казахстаном;
- Казахстан: Жайсан – Актобе – Кызылорда – Шимкент – Тараз – Алматы – Коргас – граница с Китайской Народной Республикой;
- Китай: Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган.

¹⁸⁸ Конкуренция транскаспийских транспортных проектов нарастает// Каспийский вестник». URL: <http://casprgeo.ru/konkurentsiya-trankaspijskih0transportnyh-proektov-narastaet/> (17.08.2021 г)

К 2020 году КНР построила 3,4 тыс. км пути (из 8,5 тыс. км) скоростной трассы. Близок к завершению Казахстанский участок дороги (2,8 тыс. км). К 2024 г. планируется завершить российский отрезок шоссе (2,4 тыс. км.)¹⁸⁹.

Планируемая к запуску магистраль составит серьезную конкуренцию Транскаспийскому международному маршруту (ТМТМ), хотя бы в силу того, что пересечение акватории Каспийского моря (по линиям Актау (Казахстан) – Баку (Азербайджан); Курык (Казахстан) – Баку) потребует перегрузки контейнеров и увеличит время в пути.

Учитывая конструктивность «синергетического эффекта» в организации транспортных коридоров, страны Каспийского региона активно участвуют в формировании коридоров, дополняющих TRACECA. Так, 14 марта 2018 года в Варшаве собрался Координационный комитет с делегациями руководителей железных дорог Азербайджана, Ирана, Грузии и Украины. Делегации обсудили план формирования МТК «Юг – Запад», призванный обеспечить контейнерные перевозки из Индии и стран Персидского залива через Иран и Азербайджан, Грузию, Украину в Польшу и далее в страны Европейского Союза.

В мае 2019 года по вновь образованному маршруту проследовал первый тестовый поезд, преодолевший путь в 2356 км.

На стадии формирования находятся и другие направления сообщения. Такие, как «Лазуритовый коридор» и проект МТК «Каспийское море – Черное море». Первый предполагает движение грузов от границы Афганистана через Туркмению, Азербайджан и далее по железной дороге Баку – Тбилиси – Карс, второй открывает маршрут по тем же направлениям, только до территории Грузии, а далее морским транспортом в порт Констанца (Румыния)¹⁹⁰.

Вместе с тем, и эти коридоры в связи с осложнением ситуации в Афганистане можно считать безальтернативными.

¹⁸⁹ Там же.

¹⁹⁰ Там же.

Не оправдал надежд на развитие и учрежденный в декабре 2014 года МТК «Казахстан – Туркменистан – Иран». Ожидалось, что этот маршрут будет способствовать повышению транзитного потенциала Казахстана и обеспечит выход его товаров к Персидскому заливу. Предполагалось, что к 2022 г. грузопоток по коридору составит не менее 15 млн тонн в год. Депутат казахстанского парламента Айкын Конуров в 2018 году констатировал: «По нашим подсчетам, за 10 месяцев текущего года объем перевезенных грузов по маршруту Казахстан – Туркменистан – Иран (пограничный переход «Болашак») составил чуть более миллиона тонн. При этом транзит не достиг даже 200 тыс. тонн. По имеющимся данным, указанный маршрут в качестве международного транспортного коридора, фактически, не функционирует. Бизнесом пока данное направление не востребовано, и его перспективы туманны»¹⁹¹.

Авторы аналитического доклада «Каспийского вестника» отмечают: «Таким образом, в Каспийском регионе сегодня разворачивается своего рода геэкономическая версия «Большой игры» в транспортной сфере, где Россия пытается привлечь на свою территорию крупные транспортные грузопотоки из Китая и Индии, а США и страны ЕС предпринимают меры по перенаправлению данных потоков в обход российской территории через страны так называемого «Большого Каспийского региона». От итогов этого противостояния, зависит, удастся ли ключевым игрокам на данном «поле» получить как экономические выгоды, так и геополитические дивиденды»¹⁹².

Однако, думается, что успех развития транспортных коридоров не только в Каспийском регионе, но и в глобальном масштабе зависит далеко не от обретения односторонних геэкономических выгод каким-либо государством или альянсом, а в максимальной интеграции всех стран в их совершенствовании и наполненности.

Если Международные транспортные коридоры, функционирующие по широтному направлению, призваны «стягивать» пространство по всей протяженности

¹⁹¹ Железнодорожный маршрут «Казахстан-Туркменистан-Иран» не оправдал ожиданий. Такого мнения придерживается депутат казахстанского парламента Айкын Конуров, соответствующий депутатский запрос он озвучил сегодня, 19 декабря. URL: <https://eadaily-com.turbopages.org/eadaily.com/s/ru/news/2018/12/19/zheleznaya-doroga-kazakhstan-tyrkmennistan-iran-ne-interesna-biznesu> (17.08.2021).

¹⁹² Там же.

материка, то МТК меридиальные направлены, прежде всего, на преодоление, казалось бы, непреодолимой, дихотомии «море – суша».

Наиболее значимыми меридиальными МТК являются совмещенные МТК № 9 и МТК «Север – Юг». Конечно, это не значит, что в пределах материка отсутствуют другие МТК, проходящие по направлениям меридианов. Таковые имеются в Европе и на российском Дальнем Востоке. Однако подлинно евразийское значение имеют совмещенные МТК «Север – Юг» и МТК № 9.

МТК № 9 проходит от территории Финляндии в направлении Санкт-Петербург – Москва – Ростов-на-Дону – Новороссийск (Астрахань)¹⁹³.

Набирают свой конструктивный потенциал МТК «Приморье-1», «Приморье-2»¹⁹⁴ (Приложение Б. Рисунок Б.4).

В 2005 году было заявлено о формировании двух коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2», связывающих северные и восточные районы Китая с российскими портами: МТК «Приморье-1» (Харбин – Гродеково – Владивосток/Находка/Восточный – порты АТР) – PR1, МТК «Приморье-2» (Хуньчунь – Краскино – Посьет/Зарубино – порты АТР) – PR2¹⁹⁵.

Для повышения статуса и востребованности этих коридоров и в соответствии с концепцией развития МТК, утвержденной постановлением Правительства РФ в 2017 г. был осуществлен ряд мер, снижающих административные препятствия в их функционировании и обеспечивающих автомобильную инфраструктуру коридоров. Транзитные грузы (в случае отсутствия нарушений) без досмотра в железнодорожных пунктах следуют в морские пункты пропуска. Благодаря принятым мерам скорость прохождения транзитных грузов увеличилась. В результате грузооборот МТК увеличился. Если в 2015 г. по МТК «Приморье-1» было перевезено 10 тыс. тонн, то в 2018 году – 90 тыс. тонн, а за 2019 г. более 120 тыс. тонн¹⁹⁶.

¹⁹³ О работе государственной службы дорожного хозяйства по развитию международных транспортных коридоров. Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/1146> (21.08.2021).

¹⁹⁴ МТК «Приморье-1» и «Приморье-2». Тенденции и развитие. URL: <https://novelco.ru/press-tsentr/mtk-primore-1-i-primore-2-tendentsii-i-razvitie/> (21.08.2021).

¹⁹⁵ Там же.

¹⁹⁶ Там же.

По МТК «Приморье-2» темпы транзита грузов также возросли. С начала 2020 г. объем транзитных грузов, перемещаемых по этому коридору, возрос на 64,8%. Эксперты считают, что к 2030 году объем транзита по «Приморье-2» вырастет до 15 млн тонн. Стратегией на 2020–2030 гг. предусмотрено широкое развитие инфраструктуры обоих коридоров¹⁹⁷.

Таким образом, геополитические основания евразийских транспортных коридоров определяются естественными и политическими факторами, вытекающими из контента международных отношений внутри и вокруг самой протяженной части света.

Во-первых, учитывая протяженность территории Евразии, международные транспортные коридоры и их развитие способствуют «сжатию пространства», являющегося естественным условием мегатренда связанности глобального пространства.

Во-вторых, имея в качестве основных направлений широтные маршруты, евразийские МТК имеют весомый потенциал развития по меридиальному направлению.

В-третьих, синергия объединения широтных и меридиальных направлений обуславливает перспективу развития МТК в Евразии.

В-четвертых, объединяя два центра мировой силы – Запад и Восток –евразийские транспортные коридоры становятся инфраструктурой, способствующей межкультурному диалогу и транскультурному сотрудничеству.

2.2 Международное сотрудничество в создании и развитии международного транспортного коридора «Север – Юг»

В сентябре 2000 года в ходе II Международной евроазиатской конференции по транспорту в Санкт-Петербурге Россией, Индией и Ираном было подписано Соглашение о мультимодальном маршруте транспортировки пассажиров и грузов,

¹⁹⁷ Там же.

протяженностью 7200 км от Санкт-Петербурга до порта Мумбай (Бомбей) для интеграции грузопотоков из Индии, Ирана, стран Персидского залива, через российскую территорию в Северную и Западную Европу¹⁹⁸.

В Соглашении о международном транспортном коридоре «Север – Юг» основными целями в рамках реализации проекта декларируются:

« – повышение эффективности транспортных связей для организации перевозок пассажиров и товаров по международному транспортному коридору «Север – Юг»;

– содействие доступу на международный рынок услуг железнодорожного, автомобильного, морского, ручного и воздушного транспорта государств – сторон соглашения;

– содействие увеличению объемов международных перевозок пассажиров и товаров;

–обеспечение безопасности движения транспортных средств, сохранности товаров и охраны окружающей среды в соответствии с международными стандартами;

– гармонизация транспортной политики, а также правового регулирования в сфере транспорта в целях реализации настоящего соглашения;

– создание равных недискриминационных условий доступа для поставщиков транспортных услуг на различных видах транспорта при перевозках пассажиров и товаров в пределах международного транспортного коридора «Север – Юг»¹⁹⁹.

Подписанию соглашения предшествовала транспортировка сорокафутового контейнера в декабре 1999 года по маршруту Шри-Ланка – Индия – Иран – Каспийское море, организованная транспортными компаниями Ирана и России в соответствии с соглашением от 22 июня 1999 года. Контейнер отправлялся из Индийского порта Мумбай в иранский порт Бендер-Аббас в Персидском заливе, затем

¹⁹⁸ Международный транспортный коридор «Север-Юг» // Министерство иностранных дел Российской Федерации. URL: <https://www.mid.ru> (25.06.2022).

¹⁹⁹ Соглашение о международном транспортном коридоре «Север-Юг». URL: <http://docs.cntd.ru/document/901828641>(25.06.2022).

автомобильным транспортом по территории Ирана в Каспийский порт Энзели, далее морским или железнодорожным транспортом к пунктам назначения в России, потребителям стран СНГ и Европейского Союза²⁰⁰.

Первый опыт транспортировки, очевидно, свидетельствовал, что в благоприятных условиях прохождение грузопотока по этому маршруту от Бомбея до Астрахани потребуются 15–17 суток, а до Москвы 21 сутки (в сравнении, время прохождения через Суэцкий канал – 40 суток).

К маю 2002 года все договаривающиеся стороны ратифицировали Соглашение, и было положено начало осуществления проекта. Предполагалось интегрировать намечаемые к реализации транспортные маршруты с международным транспортным коридором № 9 (Финляндия – Санкт-Петербург – Москва с ответвлениями на Астрахань и Новороссийск), МТК № 2 (Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород – Екатеринбург) и транспортной инфраструктурой Волго-Балтийской и Волго-Донской водных систем, портами Астраханской области (Астрахань, Оля) и Дагестана (Махачкала) (Приложение Б. Рисунок Б.7).

На встрече министров транспорта стран-участниц в мае 2002 года был утвержден Устав Координационного Совета (КС) МТК «Север – Юг». Созданный Совет стал руководящим и координирующим органом МТК. В его составе работают две экспертные группы: «Коммерческие и оперативные вопросы» и «Документация, таможенные процедуры и сопутствующие вопросы»²⁰¹.

Ожидаемо, в числе других стран (Белоруссии, Казахстана, Омана, Таджикистана, Армении, Сирии, Болгарии, Киргизии, Турции, Украины), к соглашению присоединился Азербайджан.

Учитывая обоюдную заинтересованность в скорейшем запуске МТК, Россия и Азербайджан на государственном уровне предприняли деятельность по адаптации национальной транспортной инфраструктуры к реализации международного проекта. Значительная часть необходимых затрат и усилий пришлась на рос-

²⁰⁰ Ручьева О. Сотрудничество Астраханской области с Республикой Индией. URL: <https://pandia.ru/text/78/295/1850.php> (25.06.2022).

²⁰¹ Там же.

сийскую сторону, на территорию которой приходится 33–53% от общей протяженности сухопутного маршрута коридора (Бусловская – Санкт-Петербург – Москва – Рязань – Кочетовка – Ртищево – Саратов – Волгоград – Астрахань – 2513 км). Еще одной задачей, которую предстояло решить России, стало расширение порта Оля до состояния, позволяющего осуществлять перевалку 8 млн тонн грузов в год.

В 2003 году было дано поручение Президента России о строительстве железной дороги, соединяющей астраханский порт Оля с магистральным путепроводом. В следующем году этот участок был введен в эксплуатацию.²⁰²

В мае 2004 г. в офисе ОАО «РЖД» (Москва) состоялась встреча делегаций железных дорог России, Ирана и Азербайджана, на которой обсуждались «принципы создания международного Консорциума по строительству и эксплуатации новой линии Казвин – Решт – Астара»²⁰³. В ходе встречи были обсуждены вопросы структуры будущего Консорциума. Совместные усилия были направлены на восстановление прерванного в 1990 году железнодорожного сообщения между Ираном и СССР, обеспечивавшего перевозки 3 млн тонн груза в год. Предполагалось, что благодаря восстановлению железнодорожного сообщения по западному побережью Каспийского моря, по этому маршруту будет перемещаться, на первом этапе, 10 млн тонн грузов в год, на втором – до 15 млн тонн. Еще одна встреча с целью подготовки соглашения прошла в феврале 2005 года в Баку.

Соглашение о создании Международного консорциума по созданию железнодорожной линии Казвин – Решт – Астара было подписано 2 мая 2005 года в Тегеране. Документ скрепили подписями руководители железных дорог Азербайджанской Республики, Исламской Республики Иран и Российской Федерации²⁰⁴. Подписанию Соглашения предшествовала работа трехсторонней группы экспертов, которая осуществила деятельность, связанную с адаптацией документа к национальному законодательству.

²⁰² Доклад Министра транспорта Российской Федерации И. Левитина по вопросу развития международного транспортного коридора «Север-Юг» 28 июля 2004 г. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/interviews/156> (16.06.2021).

²⁰³ Принципы создания международного консорциума по строительству и эксплуатации новой линии Казвин-Решт-Астара будут определены на встрече глав железнодорожных ведомств России, Ирана и Азербайджана. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?accessible=true&in=10774> (16.06.2021).

²⁰⁴ В Тегеране подписано Соглашение о создании Международного Консорциума по строительству железнодорожной линии Казвин-Решт-Астара. URL: <https://www.finam.ru/analysis/newsitem12F5A/> (11.06.2021).

ОАО «РЖД» выразило согласие самостоятельно профинансировать разработку технико-экономического обоснования и бизнес-план проекта в счет доли в уставном капитале Консорциума. Создание маршрута предполагалось поэтапно: на первом этапе – завершить работы на территории Азербайджана, на втором – в Иране, где было запланировано построить 400 км железнодорожного полотна. Более 300-километровую линию железной дороги в Иране планировалось построить силами России и Азербайджана²⁰⁵.

Для координации деятельности стран участников Международного Консорциума рабочая группа экспертов в июне 2007 г. согласовала План реализации проекта²⁰⁶.

По мере имплементации проекта МТК «Север – Юг» расширялась его география. Осенью 2007 года Казахстан и Туркмения заявили о готовности к созданию маршрута по восточному побережью Каспия: Горган (ИРИ) – Этрек – Берекет (Туркменистан) – Узень (Казахстан). Его протяженность составила 677 км, из них по Казахстану – 137 км, Туркменистану – 470 км, Ирану – 70 км. К ноябрю 2011 г. казахстанский участок дороги был введен в эксплуатацию. В ходе реализации проекта МТК «Север – Юг» активизировались взаимные инвестиционные проекты стран-участников. Так в 2010 году иранская корпорация «Хазар Си-Шиппинг Лайнз» приобрела контрольный пакет акций ОАО «Астраханский порт» и начала модернизацию его инфраструктуры²⁰⁷.

В рамках подготовительной работы в 2012 г. в Москве состоялась очередная встреча руководителей железных дорог России, Ирана и Азербайджана. Итогом встречи стало подписание Меморандума о взаимопонимании, которым предусмат-

²⁰⁵ Иран, Россия и Азербайджан договорились о создании Международного консорциума. URL: https://www.iran.ru/news/economics/27693/iran_Rossiya_i_Azerbaydzhan_dogovorilis_o_sozdanii_mezhdunarodnogo_konsorciuma (11.06.2021).

²⁰⁶ Началась реализация проекта Международного транспортного коридора «Север-Юг». URL: <https://www.news.day.Az> (16.06.2021).

²⁰⁷ Международный транспортный коридор «Север-Юг»: история и перспективы. URL: <http://cosp-geo.ru/mezhdunarodnyi-transportnyi-koridor-sever-yug-istiriya-i-perspektivy> (16.06.2021).

ривался согласованный порядок технико-экономических изысканий и финансирование железнодорожной линии Казвин – Решт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан)²⁰⁸.

Параллельно с согласованной деятельностью по полномасштабной реализации МТК «Север – Юг» с 2009 года иранская сторона приступила к строительству участка железной дороги между Рештом и Казвином²⁰⁹, а в октябре 2012 г. ОАО РЖД завершило электрификацию линии Тебриз – Азаршахр (протяженность 46 км)²¹⁰.

Следующее заседание Координационного Совета МТК «Север – Юг» прошло в Баку 24–25 июня 2013 года. Заседание проходило в расширенном формате. В его работе приняли участие представители Азербайджана, Белоруссии, Индии, Казахстана, России, Сирии и Турции. Координационный Совет пришел к убеждению о необходимости создания эксплуатационного управления МТК «Север – Юг» с местом дислокации в г. Тегеран, совместного предприятия обеспечения логистического сопровождения грузопотока по коридору с использованием технологии «одного окна» и рабочей группы по вопросам таможи и таможенных процедур.

Участники Координационного совета договорились о взаимном информировании в части осуществления проекта²¹¹. В августе 2014 г. Россия и Иран подписали меморандум о взаимопонимании, направленный на активизацию экономического сотрудничества двух стран²¹². А осенью 2014 года Министр экономического развития России А. Улюкаев заявил: «Поставки из Ирана по программе «нефть в обмен на товары» начнутся в ближайшее время. В то же время мы могли бы продвигать большой объем нашего не сырьевого экспорта в Иран: это оборудование для нефтегазовой промышленности, сельхозтехника, автомобили, авиация, вагонный парк,

²⁰⁸ МИД России. Международный транспортный коридор «Север-Юг». URL: https://www.mid.ru/foreign_policy/economic_diplomacy/ism_communication/-/asset_publisher/fajfwCb4PqDA/content/id/2510952 (5.07.2021).

²⁰⁹ Представитель Минтранса ИРИ рассказал о преимуществах проекта «Север-Юг» для Азербайджана и Ирана. URL: <http://news.day.az/210954.html>. Day.az. 25 мая 2010 года (16.06.2021).

²¹⁰ Совместные проекты России и Ирана в энергетике и транспорте. URL: <https://ria.ru/20170327/1490756117.html> (16.06.2021).

²¹¹ МИД России. Международный транспортный коридор «Север-Юг». URL: https://www.mid.ru/foreign_policy/economic_diplomacy/ism_communication/-/asset_publisher/fajfwCb4PqDA/content/id/2510952 (17.06.2021).

²¹² А. Новак: Россия будет участвовать в поставках иранской нефти. URL: <https://neftegaz.ru/news/gas/240332-a-novak-rossiya-budet-uchastvovat-v-postavkakh-iranskogo-nefti/> (14.07.2021).

силовые машины, электрогенераторы»²¹³. Для обеспечения осуществления товарообмена и экономических связей Россия приняла решение об упрощении пограничных и таможенных процедур.

Проблемы, связанные с совершенствованием транспортных перевозок по МТК «Север – Юг», обсуждались на второй встрече министров транспорта прикаспийских государств в Астрахани 8 августа 2014 г., на Международной конференции высокого уровня «О роли транспорта и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества и устойчивого развития в Ашхабаде в сентябре 2014 г., на четвертом Каспийском саммите в Астрахани 29 сентября 2014 г.

В астраханском Коммюнике министров транспорта прикаспийских государств, положения которого обсуждались на конференции и Саммите, содержалось намерение сотрудничать в создании железнодорожного сообщения вокруг Каспийского моря, упрощения процедур, связанных с предоставлением транспортных услуг, обеспечении безопасности транспортного сообщения и внедрении инновационных технологий на транспорте²¹⁴.

В ходе IV Каспийского саммита (сентябрь 2014 г.) в г. Астрахани главы государств региона приняли совместное заявление, в котором констатировалось в качестве ближайшей перспективы соединение основных каспийских портов, что «повысит конкурентоспособность экономик прикаспийских стран»²¹⁵.

Первый грузовой состав из России прибыл в иранскую Астару 8 февраля 2018 года²¹⁶. После введения в строй участка железной дороги Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) с разгрузочно-погрузочным терминалом этот участок пути (учитывая азербайджанские инвестиции в 60 млн долларов) был передан Азербайджану в

²¹³ А. Улюкаев: Поставки из Ирана по программе «нефть в обмен на товары» скоро начнется. Д. Псаки против. URL: <https://neftegaz.ru/news/partnership/235870-a-ulyukaev-postavki-iz-irana-po-programme-neft-v-obmen-na-tovary-skoro-nachnutsya-d-psaki-protiv/> (17.06.2021).

²¹⁴ Коммюнике Второй встречи министров транспорта прикаспийских государств (г. Астрахань, 8 августа 2014). URL: https://minprom.astrob.ru/mptpr.astrobl.ru/kommyunike_08.08.docx. (17.06.2021).

²¹⁵ Заявления глав государств-участников IV Каспийского саммита для прессы // Официальный сайт Президента России. URL: <http://https://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/46689> (15.07.2021). Дата публикации: 29.09.2014

²¹⁶ Тестовый поезд пущен из Азербайджана в Иран по железной дороге. ТАСС. 8 февраля 2018 г. URL: <http://tass.ru/ekonomika/4942072> (15.07.2021).

аренду на 25 лет²¹⁷. За первый год эксплуатации по этому отрезку МТК «Север-Юг» было перевезено около 300 тысяч тонн груза²¹⁸.

Исходя из понимания сложности иранской стороны в формировании транспортной инфраструктуры, МТК «Север – Юг» в связи с западными санкциями Азербайджан и Россия активно включились в создание необходимых объектов на территории Ирана.

В ноябре 2015 года RZD International и железные дороги Ирана подписали контракт, предусматривавший проектирование, поставку материалов и создание системы электрификации железной дороги Гармсар – Инче Бурун длиной в 495 км и электрификацию пяти станций. Первый пункт железнодорожного сообщения находится в 80 километрах от Тегерана, второй – на границе Туркменистана и, таким образом, позволял объединить систему транспортного коридора в единую региональную сеть. Проект оценивался в 1,2 млрд евро и финансировался за счет кредита, предоставленного Российской Федерацией²¹⁹.

На трехсторонней встрече на высшем уровне в Баку в августе 2016 г. президентов России, Азербайджана и Ирана Президент Азербайджана И. Алиев оценил МТК «транснациональным проектом стратегического значения», отметил важность «трехстороннего формата сотрудничества». Реализация проекта, по мнению азербайджанского президента, служит «обеспечению мира, безопасности и стабильности в регионе». Президент Ирана Х. Роухани заявил, что все страны, участвующие в переговорах, столкнулись «лицом к лицу с рядом угроз в политической, экономической, культурной, социальной, технологической областях». При этом сотрудничество, в том числе в создании МТК «Север – Юг» будет способствовать преодолению препятствий на пути развития стран – участниц проекта. В этом же логическом посыле выступил В. В. Путин, констатируя «готовность» Москвы, Баку

²¹⁷ Азербайджан инвестирует \$ 60 млн в железнодорожную станцию в Иране. ИА REGNUM. 26 марта 2018 г. URL: <http://regnum.ru/news/2395750.html> (15.07.2021); Азербайджан увеличит пропускную способность грузового терминала в Астаре. Trend. 5 марта 2019 г. URL: <https://www.trend.az/business/economy/3028665.html> (15.07.2021).

²¹⁸ Джавид Гурбанов: Экономические связи между Азербайджаном и Ираном еще больше укрепятся // Взгляд. URL: <http://vzglyad.az/news/131674> (15.07.2021). Дата публикации: 06.03.2019.

²¹⁹ Совместные проекты России и Ирана в энергетике. URL: <http://vzglyad.az/news/131674> (14.07.2021).

и Тегерана «координировать подходы по широкому кругу региональных и глобальных вопросов», а также стремление этих стран «и далее наращивать многоплановое практическое сотрудничество в торгово-экономической сфере», остановился на необходимости «выстраивать более тесное взаимодействие». Как следствие, в подписанной 9 августа Декларации главы трех государств, признавая, что «безопасные и надежные транзитные коридоры будут способствовать созданию новых возможностей для развития региона и содействовать благополучию их народов», подтверждая «приверженность диверсификации транспортных путей и средств доставки грузов на основе принципов рыночной экономики, свободы конкуренции и взаимной выгоды», заявили о принятии сторонами эффективных мер «по развитию транспортно-коммуникационных инфраструктур в целях расширения имеющихся возможностей» в направлении МТК и «повышения эффективности» коридора²²⁰.

Принятая по итогам встречи Декларация стала важным документом, выражающим консолидированную позицию трех стран подписантов.

В свою очередь, азербайджанская сторона согласилась выделить кредиты Ирану на строительство участка железной дороги Астара (Иран) – Решт. Во время визита Президента ИРИ в Баку в октябре 2017 года было подписано соглашение о выделении на эти цели 500 млн долларов²²¹. В ноябре 2020 года посол Ирана в Москве заявил о том, что завершение строительства участка железной дороги Астара – Решт является «экономическим императивом» его страны²²².

Церемония открытия железнодорожного сообщения Казвин – Решт (205 км), в ходе строительства которого было построено 53 туннеля протяженностью 22 км, самый протяженный в Иране мост (1430 метров), состоялась 6 марта 2019 года. В торжественном мероприятии приняли участие Президент ИРИ Хасан Роухани, представители Ирака, Пакистана, Афганистана, Армении, Индии, Украины, Беларуси, России, Узбекистана, Таджикистана, Грузии, Казахстана, Киргизии и Сирии.

²²⁰ Меняет ли путь к запуску международного транспортного коридора «Север-Юг» мировую геополитическую палитру? URL: [https://portnews.ru/digest/17649/\(14.07.2021\)](https://portnews.ru/digest/17649/(14.07.2021)).

²²¹ Азербайджан и Иран договорились о финансировании строительства железной дороги Решт-Астара. URL: <https://www.trend.az/business/economy/2813526.html> (20.06.2021).

²²² В Иране открылась железная дорога Казвин-Решт. URL: <http://casp-geo.ru/v-irane-otkrylas-zheleznaya-doroga-kazvin-resht/> (12.07.2021).

Такое широкое представительство делегаций свидетельствовало о практическом потенциале МТК «Север – Юг» в развитии региональной интеграции.

В ходе видео моста «Москва – Баку» 14 июня 2019 г. российские и азербайджанские эксперты обсудили ход дальнейшего продвижения проекта МТК «Север – Юг» и региональной интеграции. Модераторами дискуссии выступили президент центра ИПЕС Ф. Амирбеков и директор Политологического центра «Север – Юг» А. Трапезникова. Одним из обсуждаемых вопросов повестки стало привлечение к МТК «Север – Юг» партнеров из стран Южного Кавказа. Российский докладчик А. Караваев заявил: «Первым и главным элементом в реализации данного проекта является развитие отношений в треугольнике Баку – Москва – Тегеран. Полагаю, что в ходе предстоящего саммита в трёхстороннем формате, который состоится в августе в Москве, будут рассмотрены главные тренды сотрудничества трех стран в сфере транспорта. Очевидно, что имеется интерес сторон в реализации проекта и выходе стран региона на внешние рынки».

Содокладчик С. Притчин отметил не только глобальное геополитическое значение МТК, но прежде всего, региональное. По этому поводу он сказал: «Участники проекта стараются переходить на глобальный уровень взаимодействия. Если сравнивать МТК «Север – Юг» с китайской инициативой «Один пояс, один путь», то Китай до объявления глобальной инициативы построил сеть трубопроводов. Но в нашем случае (МТК «Север – Юг») видим другую картину. С момента инициирования проекта по сей день все еще нет сквозных коридоров из Персидского залива, соединяющихся с российской инфраструктурой. Поэтому здесь есть над чем работать. К примеру, в политической плоскости достигнут конструктивный диалог, благодаря которому пятисторонний формат (Россия, Казахстан, Туркменистан, Азербайджан и Иран – авт.) оказался успешным и позволил подписать Конвенцию о правовом статусе Каспия. Но параллельно мы видим, что в узком формате наблюдается объединение ряда стран с целью интенсификации экономического сотрудничества. Это сотрудничество, несмотря на определенные вызовы, наличие санкций, необходимо выстраивать. Считаю, что стратегически, политически и с точки

зрения экономической целесообразности необходимо достроить этот транспортный коридор, что важно для всех стран-участников, для их бизнеса, в том числе и для выхода на индийский рынок»²²³.

Сложности в строительстве иранского участка МТК «Север – Юг» и западные санкции обусловили необходимость диверсификации его транспортных маршрутов. С 2018 года начались переговоры России с Индией о строительстве транспортного пути через территорию Туркмении. Эта тема обсуждалась во время встречи Президента РФ В. В. Путина и премьер-министра Нарендры Моди в г. Дели 4–5 октября 2018 года²²⁴.

Проект соединения транспортным коридором территории России с Индией стал возможен благодаря реализации совместных планов Индии, Ирана и Афганистана по созданию сообщения через иранский порт Чабахар (Приложение Б. Рисунок Б.8).

Сохранившаяся фрагментарность МТК «Север – Юг» потребовала специального внимания со стороны первых лиц трех государств. В 2020 году президентами Ирана, России и Азербайджана был подписан Меморандум о взаимопонимании по завершению строительства коридора «Север – Юг».

Еще в октябре 2018 года лидерами трех государств Ирана, Индии и Афганистана было подписано аналогичное соглашение²²⁵. Подписание Соглашения о создании транзитного коридора состоялось на первом заседании Координационного совета, созданного для реализации Соглашения. Документ подписала глава Иранской организации портов и морского судоходства (РМО) Мохаммад Растадом, секретарь по экономическим отношениям МИД Индии Т. К. Тирумурти и заместитель министра транспорта Афганистана Имаммохаммадом Уаримохомом.

Подписанию Соглашения предшествовала пятилетняя подготовительная работа. В 2015 году Индией и Ираном был подписан Договор о совместном развитии

²²³ Эксперты России и Азербайджана обсудили перспективы проекта «Север-Юг». URL: <https://eadaily.com.turbopages.org/eadaily.com/s/ru/news/2019/14/experty/rossii-i-azerbaydzhana-obsudili-perspektivy-proekta-mtk-sever-yug> (14.08.2021).

²²⁴ The Economic Times: Россия обсудит с Индией проект транспортного коридора через Туркменистан // Информационное агентство МЕДИА-ТУРКМЕН. 28.09.2018 URL: <http://orient.tm/ru/2018/09/28/16183.html> (17.06.2021).

²²⁵ Иранский порт Чабахар сделают крупным транзитным хабом Евразии. URL: <http://casp-geo.ru/iranskij-port-chabahar-sdelayut-kрупnym-tranzitnym-habom-evrazii/> (5.06.2021).

порта Чабахар. В соответствии с договоренностью Индия брала на себя обязательства инвестировать в строительство двух доков (контейнерного и смешанного), что позволит переваливать до 9 млн тонн грузов в год. Модернизация Чабахара значительно разгрузила другой иранский порт Бендер-Аббас. Индия, в свою очередь, благодаря транзиту через Чабахар могла сэкономить до 30% затрат на внешнеторговые перевозки. В 2016 году тремя государствами (Ираном, Индией и Афганистаном) было подписано Транзитное соглашение о трансформации Чабахара в транзитный узел. Согласно этому документу Индия обязывалась инвестировать в Чабахар 500 млн долларов США. Индийско-иранское сотрудничество продолжалось и в 2017 г.

Во время визита Иранского Президента в Дели в середине февраля 2017 года был подписан Договор аренды порта Шахид Бехешти, представлявшего собой часть инфраструктуры Чабахара. Портовая инфраструктура передавалась индийской компании «Ports Global Limited» (IPGL)²²⁶. При посещении Ирана министром автомобильного транспорта, автомобильных дорог и судоходства Индии Шри Нитин Чаткари было заявлено о выделении к уже оговоренной сумме инвестиций еще 150 млн долларов и о намерении Индии участвовать в строительстве 600 километров железной дороги, связывающей Чабахар с Захеданом (иранский город на границе с Афганистаном). Эта дорога должна стать частью коридора, связывающего Индию с Афганистаном и далее Туркменией и Россией, а по большому счету, логичным альтернативным маршрутом МТК «Север – Юг». Протяженность железнодорожного пути в 750 км потребовала вложений в размере 950 млн евро. На торжественной процедуре запуска строительства первый вице-президент ИРИ в декабре 2017 года Эсхак Джахангири отметил, что создание этого маршрута свяжет страны Средней Азии с Индийским океаном²²⁷.

Секретарь по экономическим отношениям в Министерстве иностранных дел Индии Т. К. Тирумурти сказал, что «Нью-Дели рассматривает Чабахар транзитным

²²⁶ Globalports Corporate Social Responsibility Report 2017. URL: <http://file:///D:/Downloads/Global%20Ports%20Corporate%20Social%20Responsibility%20Report%20for202017.pdf> (27.07.2021).

²²⁷ Железная дорога Чабахар-Захедан в Иране может быть открыта в июне 2021 года. URL: <http://casp-geo/zheleznaya-doroga-chabahar-zahedan-v-irane-vozhhet-byt-otkryta-k-iyunyu-2021-goda/> (28.07.2021).

хабом региона». По его словам, «порт Чабахар находится на пути, связывающем Индию с Центральной Азией, именно поэтому индийская сторона стремится сделать этот порт центром транзитной деятельности со странами региона и с нетерпением ждет открытия железнодорожных проектов Чабахар – Захедан и Каф – Герат»²²⁸.

Уже функционирующий «Восточный маршрут» МТК «Север – Юг» делает коридор Индия – Чабахар (Иран) – Афганистан – Туркменистан его важной составляющей (Приложение Б. Рисунок Б.9).

Осуществление проекта коридора Индия – Иран – Афганистан – Туркменистан важно еще и потому, что открывает дополнительный канал совмещения МТК «Север – Юг» и китайской инициативы «Один пояс, один путь»²²⁹.

С целью продвижения проекта транспортного коридора 23 октября 2018 года в Тегеране Индией, Ираном и Афганистаном было подписано соглашение о транзите товаров через порт Чабахар. Документ был скреплен подписями в присутствии Президента Ирана Хасана Роухани, премьер-министра Индии Нарендры Моди и Президента Афганистана Ашрафа Гани. Подписание соглашения эксперты оценили как создание регионального транспортного союза²³⁰.

Планируемая в соответствии с Соглашением транспортная артерия имеет большое значение, так как является своего рода отдушиной Ирана в «санкционном тупике», сконструированном США (режим санкций введен в рамках закона о противодействии Ирану в 2012 г. (IFCA)).

Заинтересованность Вашингтона в расширении сотрудничества Индии и Афганистана обусловили исключение порта Чабахар из рестрикций²³¹.

К налаживанию транспортного сообщения между Индией, Ираном и Афганистаном проявил заинтересованность и Европейский Союз. Согласно сообщению руководства Иранской организации портов и морского судоходства Шахида Бехешти

²²⁸ Иран и Индия отработывают вопросы логистики в регионе. URL: <http://casp-geo.ru/iran-i-indiya-otrabyvayut-vo-prosy-log/> (26.07.2021).

²²⁹ Торговый коридор Афганистан-Иран интересен как для Индии, так и для Китая. URL: <http://casp-geo.ru/torgovyi-koridor-afganistan-iran-interesen-kak-dlya-indii-tak-i-dlya-kitaya/> (28.07.2021).

²³⁰ Индия, Иран и Афганистан создали транспортный союз. URL: <https://rossaprimavera.ru/news/844a0f00> (27.07.2021).

²³¹ США вывели из-под санкций иранский порт Чабахар. URL: <http://casp-geo.ru/ssha-vyveli-iz-pod-sanktsij-iranskij-port-chabahar/> (26.07.2021).

ИРИ подписала несколько контрактов с европейскими бизнес структурами, которые приняли участие в оснащении Чабахара. К марту 2018 года компаниями было инвестировано на эти цели более 30 млн евро. Согласно контрактов европейцы поставляли Ирану дноуглубительные машины, портовое оборудование и др.²³²

Усилия Индии по расширению и модернизации Чабахара направлены, в том числе, на преодоление геополитического монополизма Китая, который благодаря освоению пакистанского порта Гвадар и строительству «пункта технического обслуживания судов» в Джибути стремится обеспечить контроль над стратегически важными направлениями транспортной инфраструктуры. Значение ирано-индийского сотрудничества в развитии Чабахара тем более важно, что, по сути, этот порт является единственным глубоководным портом Ирана, который способен принимать большегрузные суда и имеет прямой выход в Индийский океан²³³.

В 2020 году Министр судоходства Индии Мансух Л. Мандави относительно начавшего функционировать порта заметил: «До сих пор Индия имела косвенный доступ к Содружеству Независимых государств в центрально-азиатском регионе только через Европу...»; «Расходы на контейнерные перевозки в страны СНГ будут снижены на 20 процентов через Чахабар. Пока что грузы в страны СНГ из Индии можно отправлять только через Китай или Европу...»; «Если мы хотим отправлять контейнеры в страны СНГ, мы можем отправлять их только через Европу или Китай. Других соединения со странами СНГ не было. Теперь мы разработали порт Чабахар, и есть прямая связь с этими странами через Афганистан...»; «Экспорт контейнерных перевозок в Афганистан, который начался в феврале 2019 года, растет. Порт Чабахар значительно расширяет свою деятельность. На прошлой неделе 39 холодильных и обычных контейнеров были загружены в Индию из Афганистана. Это важный этап на пути роста порта Чабахар»²³⁴.

²³² Иран подписал контракты с компаниями ЕС по оснащению порта Чабахар. URL: <http://casp-geo.ru/iran-podpisal-kontrakty-s-kompaniyami-es-po-osnashheniyu-porta-chabahar/> (28.07.2021).

²³³ Место порта Чабахар в политике Ирана – взгляд Mehr News. URL: <http://casp-geo.ru/mesto-porta-chabahar-v-politike-irana-vzglyad-mehr-news/> (30.07.2021).

²³⁴ Место порта Чабахар в политике Ирана – «Взгляд на Восток». URL: https://www.iran.ru/news/analytics/116131/Mesto_porta_Chabahar_v_politike_irana_Vzglyad_na_Vostok (15.07.2021).

Успешно развивается созданная в 1991 г. Свободная экономическая зона Чабахар, которая претендует на роль регионального центра международной торговли²³⁵.

В целом наиболее авторитетные мировые эксперты оценивают потенциал порта Чабахар, который в настоящее время используется, в лучшем случае, на четверть, как один из самых значимых в ряду первой десятки портов мира²³⁶.

Торжественная церемония открытия транспортного коридора Афганистан – Иран – Индия состоялась 24 февраля 2019 года в Кабуле. В мероприятии приняли участие президент Афганистана Ашраф Гани, послы Индии и Ирана. В ходе проведения церемонии в Индию было отправлено 570 тонн грузов (200 тонн зерна и 370 тонн талька).

Последние годы продолжается «отладка» отдельных звеньев МТК «Север – Юг», в которой Россия и Азербайджан принимают активное участие.

В феврале 2019 г. АО «РЖД Логистик», одна из наиболее крупных компаний на пространстве СНГ, и корпорация Concor (Container Corporation of India Ltd.) подписали меморандум, в котором констатировалась договоренность относительно совместной работы по совершенствованию российско-индийского логистического сотрудничества, в том числе в рамках МТК «Север – Юг»²³⁷.

В феврале 2021 года генеральный директор железных дорог Исламской Республики Иран Саид Расули на встрече с главой ОАО РЖД О. Белозеровым предложил обсудить механизмы сотрудничества в создании завершающего МТК «Север – Юг» железнодорожного перехода Решт – Астара. Месяцем раньше на встрече Первого заместителя Генерального директора РЖД С. Павлова и посла Ирана в России Казема Джалали была высказана готовность российской стороны оказать содействие в завершении строительства железных дорог Решт – Астара и Чабахар

²³⁵ Introduction of Chabahar. URL: <http://www.freezones.ir/Default.aspx?tabid=263> (15.07.2021).

²³⁶ Чабахар-стратегический порт. URL: <https://parstoday.com/ru/radio/programs-i110112> (17.07.2021).

²³⁷ «РЖД Логистика» и Concor займутся развитием контейнерных сервисов на МТК «Север-Юг». URL: <https://parstoday.com/ru/radio/programs-i110112> (17.08.2021).

– Захедан на территории Ирана. Ранее достигнутая договоренность с Азербайджаном о финансировании этого строительства осталась нереализованной²³⁸.

Необходимость придать новый импульс в полномасштабном запуске МТК «Север – Юг» обусловила принятие Россией Комплекса мер по развитию транзитного потенциала МТК «Север – Юг», утвержденного Первым заместителем председателя Правительства РФ А. Р. Белоусовым 14 февраля 2020 года²³⁹. Документом предусмотрено создание АНО «Дирекции международных транспортных коридоров», для экспертно-аналитического сопровождения проекта МТК «Север – Юг»; организация пробных поставок контейнеров в Астраханские порты; комплексные исследования рынка транспортно-логистических услуг в регионе, с учетом грузопотока через коридор «Север – Юг»; разработка модели организационной структуры Единого оператора МТК и его учреждение с последующим заключением контрактов с ведущими мировыми перевозчиками; мониторинг потенциала прямого морского сообщения (контейнерного и паромного) и регистрация морских линий: «1. Основной маршрут: порты Оля/Астрахань/Махачкала – Энзели, Амирабад; 2. Дополнительные маршруты: порты Оля/Астрахань/Махачкала – Актау/Курык, порты Оля/Астрахань/Махачкала – Туркменбаши, Оля/Астрахань – Баку»; формирование портовой ОЭЗ (особой экономической зоны в Астраханской области (порт Оля) и объединение ее в каспийский кластер ОЭЗ ППТ «Лотос», как единого грузового центра МТК «Север – Юг» с единой управляющей компанией; интеграция с ведущими мировыми портами через создание мультимодальных транспортно-логистических центров в портах МТК «Север – Юг» (Энзели, Актау [Курык], Чаббахар, Мумбай) и передача полномочий по их созданию и управлению управляющей компании Каспийского кластера и ряд других.

Для преодоления административных барьеров на пути функционирования МТК «Север – Юг» документом предполагается:

²³⁸ Представители России и Ирана обсудили железнодорожный маршрут МТК «Север-Юг». URL: <http://casp-geo.ru/predstaviteli-rossii-i-irana-obsudili-zheleznodorozhnyj-marshrut-mtk-sever-yug/> (15.08.2021).

²³⁹ В России принят комплекс мер по развитию транзитного потенциала МТК «Север-Юг». URL: <http://casp-geo.ru/v-rossii-prinyat-kompleks-mer-po-razvitiyu-tranzitnogo-potentsiala-mtk-sever-yug/> (14.08.2021).

«Проведение анализа национального законодательства государств – участников МТК “Север – Юг”, в том числе в сфере таможенного оформления и логистических перевозок для подготовки предложений по внесению изменений, предусматривающих возможности беспрепятственного прохождения грузов через границы государств и сокращения сроков их обработки и проведение переговоров с сопредельными странами, расположенными на МТК “Север – Юг”, о подписании межправительственных соглашений по координации государственного регулирования перевозок по международным транспортным коридорам, проходящим через Каспийский регион»²⁴⁰.

По инициативе Министерства транспорта РФ премьер-министр Правительства М. Мишустин 10 апреля 2020 года подписал Распоряжение об учреждении АНО «Дирекция международных транспортных коридоров» (ДМТК)²⁴¹. Дирекция создана в рамках федерального проекта «Транспортно-логистические центры». По замыслу руководства политических структур России такая должна стать площадкой взаимодействия федеральных властей, бизнеса и зарубежных партнеров в создании инфраструктуры вдоль маршрутов МТК. Вновь созданная структура должна мониторить экспортные возможности России, в том числе транспортных услуг, их конкурентных преимуществ в сравнении с транзитными направлениями, идущими в обход России.

Свою лепту в развитие МТК «Север – Юг» вносят другие страны-участницы. В связи с ограничением грузопотока через территорию Туркменистана ввиду пандемии Covid-19, в Казахстане активно разрабатываются транзитные направления прямого морского сообщения с Ираном. Рассматривается возможность паромного сообщения Актау (Казахстан) – Каспиан (Иран)²⁴².

Меры по дальнейшему развитию транзитного потока через порт Чабахар предпринимают Индия и Иран. В марте 2021 года в порт Шахид-Бехешти в Чабахаре прибыл второй комплект груза из Индии, включающий 100-тонный береговой

²⁴⁰ Там же.

²⁴¹ Распоряжение Правительства РФ от 10.04.2020 № 969. URL: <https://rulaws.ru/govenment/Rasporyazhenie-Pravitelstva-RF-ot-10.04.2020#969/#> (14.08.2021).

²⁴² Казахстан расширяет возможности коридора «Север-Юг». URL: <http://casp-geo.ru/kazahstan-rasshiryayet-vozmozhnosti-koridora-sever-yug/> (5.08.2021).

кран (стоимостью 7,5 млн долларов США). Министр иностранных дел Индии Субраманиям Джайншанкар, выступая на «Дне Чабахара», в рамках Морского саммита Индии, проходившего в режиме видеоконференции 2–4 марта 2021 г., заявил о том, что Индия предложила включить порт Чабахар в состав МТК «Север – Юг». Также глава внешнеполитического ведомства Индии отметил, что его страна приветствует «заинтересованность Узбекистана и Афганистана в присоединении к многостороннему коридорному проекту. Создание Восточного коридора МТК через Афганистан максимально увеличит его потенциал»²⁴³.

В июле 2021 г. Россия выступила с инициативой в дополнение к железнодорожному сообщению с МТК «Север – Юг» создать речной путь, соединяющий Каспийское море с Балтийским, для чего Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) России начала проектирование контейнеровозов, способных доставить грузы с Каспия в Балтийское море²⁴⁴.

Еще в 2004 году Министр транспорта РФ И. Левитин говорил о том, что организация речного транзита через территорию РФ может значительно расширить возможности коридора «Север – Юг». ««Еще одним эффективным инструментом развития МТК «Север – Юг» является использование потенциала внутренних водных путей Российской Федерации», – говорил Министр. – В широтном направлении – в первую очередь участка Астрахань – Азов, на который также могут выйти грузопотоки с коридора ТРАСЕКА. Сегодня они следуют через территории Азербайджана и Грузии. Для судов смешанного плавания «река–море» открывается возможность осуществления бесперевалочных перевозок грузов из портов Каспийского моря по Волго-донскому водному пути в Азовское и Черное моря с выходом на коридор № 7 по реке Дунай»²⁴⁵.

На форуме «Армия-2021» в России был представлен универсальный сухогруз-контейнеровоз, продемонстрированный ОСК. Судходная компания «Арк» на

²⁴³ Maritime India Summit 2021. URL: <http://www.maritimeindiasummit.in> (7.05.2021).

²⁴⁴ Россия готовит альтернативу Суэцкому каналу. URL: https://vsenovosty/mediasalt.ru/rossiya_gotovit_alternativu_sueskomu_kanalu (11.06.2021).

²⁴⁵ Доклад Министра транспорта Российской Федерации И. Левитина по вопросу развития международного транспортного коридора «Север-Юг» 28 июля 2004 г. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/interviews/156> (6.08.2021).

выставке «Нева» предложила свой вариант грузового судна для речного маршрута МТК «Север – Юг».

Образец нижегородского предприятия ОСК имеет возможность трюмной и палубной перевозки контейнерных, пакетированных и насыпных грузов и относится к классу «река – море», что позволяет беспрепятственно следовать из иранского порта Энзели, через астраханский порт Оля Волго-Балтийским путем в порты Балтики. Оба проекта относятся к одному классу «Волго-Дон макс»²⁴⁶.

По сообщениям IRNA в конце июня 2021 г. в Иран поступили 32 контейнера из Финляндии через РФ и Азербайджан для дальнейшей транспортировки в Мумбаи (Индия)²⁴⁷. Проект организации перевозки совместно реализован «РЖД Логистика» и финским логистическим оператором Nurminen Logistics OY.

Эксперты отмечают, что техническое состояние МТК «Север – Юг» вполне удовлетворительно. Однако следует предпринять меры для его торгово-экономического наполнения. В частности, как в России, так и в Азербайджане, следует определить, и, если требуется, создать, экспортноориентированные производства, способные наполнить потребительский рынок Индии, Пакистана, Шри-Ланки, сопровождая эту работу постоянным поиском возможностей совершенствования инфраструктуры МТК «Север – Юг»²⁴⁸.

На открывшемся в Санкт-Петербурге 2 июня 2021 г. XXIV Петербургском международном экономическом форуме вице-премьер Азербайджана Ш. Мустафаев сказал: «Мы успешно сотрудничаем с Россией, а также с Ираном для продвижения коридора «Север – Юг». Должен сказать, что, несмотря на ситуацию, которая сложилась за последний год, мы ни на один день не приостановили транзитные перевозки через наши страны, – отметил он. – Из Ирана через Азербайджан в Россию и в обратном направлении шли грузы, и я должен сказать, что за прошлый

²⁴⁶ На каких судах повезут грузы по коридору «Север-Юг». URL: <https://zen.yandex.ru/media/tgd/na-kakih-sudah-povezut-gruzu-po-koridoru-sever-iug-614ad7a30cfbbe6f3f728316> (21.09.2021).

²⁴⁷ Финские контейнеры выехали в Иран. Чтобы на личном опыте почувствовать МТК «Север-Юг». URL: https://logirus.ru/news/transport/finskie_konteynery_vyekhali_v_iran_chtoby_na_lichnom_opyte_prochuvstvovat_mtk-sever-yug.html (24.07.2021).

²⁴⁸ Индия заждалась Россией. URL: https://pulse.mail.ru/article/indiya-zazhdalas-rossiyu-85519825089458721148114865732064371197?utm_content=lenta_pulse_mail_ru_fulltext&utm_referrer=https%3A%2Fpulse/mail.ru&utm_source=pulse_mail_ru (14.07.2021).

ковидный год транзитные перевозки увеличились по сравнению с предыдущим годом на 19%»²⁴⁹.

По мнению экспертов МГИМО, подготовивших доклад «Евразийские стратегии», 2021 год стал переломным в смысле активизации функционирования МТК «Север – Юг»²⁵⁰.

Важную роль в наполнении МТК «Север – Юг» грузооборотом должны, в том числе, сыграть намеченные к реализации до 2023 г. планы модернизации пяти из 16 российских железных дорог:

- обеспечение скоростного движения железнодорожных составов на участке Санкт-Петербург – Бусловская;

- комплексная модернизация участков Север-Западной железной дороги: Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и путей сообщения с портами на южном берегу Финского залива;

- реконструкция Московского железнодорожного узла;

- строительство обхода Саратовского железнодорожного узла, электрификация участка Ртищево–Кочетовка;

- развитие железнодорожного участка Ахтуба–Трубная–Верхний Баскунчак–Аксарайская²⁵¹.

Развитие МТК «Север – Юг» по всем уровням и сопряжение его маршрутов с широтными обусловило мнение о том, что «МТК СЮ» и китайская инициатива ОПОП вряд ли могут мыслиться в отрыве друг от друга. Если объективно посмотреть на реалии транзита, торговли и их географию, то заметно, что в каждом крупном узле меридианного маршрута МТК СЮ присутствуют интересы КНР и транспортные потоки, направленные в широтном направлении – также и наоборот. Особенно это видно по работе каспийских портов, включая российские. Это заметно и по восточному стволу МТК СЮ вдоль берега Каспия, где фактически смыкаются в

²⁴⁹ Азербайджан успешно сотрудничает с Россией в развитии транзитных коридоров. URL: <https://az.sputniknews.ru/economy/20210604/427124514/Azerbaijdzhan-uspeshno-sotrudnichaet-s-rossiey-v-razvitii-tranzitnykh-koridorov.html> (7.08.2021).

²⁵⁰ Белов П. Россия и Индия соединяют континенты // Review День Республики Индии. Приложение № 12. URL: <https://kommersant.ru/apps/133740> (7.08.2021). Дата публикации: 20.01.2021.

²⁵¹ Караваев А., Тишехьяр М., Международный транспортный коридор «Север-Юг» и сценарии транснациональной интеграции. Доклад Международному дискуссионному клубу «Валдай». Июнь 2019. С. 11.

одну сеть участки транспортного коридора Китай – Казахстан – Иран (ККИ) и «Север – Юг». И по-западному – азербайджанский транспортный узел с самого начала формируется как сочетание широтного и меридианного движения товаров и инвестиций. В 2018 г. через порт Энзели был запущен мультимодальной маршрут: из Восточного Китая, провинция Цзянсу (Ляньюньган), до Западного Китая, провинция Синьцзян (Урумчи), затем – через пограничный переход Казахстана Достык и далее по железнодорожной магистрали Жезказган – Бейнеу с выходом на морской порт Актау. Здесь груз загружается на суда и доставляется в иранский порт Энзели. В планах развития МТК СЮ подвести к этому порту железную дорогу, что существенно усилит его конкурентоспособность»²⁵².

На необходимость сопряжения китайской инициативы ОПОП и МТК «Север – Юг» указывают авторы доклада МГИМО. Снятие всех препятствий в полномасштабной реализации проекта МТК «Север – Юг» позволит расширить его функциональное пространство до пределов, указанных в исследовании «Перспективы развития международного транспортного коридора «Север – Юг»²⁵³ (Приложение Б. Рисунок Б.10).

Авторы отмечают, что наиболее плодотворным в имплементации МТК стало «сотрудничество России и Азербайджана по развитию транспортной инфраструктуры. Реальность существования конкретных железнодорожных маршрутов очевидна – они уже сейчас могут использоваться для перевозки контейнеров. Тем не менее, объединение разрозненных участков на территории разных стран в единый коридор имеет туманную перспективу. Запуск маршрута как единого целого зависит от позиций и активности Индии и Ирана»²⁵⁴.

Синергетический эффект становления и развития МТК «Север – Юг» и, в целом, евразийских транспортных коридоров проявляется не только в расширении круга участников и стимулировании экономического роста, но и в инициации проектов, способных кардинально трансформировать геополитическое пространство.

²⁵² Там же. С. 7.

²⁵³ Токарев А., Маргоев А., Силаев Н. Перспективы развития международного транспортного коридора «Север-Юг» // Евразийские стратегии. МГИМО Консалт. Август 2019. С. 11.

²⁵⁴ Там же. С. 3.

Так, в плоскость практического воплощения направлены планы соединения транспортными маршрутами Арктики и Каспия. В России активно обсуждается возможность создания судоходного канала «Евразия». Евразийский банк развития выделил на проработку этого проекта 3 млн долл. США. В мае 2016 года на Астанинском экономическом форуме (Казахстан) представитель Казахстана предложил рассмотреть планы продления канала «Евразия» до Желтого моря (порт Ляньюньган)²⁵⁵.

Замысел сторонников реализации проекта включает не только водное сообщение, но и строительство параллельно с ним железнодорожной и автомобильной магистралей, идущих по маршруту, который «начинается в порту Игарка, идет по Енисею, а затем соединяется с Обью в районе деревни Белогорье (ХМАО); затем, пересекая Сырдарью и Амударью, маршрут тянется через казахское село Жосалы до узбекского города Тахиаташ (на этом отрезке предусмотрено 9 шлюзов); а после выходит к Каспию по трассе незавершенного Главного Туркменского канала. А от Иранского Бендер–Энзели через всю страну – судоходный канал до порта Бендер-Аббас длиной 1,6 тыс. км.

Главными портами в России на протяжении канала станут Курган, Тюмень, Тобольск и Игарка, которые смогут одновременно принимать и морские, и речные суда. На их территории предусмотрено создание свободных экономических зон»²⁵⁶.

Таким образом, наиболее значимым результатом сотрудничества России, Азербайджана, Ирана, а также Индии и Китая в транспортной сфере стали совместные усилия в становлении МТК «Север – Юг». Учитывая стремление к взаимодействию стран в транспортной сфере, создание этого важного евразийского маршрута обрело устойчивый поступательный характер, чему способствует: во-первых, общая заинтересованность в интеграции транспортных систем, в целях повышения

²⁵⁵ Астанинский экономический форум. Май 2016 г. // Официальный сайт акимата города Нур-Султан. URL: <https://astana.gov.kz> (21.09.2021).

²⁵⁶ От Арктики до Каспия: судоходный канал, скоростные автодороги и железнодорожная магистраль. Мечты или реальность? URL: https://zen.yandex.ru/media/str_rus/ot-arktiki-do-kaspija-sudohodnyi-kanal0skorostnye-avtodoroga-i-jeleznodorojnaia-magistral-mechty-ili-realnost-617b666872ef993c6f8fab45 (2.10.2021).

транзитного потенциала территорий, во-вторых, значительное совпадение геополитических интересов указанных стран, в-третьих, высокий потенциал в инициации регионального сотрудничества.

2.3 Развитие транспортно-логистических направлений Каспийского бассейна

Несмотря на то, что проект по реализации МТК «Север – Юг» еще не завершен, однако синергетический эффект уже проделанной работы, очевидно, проявляется в интеграции региональной транспортной инфраструктуры.

В 2007 г. руководство Казахстана, Туркмении и Ирана подписало межправительственное соглашение о строительстве железной дороги Жанаозен (Казахстан) – Кызылкая – Берекет (Туркмения) – Горган (Иран). В Соглашении констатировалось: «Правительство Исламской Республики Иран, Правительство Республики Казахстан и Правительство Туркменистана, далее именуемые Сторонами, руководствуясь Совместной Декларацией Президента Исламской Республики Иран, Президента Республики Казахстан и Президента Туркменистана в сотрудничестве в строительстве железнодорожной линии Узень (Казахстан) – Кызылкая – Берекет – Этрек (Туркменистан) – Горган (Иран) от 16 октября 2007 года, стремясь развивать инфраструктуру железнодорожного транспорта региона с целью создания благоприятных условий для перевозки пассажиров и грузов, будучи убежденными в том, что развитие региональной сети железнодорожного транспорта играет важную роль в достижении целей и задач регионального и международного сотрудничества своих государств, желая создать необходимые организационно-правовые и материально-технические условия для реализации крупных экономических проектов, в частности в транспортно-коммуникационной сфере, согласились с нижеследующим: Стороны разрабатывают и реализуют совместный проект по проектированию и строительству железнодорожной линии Узень (Казахстан) – Кызылкая – Берекет

– Этрек (Туркменистан) – Горган (Иран) (далее – проект) в соответствии с настоящим Соглашением, общепринятым и взаимосогласованным нормами и правилами строительства железных дорог»²⁵⁷.

Таким образом, документ знаменовал, во-первых, диверсификацию направлений МТК «Север – Юг»; во-вторых, распространение его транспортной политики на значительной территории Прикаспия, в-третьих, вовлечение в его организацию Туркменистана, остро нуждающегося в выходах на внешние транспортные маршруты.

Присоединившиеся к МТК «Север – Юг» Казахстан и Туркмения совместно с Ираном начали с 2009 года строительство железной дороги, соединяющей западное побережье Каспия с восточным или Восточного маршрута коридора «Север – Юг»²⁵⁸.

Уже существующая железная дорога проходит по маршруту по Каракалпакии с переходом на Иран Теджен – Серахс. Там же в Серахсе осуществляется переход на иранскую колею.

Вновь созданный маршрут пролегает через Балашак (Казахстан) на Туркмению (минуя территорию Узбекистана) и на переходный пункт Ирана Этрек – Горган. Введенный в строй железнодорожный путь сокращает расстояние, соединяющее Китай и Иран, на 500 км²⁵⁹.

Следует отметить, что объединение транспортными артериями стран Центральной Азии и Персидского залива имеет свою историю. Еще в середине 1960-х годов председатель Правительства СССР А. Н. Косыгин, премьер-министр Ирана А. А. Ховейда обсуждали строительство железной дороги, соединяющей две страны²⁶⁰. Стратегическое значение этого проекта подтвердил опыт доставки в СССР грузов военного назначения в годы Великой Отечественной войны. В 1941

²⁵⁷ Соглашение между Правительством Исламской Республики Иран, Правительством Республики Казахстан и Правительством Туркменистана о сотрудничестве в проектировании и строительстве железнодорожной линии Узень (Казахстан) – Кызылкая – Берекет – Этрек (Туркменистан) – Горган (Иран). URL: https://adilet.zan.kz/rus/docs/P070001140_ (14.07.2021).

²⁵⁸ Казахстан вышел к Персидскому заливу. URL: http://www.ng.ru/cis/2014-11-27/6_kazakhstan.html (14.06.2021).

²⁵⁹ Железная дорога Казахстан-Туркмения-Иран. URL: <https://google-info.org/4574236/zheleznaya-doroga-kazakhstan-turkmeniya-iran.html>.

²⁶⁰ Чичкин А. Евразийская интеграция. URL: <https://www.ritmearasia.org/news-2014-12-28-iz-kazahstana-v-iran-cherez-turkmenistan-16159> (11.07.2021).

году в СССР через территорию Ирана было поставлено 3000 тонн техники и снаряжения, а в 1943 г. ежемесячный объем грузов составлял 200 тысяч тонн²⁶¹.

Другой проект – строительство судоходного канала Каспий – Персидский залив, начал разрабатываться с конца 19 в. Стратегическое значение такого проекта для России очевидно. В случае его реализации зависимость российского «южного направления» мореходства от Босфора и Дарданелл качественно уменьшалась.²⁶²

Ориентированная на нацистскую Германию политика Турции в годы Второй мировой войны заставила СССР вернуться к реализации планов создания судоходного канала. Прежние планы были актуализированы после вступления в Иран советских и британских военных контингентов и приходом к власти в республике Шахиншаха Мохаммеда Реза-Пехлеви. Вопрос обсуждался на переговорах И. В. Сталина и Р. Пехлеви 30 ноября 1943 года в Тегеране. Послевоенное осложнение советско-иранских отношений отодвинуло проект из ряда актуальных объектов сотрудничества.

Вновь к проблеме канала вернулись в начале 1960-х гг. В 1962 году была создана советско-иранская комиссия по проработке проекта строительства канала. Юридическую основу его воплощения составляло подписанное в ноябре 1963 г. Соглашение «О развитии транзита иранских товаров через территорию СССР и советских через территорию Ирана»²⁶³.

Острая негативная реакция Запада (прежде всего США), Турции и нестабильность отношений с Ираном вновь отодвинули реализацию проекта канала на второй план. Уже в постсоветское время в 1998 году была создана совместная российско-иранская экспертная группа для создания ТЭО (технико-экономического обос-

²⁶¹ Иванов В. Персидский коридор для Советского Союза // История РФ. Главный исторический портал страны. URL: <https://histrf.ru/read/articles/oiersidskii-koridor-dlia-sovetskogho-soiuza> (11.07.2021).

²⁶² Чичкин А. Канал в обход Босфора. URL: <https://новости-мира.ru-an.info/новости/канал-каспий-персидский-залив-естественный-выход-для-россии-и-ирана> (12.07.2021).

²⁶³ Соглашение между Союзом Советских Социалистических Республик и Ираном по транзитным вопросам // Ведомости Верховного Совета СССР. № 45. 1962; Чичкин А. Проект Сталина и Брежнева будет осуществлен аятоллой Хомейни // Военно-промышленный курьер. URL: <https://mikle1.livejournal.com/5987914.html> (12.07.2021).

нования) строительства канала. Материальную основу реализации проекта дополняет наличие в Дагестане производственно-технической базы для строительства судов, обслуживающих канал (река – море)²⁶⁴.

О продолжении подготовки строительства канала в Иране заявил в 2016 году Министр энергетики ИРИ Маджид Намджо²⁶⁵. Общая протяженность канала предполагается около 600 км: начинаться у дельты р. Кзыл-Узен (впадает в Каспийское море), далее к югу по руслу р. Керхе и по судоходной реке Каркун. Предварительная стоимость проекта (по оценкам ИРИ) составляет 7 млрд долл. США. В случае реализации планов канал мог бы принести прибыль на пятый год эксплуатации и полностью изменил бы геополитическую карту региона. Не случайно, в этой связи, структуры, занимающиеся проектом в Иране, были внесены в санкционный список США. Исторический экскурс транспортных проектов Прикаспия свидетельствует о высоком экономическом и геополитическом значении современных усилий государств региона по созданию Международных транспортных коридоров, в том числе «Восточного маршрута» МТК «Север – Юг».

Реализация планов строительства новой магистрали требовала самых значительных усилий со стороны Казахстана. До создания маршрута в рамках МТК «Север – Юг» на участке Жанаозен – Балашак существовал однополосный путь для пригородных поездов. Уже в 2011 году было закончено строительство участка от станции Жанаозен до пограничного пункта Балашак протяженностью 145 км с шестью станциями: Бастау, Акбобек, Бопай, Тайгыр, Курмаш и Бестарколь. Однако открытие сообщения затянулось в связи с неготовностью туркменского перехода Серхатяка.

В 2013 году при участии Президента Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедова и Президента Казахстана Нурсултана Назарбаева состоялся торжественный ввод в эксплуатацию линии Жанаозен – Болашак (Казахстан) и 441 километ-

²⁶⁴ Чичкин А. Канал в обход Босфора. URL: <https://новости-мира.ru-an.info/новости/канал-каспий-персидский-залив-естественный-выход-для-россии-и-ирана> (12.07.2021).

²⁶⁵ Заявление Министра энергетики ИРИ. URL: <http://topwar.ru/17657-iranskiy-vodnyy-kanal-proekt-stroitelnyy-ilipoliticheskiy.html> (3.05.2021).

рового участка по территории Туркмении Серхетяка – Берекет – Казанджик, встраивающегося в направление туркменских железных дорог Ашхабад – Туркменбаши – Красноводск²⁶⁶.

В связи с расторжением контракта с иранской компанией «Парс энерджи», которая начала строительство туркменской железной дороги, замыкающей Восточный маршрут, сроки проведения масштабных работ были перенесены на сентябрь 2012 года. К маю 2013 г. был открыт 78,5 километровый участок иранского пути Горган – Инче – Барун. Торжественный ввод в эксплуатацию «Восточного маршрута» МТК «Север – Юг» состоялся в присутствии Президентов Ирана, Казахстана и Туркмении 3 декабря 2014 года²⁶⁷. Президент Ирана Х. Роухани назвал открытие маршрута Узень – Горган МТК «Север – Юг» историческим событием, «значение которого трудно переоценить». Три государства, осуществившие проект, – по его словам, «являются политически независимыми и имеют разное государственное устройство, но, тем не менее, они близки с точки зрения совместной истории, культуры и религии». «Подобную близость можно редко встретить в истории других государств. И мы это высоко ценим»...

Граждане трех «соседних стран, расположенных на побережье Каспийского моря», хотят «более последовательного развития отношений». В частности, «облегчения формальностей, связанных с организацией поездок граждан Ирана, Туркменистана и Казахстана в страны друг друга». «Многие из них намерены привозить с собой для продажи товары, на которые имеется спрос в соседних странах. Мы должны пойти им навстречу и создать условия для делового сотрудничества и в этой области». «Дорога, которую мы сегодня открываем, связывает не только три наших страны. С ее пуском станет более простым для России, Турции, стран Западной Европы и Средиземноморья выход к Персидскому и Оманскому заливу, в Китай и другие страны Востока, – отметил президент Ирана. – Нами сделан всего лишь первый, но очень важный шаг на пути укрепления экономических связей со

²⁶⁶ Железная дорога Казахстан-Туркмения-Иран. URL: <https://google-info.org/4574236/zheleznaya-doroga-kazakhstan-turkmeniya-iran.html> (14.07.2021).

²⁶⁷ При участии президентов Туркменистана, Казахстана и Ирана состоялась торжественная церемония стыковки железнодорожной магистрали «Север-Юг». URL: <http://turkmenistan.gov.tm/?d=7781> (11.06.2021).

странами региона. Уверен, что это не конец, и последуют новые шаги в этом направлении»²⁶⁸.

Министр транспорта и коммуникаций Казахстана заметил, что построенная железная дорога идет по маршруту караванного шелкового пути, имея в виду обязательное сопряжение трехсторонних усилий с китайским проектом «Один пояс, один путь». На казахстанско-туркменской границе в соответствии с планами правительства Казахстана будет создана свободная экономическая зона (С73) «Каспий» для повышения экономического эффекта от функционирования маршрута МТК «Север – Юг»²⁶⁹.

Общая стоимость проекта составила 1 млрд 132 млн долларов: Берекет–Этрек (Туркмения) – 596 млн долл., Казахстанский участок – 430 млн долл., Горган – Инче – Барун (Иран) – 106 млн долл. Часть средств выделили Исламский банк развития и Азиатский банк²⁷⁰.

С момента запуска «Восточного маршрута» МТК «Север – Юг» стала очевидна его генерирующая конструктивный потенциал функция. Прежде всего, расширение воспроизводящего механизма МТК «Север-Юг» и его «Восточного маршрута» способствовало социально-экономическому развитию стран, вовлеченных в проект. Так строительство с 2009 года новых железных дорог: Жетыген – Коргас (293,2 км); Саксаульская – Жезказган (517 км); Бейнеу – Шалкар (471 км); Узень – Болашак (146 км), во-первых, резко увеличило вклад транспортной отрасли в социально-экономическое развитие Казахстана, во-вторых, объединило практически все регионы страны направлениями к транспортному коридору «Север – Юг», в-третьих, увеличило масштабы его функционирования до восточных границ региона. Министр транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Б. Камалиев в конце 2011 года заявил, что «железнодорожный транспорт является важнейшей составляющей частью производственной инфраструктуры Республики Казахстан.

²⁶⁸ Президенты Казахстана, Туркмении и Ирана открыли движение на совместно построенной тремя странами железнодорожной магистрали на маршруте «Север-Юг». URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/1620117> (14.06.2021).

²⁶⁹ Казахстанская часть транснационального проекта «Узень-граница с Туркменистаном» завершена. URL: <http://www.zakon.kz/kazakhstan/4461191-kazakhstanskaja-chast-transnacionalnogo.html> (14.06.2021).

²⁷⁰ Гасанов Г. Железная дорога Казахстан-Туркмения-Иран придает мощный импульс развитию прикаспийского региона. URL: <https://www.trend.az/casia/turkmenistan/2781624.html> (14.07.2021).

Эту значимость определяет ряд важнейших факторов: географические условия Казахстана, отсутствие прямого выхода к морю, обширность территории, слабая автотранспортная инфраструктура. Отрасль является развивающейся. С каждым годом количество железнодорожных линий в нашей стране прирастает новыми направлениями. Наиболее значимые из них на текущий момент: Узень – граница с Туркменистаном и Коргас – Жетыген».²⁷¹

Только на строительстве казахстанского участка «Восточного маршрута» было задействовано более 5000 специалистов, а после его ввода в эксплуатацию образовалось 2093 рабочих места. Кроме того, обслуживающие железные дороги локомотивы «Evolution» производятся на заводе в Нур-Султане. Все использованные стройматериалы казахстанского происхождения. Кроме того, для обеспечения жизнедеятельности узловых станций Бопай и Болашак возведены объекты инфраструктуры: детские сады, школы, торговые центры, больницы, столовые и т.д.

Активное развитие транспортной отрасли Казахстана инициировало строительство в стране заводов по производству грузовых и пассажирских вагонов, электровозов, тепловозов. Из 2820 наименований продукции для железных дорог 619 изделий уже выпускаются на 47 казахстанских заводах²⁷² (Приложение Б. Рисунок Б.11).

Прямая железнодорожная линия, связывающая Казахстан с Туркменией, построенная в рамках МТК «Север – Юг» с момента своего открытия стала играть важную роль во внешнем товарообороте обеих стран. Так уже в 2012 году Казахстан, именно по этой дороге перевез седьмую часть всего экспортного зерна, закупленного Ираном (из общего количества зерновых три четверти ячменя (76%) закупила ИРИ)²⁷³.

Наличие в иранском порту Амирабад зернового терминала казахстанской компании «КазАгро» делает возможным не только поставку зерна, собственно в

²⁷¹ Казахстанская часть транснационального проекта «Узень-граница с Туркменистаном» завершена. URL: <http://www.zakon.kz/4461191-kazakhstanskaja-chast-transnacionalnogo.html> (05.12.2021).

²⁷² Казахстанская часть транснационального проекта «Узень-граница с Туркменистаном» завершена. URL: <http://www.zakon.kz/4461191-kazakhstanskaja-chast-transnacionalnogo.html.zakon.kz> (05.12.2011).

²⁷³ Сергеев Ф. Открытие железнодорожного перехода Болашак-Серхетяка значительно приблизило казахстанское зерно к мировым рынкам. URL: http://kazakhzerno.kz/index.php.7option=com_content... (12.07.2021).

ИРИ, но и его транзитную поставку в страны Персидского залива и Северной Африки²⁷⁴.

С момента запуска проекта грузооборот по маршруту Казахстан – Туркмения – Иран ежегодно прирастает и приближается к показателю 1,5 млн тонн в год²⁷⁵.

Запуск проекта инициировал региональные и трансрегиональные векторы интеграции. В мае 2013 г. Иран заявил о возможности привлечения к международному транспортному коридору Киргизии²⁷⁶. В том же году (в июне) Президент Турции Абдулла Гюль заявил о желании своей страны участвовать в МТК²⁷⁷.

Синергия развития МТК в Каспийском регионе обусловливается тесной взаимосвязанностью национальных интересов прикаспийских государств и институционализированностью их диалога в сотрудничестве по обеспечению военно-политической, экологической безопасности и гуманитарного взаимодействия.

В соответствии с решением президентов России, Азербайджана, Казахстана, Туркменистана, принятому на Третьем Каспийском саммите в ноябре 2010 года в г. Баку, встречи на высшем уровне по проблемам региона стали ежегодными.

На очередной встрече в Москве в 2011 г. значительное внимание участников было уделено мерам консолидации прикаспийских государств, в обеспечении безопасности и стабильности в регионе, в том числе инициативам РФ по созданию организации (КАСФОР) сил быстрого реагирования в случаях кризисных ситуаций и организации Каспийского экономического сотрудничества (ОКЭС).

Сразу после распада СССР в регионе стали нарастать риски, связанные с активным влиянием внешних сил на военно-политическую ситуацию в регионе и возникновением противоречий среди «новых» региональных игроков²⁷⁸.

²⁷⁴ Михайлов В. Железная дорога Казахстан-Туркменистан-Иран. URL: <https://Iran.ru> (11.07.2021).

²⁷⁵ Объем грузоперевозок по железной дороге «Казахстан-Туркменистан-Иран» продолжает расти. URL: [https://www.news.ati.su/news/2020/09/13/obem-gruzoperevozok-po-zheleznoy-doroge-kazahstan--turkmenistan--iran-prodolzhaet-rasti-121800/\(7.06.2021\)](https://www.news.ati.su/news/2020/09/13/obem-gruzoperevozok-po-zheleznoy-doroge-kazahstan--turkmenistan--iran-prodolzhaet-rasti-121800/(7.06.2021)).

²⁷⁶ Иран пригласил Кыргызстан присоединиться к строительству ЖД «Казахстан-Туркменистан-Иран». URL: http://www.knews.kg/politics/31976_iran_priglasil_kyrgyzstan_prisoedinitnya_k_atroitelstvu_jd_kazahstan-turkmenistan-iran (11.06.2021).

²⁷⁷ Турция готова присоединиться к транспортному коридору Иран-Туркменистан-Казахстан-президент. URL: <http://www.trend.az/capital/business/2156722.html> (4.06.2021).

²⁷⁸ Каспийский диалог: итоги второго и третьего саммитов на высшем уровне в контексте подготовки встречи в Москве. URL: <https://e-cis.info/news/564/53060/> (11.07.2021).

Так, нерешенные внутрирегиональные проблемы (в частности, отсутствие ясности по границам территориальных вод) породили конфликтные ситуации. Летом 2001 года иранский военный корабль нарушил границу Азербайджана и принудил гражданское судно «Геофизик-3» прервать изыскательские работы на месторождении Алов. Позже недружественную акцию против судов «Геофизик-3» и «Алиф Гаджиев» предприняли самолеты ВВС Ирана. Иранская сторона объявила, что случившиеся инциденты являются результатом провокационного «подталкивания» Азербайджана к обострению отношений. Учитывая спорный характер ситуации, корпорация «Бритиш петролиум» прекратила работы в этом районе.

В сентябре 2004 года ИРИ предприняла учения ВМФ на Каспийском море, заключительный этап которых состоялся в акватории порта Бендер–Энзели.

После безуспешного саммита прикаспийских государств в апреле 2002 года Президент Путин дал приказ о проведении военных учений Каспийской флотилии РФ²⁷⁹.

В 2004–2005 гг. США предприняли активные попытки закрепиться (через прикаспийские страны) на Каспии.

В 2005 году Вашингтон предложил Азербайджану сформировать подразделение «Каспийской стражи» для защиты транскаспийских трубопроводов из числа военнослужащих Азербайджана, Грузии и Турции. Усилия по продвижению своего присутствия на Каспии США попытались реализовать через военно-техническое сотрудничество с Астаной²⁸⁰. В феврале 2004 г. министр обороны США Д. Рамсфельд заявил о договоренности с РК по поводу создания военной базы и учебного центра в северной части Каспийского моря.

В ответ на сложившиеся вызовы Российская Федерация в ноябре 2005 г. на совещании представителей прикаспийских государств по созданию совместных сил быстрого реагирования в бассейне Каспийского моря выдвинула инициативу

²⁷⁹ Мамедов Р. Военно-политическая активность в акватории Каспийского моря в постсоветский период // Центральная Азия и Кавказ. 2007. № 4 (52). С. 95–96

²⁸⁰ Караваев А. Правовой статус Каспия и проблемы КАСФОР. URL: http://www.apn.kz.ru/charter-name=printadvert&data_id=283&do_view_single (17.07.2021).

создания КАСФОР²⁸¹. Основным рефреном идеи создания этого объединения является стремление к созданию режима, при котором возникающие проблемы Каспия должны решаться прикаспийскими государствами.

В условиях неурегулированности многих проблем взаимоотношений государств Каспия и, прежде всего, отсутствия договоренности о правовом режиме моря, создание КАСФОР было отложено²⁸².

С момента формирования постсоветской политической реальности в прикаспийском регионе проявилась тенденция формирования региональной организации экономического сотрудничества. Еще в октябре 1992 г. на встрече государств Каспийского региона Иран выступил с инициативой создания Организации Каспийского экономического сотрудничества. По замыслу предлагающей стороны организация должна была стать полноценным инструментом обеспечения взаимодействия в сфере разработки и добычи нефти, сотрудничество в области судоходства, использования биоресурсов, экологической безопасности. На начальном этапе иранская инициатива наталкивалась на противодействие Азербайджана, который резонно указывал на необходимость установления правового статуса Каспия. В 1995–1996 гг. на высшем уровне государствами региона обсуждался вопрос создания Каспийской межгосударственной нефтяной компании, которая должны заниматься разработкой месторождений, находящихся за пределами территориальных вод, после достижения договоренности о правовом статусе Каспийского моря и создания Каспийского межгосударственного банка экономического сотрудничества.

Повторно вопрос создания ОКЭС был поднят на 2-м саммите прикаспийских государств в Тегеране в 2007 году. Обсуждение планов создания организации продолжилось на межправительственной встрече в октябре 2008 года в Астрахани, проходившей в формате круглого стола. Его результатом стала выработанная позиция для детальной проработки создания организации на высоком уровне.

²⁸¹ Стрешнев Р. В Москве должно пройти совещание представителей прикаспийских государств по созданию совместных сил быстрого реагирования в бассейне Каспийского моря под названием «Касфор» // Красная звезда. 16 ноября 2005 г. (27.06.2021).

²⁸² Мамедов Р. «Каспийский страж взял верх». URL: <https://vpk-news.ru/articles/4358> (27.06.2021).

Российская сторона предложила сформировать при будущей организации центр каспийских экономических и политических исследований, центр исследования биоресурсов Каспия и Каспийский банк развития (КБР). Несмотря на то, что конкретные договоренности на астраханской встрече не состоялись, прикаспийские государства прошли большой путь в согласовании формулировок, подходов, понятий.

Результатом пройденного пути государствам региона (кроме Туркмении) удалось достичь консенсуса²⁸³ю В условиях незавершенности процесса формирования ОКЭС функции координации государств Каспийского региона выполнял ежегодно организуемый форум «Каспийские диалоги», участниками которого являются политики высокого уровня, ученые, представители общественности.

Результатом длительного процесса консолидации позиций стран прикаспийского региона стало подписание 12 августа 2018 года в Актау (Казахстан) Конвенции о правовом статусе Каспийского моря, отсутствие которой значительно тормозило региональную интеграцию. В преамбуле документа говорилось: «Участники настоящей Конвенции – государства, расположенные на побережье Каспийского моря – Азербайджанская Республика, Исламская Республика Иран, Республика Казахстан, Российская Федерация и Туркменистан, далее именуемые Сторонами,

основываясь на принципах и нормах Устава Организации Объединенных Наций и международного права,

учитывая климат сотрудничества, добрососедства и взаимопонимания между Сторонами,

руководствуясь желанием углубить и расширить добрососедские отношения между Сторонами,

исходя из того, что Каспийское море имеет для Сторон жизненно важное значение и только они обладают суверенными правами в отношении Каспийского моря и его ресурсов,

²⁸³ О перспективах создания организации Каспийского экономического сотрудничества (ОКЭС). URL: https://www.mid.ru/web/guest/foreign_policy/economic_diplomacy/ism_communication/-/asset_publisher/fajfwwCb4PqDA/content/id/261242 (17.07.2021).

подчеркивая, что решение вопросов, касающихся Каспийского моря, относится к исключительной компетенции Сторон,

признавая политическое, экономическое, социальное и культурное значение Каспийского моря,

сознавая свою ответственность перед нынешним и будущим поколениями за сохранение Каспийского моря, устойчивое развитие региона,

убежденные в том, что настоящая Конвенция будет способствовать развитию и укреплению сотрудничества между Сторонами, содействовать использованию Каспийского моря в мирных целях, рациональному использованию его ресурсов, изучению, защите и сохранению его природной среды,

стремясь создать благоприятные условия для развития взаимовыгодного экономического сотрудничества на Каспийском море,

учитывая произошедшие в регионе Каспийского моря изменения и процессы на геополитическом и национальном уровнях, имеющиеся договоренности между Сторонами и в связи с этим – необходимость совершенствования правового режима Каспийского моря»²⁸⁴, совместно выработали нормы, регулирующие правовой статус Каспийского моря.

Фраза относительно сложившегося благоприятного климата сотрудничества подчеркивала значимость пройденного к подписанию пути взаимодействия.

Основу правового режима Каспия составили совместно выработанные незыблемые принципы:

«1) уважения суверенитета, территориальной целостности, независимости, суверенного равенства государств, неприменения силы или угрозы силой, взаимного уважения, сотрудничества, невмешательства во внутренние дела друг друга;

2) использования Каспийского моря в мирных целях, превращения его в зону мира, добрососедства, дружбы и сотрудничества, решения всех вопросов, связанных с Каспийским морем, мирными средствами.²⁸⁵

²⁸⁴ Конвенция о правовом статусе Каспийского моря 12 августа 2018 года. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5328> (11.07.2021).

²⁸⁵ Там же.

Стремясь к установлению режима безопасности на Каспии, стороны договорились ограничить милитаризацию моря «пределами разумной достаточности».

Установленный правовой порядок на Каспии предполагает согласованную политику прибрежных государств, согласие их на «неприсутствие... вооруженных сил» других недоговаривающихся сторон, «непредоставление» территории каспийских государств для агрессии против сторон, вступивших в соглашение. Благодаря подписанному договору на Каспийском море действует принцип «свободы мореплавания за внешними пределами территориальных вод каждой Стороны при соблюдении суверенных и исключительных прав прибрежных государств и установленных ими в этой связи правил в отношении определенных Сторонами видов деятельности».

Договор предусматривает «применение согласованных мер» прибрежных государств, ответственность Стороны, допускающей загрязнение, за ущерб, причиненный экологической системе Каспийского моря», «охрану природной среды Каспийского моря, сохранения, восстановления и рационального использования его биологических ресурсов».

Подписанная Концепция не только открыла новые перспективы в региональном сотрудничестве, но и сняла многие проблемы с дальнейшим продвижением взаимодействия в транспортной отрасли.

Мультипликативный эффект «Восточного маршрута», который все больше нарастает, вызвал к жизни проекты, направленные на сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, один путь». Казахская железная дорога Жетыген – Коргаласы открыла второй переход с Китаем и в комплексе с новыми участками других маршрутов внесла свою лепту в сопряжение с китайскими инфраструктурными проектами. К 2020 году объем перевозок в этом направлении составил 13 млн тонн. Так же, как на переходе казахстанского участка МТК «Север – Юг» в Туркменистан

(Международный центр пограничной торговли «Каспийский»), на территории перехода Хоргос возводится аналогичный центр «Хоргос»²⁸⁶. Тестовый контейнерный поезд из вагона из Китая проследовал в Иран (Акжайпа – Инчебурун – Тегеран) 28 декабря 2017 г.²⁸⁷

В марте 2021 года вице-министр торговли и интеграции Республики Казахстан Кайрат Торебаев провел переговоры с вице-министром коммерции КНР Ван Шоувэнем по выработке механизма координации деятельности казахстанско-китайского международного приграничного сотрудничества «Хоргос». Стороны отметили, что в целом новый переход и МЦПТ играют важную роль в возрождении «Шелкового пути». К 2021 г. на территории МЦПТ «Хоргос» осуществляют деятельность 24 инвестиционные компании. Введены в эксплуатацию 30000 кв. м площади²⁸⁸. По аналогии с казахстанско-китайскими центрами на приграничных территориях, Министр торговли и интеграции РК Б. Султанов на встрече в Душанбе с Министром экономического развития РФ 25 июня 2021 г. предложил создать Казахстанские торгово-промышленные хабы в приграничье с Россией. По заявлению Министра, «создание таких хабов вдоль международных транспортных коридоров будет способствовать промышленной кооперации между странами Евразийского экономического союза и наращиванию их экспортного потенциала».

С другой стороны, было предложено включить этот вопрос в повестку 2-го Каспийского экономического форума, который прошел 11–12 августа 2021 г. в Москве²⁸⁹.

Мультипликативный эффект развития МТК «Север – Юг», вовлекшего в орбиту реализации большинство стран региона обусловил значительный потенциал в развитии китайской инициативы «Один пояс, один путь». В 2015 г. во время визита

²⁸⁶ Хоргос. Официальный сайт. URL: <https://khorgos.kz> (06.07.2021).

²⁸⁷ Тестовый контейнерный поезд из Китая проследовал через Туркменистан в Иран. URL: <https://turkmenportal.com/blog/13072/testovyi-konteinernyi-poezd-iz-kitaya-prosledoval-cherez-turkmenistan-v-iran> (7.08.2021).

²⁸⁸ Казахстан и Китай провели переговоры по дальнейшему развитию МЦПС «Хоргос». URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/mti/press/news/details/168050?lang=ru> (6.07.2021).

²⁸⁹ Султанов предложил России развивать промышленную кооперацию на приграничных территориях. URL: <https://khorgos.kz/sultanov-predlozhit-rossii-razvivat-promyshlennuyu-kooperacziyu-na-prigranichnyh-territoriyah/> (7.07.2021).

Президента Азербайджана И. Алиева в Пекин был подписан Меморандум взаимопонимания о совместном поощрении создания «Экономического пояса Шелкового пути».²⁹⁰ Кроме того, Первый Президент Казахстана Елбасы Справедливо обратил внимание на совмещение национальной стратегии развития транспорта «Нурлы жол» и китайской инициативы «Пояса – пути»²⁹¹.

Подчеркивая важность широтной направленности «Шелкового пути» Восток – Запад официальными структурами Казахстана отмечается важность создания «в рамках «Пояса – пути» транспортных коридоров «Китай – Казахстан – Россия – Западная Европа», «Китай – Казахстан – Западная Азия», «Китай – Казахстан – Южный Кавказ/Турция – Европа».²⁹²

Заинтересованная в развитии транснациональных транспортных коридоров, в том числе, в Каспийском регионе, Российская Федерация также проявляет интерес и поддерживает китайскую инициативу «Пояса, пути». В мае 2015 года было подписано «Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса». В заявлении констатировалось, что «Стороны, руководствуясь стремлением обеспечить поступательный и устойчивый экономический рост в регионе, активизировать в нем экономическую интеграцию и сохранить региональный мир и развитие, будут предпринимать согласованные усилия по взаимному сопряжению процессов строительства ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути. Они будут налаживать совместную работу в двусторонних и многосторонних форматах, прежде всего на площадке Шанхайской орга-

²⁹⁰ Президент Азербайджана Ильхам Алиев принял участие в форуме, сообщает АЗЕРТАДЖ. URL: <https://media.az/politics/1067732187/ilham-aliev-prinyal-uchastie-v-mezhdunarodnom-forume-sotrudnichestva0odin-poyas-odinput-v-pekine-foto/> (11.07.2021); URL: <https://rg.ru/2017/05/14/v-knr-proshel-forum-odin-poi-as-odin-put-posviashchennui-budushchemu-evrazii.html> (11.07.2021).

²⁹¹ «Один пояс, один путь» имеет поистине глобальное значение и далеко идущие геополитические последствия». URL: <https://www.inform.kz/ru/kitayskiy-poyas-put-kazakhstan-i-geopolitika-a365882> (11.07.2021).

²⁹² Там же.

низации сотрудничества, твердо придерживаясь принципов транспарентности, взаимного уважения, равноправия, взаимодополняемости различных интеграционных механизмов и открытости для всех заинтересованных сторон в Азии и Европе»²⁹³.

В выступлении на Международном форуме «Один пояс, один путь» В. В. Путин в мае 2017 г. обратил особое внимание на конструктивный потенциал МТК. В частности, он заметил: «Мы последовательно модернизируем морскую, железнодорожную, автомобильную инфраструктуру, расширяем пропускную способность Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, значительные ресурсы вкладываем в обустройство Северного морского пути, чтобы он стал глобальной конкурентной транспортной артерией»²⁹⁴.

Включенность в планы Прикаспийских государств по развитию МТК инициативы «Один пояс, один путь» значительно расширило диапазон вовлеченности в проекты транспортной инфраструктуры не только стран Каспийского региона.

Несмотря на скептические утверждения, «недовольстве России» освоением КНР постсоветского пространства²⁹⁵, о «Несовместимости планов развития Евразийского союза» и инициативы «Один пояс, один путь»²⁹⁶ Китай подтверждает серьезность своих намерений относительно взаимодействия в направлении расширения кооперации в развитии транспортного сообщения, в том числе в рамках проектов Прикаспийских государств.

После того, как стала очевидной вовлеченность в прикаспийские проекты Китая, к планам развития транспортной инфраструктуры региона проявили интерес и другие государства.

На встрече представителей железнодорожных администраций Казахстана, КНР, ИРИ, Туркмении и Узбекистана 4 апреля 2019 г. в Алматы (Казахстан) была

²⁹³ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (14.07.2021).

²⁹⁴ В Пекине Владимир Путин выступил на церемонии открытия Международного форума «Один пояс, один путь». Мероприятие посвящено китайским проектам «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской путь XXI века». URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54491> (14.07.2021).

²⁹⁵ Foreign Policy (США): Россия ослабляет свой пояс. Анкур Шах. Китайская карта Путина. URL: <https://inosmi.ru/economic/20200717/247771899.html> (14.07.2021).

²⁹⁶ Keizai Nikon. Россия превращается в придаток Китая. URL: <https://inosmi.ru/economic/20200717/247771899.html> (11.07.2021).

достигнута договоренность о присоединении к железнодорожному коридору Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран Узбекистана²⁹⁷. По этому поводу первый заместитель председателя правления «КТЖ» К. Альмаламбетов заявил, что «с присоединением Узбекистана коридор становится значительно короче»²⁹⁸.

В конце 2020 года состоялось открытие железной дороги Хаф-Герат, которая соединила одноименные пункты на Западе Афганистана и юго-востоке Ирана. В торжественной церемонии открытия приняли участие (видеоконференции) президенты обеих стран. Доктор Голямхейдар Эбрахимбай Салами, доцент Тегеранского университета, считает, что ввод в эксплуатацию этого маршрута будет способствовать еще большей интеграции двух транспортных проектов: Китайского «Один пояс, один путь» и МТК «Север – Юг»²⁹⁹ и открывает возможность включения в региональную транспортную систему Таджикистана (Приложение Б. Рисунок Б.12).

Автор публикации замечает, что «к началу XV века этот регион был насыщен самой совершенной (по тем временам) транспортной инфраструктурой. Крупные города соединяли трассы с твердым покрытием, караванными путями, оборудованными для отдыха»³⁰⁰.

Соединение железнодорожным сообщением Афганистана и Ирана позволит таким странам, как Туркменистан, Таджикистан получить «выход к морю» (порт Ирана Чабахар) и имплементировать еще один маршрут через Кашгар в Китай. Проблема, которую придется разрешить, при дальнейшем развитии этого, безусловно, важного маршрута, является совмещение российской колеи железнодорожного пути, продвигаемого в Афганистан с севера от Узбекистана, и китайско-европейской железной дороги.

С 2013 года продолжается технико-экономическая разработка проекта, призванного соединить железной дорогой Акина (Афганистан, на границе с Туркменией) – Андхой (Афганистан, 32 км от границы с Туркменией) – Мазари-Шариф (Афганистан, 58 км к югу от узбекского города Термез) – Кундуз (Афганистан, на

²⁹⁷ Узбекистан присоединяется к ж/д коридору Китай-Казахстан-Туркменистан-Иран. URL: <https://kun.uz/ru/news/2019/04/05/uzbekistan-prisoyedinilsya-k-jd-koridoru-kitay-kazahstan-turkmenistan-iran> (15.07.2021)ю

²⁹⁸ Там же.

²⁹⁹ Салами Г. Э. Стратегические перспективы и значение дороги Хаф-Герат. URL: <https://gsalmi@ut.ac.ir> (28.07.2021).

³⁰⁰ Там же.

границе с Таджикистаном) – Шерхан-Бандар (афганский переход на границе с Таджикистаном) – Пяндж (Таджикистан, на границе с Афганистаном). Проектируемая дорога в 400 км призвана соединить, через Туркменистан, Узбекистан, Афганистан и Таджикистан с Каспийским морем³⁰¹ (Приложение Б. Рисунок Б.12).

Кроме того, уже предпринимаются шаги по практическому воплощению плана строительства железной дороги через север Афганистана, связывающий Центральную Азию. В ноябре 2015 года Туркменистан завершил 85 километровый отрезок, проходящий по территории этой страны и направленный к афганской границе, а к октябрю 2016 года было построено 4 километра пути по территории Афганистана. На церемонии открытия железнодорожного сообщения Туркменистан–Афганистан А. Гани назвал это «историческим днем для Афганистана и его народа», а Гурбангулы Бердымухамедов отметил, что железная дорога Имамназар–Акина «может играть ключевую роль в торговле между двумя странами»³⁰².

Согласно договоренности Туркменских железных дорог («Türkmen demiryollary») с афганской компанией Venco Imtiaz Construction Company, LLC осуществляются работы по строительству участка на территории Афганистана (Акина –Андхой). Президент Г. Бердымухамедов в 2020 г. заявил, что «строительство железной дороги на афганской территории ведется за счет средств туркменской стороны и при этом используются наши кадровые и материальные ресурсы»³⁰³.

Имеются и трудности на пути реализации проекта. В 2017 году Таджикистан заявил о нежелании строить свою часть железной дороги, в связи с тем, что возобновилось движение поездов по традиционным маршрутам, соединяющим эту страну с Узбекистаном, и таким образом необходимость в ТАТ для Душанбе потеряла актуальность. Посол Таджикистана в Узбекистане заявил, что его страна намерена «отложить до лучших времен» идею строительства дороги через Афганистан³⁰⁴.

³⁰¹ Голямхейдар Эбрахимбай Салами. Стратегические перспективы и значение железной дороги Хаф – Герат / Институт стратегических исследований Востока. URL: <http://www.iess.ir/fa/analysis/2428/> (27.08.2021).

³⁰² Панныер Б. Новая железная дорога дошла до Афганистана. URL: <https://rus.azattyq.org/a/centralnaya-azia-jeleznaya-doroga/28147380.html> (27.08.2021).

³⁰³ Туркменистан строит афганский участок железной дороги ТАТ. URL: <https://www.hronikatm.com/2020/08/iran-railway-discussion> (17.08.2021).

³⁰⁴ Там же.

Власти Узбекистана активно «продавливают» проект строительства Кабульского коридора. В соответствии с планами его создания существующий участок железной дороги Термез – Мазари – Шариф должен продлиться до Кабула, а далее до пакистанского Пешавара. По экспертным оценкам создание коридора сократит время доставки грузов из Средней Азии в Пакистан с 30 до 15 дней. Ориентировочная стоимость проекта 5 млрд долл. США.

Китай, в свою очередь, планирует, в рамках инициативы «Один пояс, один путь» осуществить строительство автомобильной и железной дороги, следующих через Киргизию, Таджикистан, Афганистан и далее на Иран. Заинтересованность в вовлечении Афганистана в проекты модернизации транспортной инфраструктуры, помимо прочего, обусловлена намерением Китая участвовать в разработке полезных ископаемых этой страны. Афганистан располагает большими запасами лития (потребность в котором в мире в ближайшие 20 лет возрастет в сорок раз), железа (около 2,2 млрд тонн), меди (60 млн тонн), неодима, золота, кобальта и 1,4 млн тонн редкоземельных элементов³⁰⁵.

Вместе с тем, самым большим препятствием на пути реализации трансафганских проектов, способных значительно расширить возможности Прикаспийского регионального транспортного сотрудничества, является фактор нестабильности военно-политической обстановки в Афганистане после начала вывода из этой страны контингента сил США.

Пришедшая на смену администрации Трампа новое руководство Белого Дома во главе с Д. Байденом заявило о выходе американских военнослужащих из Афганистана, присутствующих там после трагедии 2001 года. С момента подписания в феврале 2020 года в Катаре мирного соглашения между США и представителями Талибан (запрещенная в РФ) Вашингтон принял на себя обязательство в течение 14 месяцев вывести военные подразделения из Афганистана³⁰⁶, ситуация в этой стране деградировала.

³⁰⁵ Скоробогатый П., Сысоев Т., Гасымов Н. «Талибан» уже не тот? Ребрендинг талибов вызывает недоверие. Однако это не важно для региональных игроков, которые заинтересованы в новом ресурсе и плацдарме – либо для глобальных инфраструктурных проектов, либо для новой войны//Эксперт. 23–29 августа 2021 г. № 35. С. 13–21.

³⁰⁶ «Талибан» подписал с США соглашение о мире. URL: <https://anna.news.info/taliban-podpisal-s-ssha-soglashenie-o-mire> (17.08.2021).

Практически вся часть афганской территории и институты власти контролируются Талибаном. Консолидированный Запад, во главе с США, высказывается против контроля новой власти Китаем³⁰⁷.

После бегства сил западной коалиции талибы, пришедшие к власти в Афганистане, активно ищут подходы к налаживанию отношений, прежде всего со странами, определяющими расстановку сил в регионе.

Не надеясь на скорое международное признание, новая власть пытается «договориться» с игроками ближнего зарубежья. Власть Талибана (запрещенного в РФ) опирается на поддержку Китая. Один из его лидеров Абдул Гани Барадар на встрече с министром иностранных дел КНР Ван Ин заявил: «Пекин сыграет большую роль в восстановлении Афганистана», тем самым дав «карт-бланш» Пекину на осуществление инфраструктурных проектов и участие в разработке полезных ископаемых.

В начале сентября 2021 г. в интервью газете Republica представитель Талибана (запрещенного в РФ) Забихулла Муджахид заявил: «Китай является нашим главным партнером, он представляет для нас фундаментальную и исключительную возможность, поскольку готов инвестировать и восстанавливать нашу страну». Муджахид обратил внимание на продвигаемую Китаем инициативу «Один пояс – один путь», которая может «возродить древний Шелковый путь».

«Кроме того, у нас есть богатые медные рудники, которые с помощью китайцев могут быть возрождены и модернизированы. Китай – это наши ворота на рынки всего мира»³⁰⁸. Новая афганская власть, учитывая значительный авторитет и вес РФ в регионе, пытается наладить диалог с Москвой, в интересах которой также присутствуют планы использования афганской территории для сухопутного сообщения с Индией. Для обсуждения возможности налаживания конструктивного сотрудничества Россию, уже после захвата власти, посетила делегация талибов³⁰⁹.

³⁰⁷ Асатрян Г. Э. Эвакуация по-американски // Независимая газета. 21 июля 2021 г. № 152 (8203). С. 7.

³⁰⁸ Представитель талибов заявил, что радикалы считают Китай своим главным партнером. URL: https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/12295361?utm_saource=yxnews&utm_medium=desktop (2.10.2021).

³⁰⁹ В Москве прошли переговоры с талибами. URL: https://lenta.ru/brief/2021/10/21/peregovory_v_moskve/ (2.11.2021).

Свой интерес в выстраивании современного политического порядка в Афганистане имеет Турция. Анкара намерена возродить участок древнего «Шелкового пути – Лазуритовый коридор, который, по планам, должен соединить Турцию через Грузию, Азербайджан, Каспийское море, Туркменистан с Афганистаном и далее в Южную и Среднюю Азию. Однако отношения с этой страной пока не выстраиваются, в связи с попытками турецких властей, вопреки планам талибов, контролировать ситуацию в Афганистане после ухода США³¹⁰.

Неоднозначна позиция в отношении афганской власти ближайших соседей. Таджикистан, поддерживающий основную силу оппозиции талибам, состоящую в большинстве из этнических таджиков, выступает против нынешней власти Кабула. Напротив, Узбекистан, надеясь на продолжение сотрудничества, занимает лояльную позицию в отношении новой власти.

Делегация Узбекистана во главе с министром иностранных дел А. Камиловым 7 октября 2021 года провела в Кабуле переговоры с новым руководством Афганистана, представленным заместителем временного правительства по политическим вопросам Муллою Абдулом Кабировым. На встрече обсуждались, в том числе, инфраструктурные проекты в сфере транспорта. На состоявшейся встрече «члены временного правительства Афганистана выразили искреннюю признательность Шавкату Мирзиёеву за огромное внимание к чаяниям афганского народа, неоценимую гуманитарную помощь в целях предотвращения масштабного продовольственного кризиса. Афганская сторона дала высокую оценку политике президента по выстраиванию конструктивного и взаимоприемлемого диалога с новыми властями Афганистана, а также призыву главы Узбекистана к международному сообществу разморозить активы Афганистана за рубежом».

Специально была отмечена договоренность относительно планов проведения переговоров в Термезе для обсуждения проектов строительства ЛЭП «Сурхан – Пули – Хумри» и железной дороги «Мазари – Шариф – Кабул – Пешавар»³¹¹.

³¹⁰ Талибы против Турции. Начнется ли новая война в Афганистане. URL: https://www.gazeta.ru/politics/2021/07/13_a_13728554.shtml (2.11.2021).

³¹¹ Талибы заявили, что Узбекистан никогда не столкнется с угрозами из Афганистана. URL: <https://kun.uz/ru/news/2021/10/07/taliby-zayavili-chto-uzbekistan-nikogda-ne-stolknetsya-s-ugrozami-iz-afganistana> (2.11.2021).

Заинтересованные в стабилизации внутренней обстановки силы (прежде всего региональные) предпринимают совместные усилия, в том числе через демонстрацию солидарной позиции. Так Узбекистан, Таджикистан, Россия осуществляют совместные учения, демонстрирующие военный потенциал, направленный на предотвращение провокации со стороны афганских радикалов³¹². На встрече в Ташкенте 17 июля 2021 г. уполномоченный МИД ФРГ по Восточной Европе, Кавказу и Центральной Азии Матиас Люттенберг указал на «продолжение усилий мирового сообщества по поддержке мира и стабильности в Афганистане и отметил важную роль региональных стран в продолжение всемерной экономической и гуманитарной поддержки афганскому народу»³¹³.

Заинтересованная в использовании территории Афганистана в целях торгового транзита и поддержание в этой стране стабильности Индия осуществляет совместные с Россией сухопутные учения «Индира-2021»³¹⁴.

Усилия по стабилизации обстановки в Афганистане тесно увязываются с перспективой развития транспортной инфраструктуры. На международной конференции «Центральная и Южная Азия: региональная взаимосвязанность. Вызовы и возможности», проходившей в июле 2021 г. в Ташкенте, Министр иностранных дел РФ С. В. Лавров по этому поводу заявил: «Исходим из того, что планы продвижения транспортно-логистических и энергетических проектов, связывающих Центральную и Южную Азию, должны в полной мере учитывать ситуацию с безопасностью «на земле». Только при условии всеобъемлющего урегулирования внутри-афганского конфликта можно рассчитывать на успешную реализацию экономических начинаний и инициатив с участием Кабула. Поэтому достижение прочного мира в Афганистане, на наш взгляд, должно оставаться первоочередной задачей коллективных усилий как в самом регионе, так и на международной арене...

Планомерно осуществляются транзитно-логистические инициативы. Прежде всего это касается создания Международного транспортного коридора «Север –

³¹² Панфилова В. Узбекские военные выходят на таджикско-афганскую границу // Независимая газета. 21 июля 2021 г. № 152 (8203). С. 1, 5.

³¹³ Там же.

³¹⁴ Строкань С. Индия бьет террористов под Волгоградом. Стартовали сухопутные учения «Индира-2021» // Коммерсант. 2 августа 2021 г. № 1341. С. 6.

Юг», связывающего Европу, Закавказье и Центральную Азию с побережьем Индийского океана, а также трансконтинентальный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай». Для повышения их эффективности ведется масштабная реконструкция Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей. Обновляется российская портовая инфраструктура в Арктике, на Балтийском, Каспийском и Черном морях и на Тихом океане.

В таком широком контексте повышение взаимосвязанности между Центральной и Южной Азией открывает новые перспективы для развития торгово-экономических и инвестиционных процессов на евразийском континенте.

Во-первых, это расширение транспортных, особенно железнодорожных, путей сообщения между двумя регионами. Это стало бы важным элементом создания «бесшовного», единого логистического пространства, которое связывало бы южные порты Ирана и Индии с северными городами России и стран Евросоюза. ОАО «Российские железные дороги» совместно с партнерами готовы принять участие в подготовке технико-экономического обоснования соответствующих проектов.

С интересом восприняли предложение Президента Республики Узбекистан Ш. М. Мирзиёева о сопряжении Транссибирской железнодорожной магистрали и коридора «Европа – Западный Китай» с новыми региональными проектами³¹⁵.

Сказанное убеждает, что транспортные коридоры, являющиеся феноменом, связанным с актуализирующимся мегатрендом коннективности планетарного пространства, во-первых, имеют мощный потенциал инициации сотрудничества и расширения процесса интеграции, в том числе в евразийском ареале, во-вторых, усиливающийся эффект вовлечения в свою «орбиту» значительных территориальных локализаций и суверенов, что в конечном итоге имело результат в достижение качественно нового состояния политической стабильности и безопасности международных отношений.

³¹⁵ Выступление Министра иностранных дел Российской Федерации С. В. Лаврова на пленарном заседании международной конференции «Центральная и Южная Азия: региональная взаимосвязанность. Вызовы и возможности» (Ташкент, 16 июля 2021 года). 1438-16-07-2021. URL: https://www.mid.ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/4814877 (21.07.2021).

Выводы к главе 2

Таким образом, евразийские транспортные коридоры в силу естественных причин (особой протяженности пространства) интегрируют потенциал национальных, региональных и глобальных транспортных систем.

Развиваясь в широтном и меридиональном направлениях, евразийские ТК способствуют преодолению дихотомии «море–суша» и, «сжимая пространство», обеспечивают «связанность» территорий, наполняющую мегатренд коннективности планетарной цивилизации практическим содержанием.

Причем национальные и региональные транспортные системы, и коридоры являются не только необходимой инфраструктурой евразийских международных транспортных коридоров, но и потенциалом их развития.

Повышению геополитического потенциала евразийских транспортных коридоров способствует совершенствование технологий грузоперевозок, важнейшей в ряду которых является контейнеризация, формирование маршрутов контейнерных поездов, увеличение скорости движения составов, модернизация фитинговых платформ и организация процесса обмена информацией.

Протяженность евразийских МТК продуцирует возрастающий геополитический потенциал этих транспортных коммуникаций за счет вовлечения в их функционирование национальных транспортных систем, обретения мультимодального характера и развития маршрутных направлений.

Учитывая широтную протяженность евразийских МТК, особое значение приобретают маршруты, связывающие Европу и российский Дальний Восток, в рамках которых развивается международный транспортный коридор «Восток–Запад» и TRASECA. Нарастание транспортного сообщения по этому коридору обуславливает как совершенствование системообразующих коммуникаций (например, расширения пропускной способности Транссиба), так и диверсификации маршрутов, в том числе за счет внедрения мультимодальности.

Функционирование МТК результирует два направления, продуцирующих социально-экономическое развитие территорий и встречное – функциональное наполнение МТК по мере развития их хозяйственного потенциала.

В актуальной практике деятельности международных транспортных коридоров происходит непрерывный процесс совершенствования технологических приемов, повышающих их эффективность. Одним из таковых является организация «бесшовных перевозок», цифровизация и переход на электронный документооборот.

Исключительно политические предпосылки создания МТК показали свою несостоятельность. Исключительно политические мотивы их организации и развития неизбежно агрегируют материальное наполнение, которое реализуется в расширении круга участников, «стягивания» экономического потенциала даже тех «игроков», участие которых первоначально предполагалось исключить.

Кроме того, попытка редуцировать сообщество участников МТК политическими средствами вызывает конкуренцию с неопределенными результатами с альтернативными транспортными коммуникациями.

Если широтные евразийские коридоры, в геополитическом плане, играют роль механизма «сжатия» пространства, то меридиальные призваны преодолеть дихотомию «море–суша». Безусловно, глобальное значение имеет реализуемый евразийский проект МТК «Север – Юг», в успешном продвижении которого приобретает особую значимость российско-азербайджанское сотрудничество.

В силу естественных условий геополитическое пространство двух стран играет важную роль в продвижении национальных интересов.

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

Как и в случае с широтными евразийскими коридорами, меридиальные продуцируют широкий спектр экономического и политического взаимодействия

стран-участниц и расширения их экспортных возможностей за счет создания или развития производств и кооперационных связей.

В центрах сопряжения широтных и меридиальных направлений евразийских коридоров образуются хабы, обладающие особым потенциалом транспортной коммуникации. Вошедшее в практику развития транспорта понимание такого положения дел стало основанием выстраивания национальных стратегий.

Имея глобальный потенциал транспортной коммуникации, в настоящее время МТК «Север – Юг» активно развивается в региональной локализации. Практически все страны Прикаспийского региона вовлечены в проект.

В этой связи возникают взаимонаправленные векторы интеграции, обусловленные стремлением, с одной стороны, государств максимально использовать в национальных интересах новые возможности сотрудничества в транспортной сфере, с другой стороны, диверсификация маршрутов МТК способствует его наполнению новым качеством – международно значимого инфраструктурного объекта.

МТК «Север – Юг» и его широтные ответвления способствуют преодолению естественных условий изоляции стран региона от мирового океана и глобальных транспортных коммуникаций, в то же время значительно дополняют и расширяют потенциал последних.

Действующие и вновь создаваемые маршруты евразийских транспортных коридоров значительно повышают уровень «встроенности» экономик стран региона в международные кооперационные, производственные и сбытоснабженческие цепи.

Важно отметить, что функционирование МТК «Север – Юг» и его ответвлений, уже в настоящее время, продуцирует трансрегиональный вектор сотрудничества. Нарастает потенциал «сопряжения» транспортной инфраструктуры Прикаспийского региона и китайской инициативы «Один пояс, один путь», с инфраструктурными направлениями, обеспечивающими транспортное сообщение стран Северной Африки и т.д.

Безусловно, активная поддержка проекта МТК «Север – Юг» странами региона основывается, во-первых, на их историко-культурной общности и, во-вторых,

багаже сложившихся политических, культурных и экономических связей, в-третьих, взаимосвязанностью национальных интересов, обусловленных стремлением к стабильности и безопасности в регионе. Продвижению в транспортном сотрудничестве способствовал международный диалог о правовом статусе Каспийского моря, итогом которого стало подписание «Концепции». Завершенность формирования правового режима внутреннего моря позволила, во-первых, предотвратить риски, связанные с вмешательством внешних сил в дела региона, во-вторых, снять спорные и нерешенные проблемы в отношениях между прикаспийскими странами и, в-третьих, значительно активизировать дальнейшее сотрудничество, в том числе в транспортной сфере.

Сотрудничество стран Прикаспийского региона, в том числе в организации евразийских транспортных коридоров, испытывает деструктивное влияние внешних сил, значительно осложняющее консолидацию стран региона. Вместе с тем, интеграция в сфере транспортных коммуникаций является важнейшим механизмом преодоления нестабильности и достижения устойчивого режима международной безопасности.

Глава 3. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В ОБЕСПЕЧЕНИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ И ГЛОБАЛЬНОЙ СТАБИЛЬНОСТИ И БЕЗОПАСНОСТИ

3.1 Международные транспортные коридоры в условиях нарастания глобальных вызовов и рисков

Турбулентность – характеристика, к которой еще недавно прибегали эксперты, описывая экстраординарные события в международных отношениях, в настоящее время становится новой реальностью глобального политического процесса. Практически все авторитетные академические и экспертные сообщества и научные школы мира отмечают лавинообразное нарастание социально-экономических, экологических и политических рисков³¹⁶.

Степень неопределенности в условиях усиливающейся турбулентности настолько велика, что аналитики Deutsche Bank утверждают, что «в ближайшие годы простая экстраполяция прошлых тенденций может стать самой большой ошибкой, которую вы совершите»³¹⁷.

Многие интеллектуалы, описывая общее состояние международных отношений, говорят о «деградации» мирового порядка». Признаками этого, по их мнению, являются «размывание принципов Устава ООН» и «международного права». Государства в такой динамике международных отношений предпочитают «ориентироваться на собственные интересы»³¹⁸.

Конкуренция в транспортной сфере становится одним из инструментов (по определению академика В. В. Михеева) формирования «новой биполярности». В нарастающем противоборстве с Китаем «США приступают к разработке собственной стратегии развития национальной и мировой транспортной инфраструктуры, к

³¹⁶ См. например: The Global Risks Report 2020 // World Economic Forum. 2020. URL: <https://www.weforum.org/reports/the-global-risks-report-2020> (22.08.2021).

³¹⁷ The Age of Disorder – the new era for economics, politics and our way of life // Deutsche Bank. 2020. September, 9. URL: https://www.db.com/newsroom_news/2020/the-age-disorder-the-new-era-for-economics-politics-and-our-way-of-life-en-11670.htm (19.08.2021).

³¹⁸ См. например: Саямов Ю. Деградация как признак современного мира и вызовы для России // Международная жизнь. 2021. № 6. С. 88–95.

реализации которой должны подключиться демократические страны»³¹⁹. Подтверждением утверждения ученого может служить усиливающееся противоборство вокруг китайской инициативы «один пояс, один путь». В телефонном разговоре с британским премьер-министром Б. Джонсоном 27 марта 2021 г. президент США Джо Байден заявил о необходимости создать в союзе с демократическими странами аналог китайского инфраструктурного проекта³²⁰. Почин США поддержала глава Еврокомиссии Урсула фон дер Ляйен, предложившая проект Global Gateway, предполагающий вложение инвестиций в транспортную инфраструктуру за пределами ЕС в размере 300 млрд евро³²¹.

Явный акцент в международных отношениях на национальные интересы, даже в ущерб глобальным, общечеловеческим ориентирам, актуализирует формы и механизмы сотрудничества, учитывающие этот «крен», в большей степени дающие возможность имплементации общего достояния, за счет интеграции национальных стратегий.

Одной из таких форм, безусловно, становится совместная деятельность государств по созданию международных транспортных коридоров. «Глобальные магистральи, такие как проект «Север – Юг», – это социально-экономическое явление, во многом формируемое политической волей нескольких государств, которые собственнно и стимулируют организацию выбранных направлений в рамках своего понимания общих интересов.

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

³¹⁹ Михеев В. В., Луконин С. А. Второе столетие коммунистической партии Китая и новая биполярность // *Мировая экономика и международные отношения*. 2021. Т. 65, № 7. С. 27.

³²⁰ «У нас должна быть аналогичная инициатива»: зачем Байден предложил скопировать китайский проект «Один пояс-один путь» // *РТ на русском*. URL: <https://russian.rt.com/world/article/846738-odin-poyas-odin-put-dzho-baiden> (4.11.2021)

³²¹ ЕС предложил альтернативу китайскому проекту «Один пояс – один путь». // *Независимая газета*. 2 декабря 2021 г. № 264 (8315). С. 6.

XVIII столетия Анри Сен-Симон свои концепции об общем равенстве и объединении людей во всем мире в прикладном плане подкреплял не чем иным, как строительством Суэцкого и Панамского каналов. Всегда можно увидеть своеобразную переключку этих всеобщих «объединительных проектов» на основе общего прагматического интереса», – пишут авторы доклада Института экономики РАН³²².

Конструктивная роль МТК в углублении международного сотрудничества, обусловленная способностью к развитию по горизонтали (охвате все больших территорий и включении новых акторов) и вертикале (совершенствовании транспортных технологий, мультимодальности и связанности различных видов транспорта) проявляется в практике международных отношений как драйвер сотрудничества даже в тех случаях, когда речь идет об отношениях стран с противоположными, а порой и антагонистическими позициями.

Так, например, железнодорожный коридор Баку – Тбилиси – Карс, функционирующий в рамках МТК «TRASECA», который по замыслам архитекторов (инициатива ЕС 1993 г.) должен был решать две проблемы: вывести из-под влияния России регион Южного Кавказа и создать альтернативу ее транзитному потенциалу, вопреки их намерениям «архитекторов» трансформируется в объект сотрудничества с РФ.

В 2007 году для строительства участка железной дороги в Грузии Азербайджан (в два транша) выделил кредит в размере 776 млн долларов³²³.

Однако полноценное функционирование, в целом, МТК «TRASECA» и конкретно ж/д маршрут Баку – Тбилиси – Карс определил необходимость, несмотря на российско-грузинские разногласия, подключить к проекту Российскую Федерацию³²⁴.

³²² Транспортный коридор «Север-Юг»: реалии транзита и перспективы трансрегиональной интеграции. М.: июнь 2019. С. 5.

³²³ Кавказский узел/Грузия получит кредит в 575 млн долларов от Азербайджана. URL: <https://kavkaz-uzel.media/articles/186420> (30.08.2021).

³²⁴ Караваев А. Находка для России: Баку-Тбилиси-Карс: Политика. ИноСМИ. URL: <https://inosmi.ru/politic/20171113/240751216.html> (30.08.2022).

Анонсированная в 2005 году и открытая в 2017 году железная дорога, соединяющая Азербайджан, Грузию и Турцию, втягивает этот маршрут в качестве ответвления в МТК «Север – Юг» и предполагает активное участие в перевозках РЖД. Например, рассматривается возможность поставки угля из Тувы до грузинского порта Поти³²⁵.

Сотрудничество России в рамках проекта Баку – Тбилиси – Карс позитивно отражается на динамике российско-грузинского товарооборота. В январе–августе 2017 года взаимная торговля двух стран увеличилась на 30% (до 700 млн долл. США) и составила 10,6% всего внешнеторгового оборота Грузии. Значительная часть поставок пшеницы и нефтяных газов из России в эту страну идет через Азербайджан.

В результате взаимодействия в рамках транспортных проектов укрепляется экономическое сотрудничество России и Азербайджана. Только в 2015 году азербайджанские железные дороги получили от «Уралвагонзавода» 3100 грузовых вагонов. В целом азербайджанская сторона заключила договор на поставку 14000 грузовых вагонов³²⁶.

Стремление стран-участников организации МТК к прагматическому извлечению выгоды, несмотря на имеющиеся отличия в оценках международных процессов и разность в политической ориентации, побуждает их углублять сотрудничество и взаимодействие. Поиск условий оптимизации функционирования МТК «Север – Юг» обусловил договоренность в 2016 г. РЖД и Азербайджанской железной дороги о сквозной ставке тарифа на контейнерные перевозки Индия – Азербайджан – Россия (Мумбай – Москва)³²⁷. В этой связи вряд ли справедливо утверждение Ю. В. Чижкова о том, что движущими мотивами развития ТРАСЕСА являются исключительно геополитические соображения, и поэтому исследователь сомневается в успехе этого института международного сотрудничества. Однако было бы правильнее говорить о

³²⁵ Транспортный коридор «Север-Юг»: реалии транзита и перспективы трансрегиональной интеграции. М.: 2019. С. 18.

³²⁶ Находка для России: Баку – Тбилиси – Карс. URL: <https://inosmi.ru/politic/20171113/240751216.html>.

³²⁷ Там же.

свойствах МТК, независимо от условий их имплементации, генерировать дальнейший поступательный ход взаимодействия, расширяющий круг субъектов этого процесса. Именно поэтому резонно утверждать, что относительно небольшой исторический опыт их существования показывает, что таковые представляют особую форму международного сотрудничества, преодолевающую политические препятствия, разъединяющие государства и нации. Правы, например, те исследователи, которые утверждают, что «проекты БТК (Баку – Тбилиси – Карс – авт.) и «Север – Юг» носят не конкурентный, а взаимодополняющий характер»³²⁸.

Структура Азербайджанских железных дорог, обеспечивающая транспортно-экспедиционные услуги ADYExpress, вошла в состав международного транскаспийского транспортного консорциума, созданного Азербайджаном, Грузией и Казахстаном. Консорциум должен обеспечивать сообщение от станции перехода Достык (Казахстан) на границе с Китаем через территорию РК до порта Актау, затем по Каспийскому морю к азербайджанскому порту Алят и далее к порту Потти (Грузия) и Турцию. Со стороны Китая в консорциуме принимает участие корпорация «Китайские железные дороги», Казахстана – КТЗ-Экспресс, на Каспии – Каспийское морское пароходство, Грузии – Транс-кавказский терминал Nomad Express³²⁹.

В 2019 году Россия, Турция и Азербайджан подписали меморандум по развитию железнодорожных перевозок по коридору Баку – Тбилиси – Карс³³⁰.

Ожидается, что после окончания Карабахской войны (2020 г.) маршрут Карс – Гюмри – Нахичевань – Мегри – Баку, входящий в проект TRASECA, будет заблокирован.

³²⁸ Находка для России: Баку – Тбилиси – Карс. URL: <https://inosmi.ru/politic/20171113/240751216.html> (1.09.2021)

³²⁹ ADY Express. Транспортный коридор Восток-Запад. URL: <https://www.adyexpress.az/ru/transportniye-koridori-mars-ruti/transportniy-koridor-vostok-zapad>.

³³⁰ Баку-Тбилиси-Карс: Хотели в обход России, получилось как всегда. URL: <https://topwar.ru/161185-baku-tbilisi-kars-hoteli-v-obhod-rossii-poluchilos-kak-vsegda.html> (16.11.2021).

Основной целью БТК помощник президента Азербайджана А. Гасанов считает «служение экономическим связям, благосостояние мира, стабильность и безопасность в регионе и мире».³³¹

Расширение российского участия БТК сопровождается, напротив, редуцированием участия в нем Европейского Союза. После финансового кризиса 2008 года возможности ЕС существенно влиять на развитие евразийских транспортных коммуникаций значительно сократились. Аналитический доклад Европейской Комиссии 2019 г. «Транспорт в Европейском Союзе» констатирует снижение уровня инвестиций даже в развитие внутриевропейской транспортной отрасли³³².

Не совсем верно расставлены акценты в статье Давида Тертри, оценивающего TRASECA, как игру Запада «с нулевой суммой»³³³. Автор не учитывает того обстоятельства, что транспортные коридоры с момента своего создания (вследствие возникающего синергетического эффекта) обретают свойство «саморазвития». Безусловно, политический фактор может оказывать тормозящее или катализирующее влияние. Однако, как и в случае с рынком, включается механизм самоорганизации, который как структурный фактор действует неотвратно. Независимо от разности политических позиций страны (в случае реальной выгоды транзита через МТК) приходят к необходимости сотрудничества.

Безусловно, высказанное положение не исключает крайностей, возникающих под давлением центров мировой силы, когда страны вынуждены подчиняться диктату гегемона. Так произошло в 2014 г. с отказом Болгарии от реализации газового «Южного потока». Неприкрытое давление на объединенную Европу оказывали США в связи со строительством «Северного потока-2»³³⁴.

³³¹ Гасанов А. Международные транспортные коридоры «Восток-Запад», «Север-Юг» и геоэкономические интересы Азербайджана. URL: <https://1news.az/news/20190924053701311-Mezhdunarodnye-transportnye-koridory-Vostok-Zapad-Sever-Yug-i-geoekonomicheskie-interesy-Azarbaidjana> (16.11.2021).

³³² Transport in the European Union. Current Trends and Issues. Brussels: European Commission, Directorate-General Mobility and Transport, D-1049, March 2019.

³³³ Тертри Д. Незаменимая держава. «Стальные коридоры» Евразии и роль России // Россия в глобальной политике.. 2019, май–июнь. Т. 17. № 3. С. 92.

³³⁴ К итогам визита Си Цзиньпина в Центральную Азию: Казахстан. URL: <https://www://carnegieendowment.org> (21.09.2021).

Однако, как в случае с последним, так и в других случаях, воздвигаемые политические барьеры рано или поздно рушатся под действием прагматических мотивов. Рациональная обусловленность безальтернативности развития транспортных коммуникаций, являющейся одной из составляющих глобального мегатренда «связанности» планетарной цивилизации, в конечном итоге берет «верх».

Иллюстрацией первенства рациональных факторов над политическими может служить новейшая история российско-китайского сотрудничества. Несмотря на углубление политического партнерства двух стран, Китай в 2013 году заявил (при посещении Си Цзинь Пингом Казахстана) о запуске проекта «Новый шелковый путь», предполагающего создание или участие в маршруте, обходящем территорию России с юга, через Центральную Азию в Турцию³³⁵. А в декабре 2013 г. Китай анонсировал (во время визита В. Януковича в Пекин) планы инвестирования модернизации глубоководных портов в Крыму³³⁶. Эти события происходили на фоне сближения Украины с Западом.

Приведенные факты свидетельствуют о том, что в развитии транспортной инфраструктуры вообще и МТК в частности политические резоны, хотя и играют значительную роль, но все же не являются абсолютными. Точнее заметить, политическая обусловленность создания и развития МТК преобладает только на стадии становления этой транспортной инфраструктуры. По мере обретения состоятельности, последняя приобретает характер самовоспроизводящейся системы, генерирующей нарастающее международное сотрудничество. Национальный интерес, реализация которого, в случае с МТК, не требует делегирования суверенитета в наднациональные структуры, по мере их развития вытесняет избыточный политический контекст.

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

³³⁵ Строительство «Северного потока-2» полностью завершено. URL: <https://www.tass.ru> (10.09.2021).

³³⁶ Украина продает Крым – но не России. URL: <https://m.gazeta.ru/business/2013/09/16/ru-pub-52988> (21.09.2021).

Так, длившийся с развала СССР армяно-азербайджанский конфликт вокруг проблемы Карабаха препятствовал нормальному функционированию транспортной инфраструктуры, действующей в советский период, в частности, железной дороги, соединяющей территорию Азербайджана с анклавом Нахичевань, проходящей через Сюникскую область Армении, и магистрали, связывающей Ереван с Сюникской областью, через Нахичевань. Летом 2020 г. произошло обострение ситуации в Нагорном Карабахе. Военно-политический конфликт стал преградой не только на пути установления мира и стабильности в регионе Южного Кавказа, но и препятствием в создании региональной транспортной инфраструктуры, являющейся частью евразийских ТК.

Еще до начала военного обострения азербайджано-армянских отношений премьер-министр Армении Н. Пашинян заявлял: «Азербайджан не только угрожает оккупацией суверенной территории Армении, но и отказывается предоставить Армении коридор для запуска железной дороги Армения – Грузия – Азербайджан – Россия»³³⁷.

Известно, что по неофициальным каналам коммуникации между Президентом И. Алиевым и Н. Пашиняном периодически осуществлялся обмен мнениями по существующим проблемам двухсторонних отношений, в рамках которого, в том числе обсуждался вопрос запуска транспортной инфраструктуры, что свидетельствовало о взаимной заинтересованности в налаживании нормального транспортного сообщения. Этот вопрос стал предметом специальных переговоров главы Евросовета Шарля Мишеля с лидерами двух стран. На переговорах в Ереване и Баку европейский чиновник предложил свой план урегулирования конфликта вокруг Карабаха, который включал «сотрудничество в транспортной сфере и региональных проектах»³³⁸.

После подписанного в ноябре 2020 г. совместного заявления и обеспечения мира в Карабахе российскими миротворцами открылась возможность заключения

³³⁷ Строкань С. Карабахский конфликт докатился до Европы. ЕС ищет пути избежать новой эскалации // Коммерсант. 19 июля 2021 г. № 124 (П). С. 5.

³³⁸ Там же.

полноценного договора о мире между Арменией и Азербайджаном и восстановления транспортного сообщения в интересах обеих сторон. Помощник Президента И. Алиева Хикмет Гаджиев заявил: «Мирный договор между Азербайджаном и Арменией позволит трансформировать регион Южного Кавказа в целом. Построить интегрированный регион. И Армения может быть частью этого процесса»³³⁹.

Достижение мира может создать условия для разблокирования огромного транзитного потенциала региона (замороженного в течение 30 лет). Учитывая, что ни одна из конфликтующих сторон не имеет выхода к открытому морю, оживление внутрирегионального транзита может стать мощным фактором их экономического роста.

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

На встрече с турецкой делегацией в конце 2020 г. И. Алиев прямо обозначил проблему формирования транспортного коридора Азербайджан – Армения – Турция. «Параллельно мы придаем большое значение, – заявил он, – формированию коридора Азербайджан, Армения и Турция, даны первичные указания. В ближайшие дни мы начнем строительство железной дороги из Горадиза до Зангилана, до границы с Арменией. Уже готовится технично-экономическая основа, за короткое время была проложена дорога из Горадиза до Зангилана, я сам ехал по этой дороге, очень удобно, можно проехать с высокой скоростью». По мнению Президента Азербайджана создание такого коридора, при наличии доброй воли сторон можно завершить в два года. «Но наша мысль состоит в том, – продолжил И. Алиев, – чтобы не ждать этих сроков, перевозки могут осуществляться до Горидаза по железной дороге, потом с помощью крупнотоннажных машин. Это очень важный вопрос, стоящий на повестке дня. Считаю и уверен, что мы можем послать первичные

³³⁹ Армению призвали подписать мирный договор и получить выгоду от дружбы с Азербайджаном // Инфо24.ru. URL: https://info24.ru/news/armeniyu-prizvali-podpisat-mirnyj-dogovor-i-poluchit-vygodu-ot-druzhy-s-azerbajdzhanom.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&nw=16362811-99000 (9.10.2021).

грузы через территорию Азербайджана, Армении и Нахичевани в Турцию и принять их в обратном направлении. Тем самым будет реализовано открытие Нахичеванского коридора, что является важной частью трёхстороннего заявления»³⁴⁰.

В мае 2021 года президент Азербайджана И. Алиев прибыл в Нахичеванскую Автономную Республику на открытие железнодорожной станции в городе Ордубад, вблизи границы Армении и запуске автомагистрали Джульфа – Ордубад – Зангилан, азербайджанский город, отделен от Нахичевани 40 километрами Зангезура (Сюникской областью Армении).

На церемонии открытия станции И. Алиев сказал, что на территории Азербайджана ведется строительство железной дороги Горадиз – Агбанд и планируется построить 15 км железной дороги, соединяющей Ордубад с границей Армении.

«Соединение Зангилана, расположенного в регионе Восточного Зангезура, с Западным Зангезуром – нашей древней землей, а вслед за этим через Ордубад с Нахичеванью и Турцией станет нашим очередным историческим достижением. Уверен, что это произойдет, у меня нет никаких сомнений. Азербайджан выполнит стоящие перед ним задачи и сделает все возможное для того, чтобы в реализации этого проекта не было никаких проблем», – сказал Алиев³⁴¹.

Успешная реализация проекта Зангезурского ТК позволит Азербайджану увеличить экспорт на 710 млн долл. США и сэкономить 10 млн долл. на субсидировании рейсов Баку – Нахичеван.

Однако полного понимания важности восстановления транспортной инфраструктуры у договаривающихся сторон пока не сложилось.

В реализации планов создания регионального коридора Азербайджан рассчитывает на поддержку России³⁴².

³⁴⁰ Алиев обозначил новый транспортный вектор в послевоенном регионе // EADaily, 31 декабря 2020 г. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2020/12/31/aliev-oboznachil-novyy-transportnyy-vektor-v-postvoennom-regiione> (16.09.2021).

³⁴¹ Вышли в коридор: Азербайджан готовится проложить дорогу через Армению. URL: <https://iz.ru/1163024/igor-karmazin/vyshli-v-koridor-azerbaidzhan-gotovitsia-prolozhit-dorogu-cherez-armeniiu> (10.10.2021).

³⁴² Транспортный коридор Азербайджан-Нахчыван может создать пятистороннюю платформу сотрудничества в регионе. URL: <https://interfax.az/view/821046> (15.10.2021).

Армянская сторона, на встрече стремилась увязать проблему восстановления транспортного сообщения с проблемами установления в регионе режима безопасности, решения вопроса с обменом военнопленными, разграничения зон контроля в Карабахе.

По словам В. В. Путина движение в правильном направлении разрешения конфликта начато. Требуется пройти большой путь по делимитации азербайджано-армянской границы и восстановления режима добрососедства и сотрудничества.

Специальная трехсторонняя встреча на уровне вице-премьеров Азербайджана, Армении и России по разблокированию транспортных коммуникаций прошла 20 октября 2021 г. в Москве. Вице-премьер Армении заявил, что договоренность относительно восстановления транзитного сообщения в регионе может рассматриваться в качестве первого шага на пути к демаркации границы между государствами³⁴³.

В Заявлении МИД РФ к годовщине мирного соглашения, прервавшего разрушительный военный конфликт 9 ноября, выражена готовность России в обеспечении мирного процесса восстановления транспортной инфраструктуры и демаркации границы между Азербайджаном и Арменией³⁴⁴.

На трехсторонней встрече в Москве Президента РФ В. В. Путина, Президента Азербайджана И. Алиева и Премьер-министра Армении Н. Пашиняна, состоявшейся 26 ноября 2021 года, азербайджанский лидер вновь заявил о восстановлении транспортного сообщения в регионе как важном этапе в налаживании мирных стабильных отношений между двумя странами. В частности, он сказал, что: «Тема разблокирования коммуникаций – одна из важных тем, которые не выполнены»³⁴⁵ (Приложение Б. Рисунок Б.14).

Фактором, ускоряющим процесс транспортной интеграции региона, является запущенный иранский проект МТК Персидский залив – Черное море. Один из

³⁴³ Рокс Ю. Баку и Ереван готовятся к деблокации дорог//Независимая газета. 20 октября 2021 г.. № 230 (8281).

³⁴⁴ Строкань С. Безграничная ситуация//Коммерсант. 9 ноября 2021 г. № 202. С. 6.

³⁴⁵ Пашинян на переговорах с Путиным поспорил с Алиевым о нерешенных вопросах // РБК. URL: <http://www.rbc.ru/politics/26/11/2021/61a0f3f39a79471efb3aaab0> (30.11.2021).

маршрутов этого коридора Джульфа (Иран) – Нахичеван – Ереван – Тбилиси предполагает включить в евразийский транзит территорию Армении. В худшем сценарии (если Азербайджану и Армении не удастся установить прочный мир) Нахичеван как транзитный пункт может заменить маршрут Мегри (город на ирано-армянской границе) – Ереван³⁴⁶. Большую заинтересованность в развитии иранского ТК проявляет Индия. В связи с обострением отношений Ирана с Азербайджаном и Турцией этот маршрут может стать реальной альтернативой ирано-европейского трафика.

Положение о том, что политический фактор играет доминирующую роль на начальном этапе становления МТК, подтверждается современной ситуацией вокруг транспортных коммуникаций, включающих транзит по территории Афганистана, в связи с приходом к власти в этой стране талибов, ориентирующихся на сотрудничество с Китаем и Пакистаном.

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

В Дели прошла встреча представителей России, Ирана и пяти новых независимых государств Центральной Азии, на которой обсуждалась эта проблема. Москва однозначно поддержала инициативы Индии относительно режима «свободного трафика» через Афганистан.

Однако Китай и Пакистан, также приглашенные на встречу, отказались от участия в обсуждении.

Советник по нацбезопасности Индии Аджит Довал, открывая многосторонний саммит, заявил, что международное сотрудничество в сфере продвижения

³⁴⁶ Иран анонсировал ввод в эксплуатацию транзитного коридора Персидский залив – Черное море – «Каспийский вестник». URL: <http://casp-geo.ru/iran-anonsiroval-vvod-v-ekspluatatsiyu-tranzitnogo-koridora-persidskij-zaliv-chernoe-more/> (14.10.2021).

транспортных коммуникаций «поможет усилить коллективную безопасность в регионе»³⁴⁷.

Политический фактор обратной к сотрудничеству направленности не только осложняет развитие МТК и наращивание их потенциала, но может существенно препятствовать созданию новых ТК или дезавуировать имеющиеся достижения в международном транспортном взаимодействии. Так, пришедшая к власти на Украине администрация с 2014 года заняла позицию, ориентированную на разрыв коммуникаций, прежде всего, с Россией.

В сентябре 2017 года в Одессе прошла международная конференция «Интегрированные транспортные коридоры Европа – Азия», на которой обсуждались состояние и перспективы мультимодальных перевозок в регионах Балтийского, Каспийского и Черного морей. На конференции отмечалось, что проблема повышения транзитных возможностей территории Украины стала особенно востребованной после того, как в 2016 году по Транскаспийскому ТК по маршруту Черноморск – Достык проследовал контейнерный поезд³⁴⁸ и, таким образом, продемонстрировал возможность трафика из Европы в Китай через территорию Украины.

Однако в связи с обострением отношений с Россией последняя стала рассматривать транзит через Украину как конкурентный маршруту Китай – Казахстан – Беларусь – Польша – Германия. Успех осуществляемого РЖД транзита во многом обеспечен созданием совместно с немецкой железнодорожной группой Deutsche Bahn логистической структуры Trans-Eurasia Logistics³⁴⁹.

Украинский транзит (в обход России) не обеспечил конкурентного уровня грузоперевозок по Транскаспийскому маршруту (ТМТМ).

В значительной степени уменьшает транзитный потенциал Украины и так называемый Центральный маршрут Евразийского моста (Китай – Иран – Турция – Европа). Этот маршрут имеет несколько вариантов следования. Однако во всех

³⁴⁷ В Афганистане русские с китайцами не братья навек // Независимая газета. 11 ноября 2021 г. № 246 (8297). С. 1, 2.

³⁴⁸ Засядько А. Н. Коридоры в обход: Какие транспортные артерии лишат Украину транзитного потенциала. URL: https://cfts.org.ua/articles/koridory_v_obkhod_kakie_transportnye_arterii_lishat_ukrainu_tranzitnogo_potentsi-ala_1275/93945 (21.11.2021).

³⁴⁹ Транс-Евразия Лоджистикс Гмбх ж/д грузоперевозки. URL: <https://cargotime.ru/rail-carriers/trans-evraziya-lodzhistiks-gmbx/> (10.11.2021).

направлениях его осуществления ключевую роль играет транзитный трафик через Иран и Турцию.

Первый ход этого ТК направляет грузопоток через Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Иран, Азербайджан, Грузию и Турцию. Его функционирование не потребовало строительства новых железных дорог.

После ввода в эксплуатацию глубинного железнодорожного туннеля под Босфором «Мармарай», соединившего азиатскую и европейскую части Стамбула (Турция)³⁵⁰, этот коридор характеризуется возрастающим наполнением. Проект «Мармарай» включал в себя модернизацию пригородной железнодорожной линии по берегу Мраморного моря от станции Халкали до станции Гебзе и строительство самого туннеля.

Строительство началось в 2004 году японско-турецким консорциумом. Строительство туннеля завершилось 23 сентября 2008 года, а церемония начала движения состоялась 29 октября 2013 года³⁵¹,

Транзит грузопотока по описанному маршруту, большей частью, обходит территорию Украины, как и второй вариант ТК, через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию. С завершением модернизации железнодорожного сообщения по маршруту Баку – Тбилиси – Карс и интеграции в его функционирование российских структур, потенциал украинского участия в ТК значительно уменьшился.

В реализации третьего варианта Евразийского моста ключевую роль также играют: Азербайджан, Иран и Турция, связанные с Китаем через территорию Кыргызстана. Как и в первых двух маршрутах Украина, в лучшем случае, может играть эксклюзивную эпизодическую роль.

Нестабильная политическая ситуация обусловила изменение меридиальных транспортных коридоров, связывающих порты Балтики с портами Черного моря (Ильичевск, Одесса) на порты Адриатики.

³⁵⁰ Rails under the Bosphorus. Railway Gazette. International. URL: <http://www.railwaygazette.com> (2.11.2021).

³⁵¹ Туннель под Босфором связал Европу и Азию. URL: <http://www.bbc.com> (16.11.2021).

Так в рамках польского проекта «Междуморья» движение грузопотока направляется от Гданьска до порта Копер (город на юго-западе Словении). Перевозки по этому маршруту осуществляют польская транспортная компания Rail Polska (входит в американскую Rail World Group), австрийская Rail Cargo Austria и словенская Adria Transport. Уже в 2014 г. грузопоток по этому направлению составил 30 тыс. TEU³⁵² ((Приложение Б. Рисунок Б.15).

Не добавляют перспективы роста транзитного потенциала Украины и формирующийся маршрут Гданьск (Польша) – Констанца (Румыния). Еще в 2010 году Межправительственная комиссия по МТК TRACECA отметила важность такого транспортного коридора. Комиссия считала целесообразным следование ТК Гданьск – Констанца через территории Словакии и Украины (в обход Венгрии). Однако проект Комиссии не получил развития³⁵³.

Действующее с 2016 г. паромное сообщение Констанца – Потти, в организации которого принимает участие немецкая группа Deutsche Bahn, является альтернативным украинской Одессе, морским маршрутом, активно интегрирующимся в Евразийский мост³⁵⁴.

Попытки интеграции Украины в Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) через участие в ассоциации «Транскаспийский международный транспортный маршрут, саммит которой прошел в Баку в мае 2018 г., с участием ПАО «Украинская железная дорога», не принесли ожидаемых результатов. Ассоциация ТМТМ, офис которой располагается в Нур-Султане (Казахстан) призвана оптимизировать логистику ТМТМ³⁵⁵. Значительных успехов ассоциация добилась в продвижении маршрутов, связывающих Казахстан с Грузией и Турцией.

Не получила широкого развития инициатива присоединения Украины к МТК «Юг – Запад». Азербайджанская железнодорожная компания объявила 10 мая 2018 г. об успешном проходе тестового контейнерного поезда по маршруту Польша – Украина – Грузия – Азербайджан – Иран в рамках проекта, призванного соединить

³⁵² BALTIC RAIL AS. URL: <https://www.inforegister.ee/ru/11532987-BALTIC-RAIL-AS> (21.11.2021).

³⁵³ Eighth annual meeting of the intergovernmental commission traceca. Brussels, Belgium, 2010 13 Oct.

³⁵⁴ Deutsche Bahn/Deutsche Bahn AG. URL: <https://www.deutschebahn.com/en> (12.11.2021).

³⁵⁵ Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут (ТМТМ). URL: <https://middlecorridor.com/ru> (11.11.2021).

грузовым сообщением страны Юго-Западной Азии и Восточной Европы. Тестовый поезд проследовал 2356 км, в том числе 399 км по территории Польши, 965 км по Украине, 396 км по Грузии и 596 км по Азербайджану до Ирана за девять дней. Пробный маршрут контейнерного поезда был осуществлен по решению Координационного комитета по развитию маршрута «Юг – Запад», заседание которого проходило 14 марта 2018 г. в Варшаве³⁵⁶. Столь внушительное время следования пробного поезда показало низкую эффективность маршрута.

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

Так, эксперты отмечают, что на продвижение МТК «Север – Юг», сдерживающее влияние оказывают санкции США в отношении Ирана. Несмотря на очевидность экономических выгод, это не означает, что данный проект не столкнется с рядом политических (геополитических) проблем. Помимо прочего, следует акцентировать внимание на кардинальном изменении позиции США относительно ядерной сделки с Ираном. Очевидно, что данное обстоятельство уже создает и будет создавать дополнительные сложности для инвесторов и инфраструктурных компаний, в особенности, когда речь идет об импорте оборудования для реализации конкретных проектов или организации финансирования. Несомненно, все это может привести к значительному замедлению работы над разнообразными инфраструктурными проектами», – пишут Косов Г. В. и Гукасов А. В.³⁵⁷

С другой стороны, функционирующие МТК активно влияют на мировой политический процесс. Например, на саммите 13 мая 2019 г. в Анкаре глав железнодорожных ведомств России, Азербайджана и Турции был подписан меморандум «О развитии железнодорожных перевозок в рамках проекта Баку – Тбилиси –

³⁵⁶ Каспийские транспортные коридоры пойдут в обход России. URL: <http://http://casp-geo.ru/kaspijskie-transportnye-koridory-v-obhod-rossii-aktivno-razvivayutsya/> (11.11.2021).

³⁵⁷ Косов Г. В., Гукасов А. В. Международный транспортный коридор «Север-Юг». Переосмысление ландшафта Евразии (Кейс Азербайджана) // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2019. № 3 (60). С. 212–217.

Карс», что обусловило значительную корректировку антироссийской политики Грузии^{358/}

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

Заместитель директора Государственного морского агентства при Министерстве транспорта, связи и высоких технологий Азербайджана Фархад Мамедов на саммите выступил с докладом «Содействие торговым отношениям и развитию бизнеса через региональные связи». Он отметил, что международный транспортный коридор Север – Юг, соединяющий два основных континента мира, положительно влияет на развитие торговых отношений, налаживая тесное сотрудничество между Азербайджаном, Индией, Пакистаном, Ираном, Россией и Северной Европой³⁵⁹.

Транспортные коммуникации вообще и МТК, в частности, являются катализатором позитивной повестки в международных отношениях. Посол Индии в РФ, завершая трехлетнее пребывание в России, заявил, что «В российско-индийских отношениях происходит революция»³⁶⁰. Основанием для такого утверждения стало в том числе сотрудничество в организации транспортных коридоров.

На встрече В. В. Путина и Нарендры Моди в рамках Восточного экономического форума во Владивостоке в сентябре 2019 г. обсуждался вопрос запуска транспортного коридора Ченнай (Индия) – Владивосток (Россия). На встрече отмечалось, что наряду с китайской инициативой «Один пояс, один путь» этот коридор способствует развитию евразийской интеграции. Главы государств отметили, что сотрудничество в транспортной сфере создает благоприятные условия для взаимодействия Индии и России по широкой повестке международных отношений³⁶¹.

³⁵⁸ Shahbazov F. Baku-Tbilisi-Kars Railway to Become Central Asia's Gateway to Europe. URL: <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13486-baku-tbilisi-kars-railway-to-become-central-asias-gateway-to-europe.html> (14.11.2021).

³⁵⁹ Азербайджан принял участие в Индийском морском саммите 2021 г. URL: <https://zen.yandex.ru/media/ckb/azerbaidjan-prinial-uchastie-v-indiiskom-morskem-sammite-2021-goda-604728ac9e9a5735c1658563> (11.11.2021).

³⁶⁰ «В российско-индийских отношениях происходит революция» Посол Индии в РФ Бала Венкатем Варта дал прощальное интервью «Ъ»//Коммерсант. 19 октября 2021 г. № 190. С. 6.

³⁶¹ Asia Times (Гонконг): добро пожаловать в индо-российский морской «Шелковый путь» // Экономика. ИноСМИ – Все, что достойно перевода. URL: <https://inosmi.ru/economic/20190905/245776688.html> (14.11.2021).

«Устанавливаем связь между различными штатами Индии и регионами России, – отметил премьер-министр Индии Нарендра Моди. – Владимир Путин создал Восточный экономический форум, осознал важность тесных связей с такой страной, как Индия. Мы всегда будем благодарны за такую инициативу и начали серьезно готовиться к этому форуму. Морское сообщение с Ченнаи было предложено как проект»³⁶².

Формирование прямого транспортного коридора, соединяющего страны, может способствовать расширению экономического присутствия Индии на российском Дальнем Востоке. Еще в 2001 г. индийская нефтяная национальная компания приобрела 20% в акциях структуры, контролирующей добычу сахалинских энергоносителей. За последние 5 лет другие индийские компании проявляют интерес к инвестициям в российский Дальний Восток. В декабре 2017 г. Tata Power (индийская фирма) объявила о приобретении лицензии на добычу шахтного угля на Камчатке.

В ходе Восточного экономического форума во Владивостоке, сопровождавший Моди член Федерации индийских торгово-промышленных палат заявил, что: «Помимо предоставления Индии доступа к ресурсам, ее участие в развитии российского Дальнего Востока может проложить путь для перемещения в регион индийских трудовых ресурсов, как квалифицированных, так и неквалифицированных»³⁶³.

Отмеченная характеристика МТК продуцирования системного качества проявляется кроме всего прочего и в том, что в случае, если какой-либо ее элемент (страна) предпринимает усилия для достижения собственных предпочтений в ущерб балансу интересов (проявляющемуся в равноправном сотрудничестве), возникает опасность утраты системного состояния и рисков замещения сотрудничества конкуренцией и даже отторжения интеграционных инициатив.

Так, например, далеко не всегда жесткая политика КНР по продвижению «Один пояс, один путь» положительно воспринимается в странах-участниках про-

³⁶² Между Владивостоком и индийским городом Ченнаи появится морское сообщение. URL: <https://www.news1.ru/eef/2019/09/04/183597/> (12.11.2021).

³⁶³ Что делает Индия на российском Дальнем Востоке? URL: https://zen.yandex.ru/media/mining_portal/chto-delaet-india-na-rossiiskom-dalnem-vostoke-5daeb19ac7e50c00b1296c4c (14.11.2021).

ектов. В 2017 году руководство Шри-Ланки, вследствие неспособности обслуживания кредита КНР, выданного на строительство сооружений в порту Хамбантот, согласилась передать в аренду на 99 лет саму инфраструктурную базу. Новый президент страны, занявший этот пост в 2019 г., заявил, что намерен пересмотреть соглашение³⁶⁴.

По оценкам Всемирного Банка, приводимым Саджджанкара Ашоком, президентом Института глобальных исследований, Чрезвычайным и Полномочным Послом Индии, в выступлении на Международной конференции «Евразийские интеграционные проекты: вызовы и перспективы», состоявшейся в октябре 2021 г. в МГИМО, из 13 тысяч обследованных проектов китайской инициативы «Пояса Пути» у 42 стран, участвующих в их реализации, долг перед Китаем составляет более 10% ВВП.

Конструктивное влияние евразийских МТК на международное сотрудничество и обеспечение стабильности и безопасности обусловлено возможностью вовлечения в их организацию даже территорий, не имеющих достаточной железно-дорожной инфраструктуры.

Так, еще в советский период обсуждался план соединения автодорогой двух столиц Москвы и Пекина, а с конца XX века этот проект получил новое звучание.

Реализация планов создания международной магистрали «Западная Европа – Западный Китай» призвана устранить недостатки и дополнить возможности морского транзита через Суэцкий канал. Создание МТК «Европа – Западный Китай» органически вписалось в стратегию развития транспортной инфраструктуры России, Казахстана и Белоруссии.

Уже в 2008 году РФ и Казахстан подписали меморандум о МТК «Западная Европа – Западный Китай», а в 2015 году Президент РФ В. В. Путин и Председатель КНР Си Цзиньпин подписали договор о сотрудничестве в рамках инициативы «Один пояс – один путь», предусматривающий, в том числе, сотрудничество в создании автомагистрали, соединяющей Европу и Китай.

³⁶⁴ Шри-Ланка готова лишиться КНР форпоста в Индийском океане // Независимая газета. 27 февраля 2021 г. № 38-39 (8089-8090). С. 5.

В октябре 2018 года Россия приняла «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.»³⁶⁵. В скорректированном плане формирования МТК общая протяженность трассы составляет 8445 км, из них 2233 км в РФ, 2787 км в Казахстане и 3425 км в КНР.

Свой участок дороги Китай построил в 2016 году, Казахстан в 2019 году. Коридор обеспечивает выходы в Кыргызстан и Узбекистан³⁶⁶.

Учитывая запаздывание России в строительстве своей части автомагистрали, в июле 2020 года Председатель Правительства РФ М. В. Мишустин провел совещание о строительстве дороги «Европа – Западный Китай», приуроченной началу строительства автодороги Москва – Нижний Новгород – Казань, в г. Елабуге. К моменту проведения мероприятия уже функционировал участок скоростной трассы Москва – Санкт-Петербург «Нева». На совещании обозначен срок сдачи объекта – 2024 год. В 2021 г. была введена в строй Центральная кольцевая автодорога вокруг г. Москвы³⁶⁷.

С вводом в эксплуатацию всего транспортного коридора экономическая связанность евразийского пространства достигнет качественно нового уровня.

Таким образом, общий объем «неустойчивых» проектов, осуществляемых Китаем, согласно результатов обследования, составил 400 млрд долларов³⁶⁸.

Таким образом, международные транспортные коридоры вообще и евразийские, в частности, являются принципиально новым механизмом международного сотрудничества, и фактором, направленным на преодоление возросшей турбулентности отношений государств. Возникшая, в связи с неустойчивостью мирового политического ландшафта и возрастания внешнеполитических рисков, тенденция актуализации национальных повесток в ущерб международным интеграционным процессам получает конструктивное преодоление в организационных формах нового качества, одной из которых являются МТК.

³⁶⁵ Правительство Российской Федерации. Распоряжение от 30 сентября 2018 г. № 2101-П. URL: <https://static.government.ru/media/files/MUNhgWFddP3Uff9RJASDW9VxP8zwcB4Y.pdf> (14.11.2021).

³⁶⁶ Казахстанская часть дороги Западная Европа & mdash; Западный Китай почти завершена // ИА REGNUM. URL: <https://regnum.ru/news/polit/2136723.html> (3.11.2021).

³⁶⁷ Новости // Правительство России. URL: <http://government.ru/news/40002/> (12.11.2021).

³⁶⁸ Международная конференция «Евразийские интеграционные проекты: вызовы и перспективы» МГИМО 2021 г. URL: <https://i-sng.ru/novosti/voprosy-evraziyskoj-integracii-obsu/> (3.11.2021).

Международные транспортные коридоры, благодаря вектору продвижения от национального к общему достоянию, становятся востребованным и развивающимся институтом международного взаимодействия.

3.2 Роль международных организаций в создании и функционировании МТК

Так как МТК представляют собой динамично развивающийся организм, порождающий синергетический эффект совершенствования транспортной инфраструктуры на всех уровнях: национальном, региональном и глобальном, важнейшую координирующую роль в их создании и развитии играют международные институты. Существует и обратная связь: необходимость совершенствования транспортной инфраструктуры инициирует институционализацию международного сотрудничества в этом направлении.

Так, развитие МТК «Восток – Запад» инициировало разработку Дорожной карты (2021–2023 гг.) формирования евразийских транспортных коридоров в ЕАЭС. Дорожная карта включает комплекс мер и создание условий для технической и организационной адаптации маршрутов и коридоров, формирование единых тарифов, упрощение таможенных процедур, создание интеллектуальных систем на транспорте, технологии быстрой передачи информации, развитие придорожных сервисов.

Евразийский Экономический Союз обладает значительным потенциалом дальнейшего развития транспортной инфраструктуры вообще и МТК, в частности. Не до конца реализован иранский потенциал в увеличении грузооборота по МТК «Север – Юг». Конечно, в наращивании активности иранской стороны имеются факторы внешнего порядка: санкции США, которые препятствуют расширению товарооборота с этой страной. Однако и слабое развитие иранской транспортной инфраструктуры оказывает, в этом смысле, негативное влияние (например, больше половины автотранспорта ИРИ старше 30 лет). Для Ирана развитие транспортных коридоров, соединяющих со странами ЕАЭС, является жизненно важным.

В 2019 году для улучшения положения дел состоялась договоренность Ирана и России о выделении иранской стороне кредита, в размере 5 млрд долларов. Для

финансирования были отобраны 35 проектов, в том числе в сфере развития транспорта³⁶⁹.

Значительным импульсом в развитии МТК «Север – Юг» явилось «Временное соглашение, ведущее к образованию ЗСТ между ЕАЭС и Ираном», подписанное в мае 2018 года, вступившее в силу в октябре 2019 года.³⁷⁰

В Соглашении предусмотрено расширение экспортного потенциала Ирана на рынках ЕАЭС, в том числе за счет снижения импортной пошлины на 502 наименования иранских товаров. В свою очередь, Иран предоставляет льготы на ввоз 864 товаров из стран ЕАЭС: по продуктам животноводства снижение пошлины с 26% до 5–10%, бобовых культур с 55% до 5–10%, масла растительного с 20% до 10%, макаронных изделий с 55% до 14–20%, стального проката с 20% до 15%, рельс с 5% до 4%, аккумуляторов с 32–55% до 10%, арматуры и труб с 32% до 4%. Эти товары составляют больше половины российского и казахстанского экспорта в Иран.

В 2020 году товарооборот Ирана со странами ЕАЭС достиг величины 2,9 млрд долл., что на 18% превысило показатели 2019 г.³⁷¹

Скрытые резервы ЕАЭС в развитии МТК имеются и по линии углубления сотрудничества с другими странами Персидского залива, особенно в связи с ростом производства сельхозпродукции в странах Союза (особенно зерновых культур). Совокупный экспорт ЕАЭС этой группы товаров ежегодно составляет почти 60 млрд долл. США. Кроме зерновых большую долю в экспорте ЕАЭС в страны Персидского залива составляют молочные продукты (прежде всего из Беларуси), мясная продукция, фрукты, орехи, табак и др. Самым крупным покупателем пищевых продуктов в ЕАЭС являются ОАЭ³⁷².

³⁶⁹ Парламент Ирана разрешил правительству взять кредит у России. URL: <https://ria.ru/20190218/1551045493.html> (12.09.2021)

³⁷⁰ Временное соглашение, ведущее к образованию зоны свободной торговли между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Исламской Республикой Иран, с другой стороны, от 17 мая 2018 года (ратифицировано Федеральным законом от 28 ноября 2018 г. № 429-ФЗ, вступило в силу 27 октября 2019 года). URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/00012-1910280037> (19.09.2021).

³⁷¹ РСМД: Торговля Ирана с ЕАЭС и перспективы ее развития. URL: <http://russiancouncil.ru/analytics-and-comments-analytics/torgovlya-irana-s-aeas-i-perspektivy-ee-razvitiya/> (20.09.2021).

³⁷² Анализ по доступу сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия государств-членов ЕАЭС на рынок Персидского залива. М.; ЕЭК ООН, 2019. С. 12–21.

С 1981 г. действует Совет сотрудничества арабских государств Персидского залива, куда входят: Бахрейн, Катар, Кувейт, ОАЭ, Оман и Саудовская Аравия. Сотрудничество стран ЕАЭС с этой организацией открывает большие возможности по наращиванию товарооборота со странами Персидского залива, а, следовательно, развития МТК «Север – Юг».

Деятельность по совершенствованию МТК ведется и на региональном уровне, в частности, в рамках Большого евразийского партнерства, инициатива формирования которого принадлежит Президенту РФ В. В. Путину. Главной задачей в рамках партнерства является интеграция транспортной стратегии ЕАЭС и китайской инициативы «Один пояс – один путь». В Евразийской экономической комиссии сформирован перечень приоритетных направлений в транспортной сфере³⁷³.

В соответствии с Протоколом Совещания глав Правительств Содружества Независимых Государств, состоявшегося 30 декабря 1991 г. в г. Минске, образовано функционирующее на постоянной основе Координационное транспортное совещание (КТС). В составе транспортного совещания государств – участников СНГ действуют 6 отраслевых Советов, в том числе Совет по международным транспортным коридорам СНГ³⁷⁴.

В Положении о Совете по международным транспортным коридорам СНГ при КТС СНГ, утвержденном XXXVIII заседанием КТС СНГ 22 ноября 2018 г., говорится, что: «Целью Совета является содействие в разработке и реализации согласованной системы правовых, экономических, организационных и иных мер, направленных на развитие и совершенствование системы международных транспортных коридоров СНГ и реализацию Соглашения о международных транспортных коридорах, проходящих по территориям государств – участников СНГ, от 20 ноября 2009 года».

А основными направлениями деятельности являются:

³⁷³ Интервью заместителя министра транспорта РФ Ю. А. Цветкова // Морские порты. 2020. № 2. С. 3–7.

³⁷⁴ Координационное Транспортное Совещание (КТС). URL: <http://www.kts-cis.ru> (20.09.2021).

«координация взаимодействия компетентных органов государств – участников СНГ по обеспечению эффективной эксплуатации и развития участков ТК СНГ в рамках реализации Соглашения;

формирование взаимовыгодных условий для снятия ограничений в международном сообщении в целях обеспечения беспрепятственной перевозки грузов и пассажиров по территориям государств–участников СНГ и привлечения дополнительных транспортных потоков;

создание предпосылок для согласованного и сбалансированного функционирования и взаимодействия подсистем нормативно-правового, ресурсного и информационно-логистического обеспечения ТК СНГ;

разработка рекомендаций по реализации определенных Соглашением приоритетных направлений гармонизации нормативно-правовой подсистемы и развития ресурсной и информационно-логистической подсистем обеспечения ТК СНГ;

разработка рекомендаций по развитию различных форм сотрудничества, в том числе в рамках государственно-частного партнерства, содействующих эффективной эксплуатации и развитию ТК СНГ;

создание условий для развития эффективного взаимодействия между транспортными министерствами (ведомствами), иными заинтересованными органами государственной власти, руководящими органами ТК СНГ, ведущими транспортными организациями государств – участников Соглашения;

анализ и информирование государств – участников СНГ о параметрах функционирования альтернативных транспортных коридоров и тенденциях в формировании товарно-транспортных потоков»³⁷⁵.

В рамках СНГ согласованные шаги по совершенствованию МТК осуществляются на основе «Соглашения о согласованном развитии международных транспортных коридоров» 2009 года, в соответствии с которым действует отраслевой совет³⁷⁶.

³⁷⁵ Там же.

³⁷⁶ В документе дается оригинальное определение МТК – «международный транспортный коридор (МТК) – совокупность установленных Сторонами магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта (за исключением воздушного) как имеющихся, так и вновь создаваемых, с соответствующим обустройством, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов на направлениях, связывающих территории государств-участников СНГ»; Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств-участников СНГ от 20 ноября 2009 – docs.cntd.ru. URL: <https://docs.cntd.ru/document/902270703> (3.12.2021).

Значительный вклад в продвижение евразийских МТК вносит тарифная конференция железнодорожных администраций стран – участниц Тарифного соглашения государств СНГ. На площадке этого форума рассматриваются вопросы проведения согласованных «сквозных тарифов», ставок при осуществлении комбинированных и мультимодальных перевозок³⁷⁷.

Модернизация транспортных систем участков панъевропейских коридоров № 2 (PE2) и № 9 (PE9), в которых участвует Россия, осуществляется совместно с Беларуссией в соответствии с Планом мероприятий по формированию и функционированию объединенной транспортной системы Союзного государства на 2019–2020 гг. Реализуются мероприятия по сокращению времени доставки грузов между Москвой и Минском и модернизации инфраструктуры по перевалке контейнеров³⁷⁸.

Транспортное сотрудничество РФ и Беларуси осуществляется в рамках Координационной комиссии по формированию и развитию объединенной транспортной системы Союзного государства, образованной 18 декабря 1996 года, а также специально создаваемых рабочих групп. Вопросы формирования единого транспортного пространства обсуждались 19 ноября 2019 г. на заседании Совета Министров Союзного государства, а в рамках международного форума и выставки «Транспорт России», приуроченного к заседанию, министры транспорта двух стран подписали Схему автомобильных дорог Союзного государства и План мероприятий по их совершенствованию³⁷⁹.

На площадке научно-практической конференции «Союзное государство: достижения, проблемы, перспективы», состоявшейся в декабре 2019 г., министр транспорта Белоруссии А. Иванов сказал: «Беларусь и Россия – соседи, союзники и единомышленники, – сказал в своем выступлении Андрей Иванов. – У нас одинаковые цели и взаимные интересы, направленные на повышение благосостояния

³⁷⁷ Тарифное Соглашение железнодорожных администраций (Железных дорог) государств-участников Содружества Независимых государств /Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/10304> (3.12.2021).

³⁷⁸ Сотрудничество в области транспорта в рамках Союзного государства/Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <https://mintrans.gov.ru/activities/69/86> (3.12.2021).

³⁷⁹ Союзное государство. URL: <http://www.soyuz.by> (3.12.2021).

наших народов. При этом транспорт и его инфраструктура играют в этом процессе одну из ключевых ролей.

Именно поэтому в рамках договора о создании Союзного государства Беларуси и России от 8 декабря 1999 года предусмотрено построение единого транспортного пространства, позволяющего обеспечить скоординированное развитие транспортных комплексов и повысить эффективность перемещения пассажиров и грузов. Не ошибусь, если скажу, что наш договор стал отправной точкой для активации подобных процессов рядом стран в рамках ЕС и других образований. По территории Беларуси и России проходят важнейшие международные транспортные коридоры, и мы способны создать необходимую инфраструктуру транзитных потоков по направлению Запад – Восток и Север – Юг»³⁸⁰.

Шанхайская организация сотрудничества рассматривает формирование региональных МТК на специальной рабочей группе при участии глав железнодорожных ведомств, входящих в организацию государств. Практический результат деятельности рабочей группы воплощается в подготовленных межправительственных соглашениях, касающихся благоприятных условий для международных перевозок в рамках шести региональных маршрутов.

В конце 2019 года в г. Дяньюньган в КНР состоялся круглый стол ШОС «Расширение торгово-логистического сотрудничества в рамках ШОС, совместное строительство международных логистических и транспортных коридоров между Азией и Европой». Участниками круглого стола отмечалось, что «укрепление связей в транспортной сфере, развитие транспортной инфраструктуры и реализация крупномасштабных совместных проектов в сфере транспорта, логистики и коммуникаций позволит значительно расширить взаимный товарооборот, создаст новые рынки, придаст существенный импульс региональному развитию и сформирует современную систему транспортных маршрутов на пространстве ШОС.

В целях повышения конкурентоспособности и привлекательности международных и региональных транспортных коридоров, пролегающих через территории

³⁸⁰ Андрей Иванов: Транспорт и его инфраструктура играют одну из ключевых ролей в повышении благосостояния наших народов. URL: https://www.postkomsg.com/actual_comment/223840/ (3.12.2021).

государств-членов ШОС, отмечена важность дальнейшего углубления многостороннего сотрудничества в расширении транзитно-логистических возможностей региона путем создания новых и модернизации действующих международных маршрутов и мультимодальных центров логистики на пространстве Организации, развития международной транспортно-логистической системы»³⁸¹.

Одним из механизмов интенсификации процесса создания и развития МТК участники считают создание мультимодальных логистических центров как важных пунктов, информационная, логистическая и инфраструктурная связь которых является катализатором создания МТК.

Другим направлением ускорения процесса создания МТК участники круглого стола считают развитие скоростных железнодорожных и автомобильных магистралей.

«Для содействия устойчивому развитию транспортного сообщения на пространстве ШОС, участники согласились с необходимостью широкого внедрения инновационных и энергосберегающих технологий в транспортно-логистическую сферу, содействия торговому сотрудничеству, упрощению торговых процедур, повышению эффективности трансграничных процедур в соответствии с лучшими международными практиками для обеспечения комплексного использования транзитного потенциала государств – членов ШОС»³⁸².

Деятельность по развитию евразийских МТК ведется по линии многосторонних международных форматов, прежде всего в формате Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН и Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

В многогранной деятельности по развитию евразийских транспортных коридоров значительное место занимает Европейская экономическая Комиссия ООН (ЕЭК ООН) и ее Комитет по внутреннему транспорту (КВТ), созданный, как и Комиссия, в 1947 г.

³⁸¹ Шанхайская организация сотрудничества ШОС. URL: <http://rus.sectsc.org/news/20191207/611485.htm> (3.12.2021).

³⁸² Там же.

С 1963 года Отдел устойчивого транспорта ЕЭК является Секретариатом КВТ и Комитета экспертов ЭКОСОС и выполняет роль инструмента 56 объединенных государств в создании условий для развития безопасного и эффективного евразийского транспортного сообщения³⁸³.

С 2002 года под эгидой этой организации стал реализовываться проект по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС), в ходе осуществления которого особое внимание было уделено МТК. Первый этап проекта «Увеличение пропускной способности инфраструктуры в ходе развития межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных связей» был исполнен в 2002–2007 годах. «В рамках этого этапа были определены основные евро-азиатские автомобильные, железнодорожные и внутренние водные транспортные маршруты, морские и внутренние речные порты, а также расставлены приоритеты относительно перспектив развития маршрутов. Был впервые проведен анализ физических и нефизических препятствий для транспортных и грузовых потоков на маршрутах следования. Была учреждена Группа экспертов для координации развития целостной евро-азиатской системы внутренних перевозок»³⁸⁴.

Основной целью второго этапа реализации проекта (2008–2013 гг.) стало согласование девяти железнодорожных и девяти автомобильных маршрутов, представляющих собой основные направления сообщения между Европой и Азией. Экспертам пришлось выбирать их из 311 рассматриваемых маршрутов. Основными критериями отбора являлись: инвестиционная привлекательность, время доставки грузов, потенциальный грузооборот. В ходе выполнения работ второго этапа была сформирована «Географическая информационная система (ГИС)», которая пополнялась по мере продвижения по пути расширения евразийской транспортной системы.

Совещанием министров стран – участниц ЕАТС (26 февраля 2013 г.) в Женеве начался третий этап исполнения проекта. Его целью явилась деятельность,

³⁸³ Евро-азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией / ООН. Нью-Йорк; Женева, 2020. С. II-III.

³⁸⁴ Там же. С. 2.

«направленная на повышение оперативной пропускной способности и стыкуемости наземных транспортных соединений между Европой и Азией.

За этап III высказались 38 стран: Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Германия, Греция, Грузия, Иран (Исламская Республика), Испания, Италия, Казахстан, Кипр, Китай, Кыргызстан, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Монголия, Пакистан, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская федерация, Румыния, Сербия, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция и Хорватия»³⁸⁵.

Эксперты трудились над созданием комплексных графиков движения и согласованием тарифов.

Осуществление III этапа проекта явилось базовой основой целого ряда международных инициатив и совместных документов:

– резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 69/213 «Роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития (декабрь 2014 года)».

В отношении МТК в резолюции Генеральной Ассамблеи ООН говорилось:

«1. Признает необходимость продолжения международного сотрудничества для решения проблем, связанных с транспортными и транзитными коридорами, как важного момента усилий по обеспечению устойчивого развития;

2. С удовлетворением отмечает усилия соответствующих организаций системы Организации Объединенных Наций, других международных организаций, в частности Всемирного банка, региональных банков развития, Всемирной таможенной организации, Всемирной торговой организации, Международного союза автомобильного транспорта и Международного союза железных дорог, региональных организаций экономической интеграции и других соответствующих региональных

³⁸⁵ Там же. С. 2.

и субрегиональных организаций, действующих в рамках их соответствующих мандатов, по созданию и вводу в эксплуатацию международных транспортных и транзитных коридоров»³⁸⁶.

– Резолюций Генеральной Ассамблеи ООН 70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» (сентябрь 2015 года) и 70/197 «На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транспортных коридоров» (декабрь 2015 года).

В последней резолюции специально отмечалось, «что при определении, проектировании и создании международных транспортных коридоров следует учитывать аспекты безопасности и защиты пользователей транспортных услуг и конкурентные преимущества каждого вида транспорта и обеспечивать удовлетворение инфраструктурных потребностей и формирование нормативно-правовой и институциональной базы в отношении услуг, обеспечиваемых благодаря таким коридорам, включая содействие проведению общественного диалога, обеспечение соблюдения требований безопасности труда и охраны здоровья на рабочих местах и обеспечение гендерной сбалансированности состава работников»³⁸⁷.

Важную роль в развитии евразийских транспортных коридоров играет Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), созданная в 1956 году профильными министрами. Объединяя железнодорожные ведомства 28 евразийских стран, ОСЖД выполняет важную функцию организации перевозок между Европой и Азией, согласования транспортной политики стран континента, совершенствования транспортного права в сфере железнодорожных перевозок, сотрудничества в

³⁸⁶ ООН. Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей 19 декабря 2014 года. 69/213. Роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/ares69d213_ru.pdf (15.09.2021).

³⁸⁷ ООН. Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей 22 декабря 2015 года 70/197. На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров. URL: <https://undocs.org/ru/A/RES/70/197> (15.09.2021).

области продвижения экологических стандартов функционирования железнодорожного транспорта, повышения его конкурентоспособности в сравнении с другими видами транспорта, эксплуатации железнодорожных магистралей³⁸⁸.

В 2009 году Комиссией ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития разработана схема «Железнодорожные транспортные коридоры ОСЖД и их параметры»³⁸⁹. В разработке документа приняли участие представители Азербайджана, Белоруссии, Болгарии, Вьетнама, Грузии, Ирана, Казахстана, КНР, Кыргызстана, Латвии, Литвы, Молдовы, Монголии, Польшу, России, Словакии, Таджикистана, Туркмении, Узбекистана, Украины, Чехии и Эстонии, а также представители ЭСКАТО ООН и СНГФ³⁹⁰ (Приложение Б. Рисунок Б.16).

При разработке схемы были использованы паневропейские железнодорожные маршруты, TRАСЕКА, маршруты Трансазиатских железных дорог, разработанных ЭСКАТО ООН. При разработке схемы МТК ОСЖД под железнодорожными транспортными коридорами понимается «комплекс наземных железнодорожных магистралей и железнодорожно-водных переправ с современным техническим оснащением, предназначенных для концентрации в них международных транзитных перевозок с минимальными сроками доставки грузов и пассажиров, высокими эксплуатационными и экономическими показателями»³⁹¹.

Коридоры ОСЖД разделены на три вида:

- 1) широтного направления: Восток – Запад;
- 2) меридиальные: Север – Юг;
- 3) занимающие промежуточное положение между меридиальными и широтными ТК.

Коридоры характеризуются высокой степенью интенсивности осуществляемого сообщения, соответствием международным техническим стандартам, соответствующим Соглашению о международных магистральных железнодорожных

³⁸⁸ Положение об Организации сотрудничества железных дорог (IV издание) от 28 июня 1956. URL: <https://docs.cntd.ru/document/902095300> (3.12.2021).

³⁸⁹ ОСЖД. Бюллетень статистических данных по железнодорожному транспорту за 2009 год. Варшава. 2010.

³⁹⁰ Там же.

³⁹¹ Организация содружества железных дорог. Коридоры ОСЖД. URL: <https://osjd.org/api/media/resources/c/51/121/809> (11.11.2021).

линиях (СМЖЛ)³⁹², прохождением через территорию нескольких государств и следованием наиболее коротким маршрутом. Всего ОСЖД приняты 13 железнодорожных транспортных коридоров.

«Коридор № 1 (ТРАНССИБ) – самый длинный коридор в мире – проходит по территории Польши, Латвии, Литвы, Эстонии, Беларуси, России, Казахстана, Узбекистана, Китая, Монголии, КНДР. Его протяженность с ответвлениями достигает 24800 км.

Коридор № 2 – пролегает по территории России, Казахстана, Китая, Вьетнама. Общая протяженность коридора с ответвлениями достигает 15212 км.

Коридор № 3 – проходит по территории Польши, Украины и России. Общая длина – 2209 км.

Коридор № 4 – пролегает по территории Чехии, Словакии, Польши, Венгрии и Украины. Общая протяженность с ответвлениями составляет 2711 км.

Коридор № 5 – проходит по территории Венгрии, Словакии, Украины, России, Казахстана, Грузии, Азербайджана, Молдовы, Китая и Кыргызстана. Длина основной трассы – 11486 км.

Коридор № 6 – пролегает по территории Чехии, Словакии, Венгрии, Румынии, Сербии, Болгарии, Греции, Турции, Ирана и Туркменистана. Общая протяженность коридора с ответвлениями составляет 12442 км.

Коридор № 7 – охватывает территории Польши и Украины. Длина составляет 1520 км.

Коридор № 8 – проходит через Украину, Россию, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан. Общая протяженность коридора с ответвлениями – 5115 км.

Коридор № 9 – пролегает по территории Беларуси, Литвы, России. Длина коридора с ответвлениями составляет 845 км.

Коридор № 10 – проходит по территориям Грузии, Азербайджана, Туркменистана, Узбекистана, Кыргызстана, Таджикистана, Казахстана (наземная часть), с

³⁹² Европейская экономическая комиссия. Комитет по внутреннему транспорту. Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ): совершено в Женеве 31 мая 1985 года / ООН. Нью-Йорк; Женева, 2017.

использованием паромных переправ из Болгарии, Румынии и Украины в Грузинские морские порты (Поти, Батуми), а также из Баку (Азербайджан) в Туркменистан и Актау (Казахстан). Общая протяженность наземной части коридора – 7437 км (в т. ч. ответвления – 2882 км) без паромных трасс, которые составляют 1410 км (1100 км – паромная трасса через Черное море, 310 км – паромная трасса через Каспийское море). Общая протяженность коридора, включая паромные трассы, составляет 8847 км.

Коридор № 11 – пролегает по территориям России, Азербайджана и Ирана. Основное направление – 5576 км, с ответвлениями – 7891 км.

Коридор № 12 – проходит по территории Молдовы, Румынии и Болгарии. Общая протяженность коридора – 1461 км.

Коридор № 13 – охватывает территории Польши, Литвы, Латвии, Эстонии и России. Протяженность коридора составляет 1497 км»³⁹³.

Паспорта всех 13 коридоров утверждены Совещанием Министров ОСЖД. В 2010 году организован мониторинг реализации Комплексного плана совершенствования перевозок и развития транспортных коридоров ОСЖД до 2020 года. Итоги реализации Комплексного плана были подведены на XLIX Совещании Министров Организации сотрудничества железных дорог.

В развитии евразийских МТК принимает участие АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский Железнодорожный Альянс», которая оказывает интегрированные сервисные услуги по транзитной перевозке контейнерных грузов по маршруту Китай – Европа – Китай.

Международное сотрудничество по развитию транспортной инфраструктуры, в том числе МТК, осуществляется в рамках Международного Координационного совета по трансевразийским перевозкам (КСТП), некоммерческой транспортной ассоциации с неограниченным сроком деятельности, зарегистрированной в реестре кантона Бёрн. Учредителями КСТП стали МПС РФ (с 2003 г. ОАО РЖД) DB AB (ДБ АГ) немецкий железнодорожный оператор, GETO (группа Европейских

³⁹³ Коридоры ОСЖД. URL: <https://osjd/api/media/resources/c/51/121/809> (2.12.2021).

Трансевразийских операторов и экспертов) и KIFFA (Корейская Ассоциация международных грузовых экспедиторов). К 2020 году в ассоциации состояла 91 компания из 21 страны СНГ, Европейского Союза, Азии, ведущие судоходные корпорации, порты, экспедиторы, научные организации, государственные администрации, стивидорные компании, средства массовой информации и т. д.

Более чем за 20-летнюю историю существования КСТП стал авторитетной платформой эффективного международного сотрудничества в осуществлении железнодорожных перевозок по Транссибу. КСТП работает в тесном взаимодействии с ОСЖД, МСЖД, Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, ЕАЭС, ЭСКАТО ООН и др.³⁹⁴

В планах организации (на основе сотрудничества ОАО РЖД и Breittspur Planungsgesellschaft mbH (BPG), администраций Австрии, Словакии и Украины) реализация проекта расширения МТК «Запад – Восток» путем продления широколинейной железнодорожной линии Кошице – Вена. Этому проекту присвоен международный рейтинг AAA (Уровня «умного» устойчивого развития ООН (SDGs)³⁹⁵.

Продвижению проектов Трансазиатских коридоров грузовых перевозок способствует экономическая комиссия ООН для Азии и Тихого Океана (ESCAP), идея объединения усилий государств по созданию безопасного и комфортного перемещения грузов по Азиатскому пространству актуализировалась в 1960-е годы. Но бурные политические события и конфликты не позволили в прошлом веке в полной мере реализовать явно назревшую проблему.

Следующая попытка объединить усилия национальных железных дорог на уровне экспертных сообществ была предпринята в 1990-е годы.

Транзитная Азиатская железная дорога потенциально включает 117,5 тыс. км уже функционирующих железных дорог, проходящих по территории 28 стран. С начала 2000 годов экспертные сообщества (проектные группы) активно работали над определением тех из них, которые имеют международное значение. При этом

³⁹⁴ Международный координационный совет по трансевразийским перевозкам (КСТП). URL: <https://icctt.com/> (6.08.2021).

³⁹⁵ Проект строительства железнодорожной колеи до Вены отвечает целям устойчивого развития ООН. URL: https://icctt.com/news/article_post/proekt-stroitelstva-shirokoj-zheleznodorozhnoj-kolei-do-veny-otvechaet-celyam-ustojchivogo-razvitiya-oon (12.08.2021).

экспертиза касалась минимальных технических требований, предъявляемых к магистральям, обеспечивающим контейнерные перевозки и при достижении таковых осуществлялись пробные (тестовые) контейнерные железнодорожные рейсы.

В результате проделанной работы были сформированы четыре основных коридора³⁹⁶:

1) «Северный коридор»: в него вовлечены Китай, Корея, Казахстан, Монголия и Россия;

2) «Южный коридор»: начинается на юге Китая, проходит через Таиланд, Бангладеш, Индию, Пакистан, Иран и затем через Турцию, таким образом достигая экономического пространства ЕС;

3) Соединение Северного и Южного коридоров через территории России, Казахстана, Туркменистана, Узбекистана и Ирана; при этом частично грузопоток можно направить через Кавказский регион (в первую очередь – через Азербайджан);

4) Юго-восточное ответвление: благодаря нему доступ к Северному и Южному коридору получают такие страны, как Сингапур, Малайзия, Камбоджа³⁹⁷ (Приложение Б. Рисунок Б.17).

Трансазиатские маршруты во многом совпадают или дополняют широтные МТК.

Маршрут 1: Западная Европа – Дальний Восток РФ – Япония, расстоянием 11 тыс. км, проходит через Польшу, Беларусь, Москву, Казань, Екатеринбург, Новосибирск, Иркутск, Владивосток и далее в Японию.

Маршрут 2: Западная Европа – Китай также проходит по Транссибу, но через Маньчжурию, Харбин до Пекина (11670 км) или проходит до Екатеринбурга, затем на Курган, а оттуда по территории Казахстана (Петропавловск - Астана – Достык) в Китай (Урумчи – Ланьчжоу – Ужэнгжоу – Пекин). Третьим вариантом маршрута является движение по Транссибу до Улан-Удэ и затем по территории Монголии в Китай (11560 км).

³⁹⁶ ESCAP, Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific, 2017.

³⁹⁷ Трансконтинентальные транспортные коридоры / Центр стратегических исследований «Платформа XXI». М. 2017. С. 5.

Маршрут 3 TRASECA, совпадающий с международным транспортным коридором, направляется по двум путям: первый – из Юго-Восточной Европы в Китай через Черное море (между Варной и Потти – железнодорожный паром), железной дорогой от Потти (Грузия) в Азербайджан, а далее вновь паромом в Туркменистан, затем через Узбекистан и Казахстан на Урумчи (Китай) (11360 км), в том числе 1270 км паромом по Черному морю и 270 км по каспийскому морю); второй – вместо прохождения через Закавказье путь проходит по территории Турции в Армению, Грузию, Азербайджан и затем по схеме первого пути.

Маршрут 4 TRASECA (северный вариант) также имеет два варианта: первый через территорию Украины, через Днепропетровск на Ростов-на-Дону и далее на Азербайджан и паромом в Туркменистан, после перегрузки в Узбекистан, Казахстан и Китай; второй: аналогичный путь до Азербайджана, затем паромом в Актау (Казахстан) и далее Актау – Макой – Кардыгаш – Сарыгаш – Алма-Ату – Достык в Китай.

Маршрут № 5: Западная Европа – Китай проходит от территории Польши и Беларуси на Москву, затем через Рязань и Волгоград на Атырау (Казахстан) и далее через Достык в Урумчи (Китай) (11645 км).

Маршрут № 6: Западная Европа – Индия пролегает от Западной Европы через Словакию, Венгрию, Болгарию, Турцию, Иран и Пакистан и далее в Индию (7970 км)³⁹⁸.

В 1997 году была учреждена программа ЦАРЭС (CAREC) (Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество), принимающая участие в становлении и развитии МТК. Организация, получившая официальный статус в 2001 году, представляет собой партнерство 11 стран: Афганистан (с 2005 г.); Азербайджан (с 2003 г.); Китай (с 1997 г.); Грузия (с 2016 г.); Казахстан (с 1997 г.); Кыргызстан (с 1997 г.); Монголия (с 2003 г.); Пакистан (с 2010 г.); Таджикистан (с 1998 г.);

³⁹⁸ Euro-Asian Transport Linkages, Phase II, Expert; Group Report, 2012. 3. Europe-Asia Railway Transport: Issues & Prospects. Project Network of European-Asian Rail Research Capacities, 2014.

Туркменистан (с 2010 г.); Узбекистан (с 1997 г.) и поддерживается 6 многосторонними международными структурами³⁹⁹. В рамках Программы состоятся ежегодные министерские конференции, определяющие общее руководство, основополагающие решения и стратегии, в том числе в транспортной сфере. Контроль над Программой и институциональное управление осуществляет Азиатский банк развития. Секретариат ЦАРЭС располагается в штаб-квартире АБР в Маниле.

В 2001–2013 гг. ЦАРЭС поддержало более 146 проектов, предоставив 17,7 млрд долл. США для 98 проектов по строительству автомобильных и железных дорог и пунктов пересечения границ. За это время при его содействии было построено 4487 км автомобильных магистралей, вдоль транспортных коридоров, и 3700 км завершаются, сооружено 3190 км железнодорожного полотна и продолжается сооружение 2500 км.

Первая министерская конференция ЦАРЭС состоялась в 2002 году в Маниле (Филиппины). По мере необходимости Министерскими конференциями создаются Координационные комитеты, как правило, по отраслевому признаку. В частности, на Координационном комитете по транспорту в 2007 году ЦАРЭС была принята региональная программа создания железнодорожной инфраструктуры. Шестая и седьмая Министерские конференции утвердили Стратегию содействия развитию транспорта и торговли (2007 г.) и План действий (2008 г.).

На 11 Министерской конференции, состоявшейся 30 октября 2012 г. в г. Ухане (Китай) был утвержден План действий, направленный на реализацию Стратегии до 2020 г.⁴⁰⁰ Уханьский план в числе другого включал:

- «реализацию более 23 млрд долларов США в рамках новых региональных проектов по транспортной инфраструктуре»;
- «усовершенствование пограничной и таможенной службы с целью обеспечения быстрого и малозатратного передвижения людей и товаров»;

³⁹⁹ Программа Регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). URL: <http://www.carecprogram.org/index.php?page=carec.countrnes> (21.08.2021).

⁴⁰⁰ 11th CAREC Ministerial Conference. URL: https://www.carecprogram.org/uploads/001_107_201_The-Wuhan-Action-Plan-ru.pdf (3.09.2021).

– «применение практичного, ориентированного на результаты и основанного на коридорах подхода для содействия трансграничным перевозкам»;

– «устранение нефизических барьеров в межгосударственных и транзитных перевозках в регионе и содействие торговле».

На 12-й Министерской конференции, проходившей 24 октября 2013 г. в г. Астана (Казахстан) была принята обновленная Стратегия по транспорту и содействию торговле 2020. Стратегия предусматривает комплексный подход, охватывающий мультимодальные перевозки и улучшение их логистики, качественно новую связанность с портами и комплементарные условия пересечения границ. План действий в сфере транспорта предполагал поддержку 108 инвестиционных проектов на сумму 38,8 млрд долл. США⁴⁰¹.

На 16-й Министерской конференции ЦАРЭС в 2017 году была одобрена стратегия ЦАРЭС 2030: «Соединяя регионы для совместного и устойчивого развития»⁴⁰². В обсуждении Стратегии приняли участие 350 представителей государств-участниц Программы. При составлении Стратегии эксперты руководствовались принципами расширения региональной интеграции, активизации политического диалога государств, привлечения к сотрудничеству структур гражданского общества, построения открытой, инклюзивной платформы ЦАРЭС.

В рамках общей Стратегии ЦАРЭС 2030 в 2018 г. была разработана Транспортная стратегия 2030. Новые планы организации построены на основе достигнутых результаты реализации Стратегии 2020. В рамках прежней стратегии было построено 7800 км автомобильных коридоров ЦАРЭС и 1800 км железнодорожных магистралей. «Инвестиции в дорожные и железнодорожную инфраструктуру были сосредоточены вдоль шести транспортных коридоров ЦАРЭС, и все основные проекты ЦАРЭС были хорошо выстроены в географическом пространстве ЦАРЭС»⁴⁰³.

Акцент в Стратегии 2030 делается на «сосредоточенность на укреплении доверия и сотрудничества между РСЧ ЦАРЭС для снижения нефизических торговых

⁴⁰¹ ЦАРЭС в Таджикистане. Создаем глобальное будущее // Азиатский банк развития, 2014. С. 3–4, 8–11.

⁴⁰² ЦАРЭС 2030-. Соединяя регионы для совместного и устойчивого развития // Азиатский банк развития. Октябрь 2017. 25 с.

⁴⁰³ ЦАРЭС. Транспортная стратегия 2030 // Азиатский банк развития. 2018. С. 2.

и логистических барьеров. Особое внимание и поддержка будут сосредоточены на тех странах, в которых процедурные и инфраструктурные узкие места являются наиболее серьезными и негативно влияют на общую эффективность отдельных коридоров и всей сети в целом. В этом секторе также будет уделяться все больше внимания морским портам и морским операциям, а также бесперебойной функциональной совместимости между различными видами транспорта для создания бесшовных мультимодальных коридоров в регионе ЦАРЭС и с остальным миром»⁴⁰⁴.

Отдельным документом в Транспортную стратегию входит Железнодорожная стратегия ЦАРЭС 2017–2030⁴⁰⁵ и Стратегия безопасности дорожного движения⁴⁰⁶ (Приложение Б. Рисунок Б.18). На схеме изображены 6 мультимодальных коридоров ЦАРЭС, которые дополняют действующие МТК. Коридор 2 изменил конфигурацию в 2017 г. (после того, как к программе присоединилась Грузия) за счет расширения мультимодальной сети к портам Черного моря и сухопутной границе Турции. В Транспортной стратегии 2030 говорится: «В дальнейшем, страны – члены ЦАРЭС будут продолжать уделять приоритетное внимание инвестиционным проектам и транспортным инициативам вдоль коридоров ЦАРЭС, уделяя больше внимания мультимодальной связанности, управлению дорожным хозяйством и безопасности дорожного движения. В рамках новой транспортной стратегии шесть коридоров рассматриваются как сеть экономических связей. В качестве части сети коридоров ЦАРЭС рассматриваются не только основные автомагистрали и железные дороги ЦАРЭС, но также и соединяющие и разветвляющие автомобильные и железные дороги, а также логистические объекты»⁴⁰⁷.

Результативности инвестиционных проектов ЦАРЭС способствуют осуществляемые в рамках Программы исследования эффективности транспортных коридоров и оптимизация маршрутов грузопотоков.

Таким образом, международные организации выполняют важную роль центров системной организации МТК, которые способствуют установлению оптимума

⁴⁰⁴ Там же. С. VI.

⁴⁰⁵ См. URL: <https://www.adb.org/documents/railway-strategy-carec-2017-2030> (3.09.2021).

⁴⁰⁶ Там же.

⁴⁰⁷ Транспортная стратегия ЦАРЭС 2030. С. 2.

в национальных и общих интересах стран-участниц, создают единое транспортное пространство между меридиональными и широтными направлениями развития транспортных коммуникаций, способствуют интеграции региональных ТК в глобальную транспортную систему, обеспечивающую преодоление политических препятствий в процессе создания и функционирования МТК.

Выводы к главе 3

Наряду с объективными предпосылками, а именно, нарастающей связанности мира, появление такого механизма сотрудничества, как международные транспортные коридоры, обусловлено смещением вектора мировой политики от усилий в обеспечении стабильности и безопасности, направленных от национальной повестки, к достижению «общих правил» и повышению эффективности наднациональных институтов к реализации общемирового достояния через интеграцию интересов государств и сообществ.

Системное качество МТК и состоит в возможности продвижения «общего» на основе прямой выгоды для всех участников транспортных проектов.

Такая постановка вопроса позволяет с уверенностью утверждать, что МТК вообще, и евразийские транспортные коридоры, в частности, являются действенным механизмом преодоления рисков, связанных с «турбулентностью» современного состояния международных отношений.

МТК, как и любая другая конструкция, созданная политической волей суверенов, безусловно, может использоваться в качестве инструмента достижения партикулярных предпочтений, давления и влияния.

Однако, как показывает практика, инициированные узкими политическими намерениями МТК, в случае успеха их становления и развития, трансформируются в институт всеобщего достояния.

Политическая обусловленность МТК доминирует лишь на этапе их создания и развития. По мере обретения статусности в содержании МТК все больше проявляется качество системы, направленное на воспроизводство и расширение сотрудничества. Национальный интерес, реализуемый при создании международных

транспортных коридоров, не требует делегирования суверенитета в наднациональные институты, и поэтому по ходу развития инфраструктуры МТК вытесняет избыточный политический контекст.

Роль транспортных коридоров в продвижении международной интеграции обусловлена еще и тем, что политические препятствия их имплементации неизбежно порождают альтернативные варианты организации сообщения, которые, в свою очередь, дезавуируют политические преграды.

В связи со способностью МТК преодолевать политические барьеры, вполне оправдана их характеристика как механизма, повышающего «прозрачность» государственных границ.

Эффективность функционирования МТК, цель, к которой стремятся все страны-участницы, обуславливают меры, облегчающие трафик груза и пассажирооборота через национальные границы.

Политический фактор, «расходящийся» с мегатрендом нарастающей коннективности, как и в случае с другими политическими решениями, препятствующими логике реализации объективной тенденции, способен значительно редуцировать или даже блокировать естественный транзитный потенциал территории размещения МТК. И, как было замечено, иницируют альтернативные маршруты, оставляя страны с доминирующими политическими стратегиями вне глобального мейн-стрима роста кооперационных цепочек производства.

На процесс создания и функционирования евразийских МТК существенное влияние оказывают «внешние игроки», стремящиеся направить их развитие в русло собственных геополитических интересов.

Системное качество МТК проявляется в наличии характерного принципа равенства или баланса интересов в их организации и развитии.

В случае, если один из участников стремится изменить «баланс интересов» в сторону доминирования собственности предпочтений, целостность системы нарушается, и на смену сотрудничеству приходит конкуренция, разрушающая общее целеполагание.

Потенциал МТК в обеспечении условий для международного сотрудничества определяется, помимо всего прочего, его важной составляющей, касающейся вовлечения в организацию ТК территорий, не имеющей развитой железнодорожной инфраструктуры.

Выполняя координирующую роль центров системной организации евразийских транспортных коридоров, международные организации являются важным механизмом сотрудничества стран в сфере транспорта.

Международные организации, во-первых, способствуют минимизации организационных, экономических и логистических ресурсов, необходимых для организации МТК.

Во-вторых, направляют усилия для преодоления политических препятствий в процессе формирования и совершенствования МТК.

В-третьих, реализуют всеобщий эффект от функционирования МТК на основе баланса национальных интересов.

В-четвертых, адекватно совмещают меридиальные и широтные направления маршрутов евразийских транспортных коридоров.

В-пятых, активизируют процесс континентальной транспортной интеграции благодаря развитию транспортных коридоров по горизонтали и вертикале.

В-шестых, обеспечивают интеграцию евразийских транспортных коридоров в глобальную транспортную систему.

В-седьмых, интенсифицируют процесс внедрения инновационных технологий в целях совершенствования транспортного сообщения, через транспортные коридоры.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате исследования удалось прийти к следующим выводам.

1. Основными предпосылками формирования международного сотрудничества в сфере евразийских транспортных коридоров в 1991–2020 гг. стали: распад СССР, социалистической системы хозяйствования, расширение Европейского Союза, формирование и развитие постсоветских интеграционных объединений – СНГ, Таможенного союза, ЕвразЭС, ЕАЭС и активизация межгосударственного взаимодействия прикаспийских стран, что обусловило интенсификацию межгосударственной интеграции и торгово-экономического сотрудничества евразийских стран.

На протяжении столетий мировая торговля тяготела к нескольким крупнейшим торговым путям, на значительный промежуток времени определявшим всю экономическую систему взаимодействующих социумов. Эти торговые пути нередко способствовали созданию процветающих государств, но нередко проблемы, возникавшие при использовании такого пути, означали и крах связанного с ним государства. Впрочем, бывали и обратные коллизии – разгром государства, обеспечивавшего транспортные потоки, вёл к замиранию торговли на определённых направлениях. Так или иначе, очевидно, что ныне существующие международные транспортные коридоры сложились не на «ровном месте», а имеют историю, уходящую вглубь веков, и, не учитывая этот фактор, практически невозможно оценивать основные тенденции развития международных транспортных коридоров на текущем этапе их существования.

Во-первых, вся предыдущая история развития евразийских транспортных коммуникаций подготовила качественный «скачок», заключающийся в появлении феномена международных транспортных коридоров. Во-вторых, в исторической ретроспективе были обозначены транспортные направления, составляющие в настоящее время маршруты МТК. В-третьих, как и в целом глобальная транспортная сеть, МТК, являющиеся ее органической частью, находятся в процессе эволюции. В-четвертых, в связи с тем, что МТК являются неотъемлемой частью мировой транспортной системы

(МТС), мало того продуктом ее качественной трансформации, резонно считать исторические этапы развития МТС как этапы становления МТК.

2. Генезис международного сотрудничества в формировании международных транспортных коридоров включает четыре этапа.

Первый период – 1991–1997 гг. – подготовительный, включающий открытие в 1991 г. важного для России Северного морского пути; начало формирования концепции Панъевропейского коридора, охватывающего, в том числе, территорию постсоветских стран. Концепция Панъевропейского коридора появилась как часть концепции Панъевропейской транспортной инфраструктуры и разрабатывалась более 8 лет на так называемых Пражской (1991), Критской (1994) и Хельсинской (1997) конференциях. Основной ее целью было повышение связанности ЕС с потенциальными тогда его членами – странами Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ). Еще одним немаловажным участником проектирования МТК в Евразии является Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД). Стратегическим направлением в деятельности этой организации на современном этапе является совершенствование железнодорожного сообщения между Европой и Азией и формирование согласованной транспортной политики в области международных железнодорожных перевозок.

Второй этап – 1998 – 2006 гг. – становление сотрудничества Европейского Союза, ОСЖД, СНГ и Таможенного союза. Идея МТК активно обсуждалась в рамках ОСЖД, СНГ и тогдашнего Таможенного союза с конца 1990-х гг., поскольку проблема многостороннего транзита с ростом внешней торговли стран СНГ стала обостряться. Для взаимодействия стран в решении транзитных проблем в начале 1998 г. в рамках Таможенного союза было подписано Соглашение о единых условиях транзита через территории его государств-участников, а в рамках СНГ, летом 1999 г. – Соглашение о порядке транзита через территории государств – участников СНГ. После расширения ЕС в 2005 г. была разработана Программа расширения главных транспортных путей (5 МТК) на соседние страны и регионы,

которые рассматривались как инфраструктурный каркас общеевропейского экономического сотрудничества, с которым связывались дальнейшие перспективы развития ЕС⁴⁰⁸.

Третий этап – 2007–2014 гг. – развитие международного сотрудничества в рамках ЕврАзЭС при сотрудничестве с Европейским союзом. В 2007 г. Межгосударственным советом ЕврАзЭС был утвержден «Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС», в который вошли пять железнодорожных маршрутов, совпадающих с евроазиатскими коридорами ОСЖД, а также два смешанных (мульти-модальных) – «Север – Юг» и Панъевропейский транспортный коридор №2, включающих как автодорожную, так и железнодорожную составляющие. МТК занимали центральное место и в последующих документах: Приоритетных направлениях сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 г. (от 14 ноября 2008 г.) и Концепции стратегического развития железнодорожного транспорта государств – участников СНГ до 2020 года (от 18 октября 2011 г.), согласно которым евроазиатские МТК сопрягались с панъевропейскими.

Четвертый этап – 2015 – 2020 гг. – ускорение формирования МТК, обусловленное становлением ЕАЭС на постсоветском пространстве и активизацией сотрудничества прикаспийских государств. Став преемником прекратившего свое существование в 2014 г. ЕврАзЭС, ЕАЭС унаследовал и все те комплексные транспортные планы, которые были разработаны в рамках первого. Направления развития общего союзного транспортного пространства ЕАЭС заложены в таких документах межгосударственного уровня, как: Договор о Евразийском экономическом союзе (от 29 мая 2014 г.); Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19 «Об основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики (ОНСТП) государств–членов ЕАЭС» и др. В качестве МТК Содружества перечислялись коридоры, предложенные международными донорами и инвесторами. Прикаспийские государства также налаживали сотрудничество в сфере МТК.

⁴⁰⁸ Transport systems in the name of peace and development. Report of the High-level Panel chaired by L. De Palazzo. The European Commission. November 2005. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en (21.05.2018).

Основным критерием периодизации стала динамика международного сотрудничества между возникшими в постбиполярный период политико-экономическими европейскими и постсоветскими институтами в сфере развития евразийских международных транспортных коридоров.

3. Теоретико-методологической основой исследования международного сотрудничества в формировании МТК стал системный (комплексный) подход, дополненный методологической моделью академика В. М. Полтеровича «коллаборативной иерархии».

Международные транспортные коридоры представляют собой сложноструктурированный феномен международного сотрудничества, который невозможно описать в простых, или сводимых к одной из характеристик, категориях (например, юридических, технических или дипломатических). Помимо всех компонентов, обязательных с точки зрения описания очевидных черт МТК специально следует отметить их способность трансформировать геополитическое пространство. При этом как особая форма международного сотрудничества МТК обладают целым набором сущностных признаков:

– Транспортные коридоры, являясь результатом сотрудничества суверенных государств, сами продуцируют сотрудничество, преодолевающее межгосударственные противоречия и разность политических позиций, которое, по мере продвижения информационно-коммуникационной революции, приобретает устойчивое, поступательное развитие.

– Транспортные коридоры, как и любое другое социальное явление, имеют несколько уровней локализации: национальный, региональный, международный. Однако в силу динамичности этого феномена эти уровни характеризуются определенной степенью условности. По мере развития и расширения масштабов охвата инфраструктуры даже национальный транспортный коридор может стать частью международного транзитного маршрута. Кроме того, развитие национальной транспортной системы является важным фактором «наполнения» МТК.

– Международные транспортные коридоры продуцируют синергетический эффект «самопродуцирования», в результате которого возникает новое качество

«связанности» пространства. Возникая как проект стран-участниц, МТК постепенно «втягивает» в свою орбиту другие государства, продуцирует новые маршруты, расширяет границы интеграции.

– Евразийские транспортные коридоры объединяют все три уровня «связанности» (совпадающих с цивилизационным мегатрендом «коннективности»): национальный (для самой большой континентальной державы России), региональный, интегрирующий транспортные системы ЕАЭС, Прикаспийского, Причерноморского, Центрально-Азиатского, Европейского и Южно-Кавказского регионов, и международный, связывающий глобальные транспортные направления Европы и Азии.

– Геополитический контент евразийских транспортных коридоров, в значительной мере, корректирует традиционный взгляд на «деспотию пространства» и дихотомию «море – суша». Евразийские транспортные коридоры становятся действенным механизмом «стягивания пространства и времени». МТК, по мере своего развития обретают способность «конструирования» пространства.

– Международные транспортные коридоры вообще, и евразийские, в частности, представляя собой инновационные технологические структуры, способствуют повышению международной статусности государств, определяемую наряду с военно-политическим потенциалом, уровнем экономического развития и инновационности.

– Евразийские транспортные коридоры обладают значимым преимуществом: развития по широтному и меридиональному направлениям и в силу протяженности потенциалом территориального расширения.

МТК обладают системным качеством, описываемым теоретическим концептом «коллаборативной иерархии», которому характерно сотрудничество, исключая конкуренцию и давление и способствующее преодолению неравенства (элементов системы) возможностей стран-участниц и тип иерархии, не описываемый категориями властных отношений.

Дальнейшее развитие международного сотрудничества в сфере транспортных коридоров и собственно самих МТК обусловлено рядом факторов социально-

экономического и политического свойства, важнейшим среди которых является их стимулирующий социально-экономическое развитие эффект.

– Другим фактором, обуславливающим создание новых и совершенствование действующих МТК, является их способность продуцирования интеграционной повестки объединений и союзов.

– Стимулом к развитию МТК, помимо прочего, является их важнейшая функция коммуникации, связывающей мировые центры генерации экономического развития.

– Развитие МТК оказывает стимулирующее влияние на совершенствование национальных транспортных систем и, таким образом, повышение управляемости суверенных территорий.

– Являясь следствием «сопряжения» национальных интересов государств, создание и развитие МТК обусловлено политическим фактором.

Несмотря на то, что опыт функционирования международных транспортных коридоров свидетельствует о комплементарном их влиянии на политическую повестку международных отношений, нельзя исключать возможность обратного воздействия политики стран и альянсов на сотрудничество в транспортной сфере.

Политические устремления, реализуемые в национальных транспортных стратегиях, способны существенно влиять на процесс государственного сотрудничества в МТК.

Анализ имеющихся в академической и специальной литературе источников и учет актуальной практики функционирования МТК позволяет сформулировать **авторское определение этого феномена.**

Международные транспортные коридоры – это особое направление международного сотрудничества, продуцирующее концентрацию транспортных коммуникаций, обеспечиваемых технологической (мультимодальной) и организационно-правовой инфраструктурой, преодолевающее политические, физические препятствия и качественно трансформирующее геополитический ландшафт.

При этом евразийские транспортные коридоры, в силу естественных условий, имеют свои особенности преодоления дихотомии «море–суша», «сжатия» масштабного пространства, интеграцию меридиальных и широтных маршрутов.

4. Геополитические основания евразийских транспортных коридоров определяются естественными и политическими факторами, вытекающими из контента международных отношений внутри и вокруг самой протяженной части света.

Во-первых, учитывая протяженность территории Евразии, международные транспортные коридоры и их развитие способствуют «сжатию пространства», являющегося естественным условием мегатренда связанности глобального пространства. Во-вторых, имея в качестве основных направлений широтные маршруты, евразийские МТК имеют весомый потенциал развития по меридиальному направлению. В-третьих, синергия объединения широтных и меридиальных направлений обуславливает перспективу развития МТК в Евразии. В-четвертых, объединяя два центра мировой силы – Запад и Восток – евразийские транспортные коридоры становятся инфраструктурой, способствующей межцивилизационному диалогу и транскультурному сотрудничеству.

Таким образом, евразийские транспортные коридоры в силу естественных причин (особой протяженности пространства) интегрируют потенциал национальных, региональных и глобальных транспортных систем.

Развиваясь в широтном и меридиональном направлениях, евразийские ТК способствуют преодолению дихотомии «море-суша» и, «сжимая пространство», обеспечивают «связанность» территорий, наполняющую мегатренд коннективности планетарной цивилизации практическим содержанием.

Причем национальные и региональные транспортные системы, и коридоры являются не только необходимой инфраструктурой евразийских международных транспортных коридоров, но и потенциалом их развития.

Повышению геополитического потенциала евразийских транспортных коридоров способствует совершенствование технологий грузоперевозок, важнейшей в ряду которых является контейнеризация, формирование маршрутов контейнерных

поездов, увеличение скорости движения составов, модернизация фитинговых платформ и организация процесса обмена информацией.

Протяженность евразийских МТК продуцирует возрастающий геополитический потенциал этих транспортных коммуникаций за счет вовлечения в их функционирование национальных транспортных систем, обретения мультимодального характера и развития маршрутных направлений.

Учитывая широтную протяженность евразийских МТК, особое значение приобретают маршруты, связывающие Европу и российский Дальний Восток, в рамках которых развивается международный транспортный коридор «Восток–Запад» и TRASECA. Нарастание транспортного сообщения по этому коридору обуславливает как совершенствование системообразующих коммуникаций (например, расширения пропускной способности Транссиба), так и диверсификации маршрутов, в том числе за счет внедрения мультимодальности.

Функционирование МТК результирует два направления, продуцирующих социально-экономическое развитие территорий и встречное – функциональное наполнение МТК по мере развития их хозяйственного потенциала.

В актуальной практике деятельности международных транспортных коридоров происходит непрерывный процесс совершенствования технологических приемов, повышающих их эффективность. Одним из таковых является организация «бесшовных перевозок», цифровизация и переход на электронный документооборот.

Исключительно политические предпосылки создания МТК показали свою несостоятельность. Исключительно политические мотивы их организации и развития неизбежно агрегируют материальное наполнение, которое реализуется в расширении круга участников, «стягивания» экономического потенциала даже тех «игроков», участие которых первоначально предполагалось исключить.

Кроме того, попытка редуцировать сообщество участников МТК политическими средствами вызывает конкуренцию с неопределенными результатами с альтернативными транспортными коммуникациями.

Если широтные евразийские коридоры, в геополитическом плане, играют роль механизма «сжатия» пространства, то меридиональные призваны преодолеть дихотомию «море–суша».

Основными геополитическими факторами генезиса международного сотрудничества после распада СССР и биполярной структуры международных отношений стали – формирование системы МТК, в основе которой лежит способность к расширению по вертикале и горизонтали, к динамичной трансформации геополитического пространства; интеграция национальных транспортных систем; внешнеполитические позиции государств, союзов и альянсов, способных значительно влиять на процесс становления и развития МТК, особенно на начальных этапах их имплементации. В силу самой масштабной протяженности Евразии особую роль в связанности ее континентов имеют широтные транспортные коридоры.

5. Развитие евразийских международных транспортных коридоров значительно активизирует региональный интеграционный процесс, что в полной мере проявилось в укреплении сотрудничества прикаспийских государств в ходе реализации проекта МТК «Север – Юг» и китайской инициативы «Один пояс, один путь».

Безусловно, глобальное значение имеет реализуемый евразийский проект МТК «Север – Юг», в успешном продвижении которого приобретает особую значимость российско-азербайджанское сотрудничество.

В силу естественных условий геополитическое пространство двух стран играет важную роль в продвижении национальных интересов.

Уже на первом этапе реализации МТК «Север – Юг», в полной мере, проявился конструктивный потенциал этого маршрута. В создание коридора включились, помимо подписантов учредительного соглашения (Индии, Ирана и России), Азербайджан, Беларусь, Казахстан, Оман, Таджикистан, Армения, Сирия, Болгария, Кыргызстан, Турция и Украина, что позволило, в дальнейшем, значительно диверсифицировать направления транспортной инфраструктуры, первоначально

планировавшийся маршрут дополняя ответвлениями. В конечном итоге, создание МТК «Север – Юг» приобрело характер региональной системы коммуникаций.

Как и в случае с широтными евразийскими коридорами, меридиальные продуцируют широкий спектр экономического и политического взаимодействия стран-участниц и расширения их экспортных возможностей за счет создания или развития производств и кооперационных связей.

В центрах сопряжения широтных и меридиальных направлений евразийских коридоров образуются хабы, обладающие особым потенциалом транспортной коммуникации. Вошедшее в практику развития транспорта понимание такого положения дел стало основанием выстраивания национальных стратегий.

Имея глобальный потенциал транспортной коммуникации, в настоящее время МТК «Север – Юг» активно развивается в региональной локализации. Практически все страны Прикаспийского региона вовлечены в проект.

В этой связи возникают взаимонаправленные векторы интеграции, обусловленные стремлением, с одной стороны, государств максимально использовать в национальных интересах новые возможности сотрудничества в транспортной сфере, с другой стороны, диверсификация маршрутов МТК способствует его наполнению новым качеством – международно значимого инфраструктурного объекта.

МТК «Север – Юг» и его широтные ответвления способствуют преодолению естественных условий изоляции стран региона от мирового океана и глобальных транспортных коммуникаций, в то же время значительно дополняют и расширяют потенциал последних.

Действующие и вновь создаваемые маршруты евразийских транспортных коридоров значительно повышают уровень «встроенности» экономик стран региона в международные кооперационные, производственные и сбытоснабженческие цепи.

Важно отметить, что функционирование МТК «Север – Юг» и его ответвлений, уже в настоящее время, продуцирует трансрегиональный вектор сотрудничества. Нарастает потенциал «сопряжения» транспортной инфраструктуры При-

каспийского региона и китайской инициативы «Один пояс, один путь», с инфраструктурными направлениями, обеспечивающими транспортное сообщение стран Северной Африки и т.д.

Безусловно, активная поддержка проекта МТК «Север – Юг» странами региона основывается, во-первых, на их историко-культурной общности и, во-вторых, багаже сложившихся политических, культурных и экономических связей, в-третьих, взаимосвязанностью национальных интересов, обусловленных стремлением к стабильности и безопасности в регионе. Продвижению в транспортном сотрудничестве способствовал международный диалог о правовом статусе Каспийского моря, итогом которого стало подписание «Концепции». Завершенность формирования правового режима внутреннего моря позволила, во-первых, предотвратить риски, связанные с вмешательством внешних сил в дела региона, во-вторых, снять спорные и нерешенные проблемы в отношениях между прикаспийскими странами и, в-третьих, значительно активизировать дальнейшее сотрудничество, в том числе в транспортной сфере.

Сотрудничество стран Прикаспийского региона, в том числе в организации евразийских транспортных коридоров, испытывает деструктивное влияние внешних сил, значительно осложняющее консолидацию стран региона. Вместе с тем, интеграция в сфере транспортных коммуникаций является важнейшим механизмом преодоления нестабильности и достижения устойчивого режима международной безопасности.

6. Международные транспортные коридоры в условиях трансформации современных международных отношений являются принципиально новым механизмом международного сотрудничества, и фактором, направленным на преодоление возросшей турбулентности отношений государств, в связи с чем представляют собой эффективный механизм обеспечения стабильности и безопасности. Возникшая в связи с неустойчивостью мирового политического ландшафта и возрастания внешнеполитических рисков, тенденция актуализации национальных повесток в ущерб международным интеграционным

процессам получает конструктивное преодоление в организационных формах нового качества, одной из которых являются МТК.

Конструктивное влияние евразийских МТК на международное сотрудничество и обеспечение стабильности и безопасности обусловлено возможностью вовлечения в их организацию даже территорий, не имеющих достаточной железно-дорожной инфраструктуры.

Международные транспортные коридоры, благодаря вектору продвижения от национального к общему достоянию, становятся востребованным и развивающимся институтом международного взаимодействия.

Наряду с объективными предпосылками, а именно, нарастающей связанности мира, появление такого механизма сотрудничества, как международные транспортные коридоры, обусловлено смещением вектора мировой политики от усилий в обеспечении стабильности и безопасности, направленных от национальной повестки, к достижению «общих правил» и повышению эффективности наднациональных институтов к реализации общемирового достояния через интеграцию интересов государств и сообществ.

Системное качество МТК и состоит в возможности продвижения «общего» на основе прямой выгоды для всех участников транспортных проектов.

Такая постановка вопроса позволяет с уверенностью утверждать, что МТК вообще, и евразийские транспортные коридоры, в частности, являются действенным механизмом преодоления рисков, связанных с «турбулентностью» современного состояния международных отношений.

МТК, как и любая другая конструкция, созданная политической волей суверенов, безусловно, может использоваться в качестве инструмента достижения партикулярных предпочтений, давления и влияния.

Однако, как показывает практика, инициированные узкими политическими намерениями МТК, в случае успеха их становления и развития, трансформируются в институт всеобщего достояния.

Политическая обусловленность МТК доминирует лишь на этапе их создания и развития. По мере обретения статусности в содержании МТК все больше проявляется качество системы, направленное на воспроизводство и расширение сотрудничества. Национальный интерес, реализуемый при создании международных транспортных коридоров, не требует делегирования суверенитета в наднациональные институты, и поэтому по ходу развития инфраструктуры МТК вытесняет избыточный политический контекст.

Роль транспортных коридоров в продвижении международной интеграции обусловлена еще и тем, что политические препятствия их имплементации неизбежно порождают альтернативные варианты организации сообщения, которые, в свою очередь, дезавуируют политические преграды.

В связи со способностью МТК преодолевать политические барьеры, вполне оправдана их характеристика как механизма, повышающего «прозрачность» государственных границ.

Эффективность функционирования МТК, цель, к которой стремятся все страны-участницы, обуславливают меры, облегчающие трафик груза и пассажирооборота через национальные границы.

Политический фактор, «расходящийся» с мегатрендом нарастающей коннективности, как и в случае с другими политическими решениями, препятствующими логике реализации объективной тенденции, способен значительно редуцировать или даже блокировать естественный транзитный потенциал территории размещения МТК. И, как было замечено, иницируют альтернативные маршруты, оставляя страны с доминирующими политическими стратегиями вне глобального мейн-стрима роста кооперационных цепочек производства.

На процесс создания и функционирования евразийских МТК существенное влияние оказывают «внешние игроки», стремящиеся направить их развитие в русло собственных геополитических интересов.

Системное качество МТК проявляется в наличии характерного принципа равенства или баланса интересов в их организации и развитии.

В случае, если один из участников стремится изменить «баланс интересов» в сторону доминирования собственности предпочтений, целостность системы нарушается, и на смену сотрудничеству приходит конкуренция, разрушающая общее целеполагание.

Потенциал МТК в обеспечении условий для международного сотрудничества определяется, помимо всего прочего, его важной составляющей, касающейся вовлечения в организацию ТК территорий, не имеющей развитой железнодорожной инфраструктуры.

7. Международные организации выполняют роль центров системной организации МТК и координаторов стран-участниц в достижении оптимальной эффективности их взаимодействия, способствуя достижению определенного консенсуса в национальных и общих интересах стран-участниц, создают единое транспортное пространство между меридиональными и широтными направлениями развития транспортных коммуникаций, способствуют интеграции региональных ТК в глобальную транспортную систему, обеспечивающую преодоление политических препятствий в процессе создания и функционирования МТК.

Выполняя координирующую роль центров системной организации евразийских транспортных коридоров, международные организации являются важным механизмом сотрудничества стран в сфере транспорта.

Международные организации, во-первых, способствуют минимизации организационных, экономических и логистических ресурсов, необходимых для организации МТК. Во-вторых, направляют усилия для преодоления политических препятствий в процессе формирования и совершенствования МТК. В-третьих, реализуют всеобщий эффект от функционирования МТК на основе баланса национальных интересов. В-четвертых, адекватно совмещают меридиальные и широтные направления маршрутов евразийских транспортных коридоров. В-пятых, активизируют процесс континентальной транспортной интеграции благодаря развитию транспортных коридоров по горизонтали и вертикале. В-шестых, обеспечивают интеграцию евразийских транспортных коридоров в глобальную транспортную систему. В-

седьмых, интенсифицируют процесс внедрения инновационных технологий в целях совершенствования транспортного сообщения, через транспортные коридоры.

В итоге, международные транспортные коридоры, помимо инновационного содержания, с точки зрения инфраструктурных и технологических составляющих, имеют характеристики, позволяющие утверждать, что таковые являются, во-первых, значимым механизмом трансформации геополитического пространства, во-вторых, актуальной формой международного сотрудничества, в-третьих, инструментом преодоления политических рисков и достижения стабильности.

Все выявленные в ходе исследования характеристики МТК, актуализировавшиеся в современном международном процессе, имеют очевидные практические измерения. Первая из указанных черт, помимо прочего, продуцирует физические «параметры» «сжатия пространства» и преодоления дихотомии «море–суша».

Внедрение новейших технологий МТК: формирования маршрутных контейнерных поездов, скоростного железнодорожного движения, цифровизации документооборота, унификации международных стандартов перевозок, скорость преодоления пространства постоянно увеличивается, что и создает эффект «сжатия». С другой стороны, создание мультимодальных логистических центров по ходу следования МТК, соединение их инфраструктуры с портами и создание «сухих портов» способствуют объективизации пространственного эффекта коннективности моря и суши.

Также отчетливо проявляются другие геополитические интерференции, связанные с функционированием МТК: например, «расширения» региональных пределов. Благодаря возникновению и развитию системного качества, МТК вовлекают в «зону» своего транспортного сообщения государства, находящиеся за пределами традиционно обозначенных границ регионов. Благодаря функционированию МТК и обретению системного качества, создается эффект расширения регионов и территориальных локализаций.

Геополитическая синергетика МТК проявляется и в органическом взаимодействии (интеграции) сухопутного и морского сообщения, что позволяет селективировать наиболее востребованные и эффективные маршруты грузовых и пассажирских перевозок.

Геополитический потенциал МТК значительно увеличивается в случае локализации их широтных и меридиальных направлений. Такое совмещение результируется в генерирование центров международного торгово-экономического и транспортного сотрудничества.

Пересечение меридиальных и широтных МТК трансформирует геополитическое пространство, создавая предпосылки формирования новых силовых центров. Такой тренд далеко не только явление современности. Издревле на пересечении торговых путей возникали мощные центры цивилизации, обладающие высоким потенциалом развития.

Вторая черта МТК как новой формы международного сотрудничества прямо обусловлена системным качеством этого вида транспортной инфраструктуры, а именно своеобразное направление созидательных векторов от национальных интересов к общему достоянию. Страны – участницы МТК, во-первых, не делегируют, даже в небольших пределах, своего суверенитета. Центры МТК выполняют функцию управления и координации исключительно на основе «импульсов» (запросов), исходящих «снизу». Системная организация МТК трансцендентна всякой централизации

Управленческий статус МТК целиком обусловлен степенью сложности их функционала, в свою очередь опосредованного уровнем интеграции и количеством стран-участниц. Кроме того, состоятельность центров зависит от способности обеспечивать «встроенность» МТК в иные формы международного сотрудничества и преодоления препятствий на пути их развития, а не от величины делегируемого странами – участницами суверенитета.

Во-вторых, МТК, как форма международного взаимодействия, имеет отличное качество преодоления разности и противоречивости политических позиций акторов. Невозможно совершенно отрицать наличие влияния политических

факторов на формирование и развитие МТК, но, во-первых, такое имеет решающее значение лишь на начальной стадии организации международных транспортных коридоров, а во-вторых, исторический опыт их функционирования показывает, что прагматизм и рациональные соображения в долгосрочной перспективе берут «верх» над конъюнктурными ситуативными, связанными с текущим политическим процессом, обстоятельствами.

Указывая на политические факторы, влияющие на создание и развитие МТК, следует указать и на конструктивную сторону этого влияния, а именно, на организационную продуцирующую правовую инфраструктуру роль институтов – международных организаций.

Так, в российско-азербайджанско-иранском транспортном сотрудничестве в сфере организации МТК гармонично сочетаются благоприятные объективные (географические) и субъективные (политические) факторы. Именно поэтому в сотрудничестве этих стран активно проявились синергетические качества МТК. В частности, совпадение меридиальных и широтных маршрутов и региональное расширение транспортно-логистической инфраструктуры, и агрегирование новых участников транспортных проектов. В этом смысле сотрудничество России, Азербайджана и Ирана в организации МТК выходит, по своему значению, за рамки узкой локализации и является, во многом, модельным для всего евразийского пространства.

Уникальные природные качества МТК определяют их место и роль в установлении режима стабильности международных отношений и преодоления межстрановых противоречий.

Фактически, именно международные организации являются в МТК системными центрами, координирующими, устраняющими физические и политические препятствия и определяющими оптимальные маршруты следования транспортного сообщения структурами. Важное значение международных организаций в функционировании ТК заключается также в осуществлении оперативного мониторинга и информационного сопровождения их деятельности, благодаря которому удается своевременно распознать тупиковые направления развития и мере устранения препятствий.

Важной чертой МТК, требующей акцентуации, является их **третья характеристика** – комплементарность международной интеграции и международному сотрудничеству. Международные транспортные коридоры оказывают катализирующее воздействие на региональные альянсы и союзы, тем самым обретая свойство инструмента установления режима безопасности сотрудничества и стабильности международных отношений.

Евразийские транспортные коридоры имеют особое значение не только для стран, объединяемых этой частью света, и двух континентов, расположенных на этом пространстве. Таковые, безусловно, имеют глобальное значение. Во-первых, потому, что «соединяют» самое протяженное по широтному направлению пространство, одновременно являющееся пространством глобальных транспортных коммуникаций. Во-вторых, потому, что евразийские ТК обеспечивают коннективность большей части населения планеты. В-третьих, потому, что в Евразии располагаются основные силовые геополитические направляющие и Центры силы планеты.

Исходя из понимания уникальности евразийских транспортных коммуникаций, следует указать на их неповторимые качества. Имплементация евразийских МТК требует воспроизводства их качества, обеспечивающего эффективное функционирование на пространстве, измеряемом многими тысячами километров, что, в свою очередь, инициирует динамичное внедрение инновационных технологий. Еще одной особенностью развития евразийских МТК, обусловленной протяженностью сообщения в рамках этой части света, являются практически безграничные возможности продвижения их расширения по вертикале и горизонтали, что, очевидно, способствует преодолению «деспотии пространства», о котором геополитики традиционно говорят, как о факторе, сдерживающем развитие. Уникальность евразийских международных транспортных коридоров проявляется и в наличии на территориях их следования Центров совмещения меридиальных и широтных направления, фактически обретающих свойство центров международных экономических связей.

Несмотря на очевидную актуальность и практическую значимость, проблема евразийских транспортных коридоров пока не заняла подобающего места в научном дискурсе. Представленная диссертация является лишь одним из первых, но далеко не исчерпывающим шагом на пути разработки заявленной темы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

ИСТОЧНИКИ

1. Временное соглашение, ведущее к образованию зоны свободной торговли между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Исламской Республикой Иран, с другой стороны, от 17 мая 2018 года (ратифицировано Федеральным Законом от 28 ноября 2018 года № 429-ФЗ, вступило в силу 27 октября 2019 года). – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201910280037> (дата обращения: 01.11.2021).
2. Выступление Министра иностранных дел Российской Федерации С. В. Лаврова на пленарном заседании международной конференции «Центральная и Южная Азия: региональная взаимосвязанность. Вызовы и возможности» (Ташкент, 16 июля 2021 года) – URL: https://www.mid.ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/4814877 (дата обращения: 22.12.2021).
3. Генеральное консульство Исламской Республики Иран в Герате (лето 1999 г.) Отчет о Хафиз-гератской железной дороге – история и дизайн Герата, Герат, Афганистан. – URL: <https://www.embassy.am/ru/embassy-of-the-islamic-republic-of-iran> (дата обращения: 22.12.2021).
4. Договор о создании Экономического союза от 24 сентября 1993. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/1900462> (дата обращения: 22.12.2021).
5. Доклад Министра транспорта Российской Федерации И. Левитина по вопросу развития международного транспортного коридора «Север-Юг» 28 июля 2004 г. – URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/interviews/156> (дата обращения: 22.12.2021).
6. Евразийская экономическая комиссия ООН. Анализ по доступу сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия государств-членов ЕАЭС на рынок стран Персидского залива. – М. 2019. – 56 с.
7. Евро-азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией // ЕЭК ООН. Нью-Йорк и Женева. – 2020. – URL: <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/wp5eatl/ECE-TRANS-265r.pdf> (дата обращения: 12.12.2021).
8. Европейская экономическая комиссия. Комитет по внутреннему транспорту. Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ). Совершено в Женеве 31 мая 1985 года. – Нью-Йорк ; Женева : ООН, 2017. – 29 с.
9. Железнодорожная стратегия ЦАРЭС 2017–2030 гг. – URL: <https://www.adb.org/documents/railway-strategy-corec-2017-2030> (дата обращения: 02.12.2021).
10. Заявление глав государств-участников IV Каспийского саммита для прессы // Официальный сайт Президента России. – URL: <https://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/46689>. – Дата публикации: 29.09.2014.
11. Заявление Министра энергетики ИРИ. – URL: <http://topwar.ru/17657-iranskiy-vodnyy-kanal-proekt-stroitelnyu-ilipoliticheskii.html> (дата обращения: 12.12.2021).
12. Интервью заместителя министра транспорта РФ Ю. А. Цветкова // Морские порты. – 2020. – № 8. – С. 3–6.
13. Коммюнике Второй встречи министров транспорта прикаспийских государств (г. Астрахань, 8 августа 2014 г.). – URL: https://minprom.astrob.ru/mptpr.astrobl.ru/kommyunike_08.08.docx (дата обращения: 12.12.2021).
14. Конвенция о правовом статусе Каспийского моря (12 августа 2018 года). – URL: <http://kremlin.ru/supplement/5328> (дата обращения: 22.12.2021).
15. Новая инициатива по продвижению бесшовных перевозок по коридору ТРАСЕКА. – URL: http://www.traceca-org.org/en/news/single-news/n/new_initiative_to_promote_seamless_transport_along_traceca_corridor/ (дата обращения: 22.02.2021).
16. ООН Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей 19 декабря 2014 года 69/213. Роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития. – URL: <https://unctad.org/system/files/official-document/ares69d213.ru.pdf> (дата обращения: 22.02.2021).

17. ООН. Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей 22 декабря 2015 года. На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров. – URL: <https://undocs.org/ru/A/RES/70/197> (дата обращения: 22.02.2021).

18. ОСЖД. Бюллетень статистических данных по железнодорожному транспорту за 2009 год. – Варшава, 2010. – 43 с.

19. Основные документы. TRACECA ORG. – URL: <http://www.traceca-org.org/en/home/basic-documents/> (дата обращения: 02.12.2021).

20. Положение об Организации сотрудничества железных дорог (IV издание) от 28 июня 1956. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/902095300> (дата обращения: 22.10.2021).

21. Правительство Российской Федерации. Распоряжение от 30 сентября 2018 г. № 2101-р. – URL: <http://static.government.ru/media/files/MUNhgWFddP3Uff9RJASDW9VxP8zwcB4Y.pdf> (дата обращения: 22.12.2021)

22. Программа регионального экономического сотрудничества Центральной Азии (ЦАРЭС). – URL: <https://web.archive.org/web/20170809211642/http://www.carecprogram.org/index.php?page=carec-countries> (дата обращения: 22.12.2021).

23. Проект строительства широкой железнодорожной колеи до Вены отвечает целям устойчивого развития ООН. – URL: https://icctt.com/news/article_post/proekt-stroitelstva-shirokoj-zheleznodorozhnoj-kolei-do-veny-otvechaet-celyam-ustojchivogo-razvitiya-oon (дата обращения: 22.12.2021).

24. Распоряжение Правительства РФ от 10.04.2020 № 969. – URL: <https://rulaws.ru/govenment/Rasporjazhenie-Pravitelstva-RF-ot-10.04.2020#969/#>.

25. Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 219 «Об основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза». – URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/16vr0019/?print> (дата обращения: 22.12.2021).

26. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и экономического пояса Шелкового пути. – URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 22.12.2021).

27. Соглашение между Правительством Исламской Республики Иран, Правительством Республики Казахстан и Правительством Туркменистана о сотрудничестве в проектировании и строительстве железнодорожной линии Узень (Казахстан) – Кызылкая – Берекет – Этрек (Туркменистан) – Горган (Иран). – URL: https://adilet.zan.kz/docs/P070001140_ (22.02.2021).

28. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о пунктах пропуска на российско-китайской государственной границе // Дипломатический вестник. – 1994. – № 3/4. – С. 26–27.

29. Соглашение между Правительством СССР и Правительством США от 01.06.90: ред. от 01.06.1990. – URL: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=24186> (дата обращения: 22.12.2021).

30. Соглашение между Союзом Советских Социалистических Республик и Ираном по транзитным вопросам // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1962. – № 45.

31. Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг». – URL: <http://docs.cntd.ru/document/901828641> (дата обращения: 22.02.2021)

32. Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств-участников СНГ от 20 ноября 2009 г. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/902270703> (дата обращения: 22.02.2022)

33. Стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС 2017–2030. – URL: <https://www.adb.org/documents/road-safety-strategy-corec-2017-2030> (дата обращения: 22.02.2021)

34. Стратегия МПК TRACECA на 2016–2026 гг. TRACECA ORG. – URL: <http://www.traceca-org.org/en/home/strategy-of-igc-traceca-2016-2026/> (дата обращения: 22.12.2021).

35. Тарифное Соглашение железнодорожных администраций (Железных дорог) государств-участников Содружества Независимых государств / Министерство транспорта Российской Федерации. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/10304> (дата обращения: 10.02.2021).
36. Торговое соглашение между Правительством СССР и Правительством Республики Корея: заключено в г. Москве 14.12.1990. – URL: <https://www.conventions.ru/convention/id/?id=12448> (дата обращения: 22.06.2021).
37. ЦАРЭС 2030. Соединяя регионы для совместного и устойчивого развития // Азиатский банк развития. – Октябрь 2017. – 25 с.
38. ЦАРЭС. Транспортная стратегия 2030. Для ободрения на заседании национальных координаторов // Азиатский банк развития. – 2018. – 38 с.
39. ARA (2019). – URL: <https://www.ara.gov.af>; <https://www.rameuic.com/fa/memberrailways/afghanistanrailways> (дата обращения: 02.02.2021).
40. BALTIC RAIL AS. – URL: <https://www.inforegister.ee/ru/11532987-BALTIC-RAIL-AS> (дата обращения: 22.02.2021)
41. CAREC Program. – URL: <https://www.carecprogram.org> (дата обращения: 22.05.2021).
42. Container Corporation of India Ltd. – URL: <https://concorindia.co.in/> (дата обращения: 22.02.2022).
43. Demiryollary AGPJ. – URL: <https://www://railway.gov.tm> (дата обращения: 10.02.2022).
44. Deutsche Bahn/Deutsche Bahn AG. – URL: <https://www.deutschebahn.com/en> (дата обращения: 22.02.2021).
45. Eighth annual meeting of the intergovernmental commission TRACECA. – Brussels, Belgium, October 13, 2010.
46. ESCAP, Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific, 2017.
47. Euro-Asian Transport Linkages, Phase II, Expert Group Report, 2012.
48. European Union. Учредительные соглашения. – URL: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/principles-and-values/founding-agreements_en
49. Europe-Asia Railway Transport: Issues & Prospects. Project @Network of European-Asian Rail Research Capacities, 2014.
50. Globalports Corporate Social Responsibility Report 2017. – URL: <https://file://D:/Downloads/Global%20Ports%20Corporate%20Social%20Responsibility%20Report%20for202017.pdf> (дата обращения: 01.02.2021)
51. Identification of cargo flows on the Euro-Asian transport links. 2016.
52. Maritime India Summit 2021. – URL: <https://www.maritimeindiasummit.in> (дата обращения: 22.08.2021).
53. Pan-European Transport Corridors and Areas Status Report. Developments and Activities between 1994 and 2003/Forecast until 2010. – URL: https://ec.europa.eu/ten/transport/documentation/doc/2005_11_24/_report_paneurostar.pdf (дата обращения: 22.02.2022).
54. Proekt-transportnoj-strategii-do-35.pdf. – URL: <https://ecovd.ru/wp-content/uploads/2021/08/proekt-transportnoj-strategii-do-35.pdf> (дата обращения: 22.02.2021).
55. The Global Risks Report 2020 // World Economic Forum. 2020. – URL: <https://www.weforum.org/reports/the-global-risks-report-2020> (дата обращения: 10.02.2021).
56. Transport in the European Union – current trends and issues' is produced by the Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE) of the European Commission for information purposes and cannot be interpreted as an official position of the European Commission. – March 2019. – P. 167.
- МОНОГРАФИИ, НАУЧНЫЕ СТАТЬИ, АНАЛИТИЧЕСКИЕ ПУБЛИКАЦИИ**
57. Абдраимова, М. Япония выходит на Транссиб. Грузовые перевозки / М. Абдраимова // Гудок. RU. – URL: <https://gudok.ru/content/freighttrans/1552627/> (дата обращения: 10.02.2021).
58. Асадова, З. А. Азербайджан и Центральная Азия: возрождение Великого Шелкового пути / З. А. Асадова // *Juvenis scientia*. – 2017. – № 1. – С. 19–21.
59. Асатрян, Г. Э. Эвакуация по-американски / Г. Э. Асатрян // Независимая газета. – 21 июля 2021 г. – № 152 (8203). – С. 7.

60. Бекмагамбетов, М. М. Транспортный коридор TRACECA и «Европа – Кавказ – Азия»: Состояние и перспективы развития / М. М. Бекмагамбетов, Г. М. Бекмагамбетова, А. В. Кочетков // Управление и экономика. – 2010. – № 8. – С. 29–35.
61. Белов П. Россия и Индия соединяют континенты / П. Белов // Review. День Республики Индии. Приложение № 12. – URL: <https://kommersant.ru/apps/133740> (дата обращения: 11.01.2022)
62. Белова, М. Т. Мультипликативные эффекты от реализации инфраструктурных проектов М. Т. Белова // Финансовые рынки и банки. – 2020. – № 1. – С. 18–21.
63. Булкин, В. А. Археологические памятники Древней Руси IX–XI вв./ В. А. Булкин, И. В. Дубов, Г. С. Лебедев. – Л., 1978. – 150 с.
64. Вардомский, Л. Б. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад) / Л. Б. Вардомский, М. О. Тураева. – М. : Институт экономики РАН, 2018. – 64 с.
65. Володин, А. Г. Проект Международного транспортного коридора «Север – Юг» как фактор возможного укрепления внешнеэкономических связей России / А. Г. Володин, М. А. Володина // Контуры глобальных трансформаций. – 2019. – Т. 12, № 6. – С. 29–42.
66. Гасанов, А. Международные транспортные коридоры «Восток – Запад», «Север – Юг» и геоэкономические интересы Азербайджана / А. Гасанов. – URL: <https://news.day.az/politics/1159251.html> (дата обращения: 10.02.2022).
67. Гасанов, Г. Железная дорога Казахстан – Туркмения – Иран придаст мощный импульс развитию прикаспийского региона / А. Гасанов. – URL: <https://www.trend.az/casia/turkmenistan/2781624.html> (дата обращения: 10.02.2021).
68. Голямхейдар, Э. С. Железная дорога Хафра в Герат и Китай, возможность перехода на геоэкономическое положение / Э. С. Голямхейдар // Географические исследования. – 2019. – Т. 5, № 3. – С. 34.
69. Голямхейдар, Э. С. Стратегические перспективы железной дороги Хаф – Герат / Э. С. Голямхейдар. – URL: <http://www.iess.ir/fa/analysis/2428/> (дата обращения: 10.11.2021).
70. Дальний Восток заполнили контейнеры. Привлекательные цены привели к переполнению терминалов // Коммерсант. – 27.09. 2021. – № 174 (7136). – С. 1, 9.
71. Джавид Гурбанов: Экономические связи между Азербайджаном и Ираном еще больше укрепятся // Взгляд. – 06.03.2019. – URL: <http://vzglyad.az/news/131674> (дата обращения: 21.02.2021).
72. Дорога дружбы. Сборник статей. – Иркутск, 1971. – С. 96–97.
73. Дряхлов, В. Н. Янтарный путь / В. Н. Дряхлов // Вопросы истории. – 1988. – № 11. – С. 141–143.
74. Дубровин, И. Возрождение Транссиба / И. Дубровин // Комсомольская правда. – 28.02.2001.
75. Егоров, В. Г. Мировые транспортные коридоры. Геополитика транспортных коридоров / В. Г. Егоров // Геоэкономика энергетики. – 2021– № 2 (14). – С. 6–32.
76. ЕС предложил альтернативу китайскому проекту «Один пояс – Один путь» // Независимая газета. – 02.12.2021. – № 264 (8315) – С. 6.
77. Засядько, А. Н. Коридоры в обход: Какие транспортные артерии лишат Украину транзитного потенциала / А. Н. Засядько. – URL: https://cfts.org.ua/articles/koridory_v_obkhod_kakie_transportnye_arterii_lishat_ukrainu_tranzitnogo_potentsiala_1275/93945 (дата обращения: 12.12.2021).
78. Зуева, А. Встреча Алиева и Путина в Москве: что обсудили президенты / А. Зуева. – URL: <https://az.sputniknews.ru/expert/20210720/427503003/Chego-zhdad-ot-vstrechi-Alieva-i-Putina--otvechaet-rossiyskiy-analitik.html> (дата обращения: 10.07.2021).
79. Иванов, В. Персидский коридор для Советского Союза / В. Иванов // История РФ. Главный исторический портал страны. – URL: <https://histrf.ru/read/articles/piersidskii-koridor-dlia-sovietskogo-soiuza> (дата обращения: 10.03.2021).
80. Караваев, А. Международный транспортный коридор «Север–Юг» и сценарии транснациональной интеграции. Доклад Международному дискуссионному клубу «Валдай» / А. Караваев, М. Тишехьяр. – Июнь 2019. – 320 с.

81. Караваев, А. Находка для России: Баку – Тбилиси – Карс / А. Караваев // Политика. ИноСМИ. – URL: <https://inosmi.ru/politic/20171113/240751216.html> (дата обращения: 17.02.2021).
82. Караваев, А. Правовой статус Каспия и проблема КАСФОР / А. Караваев. – URL: http://www.apn-kz.ru/?charter_name=printadvert&data_id=283&do_view-single (дата обращения: 18.02.2021).
83. Квитко, Ю. Цифровизация международных транспортных коридоров дает преимущества наземным маршрутам / Ю. Квитко // Российская газета. – № 259 (8313). Спецвыпуск. – С. 5.
84. Кирьянов, О. Южная Корея получили российский уголь / О. Кирьянов. – URL: <https://rg.ru/2014/12/03/ugol-site.html> (дата обращения: 11.08.2021).
85. Князев, А. А. О судьбах транскаспийских проектов / А. А. Князев. – URL: <https://ia-centr.ru/experts/aleksandr-knyazev/aleksandr-knyazev-o-sudbakh-transafganskikh-proektov/>.
86. Князев, А. А. Поможет ли транскаспийский газопровод экономике Туркменистана / А. А. Князев. – URL: <https://stanradar.com/news/full/30859-pomozhet-li-trankaspijskij-gazoprovod-ekonomike-turkmenii.html> (дата обращения: 10.05.2021).
87. Комов, М. С. Международные транспортные коридоры как основа реализации транспортно-транзитного потенциала Евразийского экономического союза / М. С. Комов // Economic sciences. – 2019. – № 12. – С. 82–87.
88. Кондратьев, В. В. Каспийское геополитическое наследие Петра I и отдельные проблемы его реализации / В. В. Кондратьев, П. И. Бухарицин // Астраханские краеведческие чтения: сборник статей / под ред. А. А. Курапова, Е. И. Герасимиди, А. Н. Алиевой. – Астрахань, 2018. – Вып. X. – С. 19–27.
89. Косов, Г. В. Международный транспортный коридор «Север–Юг». Переосмысление ландшафта Евразии (Кейс Азербайджан) / Г. В. Косов, А. В. Гукасов // The Caspian Region. Economics: Culture. – 2019. – № 3 (60). – С. 212–217.
90. Красковский, Е. Я. История железнодорожного транспорта России. 1836–1917 / Е. Я. Красковский, М. Уздин. – М. ; СПб., 1994. – Т. 1. – С. 173–177.
91. Куштан, Д. П. Трансевразийский «оловянный» путь эпохи поздней бронзы / Д. П. Куштан // Ежегодник археологический. – 2012. – № 2. – С. 246–262.
92. Лебедев, Г. С. Эпоха викингов в Северной Европе и на Руси / Г. С. Лебедев. – СПб., 2005. – 640 с.
93. Лоу, Р. Гарамантида (африканская Атлантида). Гараманты и транссахарская торговля в античное время / Р. Лоу. – URL: http://rec.gerodot.ru/livia/04/transsahar_1.html (10.02.2021).
94. Ляпустин, Б. С. Путь благовоний / Б. С. Ляпустин. – URL: <https://history.wikireading.ru/101938> (дата обращения: 10.07.2021).
95. Макеев, С. Транссибирский контейнерный сервис / С. Макеев // Морской флот. – 1996. – № 6. – С. 36–39.
96. Мамедов, Д. «Каспийский страж взял верх» / Д. Мамедов – URL: <https://vpk-news.ru/articles/4358> (дата обращения: 10.02.2021).
97. Мамедов, Р. Военно-политическая активность в акватории Каспийского моря в постсоветский период / Р. Мамедов // Центральная Азия и Кавказ. 2007. № 4 (52). – С. 91–102.
98. Международная конференция «Евразийские интеграционные проекты: вызовы и перспективы» (МГИМО, 2021 г.). – URL: <https://i-sng.ru/novosti/voprosy-evraziyskoy-integracii-obsu/> (дата обращения: 10.02.2021).
99. Мехдиев, Э. Т. Евроазиатские транспортные коридоры и ЕАЭС / Э. Т. Мехдиев // Международная аналитика. – 2018. – № 2 (24). – С. 47–56.
100. Мехтизаде, Г. З. Влияние проекта TRASECA на расширение региональных и международных отношений Азербайджанской республики / Г. З. Мехтизаде // Современная научная мысль. – 2019. – № 2. – С. 174–180.
101. Михайлов, В. Железная дорога Казахстан – Туркменистан – Иран / В. Михайлов. – URL: <https://iran.ru> (дата обращения: 10.02.2021).

102. Михеев, В. В. Второе столетие коммунистической партии Китая и новая биполярность / В. В. Михеев, С. А. Луконин // *Мировая экономика и международные отношения*. – 2021. – Т. 65, № 7. – С. 25–31.

103. Мухин, А. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: проблемы и перспективы / А. Мухин, В. Месамедов // *Central Asia and the Caucasus*. – URL: https://cac.s.org/journal/2004/journal_rus/cac-01/16.mukrus.shtml (дата обращения: 28.02.2021).

104. Мышинский, Е. А. Международные транспортные коридоры на территории России: формирование, развитие и текущее состояние / Е. А. Мышинский // *Экономические науки*. – 2020. – № 2 (183). – С. 62–66.

105. Ньематов, А. Стратегия Узбекистана по выстраиванию большой трансрегиональной коннективности / А. Ньематов, А. Каримов // *Международная жизнь*. – 2021. – № 8. – С. 42–52.

106. Оруджев, П. Ш. Роль расширения TRASECA в экономической интеграции стран тюркского мира / П. Ш. Оруджев // *Research Gate*. – URL: https://www.researchgate.net/publication/337818986_ROL_RASSIRENIA_TRASEKA_V_EKONOMICESKOJ_INTEGRACII_STRAN_TURKSKO... (дата обращения: 15.02.2021).

107. Осипчук, С. Ю. К оценке проекта «Туманган» / С. Ю. Осипчук // *Азиатско-Тихоокеанский регион. Экономика. Политика. Сотрудничество*. – № 1. – 1999. – С. 64.

108. Панныер, Р. Новая железная дорога дошла до Афганистана / Р. Панныер. – URL: <https://rus.azattyq.org/a/centralnaya-azia-jeleznaya-doroga/28147380.html> (дата обращения: 10.02.2021).

109. Панфилова, В. Узбекские военные выходят на таджикско-афганскую границу / В. Панфилова // *Независимая газета*. – 21 июля 2021 г. – № 152 (8203). – С. 1, 5.

110. Полтерович, В. М. Коллаборативные иерархии / В. М. Полтерович // *Вопросы экономики*. – 2021. – № 7. – С. 31–48.

111. Понтинг, К. Всемирная история. Новый взгляд / К. Понтинг. – М. : Астрель, 2010.

112. Попов, А. Морской канал из Каспия в Индию, миф или реальность / А. Попов. – URL: <https://cont.ws/@id2508853/217231> (дата обращения: 13.02.2021).

113. Представители России и Ирана обсудили железнодорожный маршрут МТК «Север–Юг». – URL: <http://casp-geo.ru/predstaviteli-rossii-i-irana-obsudili-zheleznodorozhnyj-marshrut-mtk-sever-yug/> (дата обращения: 10.02.2022).

114. Рагунштейн, А. Г. Золотой груз галеонов / А. Г. Рагунштейн. – URL: <http://history.wikireading.ru/203006> (10.02.2021).

115. Раровский, П. Е. Пути повышения эффективности эксперта транспортных услуг на Транссибирском контейнерном маршруте / П. Е. Раровский // *Российский внешнеэкономический вестник*. – 2017. – № 1. – С. 115–133.

116. Рокс, Ю. Баку и Ереван готовятся к деблокации дорог / Ю. Рокс // *Независимая газета*. – 20 октября 2021 г. – № 230 (8281).

117. Ручьева, О. Сотрудничество Астраханской области с Республикой Индией / О. Ручьева. – URL: <https://pandia.ru/text/78/295/1850.php> (дата обращения: 12.02.2021).

118. Рыскулова, Д. М. Трансазийский коридор развития: вчера, сегодня, завтра / Д. М. Рыскулова. – М. : Креативная экономика, 2012. – 248 с.

119. Саямов, Ю. Деградация как признак современного мира и вызовы для России / Ю. Саямов // *Международная жизнь*. – 2021. – № 6. – С. 88–95.

120. Сергеев, Ф. Открытие железнодорожного перехода Болашак – Серхетяка значительно приблизило казахстанское зерно к мировым рынкам / Ф. Сергеев. – URL: http://kazakh-zerno.kz/index.php?option=com_conten... (дата обращения: 10.02.2021).

121. Скорлыгина, Н. И Вашим, и БАМшим / Н. Скорлыгина // *Коммерсант*. – 21 сентября 2021 г. – № 170 (7132). – С. 1, 9.

122. Скоробогатый, П. «Талибан» уже не тот? Ребрендинг талибов вызывает недоверие. Однако это не важно для региональных игроков, которые заинтересованы в новом ресурсе и плацдарме – либо для глобальных инфраструктурных проектов, либо для новой войны / П. Скоробогатый, Т. Сысоев, Н. Гасымов // *Эксперт*. – 23–29 августа 2021 г. – № 35. – С. 13–21.

123. Стрешнев, Р. В Москве должно пройти совещание представителей прикаспийских государств по созданию совместных сил быстрого реагирования в бассейне Каспийского моря под названием «Касфор» / Р. Стрешнев // Красная Звезда. – 16 ноября 2005 г.

124. Стригин, А. Стратегия транзита. Полная загрузка международных транспортных коридоров стимулирует рост экономики / А. Стригин // Российская газета. Экономика Северо-Запада. – 2020. – № 218 (8272).

125. Строкань, С. Афганский неформат. В Москве ищут новую форму власти. В Кабуле талибы хотят оставить все как есть / С. Строкань // Коммерсант. – № 192 (7154). – 21 октября 2021 г. – С. 6.

126. Строкань, С. Безграничная ситуация / С. Строкань // Коммерсант. – № 202. – 9 ноября 2021 г. – С. 6.

127. Строкань, С. Карабахский конфликт докатился до Европы. ЕС ищет пути избежать новой эскалации / С. Строкань // Коммерсант. – 19 июля 2021 г. – № 124 (П). – С. 5.

128. Строкань, С. Индия бьет террористов под Волгоградом. Стартовали сухопутные учения «Индира 2021» / С. Строкань // Коммерсант. – 2 августа 2021 г. – № 134/П. – С. 6.

129. Судьин, А. В. Железные дороги в системе международного транспортного коридора «Север – Юг» / А. В. Судьин // Восточная аналитика. – 2017. – № 1–2. – С. 86–89.

130. США вывели из-под санкций иранский порт Чабахар. – URL: <http://casp-geo.ru/ssha-vyveli-iz-pod-sanktsij-iranskij-port-chabahar/> (дата обращения: 10.12.2021).

131. Тертри, Д. Незаменимая держава. «Стальные коридоры Евразии и роль России / Д. Тертри // Россия в глобальной политике. – Май–Июнь 2019. – Т. 17, № 3. – С. 89–104.

132. Типанов, В. В. Эволюция международной торговли: различные временные горизонты, аспекты и тенденции / В. В. Типанов // Вестник финансового университета. – 2013. – № 6. – С. 98–111.

133. Токарев, А. Перспективы развития международного транспортного коридора «Север – Юг». Евразийские стратегии / А. Токарев, А. Маргоев, Н. Силаев. – М. : МГИМО Консалт, август 2019 г. – С. 18.

134. Томбер, З. Индо-римская торговля: от горшков до перца / З. Томбер. – Лондон : Дакворт. 2008. – 517 с.

135. Торговые пути янтаря : материалы международной научно-практической конференции. (Калининград. 30 июня 2011 г.). – Калининград, 2011. – С. 25–34.

136. Федоровская, И. М. Транспортные проекты Азербайджана / И. М. Федоровская // Россия и новые государства Евразии. – 2019. – № 1 (42). – С. 118–126.

137. Франкопан, П. Шелковый путь. Дорога тканей, рабов, идей и религий / П. Франкопан. – 2-е изд. – М. : Бомбора : Эксмо, 2021. – 864 с.

138. Чайлд, Г. У истоков европейской цивилизации. Анатолия – Царская дорога в Эгейский мир / Г. Чайлд. – URL: <http://arheologija.ru/anatolija-tsarskaya-doroga-v-egeyski-mir> (дата обращения: 10.10.2021)

139. Чебучьян, С. Развитие логистических возможностей ЕАЭС – основа экономического роста союза / С. Чебучьян, Г. Чебучьян, Ш. Гаспорян. – URL: <https://customsexpert.ru/articles/gazvitie-logisticheskikh-vo.htm> (дата обращения: 11.12.2021).

140. Чижков, Ю. В. Международные транспортные коридоры – коммуникационный каркас экономики / Ю. В. Чижков // Транспорт Российской Федерации. – 2015. – № 5 (60). – С. 9–15.

141. Чичкин, А. Евразийская интеграция / А. Чичкин. – URL: <https://www.ritmeurasia.org/news-2014-12-28-iz-kazahstana-v-iran-cherez-turkmenistan-16159> (дата обращения: 12.02.2021).

142. Чичкин, А. Проект Сталина и Брежнева будет осуществлен аятоллой Хомейни / А. Чичкин // Военно-промышленный курьер. – URL: <https://mikle1.livejournal.com/5987914.html> (дата обращения: 10.08.2021).

143. Шинкаренко, В. Г. Підвищуння привадиливості України як транзитної держави в межах співробітництва ТРАСЕКА / В. Г. Шинкаренко // Економіка транзитного комплексу. – 2018. – № 31. – С. 63–79.

144. Haywood, A. Trans-Siberian Railway / A. Haywood, L. Planet. – Footscray, Vic., 2012. – 438 p.

145. Iran Looks to Create Persian Gulf-Black Sea Trade Corridor // Silk Road Briefing. – 2017 April 21.

146. Keizai Nikon. Россия превращается в придаток Китая / Keizai Nikon. – URL: <https://inosmi.ru/economic/20200717/247771899.html> (дата обращения: 11.02.2022).

147. Rasht-Anzali Railroad to Be Completed by March 2022 // Financial Tribune. – URL: <https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/108156/rasht-anzali-railroad-to-be-completed-by-march-2022> (дата обращения: 12.04.2021).

148. Sarma, H. Ch. The International North-South Transport (INSTC) Corridor: India's Grand Plan for Northern Connectivity / H. Ch. Sarma, D. R. Menezes // Polar Research and Policy Initiative. – 2017. – URL: <http://polarconnection.org/india-instc-nordic-arctic/> (дата обращения: 12.08.2021).

149. Sengupta, Ms. A. Globalizing Geographies: Perspectives from Eurasia: Perspectives from Eurasia / Ms. A. Sengupta, Ms. S. Chatterjee. – Delhi, 2015.

150. Shahbazov F. Baku-Tbilisi-Kars Railway to Become Central Asia's Gateway to Europe F. Shahbazov. – URL: <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13486-baku-tbilisi-kars-railway-to-become-central-asias-gateway-to-europe.html> (дата обращения: 10.12.2021).

ДИССЕРТАЦИИ

151. Подберезкина О. А. Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России : дис. ... канд. полит. наук : 23.00.04 / Подберезкина Ольга Анатольевна. – М., 2015. – 164 с.

МАТЕРИАЛЫ ОФИЦИАЛЬНЫХ И НОВОСТНЫХ САЙТОВ

152. «Один пояс – один путь» имеет поистине глобальное значение и далеко идущие геополитические последствия. Так считает заместитель председателя Правления Института внешнеполитических исследований МИД РК, экс-Генеральный секретарь Шанхайской организации сотрудничества (2007–2009 гг.), Чрезвычайный и Полномочный посол Республики Казахстан Болат Нурғалиев. – URL: https://www.inform.kz/ru/kitaayskiy-royas-put-kazahstan-i-geopolitika_a3656882 (дата обращения: 25.02.2022).

153. «РЖД Логистика» CONCOR и займется развитием контейнерных сервисов на МТК «Север-Юг». – URL: <https://www.rzd-partner.ru> (дата обращения: 15.02.2022).

154. «Талибан» подписал с США соглашение о мире. – URL: <https://anna-news.info/taliban-podpisal-s-ssha-soglashenie-o-mire> (дата обращения: 07.02.2022).

155. «У нас должна быть аналогичная инициатива»: зачем Байден предложил скопировать китайский проект «Один пояс – один путь» // РТ на русском. – URL: <https://russian.rt.com/world/article/846738-odin-royas-odin-put-dzho-baiden> (дата обращения: 18.02.2022).

156. «Хасан-Раджин» соединит Азию и Европу // DB Капитал. – URL: <https://www.dbkapital.ru> (дата обращения: 16.01.2022).

157. 11th CAREC Ministerial Conference. – URL: https://www.carecprogram.org/uploads/001_107_201_The-Wuhan-Action-Plan-ru.pdf (дата обращения: 13.02.2022).

158. 23 августа завершился Первый пробный международный автомобильный пробег, который символизировал открытие движения грузового транспорта по новому экономическому коридору. Министерство транспорта Российской Федерации. – URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/7565> (дата обращения: 10.09.2021).

159. 27 апреля 2021 года ТРАСЕКА приняла участие в 77-й ежегодной сессии Экономической и Социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН) // TRACECA ORG. – URL: http://www.traceca-org.org/en/news/single-news/n/on_april_27_2021_traceca_participated_in_the_77th_annual_session_of_the_economic_and_social_commis (дата обращения: 10.09.2021).

160. Asia Times (Гонконг): добро пожаловать в индо-российский морской «Шелковый путь» // ИноСМИ. – Все, что достойно перевода | Экономика. – URL: <https://inosmi.ru/economic/20190905/245776688.html> (дата обращения: 10.10.2021)

161. Fesco запускает новый ж/д сервис в рамках проекта «Транссиб за 7 суток». – URL: <https://tass.ru/transport/4005153> (дата обращения: 25.01.2022).

162. Foreign Policy (США): Россия ослабляет свой пояс. Анкур Шах Китайская карта Путина. – URL: <https://inosmi.ru/economic/20200717/247771899.html> (дата обращения: 15.01.2021).
163. INSTC: Iran's Qazvin-Rasht Railway to Roll on Wednesday // Financial Tribune. – URL: <https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/97038/instc-irans-gazvin-rasht-railway-to-roll-on-wednesday> (дата обращения: 15.02.2021). – Дата публикации: 05.03.2019.
164. Introduction of Chabahar. – URL: <http://www.freezones.ir/Defaultt.aspx?tabid=263> (дата обращения: 12.02.2022)
165. Qazvin-Rasht railway opens today // AzerNews. – URL: <https://www.azernews.az/region/141401/> (дата обращения: 25.03.2022). – Дата публикации: 22.11.2018.
166. Rails under the Bosphorus // Railway Gazette. International. – URL: <https://www.railwaygazette.com> (дата обращения: 15.01.2022).
167. The Age of Disorder – the new era for economics, politics and our way of life // Deutsche Bank. – URL: https://www.db.com/newsroom_news/2020/the-age-of-disorder-the-new-era-for-economics-politics-and-our-way-of-life-en-11670.htm (дата обращения: 18.02.2022). – Дата публикации: 09.09.2020.
168. The Economic Times: Россия обсудит с Индией проект транспортного коридора через Туркменистан // Информационное агентство МЕДИА-ТУРКМЕН. – URL: <http://orient.tm/ru/2018/09/28/16183.html> (дата обращения: 25.01.2022). – Дата публикации: 28.09.2018.
169. А. Новак: Россия будет участвовать в поставках иранской нефти. – URL: <https://neftegaz.ru/news/gas/240332-a-novak-rossiya-budet-uchastvovat-v-postavkakh-iranskogo-nefti/> (дата обращения: 07.12.2021)
170. А. Улюкаев: Поставки из Ирана по программе «нефть в обмен на товары» скоро начнется. Д. Псаки против. – URL: <https://neftegaz.ru/news/partnership/235870-a-ulyukaev-postavki-iz-irana-po-programme-neft-v-obmen-na-tovary-skoro-nachnitsya-d-psaki-protiv/> (дата обращения: 12.12.2021).
171. Азербайджан и Иран договорились о финансировании строительства железной дороги Решт-Астара. – URL: <https://www.trend.az/business/economy/2813526.html> (дата обращения: 10.12.2021)
172. Азербайджан инвестирует \$ 60 млн. в железнодорожную станцию в Иране // ИА REGNUM. – URL: <https://regnum.ru/news/2395750.html> (дата обращения: 15.12.2021). – Дата публикации: 26.03.2018.
173. Азербайджан принял участие в Индийском морском саммите 2021 г. – URL: <https://zen.yandex.ru/media/ckb/azerbaidjan-prinial-uchastie-v-indiiskom-morskem-sammite-2021-goda-604728ac9e9a5735c1658563> (дата обращения: 14.12.2021)
174. Азербайджан увеличит пропускную способность грузового терминала в Астаре // Trend. – URL: <https://www.trend.az/business/economy/3028665.html> (дата обращения: 10.12.2021). – Дата публикации: 05.03.2019.
175. Азербайджан успешно сотрудничает с Россией в развитии транзитных коридоров. – URL: <https://az.sputniknews.ru/economy/20210604/427124514/Azerbaydzhan-uspeshno-sotrudnichaet-s-rossiey-v-razvitii-tranzitnykh-koridorov.html> (дата обращения: 13.11.2021).
176. Азербайджан, Россия и Иран подписали соглашение о строительстве железнодорожной магистрали Казвин-Решт-Энзели-Астара. – URL: <http://news.day.az/24395.html> (дата обращения: 10.12.2021). – Дата публикации: 04.05.2005.
177. Алиев обозначил новый транспортный вектор в послевоенном регионе // EADaily. – URL: <https://easily.com/ru/news/2020/12/31/aliev-oboznachil-novyy-transportnyy-vektor-v-postvoennom-regione> (дата обращения: 10.01.2022). – Дата публикации: 31.12.2020.
178. Андрей Иванов: Транспорт и его инфраструктура играют одну из ключевых ролей в повышении благосостояния наших народов. – URL: https://www.postkomsg.com/actual_comment/223840/ (дата обращения: 10.12.2021)
179. Армении призвали подписать мирный договор и получить выгоду от дружбы с Азербайджаном // Info24.ru. – URL: <https://info24.ru/news/armeniyu-prizvali-podpisat-mirnyj-dogovor>

i-poluchit-vygodu-ot-druzhby-s-azerbajdzhanom.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&nw=16362811-99000 (дата обращения: 05.12.2021).

180. Бакинская инициатива и саммит 1998 года. – URL: <http://www.traceca-org.org/en/home/baku-initiative-and-summit-1998> (дата обращения: 10.12.2021).

181. Баку-Тбилиси-Карс: Хотели в обход России, получилось как всегда. – URL: <https://topwar.ru/161185-baku-tbilisi-kars-hoteli-v-obhod-rossii-poluchilos-kak-vsegda.html> (дата обращения: 20.12.2021).

182. БАМ начал ветвиться // Коммерсант. – 3 сентября 2021. – № 158. – С. 8.

183. В Афганистане русские с китайцами не братья навек // Независимая газета. – 11.11.2021. – № 246 (8297).

184. В Баку прибудет Министр транспорта России. – URL: <http://news.day.az/151640.html> (дата обращения: 13.12.2021). – Дата публикации: 30.03.2009.

185. В Иране открылась железная дорога Казвин-Решт // Каспийский вестник. – URL: <http://casp-geo.ru/v-irane-otkrylas-zheleznaaya-doroga-kazvun-resht/> (дата обращения: 27.03.2019). – Дата публикации: 11.03.2019.

186. В Иране состоялось открытие железной дороги Казвин-Решт. – URL: <https://ady.az/ru/news/read/1026/43.ady.az> (дата обращения: 27.03.2019).

187. В Москве прошли переговоры с талибами. – URL: https://lenta.ru/brief/2021/10/21/peregovory_v_moskve/ (дата обращения: 02.03.2022).

188. В Москве состоялся 7-й Международный Экономический Форум «Каспийский диалог, 2014». – URL: <https://e-cis.info/news/564/53060/> (дата обращения: 12.07.2021).

189. В направлении цифровой трансформации. – URL: https://www.traceca-org.org/ru/strany/moldova/novosti-podrobno/n/initiatives_and_measures_to_improve_the_effectiveness_of_the_international_transp.

190. В Пекине Владимир Путин выступил на церемонии открытия Международного форума «Один пояс, один путь». Мероприятие посвящено китайским проектам «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской путь XXI века». – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54491> (дата обращения: 15.10.2021).

191. В Пекине открывается форум «Один пояс – один путь» с участием России. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/6373631> (дата обращения: 10.12.2021).

192. В России принят комплекс мер по развитию транзитного потенциала МТК «Север-Юг». – URL: <http://casp-geo.ru/v-rossii-prinyat-kompleks-mer-po-razvitiyu-tranzitnogo-potentsiala-mtk-sever-yug/> (дата обращения: 09.09.2021). – Дата публикации: 11.03.2019.

193. В центре обсуждения находятся приоритетные направления активизации динамики развития транзитного коридора. – URL: http://www.traceca-org.org/en/news/singlenews/n/priority_areas_of_invigorating_the_dynamics_of_the_transit_corridor_development_are_in_the_focus_of/ (дата обращения: 10.12.2021).

194. Вышли в коридор: Азербайджан готовится проложить дорогу через Армению. – URL: <https://iz.ru/1163024/igor-karmazin/vyshli-v-koridor-azerbaidzhan-gotovitsia-prolozhit-dorogu-cherez-armeniiu> (дата обращения: 25.12.2021)

195. Железная дорога Казахстан-Туркмения-Иран. – URL: <https://google-info.org/4574236/1/zheleznaaya-doroga-kazakhstan-turkmeniya-iran.html>. (дата обращения: 11.09.2021).

196. Железная дорога Чабахар-Захедан в Иране может быть открыта в июне 2021 года. – URL: <http://casp-geo/zheleznaaya-doroga-chabahar-zahedan-v-irane-vozhhet-byt-otkryta-k-iyunyu-2021-goda/> (дата обращения: 11.10.2021).

197. Железнодорожный маршрут «Казахстан-Туркменистан-Иран» не оправдал ожиданий. Такого мнения придерживается депутат казахстанского парламента Айкын Конуров, соответствующий депутатский запрос он озвучил сегодня, 19 декабря. – URL: <https://eadaily.com.turbopages.org/eadaily.com/s/ru/news/2018/12/19/zheleznaaya-doroga-kazahstan-tyrkmenistan-iran-ne-interesna-biznesu> (дата обращения: 15.11.2021).

198. Жолт Катон: «Есть выигрыш по транзитному времени, есть разница в ставках в обе стороны между Европой и Азией». – URL: <https://vgudok.com/eksperty/zholt-katona-est-vyigrish-v-obe-storony-mezhdu> (дата обращения: 11.12.2021). – Дата публикации: 17.01.2019.

199. Индия заждалась Россией. – URL: https://pulse.mail.ru/article/indiya-zazhdalas-rossiyu-85519825089458721148114865732064371197?utm_content=lenta_pulse_mail_ru_fulltext&utm_referer=https%3A%2Fpulse/mail.ru&utm_source=pulse_mail_ru (дата обращения: 10.10.2021).

200. Индия, Иран и Афганистан создали транспортный союз. – URL: <https://rossaprimavera.ru/news/844a0f00> (дата обращения: 10.02.2022).

201. Иран анонсировал ввод в эксплуатацию транзитного коридора Персидский залив – Черное море – «Каспийский вестник». – URL: <https://casp-geo.ru/iran-anonsiroval-vvod-v-ekspluatatsiyu-tranzitnogo-koridora-persidskij-zaliv-chernoe-more/> (дата обращения: 10.12.2020).

202. Иран и Индия отрабатывают вопросы логистики в регионе. – URL: <http://casp-geo.ru/iran-i-indiya-otrabatyvayut-voprosy-log/> (дата обращения: 12.12.2021).

203. Иран подписал контракты с компаниями ЕС по оснащению порта Чабахар. – URL: <http://casp-geo.ru/iran-podpisal-kontrakty-s-kompaniyami-es-po-osnashheniyu-porta-chabahar/> (дата обращения: 10.02.2021).

204. Иран пригласил Кыргызстан присоединиться к строительству ЖД «Казахстан-Туркменистан-Иран». – URL: http://www.knews.kg/politics/31976_iran_priglasil_kyrgyzstan_prisoedinitnya_k_stroitelstvu_jd_kazahstan-turkmenistan-iran/ (дата обращения: 22.12.2021).

205. Иранский порт Чабахар сделают крупным транзитным хабом Евразии. – URL: <http://casp-geo.ru/iranskij-port-chabahar-sdelayut-kрупным-tranzitnym-habom-evrazii/> (дата обращения: 10.02.2021).

206. Истоки и перспективы нового польского проекта Intermarium SONAR-2050. – URL: <https://www.sonar2050.org/publications/istoki-i-perspektivy-novogo-polskogo-proekta-intermarium/> (дата обращения: 11.12.2021).

207. История ТРАСЕКА // TRACECA ORG. – URL: <http://www.traceca-org.org/ru/otrasedka/istorija-trasedka/> (дата обращения: 11.12.2021).

208. К 2025 году в ЕАЭС создадут систему цифровых транспортных коридоров – Российская газет. – URL: <https://rg.ru/2020/11/17/k-2025-godu-v-eaes-sozdadut-sistemu-cifrovyh-transportnyh-koridorov.html> (дата обращения: 11.01.2022).

209. Кавказский узел. Грузия получит кредит в 575 млн долларов от Азербайджана. – URL: <https://kavkaz-uzel.media/articles/186420/> (дата обращения: 12.02.2022).

210. Казахстан вышел к Персидскому заливу. – URL: http://www.ng.ru/cis/2014-11-27/6_kazahstan.html (дата обращения: 11.12.2021).

211. Казахстан и Китай провели переговоры по дальнейшему развитию МЦПС «Хоргос» // – URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/mti/press/news/details/168050?lang=ru> (дата обращения: 15.12.2021).

212. Казахстан расширяет возможности коридора «Север-Юг». – URL: <http://casp-geo.ru/kazahstan-rasshiraet-vozmozhnosti-koridora-sever-yug/> (дата обращения: 11.12.2021).

213. Казахская часть дороги Западная Европа & mdash; Западный Китай почти завершена // ИА REGNUM. – URL: <https://regnum.ru/news/polit/2136723.html> (дата обращения: 13.03.2022).

214. Казахская часть транснационального проекта «Узень-граница с Туркменистаном» завершена. – URL: <https://www.zakon.kz/4461191-kazahstanskaja-chast-transnacionalnogo.html> (дата обращения: 05.12. 2011).

215. Каспийские транспортные коридоры пойдут в обход России. – URL: <http://casp-geo.ru/kaspijskie-transportnye-koridory-v-obhod-rossii-aktivno-razvivayutsya/> (дата обращения: 11.02.2022)

216. Каспийский диалог: итоги второй и третьего саммитов на высшем уровне в контексте подготовки встречи в Москве. – URL: <https://e-cis.unfo/news/564/53060/> (дата обращения: 13.03.2022).

217. Комиссия Гор – Черномырдин // Коммерсант. – 30.06.1995. – № 120 (838).

218. Конкуренция транскаспийских транспортных проектов нарастает // «Каспийский вестник». – URL: <http://casp-geo.ru/konkurenciya-trankaspijskih0transportnyh-proektov-narastaet>(дата обращения: 11.02.2022).

219. Конференция Организации Объединенных наций по торговле и развитию. Мероприятия в поддержку осуществления Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов. – URL: <https://unctad.prg/system/files/official-documents/tdb651d6ru.rdf#:~:text=1,%20%D0%92%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%BC%D0%D0%20%D0%B4%D0%B5%D0%B9%D1%81%D1%82%D0%B8%D0%D9%20%D0%B4%D0%BB%D1%8F,%D0%BF%D0%BE%20%20%D0%BD%D0%BE%D1%8F%D0%B1%D1%8F%202014%20%D0%B3%Do%BE%D0%B4%D0%B0> (дата обращения: 11.01.2022).

220. Координационное Транспортное Совещание (КТС). – URL: <https://www.kts-cis.ru>(дата обращения: 11.12.2021).

221. Лигинфо. Роль законодательства РФ в развитии международных транспортных коридоров // Коллектив авторов VEGASLEX. – URL: <https://www.vegaslex.ru/analytics/publications/32081/> (дата обращения: 11.11.2021).

222. Логистические процессы и морские магистрали в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане и Украине. Мастер-план «Logmos» // Egisinternational. – Сентябрь 2014 г. – 255 с.

223. Между Владивостоком и индийским городом Ченнаи появится морское сообщение. – URL: <https://www.newsvl.ru/eef/2019/09/04/183597/> (дата обращения: 11.02.2022).

224. Международный транспортный коридор «Север-Юг» // Азербайджанские железные дороги. – URL: <https://ady.az/ru/read/index/5/43>(дата обращения: 11.12.2021).

225. Международный транспортный коридор «Север-Юг»: история и перспективы // Каспийский вестник. – URL: <http://Casp-geo.ru/mezhdunarodnyj-transportnyj-koridor-sever-yug-istoriya-perspektivy/> (дата обращения: 13.02.2022).

226. Меняет ли путь к запуску международного транспортного коридора «Север-Юг» мировую геополитическую палитру? – URL: <https://portnews.ru/digest/17649/> (дата обращения: 11.02.2022).

227. Место порта Чабахар в политике Ирана – взгляд Mehr News. – URL: <http://casp-geo.ru/mesto-porta-chabahar-v-politike-irana-vzglyad-mehr-news/> (дата обращения: 11.01.2022).

228. Место порта Чабахар в политике Ирана «Взгляд на Восток». – URL: https://www.iran.ru/news/analytics/116131/Mesto_porta_Chabahar_v_politike_irana_Vzglyad_na_Vostok (дата обращения: 12.03.2022).

229. Мобильность и транспорт. – URL: https://transport.ec.europa.eu/index_en (дата обращения: 14.02.2022).

230. Модернизация БАМа и Транссиба // Восточно-Сибирская железная дорога. – URL: <https://vszd.rzd.ru/1891/page/103290?id=18661> (дата обращения: 11.01.2022).

231. Монголия предложила российским и китайским грузам уникальный статус и условия проезда. – URL: <https://cargo-mtk.ru/2018/04/16/mongolija-predlozhila-rossijskim-i-kitajskim-gruzam-unikalnyj-status-i-uslovija-proezda/> (дата обращения: 11.01.2022).

232. МТК «Приморье-1» и «Приморье-2». Тенденции и развитие. – URL: <https://novelco.ru/press-tsentr/mtk-primore-1-i-primore-2-tendentsii-i-razvities/> (дата обращения: 12.01.2022)

233. На каких судах повезут грузы по коридору «Север-Юг». – URL: <https://zen.yandex.ru/media/tgd/na-kakih-sudah-povezut-gruzy-po-koridoru-sever-iug-614ad7a30cfbbe6f3f728316> (дата обращения: 11.03.2022).

234. Находкинская таможня оформила первые партии контейнеров по новому транзитному маршруту из Азии в Турцию // portnews.ru. – URL: <https://portnews.ru/news/313247> (дата обращения: 11.04.2022). – Дата публикации: 25.05.2021.

235. Началась реализация проекта международного транспортного коридора «Север-Юг» // Правительство России. – URL: <http://government.ru/news/40002/> (дата обращения: 12.01.2022).
236. О перспективах создания организации каспийского экономического сотрудничества (ОКЭС). – URL: https://www.mid.ru/web/guest/foreign_policy/economic_diplomacy/ism_communication/-/asset_publisher/fajfwcCb4PqDA/content/id/261242 (дата обращения: 10.02.2022).
237. О подписании протокола о внесении изменений в Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории Содружества Независимых Государств, 26 октября 2016 г. – URL: <http://government.ru/docs/25055/#> (дата обращения: 15.03.2022).
238. О работе государственной службы дорожного хозяйства по развитию международных транспортных коридоров // Министерство транспорта Российской Федерации. – URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/1146> (дата обращения: 18.02.2022).
239. Обзор портовой инфраструктуры Каспийского моря и порта Оля. – URL: <http://textarchive.ru/c-1122937-pall.html#1> (дата обращения: 11.03.2022).
240. Объем грузоперевозок по железной дороге «Казахстан-Туркменистан-Иран» продолжает расти. – URL: <https://www.news.ati.su/news/2020/09/13/obem-gruzoperevozok-po-zheleznoy-doroge-kazahstan--turkmenistan--iran-prodolzhaet-rasti-121800> (дата обращения: 25.02.2022).
241. Организация содружества железных дорог. Коридоры ОСЖД. – URL: <https://osjd.org/api/media/resources/c/51/121/809> (дата обращения: 08.01.2022).
242. Организация ТРАСЕКА. – URL: <http://www.traceca-org.org/en/home> (дата обращения: 12.10.2021).
243. От Арктики до Каспия: судоходный канал, скоростные автодороги и железнодорожная магистраль. Мечты или реальность? – URL: https://zen.yandex.ru/media/str_rus/ot-arktiki-do-kaspija-sudohodnyi-kanal0skorostnye-avtodoroga-i-jeleznodorojnaja-magistral-mechty-ili-realnost-617b666872ef993c6f8fab45 (дата обращения: 11.02.2022).
244. Открытие железнодорожного сообщения Хасан – Раджин // Организация сотрудничества железных дорог. – URL: <https://test-osjd.rzd.ru> (дата обращения: 21.01.2022).
245. Открытие морского пути в Индию. – URL: <http://indianochka.ru/kultura/history/otkrytie-indii.html> (дата обращения: 25.02.2022).
246. Парламент Ирана разрешил правительству взять кредит у России // РИА Новости. – URL: <https://ria.ru/20190218/1551045493.html> (дата обращения: 15.02.2022). – Дата публикации: 03.03.2020.
247. Пашинян на переговорах с Путиным поспорил с Алиевым о нерешенных вопросах – РБК. – URL: <https://www.rbc.ru/politics/26/11/2021/61a0f3f39a79471efb3aaab0> (дата обращения: 25.01.2022).
248. Первое заседание МПК (2000 г.) // TRACECA.ORG. – URL: <http://www.traceca-org.org/ru/traceca/mezhpravitelstvennaja-komissija/zasedaniya-mpk/pervoe-zasedanie-mpk-2000g> (дата обращения: 25.02.2022).
249. Поддержка международной торговли и содействие перемещению товаров по маршрутам коридора ТРАСЕКА является общей стратегической целью вовлеченных отраслевых структур как стран-членов ТРАСЕКА, так и всего Евразийского региона // TRACECA.ORG. – URL: http://www.traceca-org.org/en/news/singlenews/n/supporting_international_trade_and_facilitating_the_movement_of_goods_along_the_routes_of_the_traceca (дата обращения: 15.04.2022).
250. Почему Иран тянет с завершением проекта «Север-Юг» // Вестник Кавказа. – URL: <https://zen.yandex.ru/media/vestikavkaza.ru/pochemu-iran-tjanet-s-zaversheniem-proekta-severiug-6113dfa78a1c5e1f3cc58349> (дата обращения: 13.03.2022).
251. Представитель минтранса ИРИ рассказал о преимуществах проекта «Север-Юг» для Азербайджана и Ирана // Day.az. – URL: <http://news.day.az/210954.html> – Дата публикации: 25.05.2010.
252. Представитель талибов заявил, что радикалы считают Китай своим главным партнером. – URL: https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/12295361?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop (дата обращения: 23.02.2022).

253. Президент Азербайджана Ильхам Алиев принял участие в форуме, сообщает АЗЕРТАДЖ. – URL: <https://media.az/politics/1067732187/ilham-aliev-prinyal-uchastie-v-mezhdunarodnom-forume-sotrudnichestva0odin-poyas-odinput-v-pekine-foto/>.

254. Президент Алиев прибыл в Китай для участия в конференции «Один пояс, один путь». – URL: <http://interfax.az/print/764177/ru> (дата обращения: 25.04.2022).

255. Президенты Казахстана, Туркмении и Ирана открыли движение на совместно построенной тремя странами железнодорожной магистрали на маршруте «Север-Юг». – URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-ranogama/1620117> (дата обращения: 05.02.2022).

256. При участии президентов Туркменистана, Казахстана и Ирана состоялась торжественная церемония стыковки железнодорожной магистрали «Север-Юг». – URL: <http://turkmenistan.gov.tm/?d=7781> 025.03.2022).

257. Прогрессивные шаги по укреплению сотрудничества между TRACECA и Европейской комиссией. – URL: http://www.traceca-org.org/en/news/single-news/n/progressive_steps_to_strengthen_cooperation_between_traceca_and_the_european_commisstion/ (дата обращения: 25.02.2022).

258. Регулярные контейнерные поезда. – URL: <https://trcont.com/our-services/regular-rail-container-services> (дата обращения: 25.02.2022).

259. Реконструкция погранпереходов в Приморье длится больше десяти лет, но условия остались спартанскими. – URL: <https://www.dv.kp.ru/daily/27407.5/4603790/> (дата обращения: 25.02.2022).

260. РЖД и Maersk увеличивают транзит по Транссибу // gudok.ru. – URL: <https://gudok.ru/news/?ID=1559862> (дата обращения: 15.02.2022). – Дата публикации: 12.04.2021.

261. Россия готовит альтернативу Суэцкому каналу. – URL: https://vsenovosty/mediasalt.ru/rossiya_gotovit_alternativu_sueckomu_kanaluu (дата обращения: 15.11.2021).

262. Россия на перепутье международных транспортных коридоров. – URL: <https://www.alterozoom.com> (дата обращения: 15.02.2022).

263. Россия прошита Транссибом // *Российская газета*/. – URL: <https://rg.ru/2014/08/01/transsib.html> (дата обращения: 15.02.2022).

264. Семенихин, Я. Ключевая роль – за портами / Я. Семенихин // *Дальневосточный федеральный орган*. – 2003. – № 3. – С. 52.

265. Совместные проекты России и Ирана в энергетике и транспорте. – URL: <https://ria.ru/20170327/1490756117.html> (дата обращения: 15.12.2021).

266. Сотрудничество в области транспорта в рамках Союзного государства // Министерство транспорта РФ. – URL: <https://mintrans.gov.ru/activities/69/86> (дата обращения: 09.12.2022).

267. Султанов предложил России развивать промышленную кооперацию на приграничных территориях. – URL: <https://khorgos.kz/sultanov-predlozhil-rossii-razvivat-promyshlennuyu-kooperacziyu-na-prigranichnyh-territoriyah/> (дата обращения: 23.02.2022).

268. Талибы заявили, что Узбекистан никогда не столкнется с угрозами из Афганистана. – URL: <https://kun.uz/ru/news/2021/10/07/taliby-zayavili-cto-uzbekistan-nikogda-ne-stolknetsya-s-ugrozami-iz-afganistana> (дата обращения: 15.02.2022).

269. Талибы против Турции. Начнется ли новая война в Афганистане. – URL: https://www.gazeta.ru/politics/2021/07/13_a_13728554.shtml (дата обращения: 15.03.2022).

270. Тестовый контейнерный поезд из Китая проследовал через Туркменистан в Иран. – URL: <https://turkmenportal.com/blog/13072/testovyi-poezd-iz-kitaya-prosledoval-cherez-turkmenistan-v-iran> (дата обращения: 15.01.2022).

271. Тестовый поезд пущен из Азербайджана в Иран по железной дороге // ТАСС. – URL: <http://tass.ru/ekonomika/4942072>. – Дата публикации: 08.02.2018.

272. Торговля Ирана с ЕАЭС и перспективы ее развития. – URL: <https://russiancouncil.ru/analytics/torgovlya-irana-s-eaes-i-perspektivy-ee-razvitiya/> (дата обращения: 11.02.2022).

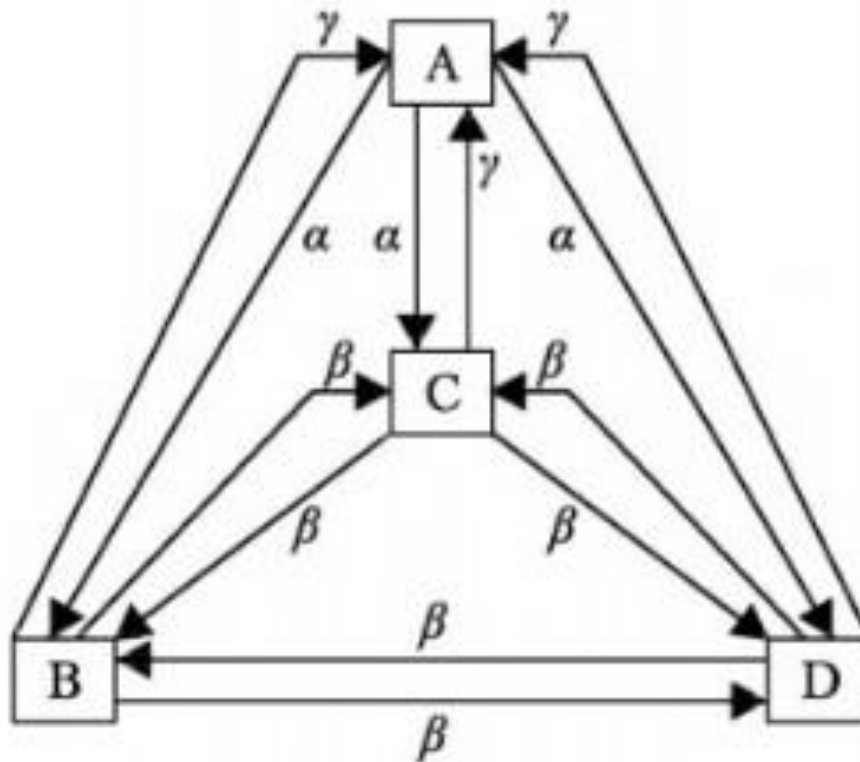
273. Торговый коридор Афганистан-Иран интересен как для Индии, так и для Китая. – URL: <http://casp-geo.ru/torgovyi-koridor-afganistan-iran-interesen-kak-dlya-indii-tak-i-dlya-kitaya/> (дата обращения: 13.01.2022).
274. Транзит по Транссибу. Как он возник, как развивается и каким будет. – М.: СОНАР2050, 2021. – 20 с.
275. Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут (ТМТМ). – URL: <https://middlecorridor.com/ru> (дата обращения: 10.02.2022).
276. Трансконтинентальные транспортные коридоры / Центр стратегических исследований «Платформа XXI». – М., 2017. – 14 с.
277. Трансконтинентальный сервис Maersk загрузит Транссиб. – URL: https://logirus.ru/news/transport/transkontinentalnyu_servis_maersk_zagruzit_transsib.html (дата обращения: 15.01.2022). – Дата публикации: 26.04.2021
278. Транспортники Азербайджана, России и Ирана обсудят вопросы строительства коридора «Север-Юг». – URL: <http://news.day.az/83194.html>. (дата обращения: 25.02.2022). – Дата публикации: 18.07.2007
279. Транспортные коридоры. – URL: <http://morinfocenter.ru/smp.asp> (дата обращения: 08.02.2022).
280. Транспортный коридор «Восток-Запад» // ADY Express. – URL: <https://www.adyexpress.az/ru/transportniye-koridori-marsruti/transportniy-koridor-vostok-zapad> (дата обращения: 18.02.2022).
281. Транспортный коридор «Север-Юг»: реалии транзита и перспективы трансрегиональной интеграции. Доклад Института экономики РАН РФ. – М., 2019. – 48 с.
282. Транспортный коридор Азербайджан-Нахчыван может создать пятистороннюю платформу сотрудничества в регионе. – URL: <https://interfax.az/view/821046> (дата обращения: 15.01.2022).
283. Транссиб за 7 суток. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?accessible=true&id=106767> (дата обращения: 15.02.2022).
284. Туннель под Босфором связал Европу и Азию. – URL: <https://www.bbc.com> (дата обращения: 15.02.2022).
285. Туркменистан строит афганский участок железной дороги ТАТ. – URL: <https://www.hronikatm.com/2020/08/iran-railway-discussions/> (дата обращения: 10.02.2022).
286. Турция готова присоединиться к транспортному коридору Иран-Туркменистан-Казахстан. – URL: <http://www.trend.az/capital/business/2156722.html> (дата обращения: 15.02.2022)
287. Узбекистан присоединился к ж/д коридору Китай-Казахстан-Туркменистан-Иран. – URL: <https://news.rambler.ru/asia/41987038-uzbekistan-prisoedinilsya-k-zh-d-koridoru-kitay-kazahstan-turkmenistan-iran-podrobnее-https-inbusiness-k/> (дата обращения: 05.03.2022).
288. Узбекистан присоединился к ж/д коридору Китай-Казахстан-Туркменистан-Иран. – URL: <https://kun.uz/ru/news/2019/04/05/uzbekistan-prisoedinilsya-k-jd-koridoru-kitay-kazahstan-turkmenistan-iran> (дата обращения: 05.03.2022).
289. Финские контейнеры выехали в Иран. Чтобы на личном опыте почувствовать МТК «Север-Юг». – URL: https://logirus.ru/news/transport/finskie_konteynery_vyekhali_v_iran_chtoby_na_lichnom_opyte_prochuvstvovat_mtk-sever-yug.html (дата обращения: 15.02.2022).
290. Чабахар – стратегический порт. – URL: <https://parstoday.com/ru/radio/programs-i110112>.
291. Четырнадцатое заседание МПК (2019 г.) // TRACECA.ORG. – URL: <http://www.traceca.org/ru/glavnaja/mezhpravitelstvennaja-komissija/zasedaniya-mpk/chetyrnadcatoe-zasedanie-mpk-2019-g> (дата обращения: 15.01.2022).
292. Что делает Индия на российском Дальнем Востоке? – URL: https://zen.yandex.ru/media/mining_portal/chto-delaet0india0na-rossiiskom-dalнем-vostoke-5daeb19ac7e50c00b1296c4c (дата обращения: 15.01.2021).
293. Шанхайская организация сотрудничества (ШОС). – URL: <http://rus.sectesco.org/news/20191207/611485.html>.

294. Шри-Ланка готова лишить КНР форпоста в Индийском океане // Независимая газета. – 27.02.2021. – № 38-39 (8089-8090).
295. Эксперты России и Азербайджана обсудили перспективы проекта «Север-Юг». – URL: <https://eadaily.com.turbopages.org/eadaily.com/s/ru/news/2019/14/experty/rossii-i-azerbaydzhana-obsudili-perspektivu-proekta-mtk-sever-yug> (дата обращения: 10.03.2022).
- МАТЕРИАЛЫ ИНФОРМАЦИОННЫХ САЙТОВ**
296. Азербайджанские железные дороги. Официальный сайт. – URL: <https://ady.az/ru/read/index/5/43>.
297. Государственное информационное агентство Туркменистана. – URL: <https://turkmenportal.com>.
298. Евразийский Железнодорожный Альянс ОТЛК. Официальный сайт. – URL: <https://www.utlk.com>.
299. Интернет-портал СНГ. Пространство интеграции. – URL: <http://e-cis.info>.
300. Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан Министерства юстиции Республики Казахстан. – URL: <https://adilet.zan.kz>.
301. Информационное агентство Казахстана. – URL: <https://www.inform.kz>.
302. Иранские железные дороги. – URL: <https://mysteryofiran.multiscreensite.com/ru/iran-railway>.
303. Иранское Информационное Агентство Iran Press. – URL: <https://iranpress.com>.
304. История РФ. Главный исторический портал страны. – URL: <https://histrf.ru>.
305. Информационное агентство Исламской Республики Иран. – URL: <https://ru.irna.ir>.
306. Информационное агентство Узбекистана. – URL: <https://kun.uz/ru/>.
307. Информационное агентство ANNA-News.info. – URL: <https://anna-news.info>.
308. Международный Координационный Совет по трансевразийским перевозкам (КСТП). – URL: <https://icct.com>.
309. Министерство иностранных дел Российской Федерации. Официальный сайт. – URL: <https://www.mid.ru>.
310. Министерство промышленности и торговли РФ. – URL: <https://minpromtorg.gov.ru>.
311. Министерство транспорта Российской Федерации. Официальный сайт. – URL: <https://mintrans.dov.ru>.
312. ОАО РЖД. Официальный портал. – URL: <https://company.rzd.ru>.
313. Официальный сайт акимата города Нур-Султан. – URL: <https://astana.gov.kz>.
314. Официальное информационное агентство Азербайджана Day.Az. – URL: <https://news.day.az>.
315. Официальное опубликование правовых актов. Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/>.
316. Правительство Казахстана. Официальный портал. – URL: <https://www.gov.kz>.
317. Правительство РФ. Официальный портал. – URL: <https://www.gov.rus>.
318. Правительство Туркменистана. Официальный сайт. – URL: <http://turkmenistan.gov>.
319. Президент России. – URL: <https://www.kremlin.ru>.
320. РИА Новости. – URL: <https://ria.ru>.
321. Ритм Евразии. – URL: <https://www.ritmeurasia.org>.
322. РЖД Логистика. – URL: <http://www.rzdlog.ru/>.
323. Российская газета. – URL: <https://rg.ru>.
324. Российское информационное агентство IRAN.RU. – URL: <https://www.iran.ru>.
325. Российско-китайский информационный портал. – URL: <http://russiachina-eastcargo.com/ru/container-trains>.
326. Свободная экономическая зона Чабахар. – URL: <https://chabahar.org/>.
327. (ФАПЕ) ЦАРЭС. – URL: <http://cfcfa.net>.
328. Союзное государство России и Беларуси. – URL: <http://www.soyuz.by>.
329. ТАСС. Государственное информационное агентство РФ. – URL: <https://tass.ru>.
330. ТОЮБЕ. – URL: <http://www.seetoint.org/>.

331. Транс-Евразия Лоджистикс Гмбх ж/д грузоперевозки. – URL: <https://cargotime.ru/rail-carriers/trans-evraziya-lodzhistikhs-gmbx/>.
332. Хоргос. Официальный сайт. – URL: <https://khorgoss.kz>.
333. Центр транспортных стратегий (ЦТС). – URL: <https://cfts.org.ua>.
334. Электронный фонд правовых и нормативных документов. – URL: <https://docs.cnfd.ru>.
335. ADY Express Перевозки без границ. – URL: <https://www.adyexpress.az/ru/>.
336. CAREC. – URL: <https://www.carecprogram.org>.
337. Egis International group. – URL: <https://www.egis-group.com/content/egis-international>.
338. Globalports. – URL: <https://www.globalports.com>.
339. Silk Road Briefing. – URL: <https://www.silkroadbriefing.com>.
340. TRACECA ORG. – URL: <http://www.traceca-org.org/en/home/>.
341. TRACECA. – URL: <http://www.traceca.org>.

Приложение А
(справочное).

Структура двухуровневой коллаборативной иерархии



Примечание – α – координационная связь; β – совещательная (информационная) связь; γ – командная связь; А – координатор; В, С, D – участники

Рисунок А.1 – Структура двухуровневой коллаборативной иерархии

**Приложение Б
(справочное).
Географические карты**



Источник: TRACECA. Мастер-план «LOGMOS» // egis International
**Рисунок Б.1 – Сухие порты ЭКАТО ООН на Кавказе
и в Центральной Азии**



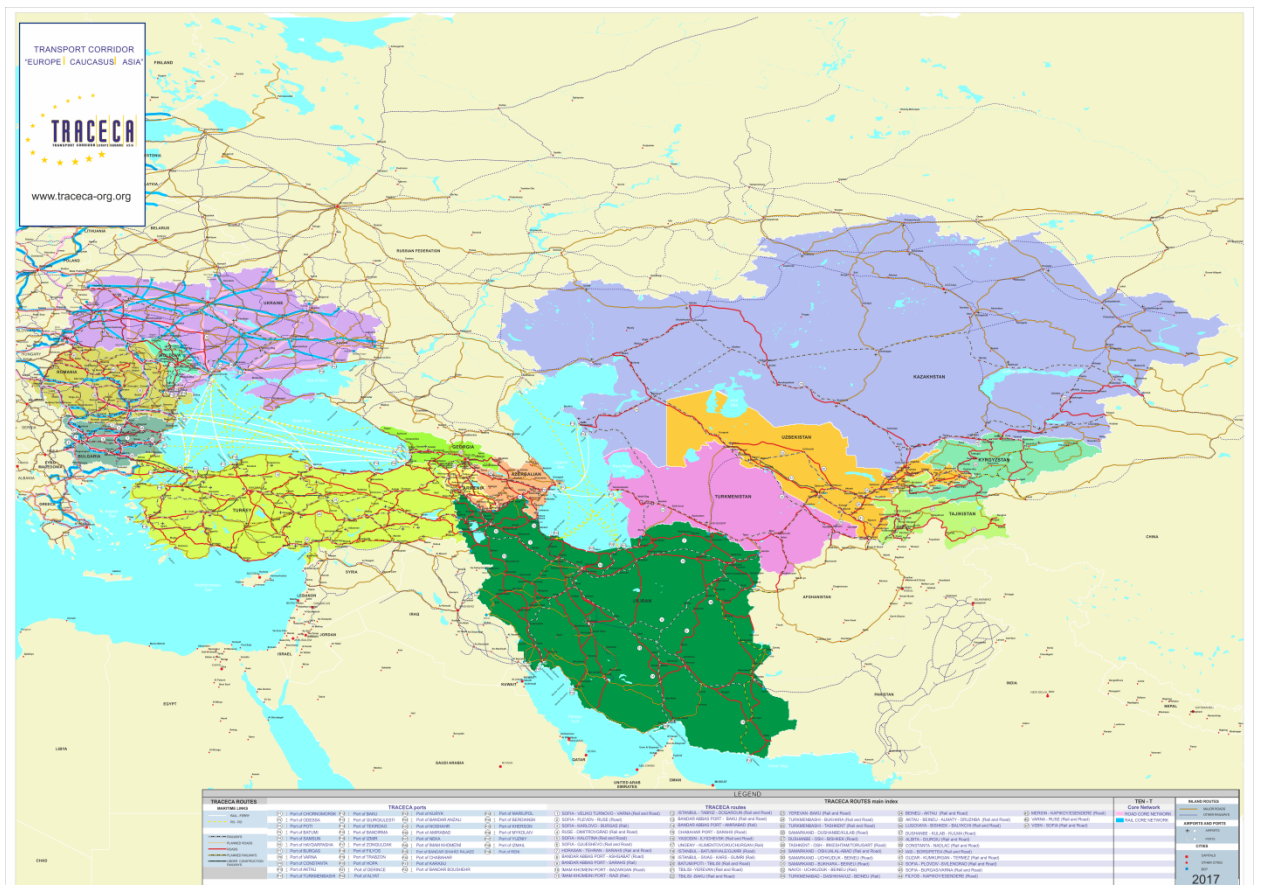
Источник: История железнодорожного транспорта России / под общ. ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина. СПб.: Счетная палата РФ, 1994.

Рисунок Б.2 – Схема Транссиба



Источник: <https://cargo-mtk.ru>

Рисунок Б.3 – Схема трансмонгольской магистрали



Источник: www.TRACECA.org.

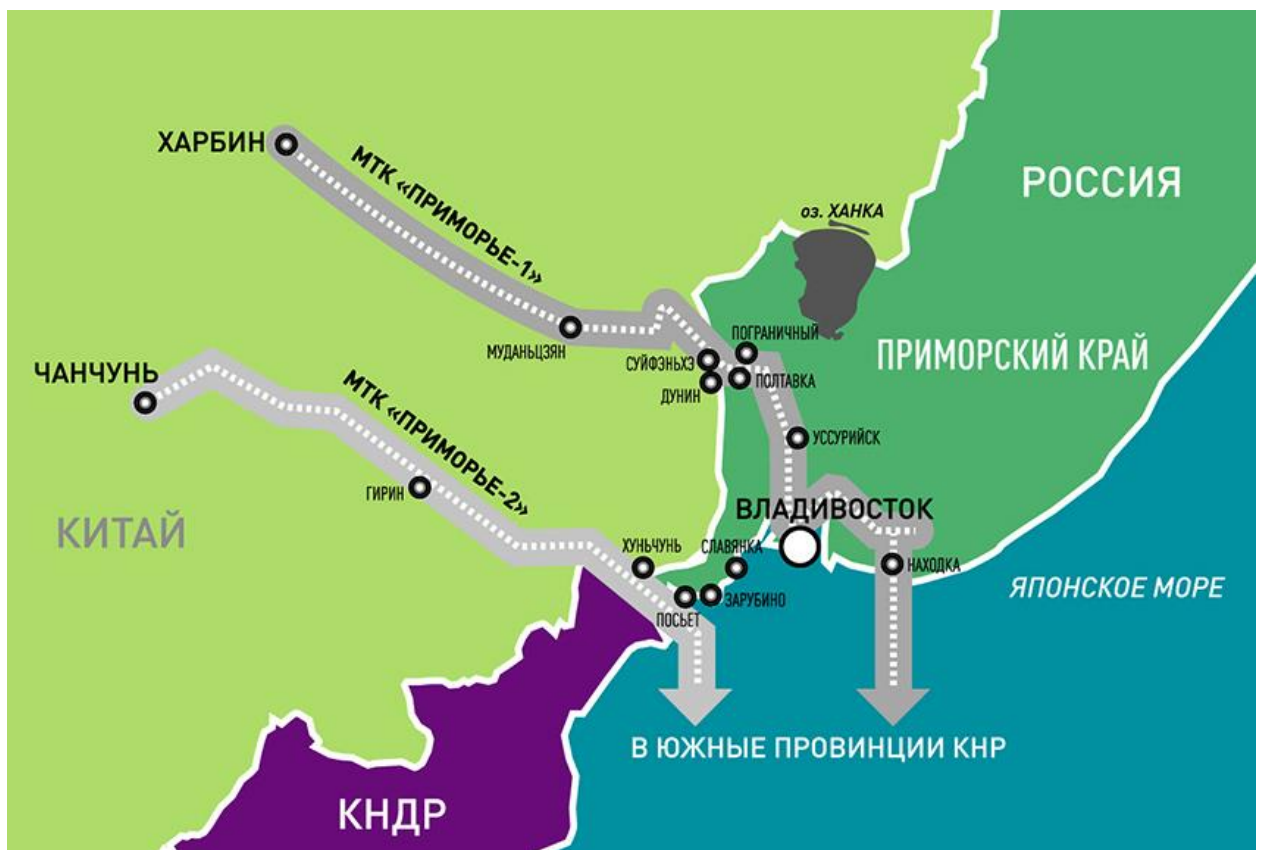
Рисунок Б.4 – Схема TRACECA

Международный автомобильный коридор Европа - Западный Китай



Источник: <http://chinalogist.ru>

Рисунок Б.5 – Схема МТМ «Европа – Западный Китай»

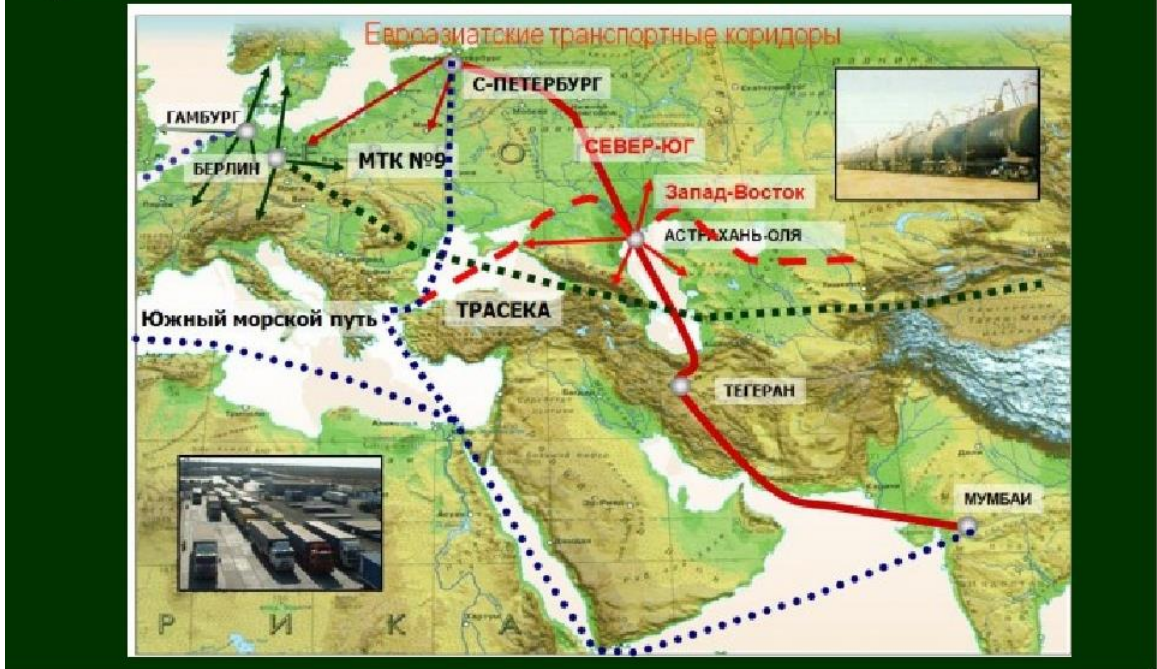


Источник: <https://novelco.ru/press-tsentr/mtk-primore-1-i-primore-2-tendentsii-i-razvitie/>

Рисунок Б.6 – Схема МТК «Приморье-1», «Приморье-2»

МТК Север - Юг

Северная Европа-Россия-Иран-Индия имеет ответвления на Кавказ-Персидский залив; Центральную Азию. На этом коридоре *используется* глубоководная Волго-Донская речная система.



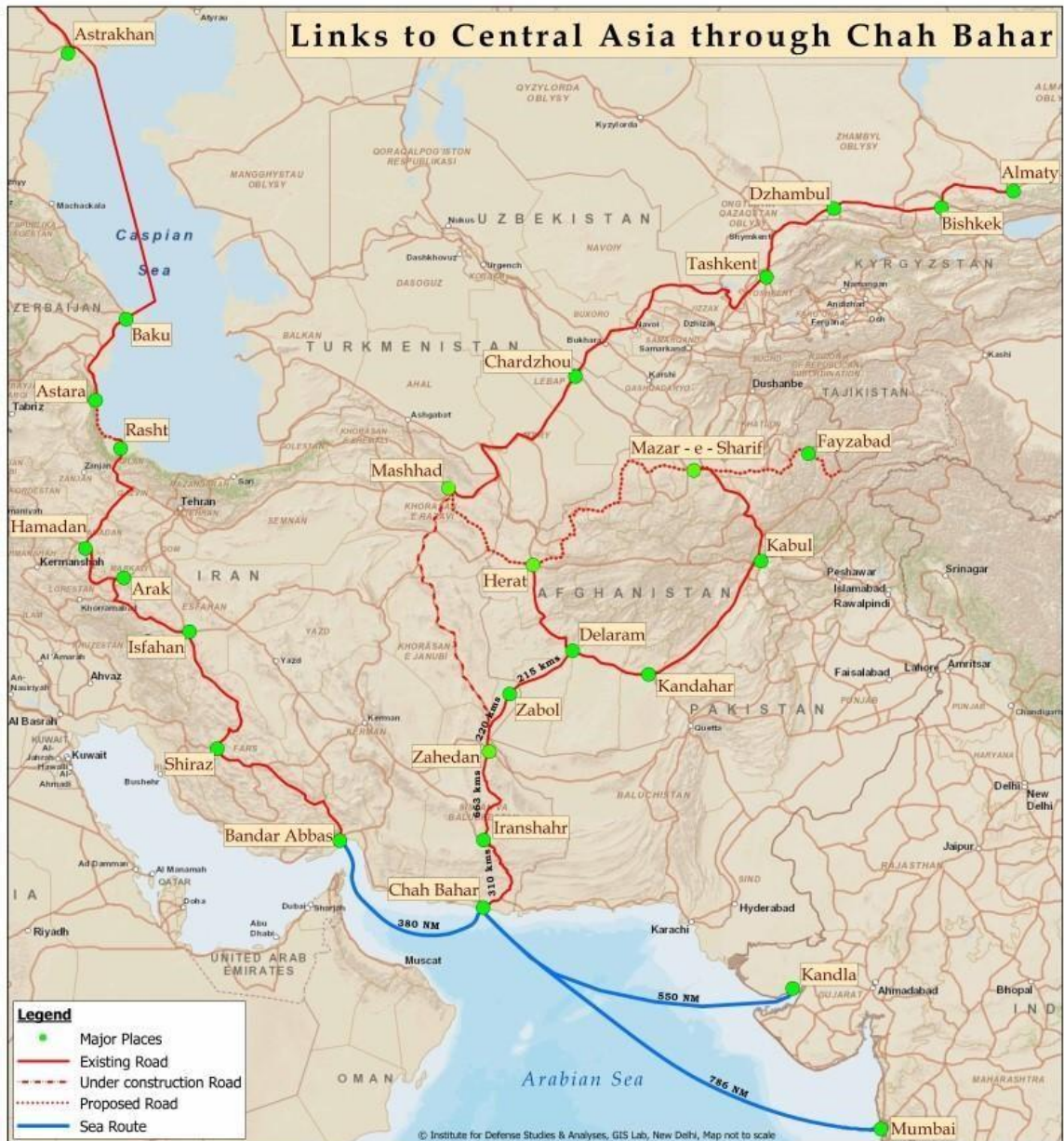
Источник: <http://casp-geo.ru>

Рисунок Б.7 – Схема МТК «Север-Юг»



Источник: <https://chabahar.org/>

Рисунок Б.8 – Схема коридора Индия – Чабатар – Афганистан



Источник: southasianvoices.org

Рисунок Б.9 – Схема соединения Чабахара с Центральной Азией



Источник: Караваяев А., Тишехьяр М., Международный транспортный коридор «Север-Юг» и сценарии транснациональной интеграции. Доклад Международному дискуссионному клубу «Валдай». Июнь 2019. С. 7

Рисунок Б.10 – Схема Перспектива развития МТК «Север-Юг»



Источник: <https://www.zakon.kz/4461191-kazakhstanskaja-chast-transnacionalnogo.html.zakon.kz>
 Рисунок Б.11 – Схема строительства новых железных дорог Казахстана

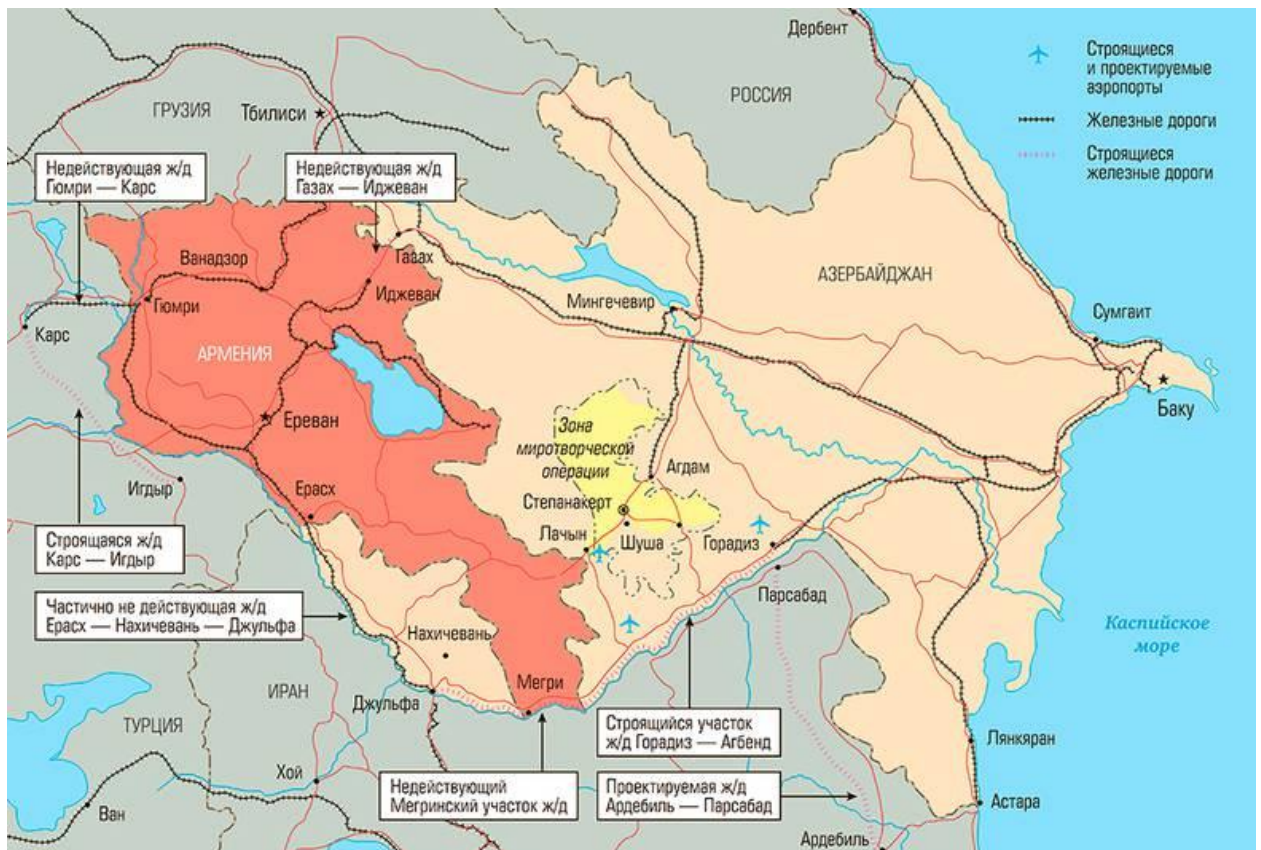


Источник: <http://www.iess.ir/fa/analysis/2428/>
 Рисунок Б.12 – Схема железной дороги Иран – Афганистан – Таджикистан – Кыргызстан (Хаф – Кашгар) (Ресса, 2019)



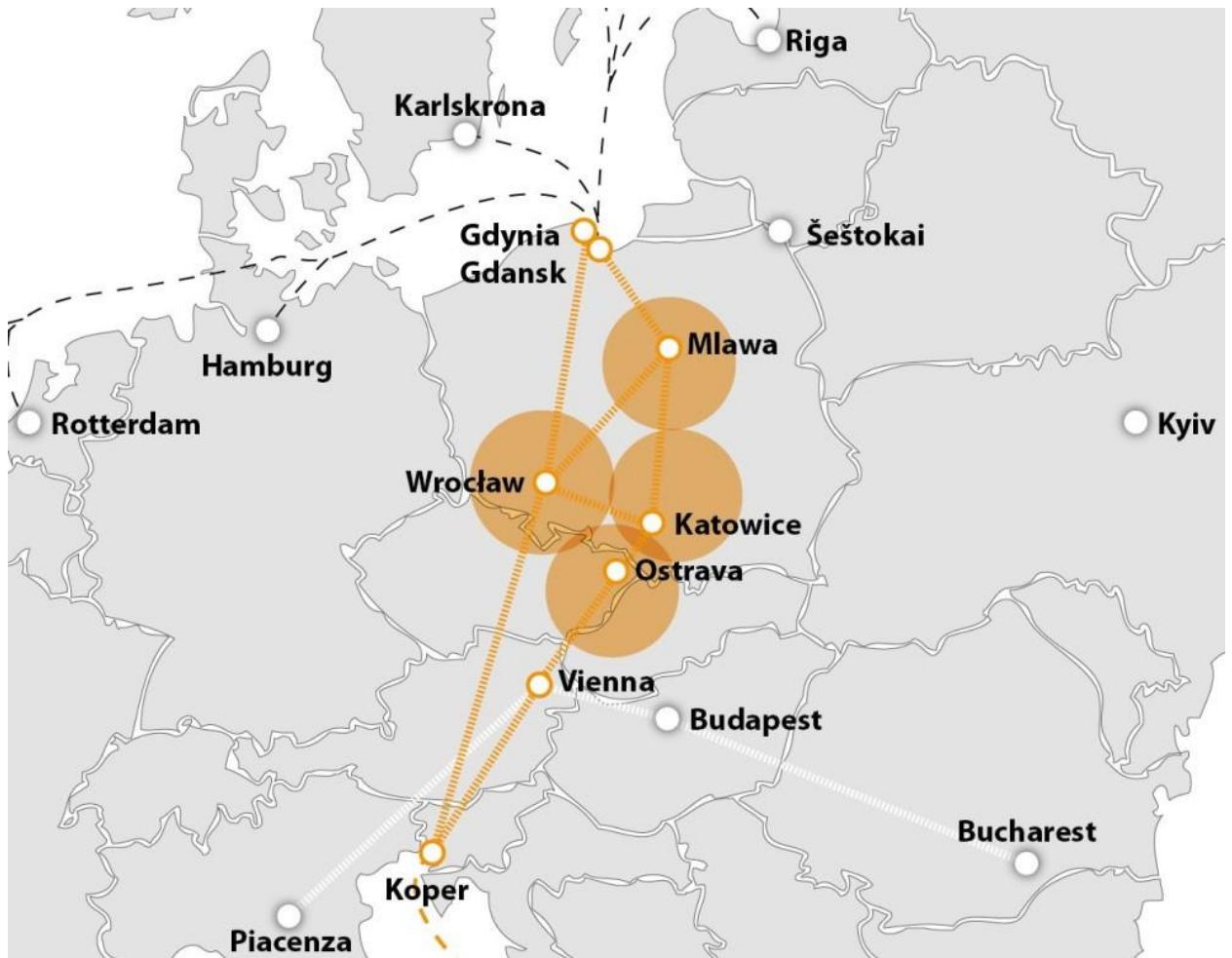
Источник: <https://rus.ozodi.org/a/25242251.html>

Рисунок Б.13 – Схема железной дороги Акина – Андхай – Мазари – Шариф – Пяндж



Источник: https://expert.ru/media/photologue/photos/cache/54-03_WViX9VO_784_1600_nocrop.jpg

Рисунок Б.14 – Схема железнодорожного транзита на Южном Кавказе



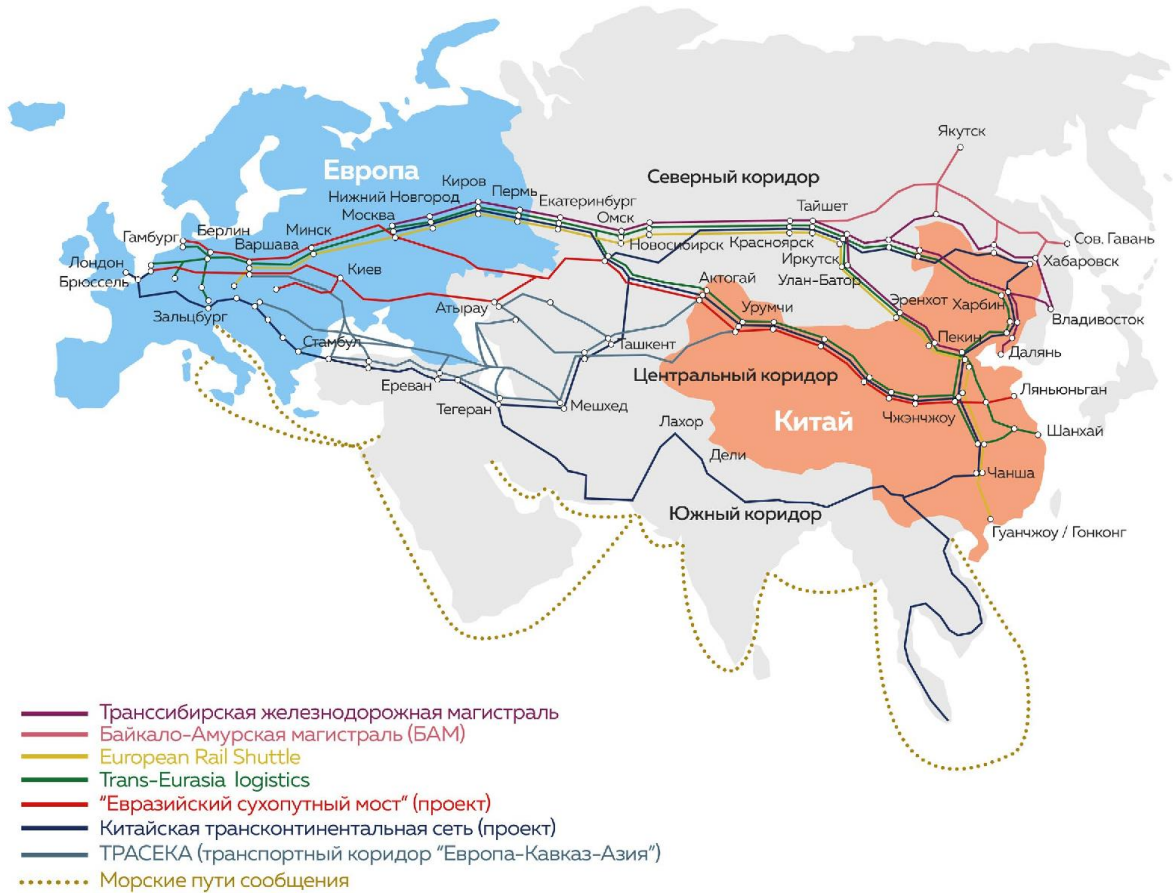
Источник: Истоки и перспективы нового польского проекта Intermarium SONAR-2050
<https://www.sonar2015.org/publication/istoki-i-perspektivy-novogo-polskogo-proekta-intermarium>

Рисунок Б.15 – Схема Польского проекта «Междуморья»



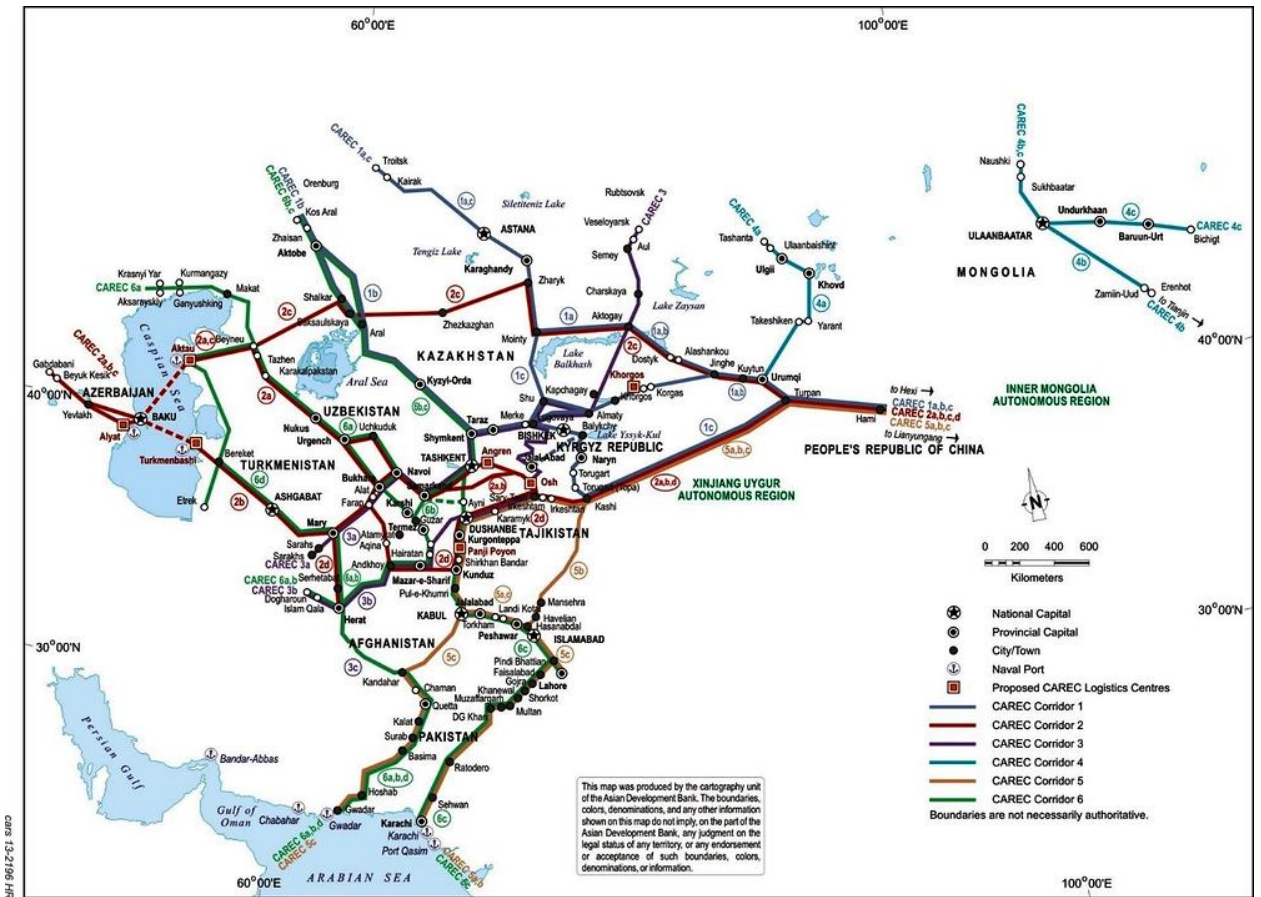
Источник: Коридоры ОСЖД. URL: <https://Osjd/api/media/resources/c/51/121/809>

Рисунок Б.16 – Схема транспортных коридоров ОСЖД



Источник: Трансконтинентальные транспортные коридоры. Центр стратегических исследований «Платформа XXI». М., 2017

Рисунок Б.17 – Схема транспортных коридоров ESCAP



Источник: <https://www.adb.org/documents/railway-strategy-carec-2017-2030>

Рисунок Б.18 – Схема транспортных коридоров ЦАРЭС