

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

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Москва – 2022

Работа выполнена на Кафедре международных отношений ФГБОУ ВО «Дипломатическая академия Министерства иностранных дел Российской Федерации».

**Научный
руководитель:**

Доктор исторических наук, профессор, заведующая
Кафедрой международных отношений и внешней
политики России, ФГБОУ ВО МГЛУ «Московский
государственный лингвистический университет»
Каширина Татьяна Владиславовна

**Официальные
оппоненты:**

Доктор исторических наук, профессор, заведующий
Кафедрой истории, ФГБОУ ВО «Российский госу-
дарственный университет нефти и газа» (националь-
ный исследовательский университет) имени
И.М.Губкина»

Калинов Вячеслав Викторович

Доктор политических наук, доцент, заведующий Ка-
федрой политических наук Института обществен-
ных и международных отношений, ФГАОУ ВО «Се-
вастопольский государственный университет»

Ирхин Александр Анатольевич

**Ведущая
организация:**

ФГБОУ ВО «Российский университет транспорта
(МИИТ)» (РУТ (МИИТ))

Защита состоится «__» _____ 202__ г. в __.00 на заседании дис-
сертационного совета 05.2.001.02, в ФГБОУ ВО «Дипломатическая академия
Министерства иностранных дел Российской Федерации» по адресу: 119021, Рос-
сия, Москва, ул. Остоженка, д.53/2, стр. 1.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Федерального
государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образова-
ния «Дипломатической академии МИД России» и на сайте
<http://www.dipacademy.ru>.

Автореферат разослан «____» _____ 2022 г.

Ученый секретарь
Диссертационного совета,
к.и.н., доцент

Т. В. Епифанова

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

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 является результатом процесса углубления «связанности» планетарной цивилизации, проявляющейся как в направлении глобализации, так и регионализации. Расширение сети МТК обусловлено не только национальными интересами отдельных государств и стремлениями отдельных регионов, но и направлением мировой политики, связанным с поиском новых форм сотрудничества.

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.

Современный этап развития международного сотрудничества в сфере транспорта (1991–2020 гг.) характеризуется стремлением создать единую евразийскую транспортную систему, объединяющую Север и Юг, Восток и Запад. 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 остановить данный процесс по понятным 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. 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.

Для дальнейшей экономической интеграции в рамках СНГ, в том числе для функционирования единого экономического пространства, 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, авторитарной социалистической экономической системы и биполярной структуры международных отношений. Появление новых независимых государств привело к переформатированию их границ, диверсификации транспортных маршрутов. Произошедшие 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 направления 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 существенных качеств и находятся на восходящем треке своего развития.

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.

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 находящимися в процессе 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

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> (дата обращения: 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.). Калининград, 2011. С. 25–34.

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.

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

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

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.

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.muk-rus.shtml (дата обращения: 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 // Контуры 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/> (дата обращения: 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/> (дата обращения: 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-soiuza> (дата обращения: 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> (дата обращения: 11.07.2021); Чичкин А. Проект Сталина и Брежнева будет осуществлен ая-толлой Хомейни // Военно-промышленный курьер. URL: <https://mikle1.livejournal.com/5987914.html> (дата обращения: 20.02.2022).

Более современному периоду международного сотрудничества в сфере евразийских транспортных коридоров после распада Советского Союза, предпосылкам 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 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.

Отдельным сюжетом научных исследований стали международные транспортные коридоры, действующие на территории Российской Федерации и в рамках Евразийского экономического союза¹⁸.

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.

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. Globalizing Geographies: Perspectives from Eurasia: Perspectives from Eurasia, Delhi, 2015.

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 Чебучьян С. Чебучьян Г., Гаспорян Ш. Развитие логистических возможностей ЕАЭС – основа экономического роста союза. URL: <https://customsexpert.ru/articles/razvitie-logisticheskikh-vo.htm> (дата обращения: 11.12.2021); Комов М. С. Международные транспортные коридоры как основа реализации транспортно-транзитного потенциала Евразийского экономического

МТК как средство повышения эффективности транспортных услуг рассмотрены в ряде работ¹⁹. 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»²⁰.

Роль международных транспортных коридоров в обеспечении региональной и глобальной безопасности описана в работах Саямова Ю.²¹, Гасанова А.²², Тертри Д.²³

В статье «Деградация как признак современного мира и вызовы для России» Саямов Ю. 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»²⁴.

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.

¹⁹ *Раровский П. Е.* Пути повышения эффективности эксперта транспортных услуг на Транссибирском контейнерном маршруте // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2017. № 1. С. 115–133.

²⁰ *Чижек Ю. В.* Международные транспортные коридоры – коммуникационный каркас экономики // *Транспорт Российской Федерации*. 2015. № 5 (60). С. 9–15.

²¹ *Саямов Ю.* Деградация как признак современного мира и вызовы для России // *Международная жизнь*. 2021. № 6. С. 88–95.

²² *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> (дата обращения: 16.11.2021).

²³ *Тертри Д.* Незаменяемая держава. «Стальные коридоры» Евразии и роль России // *Россия в глобальной политике*. 2019. Т. 17, № 3. С. 92.

²⁴ *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.

При рассмотрении проблемы безопасности транскаспийских, трансфганских коридоров в исследовании были использованы труды эксперта по Центральной Азии А. А. Князева²⁵, а также Бекмагамбетова М. М., Бекмагамбетова Г. М., Кочеткова А. В., Шинкаренко В. Г., Мехтизаде Г. З., Оруджева П. Ш.²⁶

Для исследования военно-политического фактора, влияющего на международное сотрудничество в сфере транспорта, научный интерес представляют статьи Г. Э. Асатрян, В. Панфиловой, С. Строкань и др.²⁷

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 Конференций²⁸, дающие общее представление о международной среде, в которой происходит развитие МТК, особенностях выработки единых правовых подходов их определения.

²⁵ См. например: *Князев А. А.* О судьбах трансфганских проектов. URL: <https://ia-centr.ru/experts/aleksandr-knyazev/aleksandr-knyazev-o-sudbakh-transafganskikh-proektov/> (дата обращения: 14.08.2021); *Князев А. А.* Поможет ли транскаспийский газопровод экономике Туркменистана. URL: <https://stanradar.com/news/full/30859-pomozhet-li-trankaspijskij-gazoprovod-ekonomike-turkmenii.html> (дата обращения: 14.08.2021).

²⁶ 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 TRASECA // Економіка транзитного комплексу. 2018. № 31. С. 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 (дата обращения: 16.11.2021).

²⁷ См. например: *Асатрян Г. Э.* Эвакуация по-американски // Независимая газета. 21.07.2021. № 152 (8203). С. 7; *Панфилова В.* Узбекские военные выходят на таджикско-афганскую границу // Независимая газета. 21.07.2021. № 152 (8203). С. 7; *Строкань С.* Индия бьет террористов под Волгоградом. Стартовали сухопутные учения «Индира-2021» // Коммерсант. 02.08.2021. № 1341. С. 6.

²⁸ 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. Нью-Йорк; Женева: ЕЭК ООН. 2020. URL: <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/wp5eatl/ECE-TRANS-265r.pdf> (дата обращения:

Вторую группу источников для написания работы составили аналитические материалы международных организаций ЕАЭС, ЭКОСОС, КВТ ЕЭК ООН²⁹, развивающие механизмы сотрудничества и взаимодействия государств в создании МТК.

Неотъемлемой составляющей источниковой базы работы стали источники четвертой группы – международные договоры и соглашения³⁰, 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 лиц³¹, 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 структур³², воссоздающие канву политических условий генезиса и

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. Нью-Йорк; Женева: ООН, 2017. 9 с.

²⁹ 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.

³⁰ См. например: Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств – участников СНГ от 20.11.2009. URL: <https://docs.cntd.ru/document/902270703> (дата обращения: 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_ (дата обращения: 16.11.2021); Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг». URL: <http://docs.cntd.ru/document/901828641> (дата обращения: 16.11.2021).

³¹ См. например: Алиев обозначил новый транспортный вектор в послевоенном регионе // EA-Daily. 31.12.2020. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2020/12/31/aliev-oboznachil-novyuy-transportnyu-vektor-v-postvoennom-regione> (дата обращения: 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 1438-16-07-2021). URL: https://www.mid.ru/foreign_policy/news/-asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/4814877 (дата обращения: 16.11.2021).

³² См. например: Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 № 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: 16.11.2021); Распоряжение Правительства РФ от 10.04.2020 № 969 URL: <https://rulaws.ru/government/Rasporyazhenie-Pravitelstva-RF-ot-10.04.2020#969/#>; Заявление глав государств – участников IV Каспийского саммита для

развития МТК. Планы официальных структур относительно развития МТК удалось показать на основе привлечения проектов, стратегий и планов деятельности³³.

Картину согласования позиций стран-участниц МТК стало возможным представить благодаря привлечению материалов международных саммитов, конференций, совещаний, круглых столов³⁴.

Статистический материал для диссертации получены из специальных аналитических докладов и материалов³⁵, 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 транспорта³⁶.

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-vodnyu-kanal-proekt-stroitelnyu-ilipoliticheskiy.html> (дата обращения: 16.11.2021).

³³ 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> (дата обращения: 16.11.2021); Стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС 2017–2030. URL: <https://www.adb.org/documents/road-safety-strategy-corec-2017-2030> (дата обращения: 16.11.2021).

³⁴ 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: 16.11.2021).

³⁵ 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> (дата обращения: 16.11.2021); История TRACECA // TRACECA.ORG. URL: <http://www.traceca-org.org/ru/traceca/istorija-traseka/> (дата обращения: 16.11.2021); Конкуренция транкаспийских транспортных проектов нарастает // Каспийский вестник. URL: <http://casp-geo.ru/konkurenciya-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> (дата обращения: 16.11.2021); Транспортный коридор «Север – Юг»: реалии транзита и перспективы трансрегиональной интеграции. Доклад Института экономики РАН РФ. Москва, 2019. 48 с.

³⁶ См. например: Перевозки без границ // ADY Express. URL: <https://www.adyexpress.az/ru/> (дата обращения: 16.11.2021); Азербайджанские железные дороги. Официальный сайт. URL: <https://ady.az/ru/read/index/5/43>; CAREC. URL: <https://www.carecprogram.org> (дата обращения: 16.11.2021); Egis International group. URL: <https://www.egis-group.com/content/egis-international> (дата обращения: 16.11.2021); Globalports. URL: <https://www.globalports.com>; Государственное информационное агентство Туркменистана. URL: <https://turkmenportal.com> (дата обращения: 20.02.2022); Евразийский Железнодорожный Альянс // ОТЛК. Официальный сайт. URL: <https://www.utlk.com> (дата обращения: 20.02.2022).

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 и методы исследования. При написании работы использованы как общенаучные, так и специальные методы исторического исследования. Исследование 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»³⁷. В представлении о МТК как формирующихся институтах автор опирался на институциональную теорию международных отношений.

³⁷ Полтерович В. М. Коллаборативная иерархия // Вопросы экономики. 2021. № 7. С. 31–48.

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 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», что 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 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».

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.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

В первой главе «Исторические и теоретические основы эволюции международного сотрудничества в формировании евразийских транспортных коридоров» исследованы исторические предпосылки формирования МТК в Евразии, их теоретические основы, геополитические факторы, обусловившие генезис и развитие транспортных коридоров.

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 г. – 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 «коллокативной 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.

Во второй главе «Место и роль МТК в евразийской транспортной системе» исследованы геополитические основания евразийских МТК, содержание международного сотрудничества по формированию МТК «Север – Юг», исторический процесс складывания транспортно-логистических направлений Каспийского региона.

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 вклю-

чились, 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.

В третьей главе «Международные транспортные коридоры в обеспечении региональной и глобальной стабильности «безопасности» описано развитие МТК в контексте нарастающих глобальных вызовов и рисков, роль и значение международных организаций в их создании и функционировании.

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 заблокировать естественный транзитный потенциал территории размещения МТК. И, как было замечено, инициируют альтернативные маршруты, оставляя страны с доминирующими политическими стратегиями вне глобального мейнстрима 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.

В Заключении подведены итоги диссертационного исследования и сформированы общие выводы.

СПИСОК РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ АВТОРОМ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Основное содержание диссертационного исследования изложено в 4 статьях в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России, общим объемом 3,4 п. л.

1. Аббасалиев, И. С. Сотрудничество между Россией и Азербайджаном: Международный транспортный коридор Север – Юг / И. С. Аббасалиев // Современная наука актуальные проблемы теории и практики. Серия: гуманитарные науки. – 2021. – № 10. – С. 7–10. (0,7 п. л.).

2. Аббасалиев, И. С. Развитие транспортных коммуникаций Каспийского региона в рамках российско-азербайджанского партнерства / И. С. Аббасалиев // Современная научная жизнь. – 2022. – № 1. – С. 88–93. (0,6 п. л.)

3. Аббасалиев, И. С. Роль транспортных коридоров в международном сотрудничестве (на примере Каспийского региона) / И. С. Аббасалиев // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. – 2022. – № 3. – С. 34-44. (0,9 п. л.)

4. Аббасалиев, И. С. Международные институты – механизм развития глобальной транспортной системы / И. С. Аббасалиев // Обозреватель. – 2022. – № 09-10. – С. 96–105. (1,2 п. л.)