

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования «Российская академия народного хозяйства и
государственной службы при Президенте Российской Федерации»

На правах рукописи

Бирюков Павел Эдуардович

**Международные транспортные коридоры в условиях формирования
нового мироустройства**

Диссертация на соискание ученой степени

кандидата политических наук

по специальности 23.00.06. – Конфликтология

Научный руководитель:

Михайленко Александр Николаевич

доктор политических наук, профессор

Москва - 2021

Оглавление

Введение	3
Глава I. Теоретико-методологические основы исследования международных транспортных коридоров	20
1.1 Понятие международных транспортных коридоров и их основные характеристики на современном этапе	20
1.2 Существенные черты нового миропорядка и их влияние на функционирование МТК	41
Глава II. Современное состояние международных транспортных коридоров	64
2.1 Успехи в развитии МТК	64
2.2 Проблемы в функционировании МТК	90
Глава III. Развитие МТК в XXI веке	108
3.1 Приоритетные направления развития МТК	108
3.2 Реализация национальных интересов России в МТК	132
Заключение	160
Библиография	165

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. В XXI веке стало очевидно, что мировое сообщество «переживает период глубоких перемен, сущность которых заключается в формировании полицентричной международной системы»¹. Проводятся исследования свойств, которые будут характерны для этого этапа мирового развития². Как это часто бывает, встреча нового со старым протекает в острой форме, сопровождается обострением конфликтов, глобальных угроз. Существенные изменения в современный миропорядок внесла эпидемия коронавируса, поразившая множество стран мира. В этом кризисе наглядно проявилось противоречие между связанностью стран и их безопасностью. Обострение этого противоречия требует срочного нахождения вариантов его разрешения.

Крупные транспортные коридоры, являясь частью мировой логистической системы, неизбежно вовлекаются в глобальную мировую политику и экономику. В свою очередь, мировые политические процессы находятся под влиянием развития транспортно-логистического потенциала акторов³. Международная транзитная инфраструктура уже стала глобальным инструментом геополитики. С учетом данного факта мировые лидеры – Россия, Китай, Европейский союз и США – планируют в перспективе выделять триллионы долларов на амбициозные транспортные проекты, включая сухопутные и морские варианты МТК, а в развивающихся странах инвестиции в транспортную инфраструктуру будут составлять к 2030 году от 4% до 25% ВВП⁴. Такие крупные инвестиции, планируемые в ближайшее время, требуют научного обоснования.

Россия, занимающая одну седьмую земной суши и являющаяся крупнейшей морской державой, по определению выступает важнейшим

¹ Концепция внешней политики Российской Федерации. Утверждена Президентом Российской Федерации В.В. Путиным 30 ноября 2016 г. // URL: https://www.mid.ru/foreign_policy/official_documents/-/asset_publisher/CptICkB6BZ29/content/id/2542248, (дата обращения: 09.11.2019).

² Михайленко А.Н. Современный этап в формировании полицентричного мира // Вопросы политологии. 2019. Т.9. №1(41). С. 86.

³ Подберезкина О. А. Эволюция значения Международных Транспортных коридоров в мировой политике на примере России. Дисс... канд. полит. н. М.: МГИМО, 2015. С.7

⁴ Goodson J. The return of big infrastructure as a geopolitical Tool // URL: https://www.realcleardefense.com/articles/2018/11/1/the_return_of_big_infrastructure_as_a_geopolitical_tool_113928.html (дата обращения: 08.11.2019).

актором в решении международных транспортных проблем. Ситуации с «Северным потоком – 2» и Северным морским путем свидетельствуют о том, насколько сложными и противоречивыми являются эти проблемы. Перемещение центров политической и экономической активности на восток, появление новых геополитических вызовов для России – активного актора Евразийской системы МТК – также подчеркивают актуальность и практическую значимость проблемы. Особое географическое положение России определяет ее ведущую роль в международных связях между государствами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Россия недавно официально объявлена транзитной страной¹. Развитие МТК на пространстве ЕАЭС может существенно усилить геополитические позиции России. В то же время при реализации национальных интересов России в различных МТК имеются препятствия, преодоление которых требует научной проработки. Все эти аспекты свидетельствуют об актуальности темы данного диссертационного исследования.

Степень научной разработанности проблемы.

Сущность МТК исследована в работах зарубежных авторов, таких как Ж. Гудсон², Дж. Гиббс³, Х. Каррар⁴, Т. Кендердин⁵, Т. Ноттерборн⁶. В них рассматриваются как общие вопросы транспортных коридоров, так и особенности отдельных МТК, таких как Шелковый путь и Транскаспийский путь. В российской науке методологии развития МТК посвящены труды Е.Ю. Винокурова⁷, А.Г. Гранберга⁸, В.А. Дергачева⁹, С.М. Резера¹, О.А.

¹ Послание Президента Федеральному Собранию. 3 декабря 2015 года // <http://kremlin.ru/events/president/news/50864> (дата обращения 23.09.2019)

² Goodson J. The return of big infrastructure as a geopolitical Tool // URL: https://www.realcleardefense.com/articles/2018/11/1/the_return_of_big_infrastructure_as_a_geopolitical_tool_113928.html (дата обращения: 08.11.2018).

³ Hibbs J. Transport Economics and Policy: A Practical Analysis of Performance, Efficiency and Marketing Objectives, Kogan Page Ltd, 2003. 240 p.

⁴ Karrar H.H. The New Silk Road Diplomacy: China's Central Asian Foreign Policy since the Cold War // Central Asian Survey, Vol.31, Issue 1, 2012 P.99-113.

⁵ Kenderdine T. Caucasus Trans-Caspian Trade route to open China import markets. URL: http://www.eastasiaforum.org/2018/02/23/caucasus-trans-caspian-trade-route-to-open-china-import-arkets/?utm_source=newsletter&utm_medium=mail&utm_campaign=newsletter2018-02-25 (дата обращения: 10.11.2018).

⁶ Théo Notteboom (2015) Strategies and future development of transport corridors // url: <https://www.faq-logistique.com/ems-livre-corridors-transport-18-strategies-future-developement.htm> (дата обращения: 28.03.2019).

⁷ Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше. Алма-Аты: Евразийский банк развития. Отраслевой обзор. 2009. С. 47-50.

⁸ Гранберг А.Г. Транспортная система и производительные силы: новый этап исследования и развития / А.Г. Гранберг // Транспортная стратегия России: сб. трудов научно-практической конференции. Новосибирск, 2003. С.42-49.

⁹ Дергачев В.А. Международные экономические отношения. М.: Юнити-Дана. 2009. С. 180-202.

Подберезкиной², А. П. Хоменко³, В.И. Якунина⁴. Авторы подвергают анализу роль и место МТК в экономике, проблемы их формирования и развития и другие аспекты.

Транспортные исследования на евразийском пространстве отражены в работах Д. Айвазяна⁵, В.А. Дергачева⁶, М.О. Тураевой⁷, Цветкова⁸ В.А., О.Н. Дунаева⁹ и Д.М. Рыскулова¹⁰. В своих работах ученые проводят анализ проблем и перспектив развития МТК в Евразии, транспортной политики России, Казахстана и других постсоветских стран на современном этапе, перспектив Великого шелкового и Великого чайного путей. Отдельные аспекты проблематики и перспектив МТК в регионе Евразии и на постсоветском пространстве присутствуют в работах А.И. Смирнова¹¹, А. Лихачевой¹², Л. Савина¹³, С.Г. Лузянина¹⁴, А.Н. Михайленко¹⁵, Р.Г. Леонтьева¹⁶. Вопросам реализации национальных интересов России на МТК посвящены работы О.А. Подберезкиной¹⁷, Е.С. Гончаренко¹, Л.Н. Козлова², А.А. Крутько³, О.П. Орлова⁴.

¹ Резер С.М. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития / С. М. Резер, Т. А. Прокофьева, С. С. Гончаренко ; Рос. акад. наук, ВИНТИ. - М. : ВИНТИ, 2010. - 311 с.

² Подберезкина О. А. Эволюция значения Международных Транспортных коридоров в мировой политике на примере России. Дисс... канд. полит. наук. М.: МГИМО, 2015. С.51

³ Геополитические и социально-экономические проблемы создания международных транзитных транспортных коридоров / Под ред. А.П. Хоменко. Иркутск, 2004. 386 с.

⁴ Якунин В.И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. М.: Экономика, 2006. 432 с.

⁵ Айвазян Д., Кузьмина Е. Газотранспортные проекты в Каспийско-Черноморском регионе и интересы ЕС. // 2019. Современная Европа. №11(219). С. 114-124.

⁶ Дергачев В.А. Геоэкономика. Киев: ВиРА-Р, 2002. С.170-192.

⁷ Тураева М. О. Транспортно-инфраструктурные проекты в Евразии // Мир перемен. 2016. № 1. С. 127 - 137.

⁸ Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. // Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем России и стран Восточной Азии. М.: ЦЭМИ РАН, 2012. 159 с.

⁹ Дунаев О.В., Кулакова Т.В. Интеграция российской транспортной системы в Евроазиатское экономическое пространство // Бюллетень транспортной информации. Март 2006. №3. С. 23-26.

¹⁰ Рыскулов Д. Трансазиатский коридор развития. Вчера, сегодня, завтра. М.: Креативная экономика, 2012. 248 с.

¹¹ Смирнов А.И. (ред.) Глобальная безопасность: инновационные методы анализа конфликтов. М.: Общество «Знание» России. 2011. 272 с.

¹² Лихачева А.Б., Макаров И.А., Пестич А.С. Создание общей инфраструктуры Евразии: повестка дня для Евразийского экономического союза // Вестник международных организаций. 2018. Т.13. №3. С.97-112

¹³ Савин Л. Китайская инициатива «Пояс и путь» в контексте Евразийской интеграции // <https://www.geopolitica.ru/article/kitayskaya-iniciativa-poyas-i-put-v-kontekste-evraziyskoy-integracii> (дата обращения 25.08.2019)

¹⁴ Лузянин С.Г. Восточная политика Владимира Путина. Возвращение России на «Большой Восток» (2004 – 2008 гг.) М.: АСТ: «Восток – Запад». 2007. С.448.

¹⁵ Михайленко А.Н. Евразийский экономический союз: суть проблемы // Обозреватель - Observer. 2014. № 4. С.40-48.

¹⁶ Леонтьев Р.Г., Стрельник А.А. Транспорт Дальнего Востока в системе международного транзита: Часть 1. Государственная транспортная политика. М.: ВИНТИ РАН, 2000. 584 с.

¹⁷ Подберезкина О. А. Эволюция значения Международных Транспортных коридоров в мировой политике на примере России. Дисс... канд. полит. н. М.: МГИМО, 2015. С.101-110

Международные аспекты функционирования МТК рассматриваются в работах таких ученых, как М.Ю. Богатов⁵, Л.О. Бабынина⁶, Т.А. Прокофьева⁷, Л.Б. Вардомский⁸, Д.В. Семенов⁹. Исследователи выявляют различные аспекты функционирования МТК в рамках международных отношений и необходимость гармонизации составных элементов международных транспортных коридоров.

Вопросам формирования нового мирового порядка посвящена обширная литература. Можно отметить таких зарубежных авторов, как И. Валлерстайн¹⁰, Э. Тоффлер¹¹, Ф. Фукуяма¹², а также отечественных исследователей – Э.Я. Баталова¹³, Н.В. Гусеву¹⁴, С.И. Киселева¹⁵, А.И. Неклессу¹⁶, А.И. Дугина¹⁷, А.Н. Михайленко¹⁸. Исследователи с различных точек зрения рассматривают происходящие изменения в новом мировом порядке и формулируют его характерные черты.

¹ Гончаренко Е.С. Российские участки Международных Транспортных коридоров как объект экономического исследования. Дисс... канд. эк. н. М.: МГАВТ, 2014. С.88-90

² Козлов Л.Н. О приоритетах в формировании международных транспортных коридоров // <https://cyberleninka.ru/article/n/o-prioritetah-v-formirovanii-i-razvitii-mezhdunarodnyh-transportnyh-koridorov> (дата обращения 25.07.2019)

³ Крутько А. А. Внешняя политика современной России: Евразийские приоритеты. Дисс... докт. полит. н. Бишкек: КРСУ, 2019. 292 с.

⁴ Орлов О.П. Международные транспортные коридоры Российской Федерации: геополитические факторы и преимущества // Материалы Всероссийской научно-практической конференции. Владивосток: Дальневосточный ГУ путей сообщения. 2015. С. 209-216.

⁵ Богатов М. Ю. Геополитические аспекты формирования международных транспортных коридоров в новой модели мира. Дисс... канд. полит. н. Чита: РГБ ОД, 2006. 170 с

⁶ Бабынина Л.О. Транспортные системы ЕС и ЕврАзЭС: перспективы интеграции // ЕврАзЭС и интеграционный опыт ЕС / Отв. ред. М.Г.Носов. Доклады Института Европы №242. Москва, 2009. С.123-144.

⁷ Прокофьева Т.А. Развитие системы национальных и международных транспортных коридоров на основе формирования опорной сети логистических центров // URL: <https://docplayer.ru/40047458-Razvitie-sistemy-nacionalnyh-i-mezhdunarodnyh-transportnyh-koridorov-na-osnove-formirovaniya-opornoy-seti-logisticheskikh-centrov.html> (дата обращения: 09.11.2018).

⁸ Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов. М.: ИЭ РАН, 2018. 64 с.

⁹ Семенов Д.В. Евразийские транспортные коридоры, проходящие по территории РФ: проблемы международно-правового регулирования. // Евразийский юридический журнал. 2011. N 2 (33). С. 18-22.

¹⁰ Валлерстайн И. Ускоренное падение. Наступление эпохи многополярности / Закат империи США: кризисы и конфликты. М.: МАКС Пресс, 2013. С. 67.

¹¹ Тоффлер Э. Шок будущего. М.: АСТ, 2008. С. 58.

¹² Фукуяма Ф. Конец истории и последний человек. М.: АСТ. 2007. 588 с.

¹³ Баталов Э.Я. Начало XXI века: мир без полюсов, мир без глобального лидера // Лидерство и конкуренция в мировой системе: Россия и США / отв. ред. А.Д. Богатуров, Т.А. Шаклеина. М.: КРАСАНД, 2010. С. 41–45.

¹⁴ Гусева Н.В. К рассмотрению оснований и принципов формирующегося миропорядка и интеграционных процессов в современном мире // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество: Вып.1. Ч.2 / ИНИОН РАН; М., 2018. С.68 -90.

¹⁵ Киселев С. Конкурентоспособность России и ее конкурентная стратегия // http://kapital-rus.ru/articles/article/konkurentosposobnost_rossii_i_ee_konkurentnaya_strategiya/ (дата обращения: 14.04.2019).

¹⁶ Неклесса А. И. Система геоэкономического мироустройства как глобальный проект // Экономическая теория на пороге XXI века. М., 2001. С.126

¹⁷ Дугин А. И. Теория многополярного мира. Плюриверсум. М.: академический проект. 2015. С.43

¹⁸ Михайленко А.Н. Россия в полицентричном мире // Этносоциум и межнациональная культура. 2016. №7 (97). С. 9-24.

Целый ряд работ посвящен анализу природы и развития конфликтов различного рода, возникающих на пространствах международных транспортных коридоров, а также возможным способам их преодоления. Анализу геополитических конфликтов посвящены работы О.П. Орлова¹, О.А. Подберезкиной². Проблемы и конфликтогенный потенциал международных транспортных коридоров в экономической и логистической сферах отражены в работах Е.Ю. Винокурова³, Е.С. Гончаренко⁴, Е.В. Пинюгиной⁵, М.А. Пэнэнь⁶, И.Ю. Фроловой⁷.

Таким образом, обзор имеющейся литературы показывает, что в настоящее время наблюдается рост научного интереса к проблемам связанности стран и регионов мира, изучению роли транспортных коридоров в мировой политике. Имеется объемный пласт литературы по проблемам развития международных транспортных коридоров. Вместе с тем, как в российской, так и в зарубежной научной литературе отсутствует комплексный и системный политологический анализ МТК в условиях формирования нового мирового порядка.

Рассматриваемая в диссертации **проблемная ситуация** состоит в том, что традиционные свойства международных транспортных коридоров все в большей степени не соответствуют формирующимся существенным чертам нового мирового порядка. Необходимо найти способы устранения этого несоответствия, которое имеет значительный конфликтный потенциал.

Гипотеза исследования предусматривает, что для устранения этого несоответствия следует определить оптимальный баланс между связанностью и изолированностью, открытостью и закрытостью стран и регионов, политикой

¹ Орлов О.П. Международные транспортные коридоры Российской Федерации: геополитические факторы и преимущества. Владивосток: Дальневосточный ГУ путей сообщения. 2015. С. 209-216.

² Подберезкина О. А. Эволюция значения Международных Транспортных коридоров в мировой политике на примере России. Дисс... канд. полит. н. М.: МГИМО, 2015. 165 с.

³ Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше. Алма-Аты: Евразийский банк развития. Отраслевой обзор. 2009. 60 с.

⁴ Гончаренко Е.С. Российские участки Международных Транспортных коридоров как объект экономического исследования. Дисс... канд. эк. н. М.: МГАВТ, 2014. 189 с.

⁵ Пинюгина Е.В. ЕАЭС и «Экономический пояс шелкового пути» - сравнительный анализ евразийских интеграционных проектов // <https://cyberleninka.ru/article/n/caes-i-ekonomicheskii-poyas-shyolkovogo-puti-sravnitelnyu-analiz-evraziyskih-integratsionnyh-proektov> (дата обращения: 21.09.2019).

⁶ Пэнэнь М.А. Китайская концепция «Один пояс – один путь» в контексте интересов Российской Федерации: дисс. магист. международных отношений. СПб.: СПбГУ, 2017. 122 с.

⁷ Фролова И.Ю. Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути»: развитие, проблемы, перспективы // Проблемы национальной стратегии. 2016. № 38 (5). С. 47-67.

протекционизма и свободны торговли. Для этого можно использовать комплекс современных инструментов и технологий, актуальных для новых условий мирового порядка, а именно: прочную теоретическую основу, креативную гибкую дипломатию, интеграционное сотрудничество, прогнозирование конфликтов, диверсификацию транспортных маршрутов.

Объектом исследования выступают международные транспортные коридоры.

Предметом исследования является трансформация международных транспортных коридоров в условиях формирования нового мирового порядка.

Цель диссертационного исследования заключается в определении перспектив развития международных транспортных коридоров и разработке предложений по повышению эффективности реализации связанных с ними национальных интересов России.

Для достижения поставленной цели автором были определены следующие **задачи**:

1. Исследовать современные подходы к понятию международного транспортного коридора;
2. Выявить наиболее существенные черты нового миропорядка и их влияния на МТК;
3. Установить положительные аспекты в современном состоянии функционирования МТК;
4. Изучить имеющиеся проблемы в функционировании МТК и способы разрешения возникающих вокруг них конфликтов;
5. Определить приоритетные направления развития МТК;
6. Разработать рекомендации по эффективной реализации национальных интересов России в МТК.

Хронологические рамки исследования определены периодом с 1991 года по настоящее время.

Теоретическую основу исследования составляют фундаментальные и прикладные труды российских и зарубежных ученых по вопросам политологии, конфликтологии, интеграции, мировой экономике, а также результаты исследований в области международных транспортных коридоров. По каждому

направлению автором использованы теоретические подходы, существующие в современной политической науке.

Источник перемен мирового порядка и международных политических процессов анализируется в диссертации на основе ряда теорий. Теория трех волн Э. Тоффлера может быть использована для объяснения смены мировых порядков¹. Теория конца истории Ф. Фукуямы направила соискателя на поиск отличных от неолиберальных подходов источников дальнейшего мирового развития². В мир-системной теории И. Валлерстайна для данного исследования наибольший интерес представили его идеи о мир-экономике, а также о развитии ядра мир-системы как борьбе за гегемонию³. С учетом особого внимания соискателя к развитию международных транспортных коридоров в евразийском регионе полезными явились теоретические взгляды на развитие неоевразийства А.Г. Дугина⁴.

В различных теоретических подходах к формированию нового мирового порядка автор обратил внимание на ряд работ, связанных с парадигмой мировой политики (Осипов Г.В.⁵). При анализе возможных вариантов нового мирового порядка в работе были использованы статьи А.Н. Михайленко об однополярности, биполярности, многополярности, полицентричности и многосторонности⁶.

Поскольку международные транспортные коридоры теснейшим образом связаны с мировой экономикой, в диссертации были использованы работы по геоэкономике и ее связи с глобальными процессами А.И. Неклессы⁷. Для выявления взаимосвязи современных изменений мирового порядка и

¹ Тоффлер Э. Шок будущего. М.: АСТ. 2008. С.58

² Фукуяма Ф. Конец истории и последний человек. М.: АСТ. 2007. С.89

³ Валлерстайн И. Ускоренное падение. Наступление эпохи многополярности // Закат империи США: кризисы и конфликты. М.: МАКС Пресс, 2013. С. 67.

⁴ Дугин А. И. Теория многополярного мира. Плюриверсум. М.: академический проект. 2015. С.43.

⁵ Осипов Г.В. Парадигма нового мирового порядка и Россия. М.: Институт эколого-технологических проблем, 1999; Плащинский А.А. Парадигма нового мирового порядка во внешнеполитической стратегии США: формирование и развитие: монография / А.А. Плащинский; под науч. ред. С.Н. Князева; Междунар. ун-т «МИТСО». Минск: МИТСО, 2017. 292 с.; Hulsman J. A Paradigm for the New World Order/ A Schools-of-Thought Analysis of American Foreign Policy in the Post-Cold War Era. Palgrave Macmillan UK, 1997.

⁶ Михайленко А.Н. Полицентричный мир: каким ему быть? // Вопросы политологии. 2015. № 4 (20); Михайленко А.Н. Контуры нового мирового порядка // Этносоциум и межнациональная культура. 2019. №8 (134). С. 143-158; Михайленко А.Н. Тенденции развития нового мирового порядка // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. № 5. Том 9. 2019. С. 134-144.

⁷ Неклесса А.И. Система геоэкономического мироустройства как глобальный проект // http://www.intelros.org/books/opera_selecta/opera_selecta_43.htm (дата обращения: 10.05.2021).

глобальной транспортной инфраструктуры были использованы и другие теории развития геоэкономики (В.А. Дергачев¹, Луттвак Э.², Э.Г. Кочетов³).

Для анализа процессов разрешения противоречий между участниками международных транспортных коридоров используются положения функциональной концепции конфликта (Л. Козер⁴) и динамической концепции конфликтов (К. Боулдинг⁵, Р. Дарендорф⁶). Для анализа конфликтного потенциала современных МТК применены теория модернизма⁷, связывающая конфликты с произошедшими геополитическими и геоэкономическими изменениями, а также теории «внутреннего колониализма»⁸ и «экономического империализма», исследующие экономическую подоплеку в большинстве конфликтных ситуаций.

В связи с повышением значимости проблем безопасности в международных отношениях в условиях становления нового мирового порядка для их теоретического анализа использовалась теория секьюритизации Копенгагенской школы (Б. Бузан, О. Вейвер и др.)⁹.

Методологическая основа исследования включает систему методологий, методов, методик, а также подходов и принципов рассмотрения международных отношений.

В качестве *методологий*, задающих ракурс исследования, были использованы социологическая, структурно-функциональная, системная, нормативно-ценностная, критико-диалектическая, а также компаративистская методологии. Социологическая методология позволила автору вывести социальную обусловленность политических явлений, особенно в анализе

¹ Дергачев В.А. Геоэкономика. Киев: Вира-Р, 2002. С. 28

² Luttwak, Edward. From geo-politics to geo-economics: the logic of conflict, grammar of commerce/The National Interest. Summer. 1990. P. 17.

³ Кочетов Э.Г. Геоэкономика. Освоение мирового экономического пространства. М.: Экономика, 1999. 418 с.

⁴ Козер Р. Функции социального конфликта. М.: Идея-Пресс, 2000. С. 28-29.

⁵ Боулдинг К. Экономическая наука и социальные системы // Панорама экономической мысли конца XX столетия. Т.2. СПб.: Экономическая школа, 2002. С. 88-122.

⁶ Дарендорф Р. Современный социальный конфликт. М.: Росспэн, 2002. С. 19.

⁷ Кутявина Е.Е. Причины этнических конфликтов // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. Серия: Социальные науки. 2006. No1. С. 245-246.

⁸ Bonacich E. A Theory of Ethnic Antagonism: The Split Labor Market // American Sociological Review. 1972. V. 37.P. 547-559.

⁹ Buzan B., Waever O. Security: A New Framework for Analysis. — Boulder: Lynne Rienner Publishers, 1998; Charrett C. A Critical Application of Securitization Theory: Overcoming the Normative Dilemma of Writing Security // Institut Català Internacional per la Pau. — 2009; Michael C. Williams, Words, Images, Enemies, Securitization and International Politics, International Studies Quarterly 2003(47):512.

миграционных конфликтов на пространствах МТК. Структурно-функциональная методология была использована автором при выявлении взаимосвязей между различными типами конфликтов, а также взаимозависимостей между политикой и экономическим развитием стран-участниц МТК. Системная методология, рассматривающая политические события в неразрывной связи с окружающей средой, позволила автору исследовать конфликты и проблемы на пространствах МТК в комплексе политических и экономических проблем. Нормативно-ценностная методология, исследующая политические явления с точки личностных прав и ценностей, применена автором при рассмотрении природы конфессиональных конфликтов и их влияния на развитие МТК. Компаративистская методология, предполагающая сопоставление сходных политических явлений, использовалась автором для сравнения деятельности различных МТК.

В рамках данных методологий автор использовал различные *методы*, то есть совокупность средств, приемов, стандартных правил, позволяющих выявить определенные закономерности. В их числе общелогические методы - количественный и качественный анализ и синтез, индукция и дедукция, аналогии, классификации, сочетание исторического и логического анализов. Группа количественных методов, используемых автором, включила анализ статистики и контент-анализ. Статистический анализ дал возможность сопоставить экономические потенциалы крупнейших стран мира. Благодаря контент-анализу устанавливалась частотность использования ключевых понятий в отечественных и зарубежных документах стратегического планирования.

В качестве специальных методов политического анализа автор использовал системный, сравнительный и институциональный подходы, а также методы анализа случаев (case-study). Наиболее подробно в диссертации проведен анализ случая ТРАСЕКА. Элементы неоинституционального подхода и акторный подход позволили автору исследовать влияние и отношения акторов глобальной транспортной инфраструктуры.

Для исследования процессуальных аспектов развития МТК в геополитической системе применяется дескриптивный (описательный) метод,

дающий возможность отразить динамику и логику развития МТК на разных географических направлениях. При изучении опыта государственного регулирования деятельности МТК использован сравнительный метод. Автор сопоставлены практики управления деятельностью МТК, а также инструменты обеспечения безопасности в транспортной сфере в экономических объединениях – ЕС, СНГ – и в отдельных странах. Анализ отдельных ситуаций на пространствах международных транспортных коридоров, отражающих влияние геополитики и изменений мирового порядка, обеспечивается на основе метода case-study. В работе использованы методы системного и сравнительного анализа, систематизации и синтеза. Они дали возможность раскрыть основные проблемы МТК и наметить перспективы российской политики в этой сфере. Элементы количественного анализа, экономико-статистического анализа данных способствовали получению более точной информации о состоянии исследуемого объекта.

Совокупность методов, формирующих *методику* анализа конфликтов, была использована автором для анализа различных видов конфликтов, возникающих на пространствах МТК. Методологическая база работы явилась основой, благодаря которой становится возможным рассматривать деятельность глобальной транспортной инфраструктуры, включая МТК, в системе актуальных изменений мирового порядка и прогнозировать направленность будущих тенденций ее развития.

Информационная база исследования включает ежегодные отчеты и публикации международных организаций, таких как ООН, ВТО, GPST, IRU, IMO, ICAO; официальные данные статистических агентств; научно-аналитические доклады, представленных TRACECA, IRU, Министерством транспорта РФ и Европейской комиссией по транспортной безопасности. Основными информационными источниками диссертационного исследования являются:

1. официальные внешнеполитические документы Российской Федерации: концепции внешней политики, стратегии национальной безопасности, программные документы РФ по вопросам государственной транспортной политики;

2. международные соглашения, договоры, декларации, решения, выработанные путем многосторонних переговоров;

3. официальные документы различных органов ЕС, включая рабочие документы, пресс-релизы и официальные постановления, а также совместные декларации;

4. официальные документы Евразийского экономического союза.

Научная новизна проведенного исследования заключается в следующем:

- до настоящего времени определение и оценка эффективности МТК была связана, в основном, с экономическими, техническими и логистическими составляющими. Предложено авторское определение международного транспортного коридора, в соответствии с которым они представляют собой части международной транспортной системы, проходящие по территории нескольких государств, обеспечивающие постоянные значительные грузовые и пассажирские перевозки, связывающие экономически значимые регионы и формирующие определенное политическое пространство. В связи с ростом значимости в международных транспортных коридорах политической составляющей в работе введено понятие стратегичности МТК, под которой предлагается понимать ключевое свойство долгосрочного научно обоснованного безопасного политического, социально-экономического, научно-технологического и информационного развития МТК для обеспечения эффективной реализации национальных интересов страны.. Сделан вывод о том, что важность стратегичности МТК существенно повышается в периоды смены мирового порядка;

- выявлены наиболее существенные свойства становящегося нового мирового порядка и их влияние на МТК. К таким свойствам автор относит неопределенность, конфликтность, ускорение изменений в мире и рост разнообразия. Эти свойства противоречат таким традиционным характеристикам МТК, как долгосрочность, большая капиталоемкость, стабильность, низкая маневренность. Для эффективного развития МТК необходимо найти разрешение этого противоречия;

- впервые в отечественной академической науке обобщены и систематизированы данные о зарубежном опыте успешного развития МТК в условиях формирования нового мирового порядка. Установлено, что к успеху в таких условиях приводят не только и даже не столько прибыльные экономические и логистические решения, но и учет политических аспектов при разрешении противоречия между связанностью стран и регионов и их безопасностью. Данная систематизация и обобщение позволили разработать теоретические положения и практические рекомендации, направленные на эффективное использование МТК в реализации национальных интересов России;
- выявлены основные проблемы в современном развитии МТК. Раньше в этом направлении выделялись в основном логистические и экономические проблемы. В железнодорожном сообщении это была разная ширина колеи, низкий уровень электрификации и использование различных напряжений, низкое качество систем сигнализации и блокировки. В экономическом отношении общеизвестна проблема долгосрочного возврата средств и получения прибыли от инвестиций в транспортную инфраструктуру. Сегодня основные проблемы в развитии МТК состоят в геополитическом противостоянии, в основе которого лежит парадигма мировой политики «свой – чужой». В политической сфере это противостояние проявляется в соревновании «либеральной» и «автократической» социально-экономической и политической систем управления. В сфере безопасности проблема состоит в нахождении середины между связанностью и изолированностью стран и регионов;
- определены приоритетные направления развития МТК, которые должны соответствовать новой парадигме мировой политики «я – другие». Их сущность направлена на достижение баланса между связанностью и безопасностью стран и регионов мира. В наибольшей степени эта проблема затрагивает страны Евразии. К таким направлениям можно отнести: перераспределение транспортных потоков, имеющих глобальное геополитическое значение; контроль за действующими маршрутами; создание новых транспортных направлений; развитие институтов связанности, таких как Платформа связанности между ЕС и Китаем; обращение особого внимания на проблемы

национальной, региональной и глобальной безопасности, связанные с МТК; определение золотой середины между изоляционизмом и связанностью во внешней политике стран мира; диверсификация МТК и наличие международных транспортных альтернатив;

- предложены рекомендации по повышению вклада МТК в реализацию российских национальных интересов. Их сущность состоит в нахождении ответов на вызовы нового мирового порядка. Лучшим ответом на неопределенность в мировой политике является более глубокая теоретическая проработка проблематики современных международных отношений. С учетом роста скорости и глубины изменений в мире Россия заинтересована в эффективном использовании МТК, и для этого она должна повышать свою геоэкономическую и геополитическую конкурентоспособность. МТК в Евразии будут способствовать развитию Большого Евразийского партнерства, которое соответствует новой мировой тенденции формирования мегарегиональных интеграционных структур. Ответом на возрастающую конфликтность в мире может стать деятельность по гармонизации элементов системы МТК. Наконец, ответом на заключительный вызов нового мирового порядка, состоящий в росте разнообразия стран мира, могло быть лидерство России в развитии МТК.

Положения, выносимые на защиту:

1. Определение международного транспортного коридора имеет дискуссионный характер. До недавнего времени в нем присутствовали экономическая, технологическая, логистическая, правовая и другие составляющие, но отсутствовал политический элемент. Сегодня политика и вопросы безопасности играют ведущую роль в определении маршрутов и функционировании МТК. Международные транспортные коридоры являются основным средством обеспечения транспортной, энергетической и информационной связанности стран и регионов мира. Связанность может рассматриваться как благо для развития международных отношений с точки зрения создания возможностей сотрудничества стран. Одновременно связанность может выступать источником угроз безопасности стран мира в их противоборстве. У государств мира должны быть эффективные рычаги ограничения в необходимых пределах связанности при возникновении такой

потребности. Указанная дуальность связанности стран мира отражается на развитии международных транспортных коридоров.

2. Международные транспортные коридоры могут успешно функционировать в случае, если в управлении ими будут соблюдаться мировые тенденции. В настоящее время в мире формируется новый мировой порядок, в основе которого должна лежать новая парадигма. Наиболее существенными чертами нынешнего этапа становления нового мирового порядка являются быстрота и глубина происходящих изменений, неопределенность международной среды, возрастающая конфликтность и увеличение разнообразия мира. Именно они предъявляют новые требования к международным транспортным коридорам, которые по традиционным канонам приспособлены для долгосрочного, предсказуемого, четко спланированного стабильного функционирования. Для успешного функционирования МТК это несоответствие должно быть устранено. С этой целью предлагается ввести понятие стратегичности МТК. Под ним можно понимать ключевое свойство долгосрочного научно обоснованного безопасного политического, социально-экономического, научно-технологического и информационного развития МТК для обеспечения эффективной реализации национальных интересов страны.

3. Успехи в развитии международных транспортных коридоров связаны со своевременной адаптацией стран и их объединений к формированию нового мирового порядка. Они проявляются в политической, экономической, правовой, технологической, информационной и других сферах через развитие свойства стратегичности. Иллюстрацией данного положения может служить МТК ТРАСЕКА. В проекте задействован интерес крупных геополитических игроков к его развитию. Важным фактором преодоления противоречий в функционировании МТК является интеграционное взаимодействие. В ТРАСЕКА используется наиболее подходящий в современных условиях для рассмотрения юридических конфликтов арбитражный способ. Наряду с региональной интеграцией, в данном МТК используется развивающийся в мире процесс создания мегарегиональных (трансрегиональных) интеграционных структур. Успеху МТК способствуют оптимальная политическая и экономическая открытость стран, умелое

сочетание политики протекционизма и свободной торговли, прочная стратегическая основа и разработанная институциональная база транспортных проектов. В этих же целях целесообразно использование последних достижений в логистике, где все большее значение приобретают цифровые технологии.

4. Проблемы в развитии международных транспортных коридоров отражают неспособность управляющих ими стран адаптироваться к новым условиям, выйти за рамки устаревающей парадигмы мировой политики «свой – чужой». Инфраструктурные проекты долгосрочны, маломаневренны, в то время как политические отношения гораздо более текучие. Причины обострения в международных связях состоят в изменении соотношения сил на мировой арене. В условиях становления нового мирового порядка растет напряженность между старыми и новыми лидерами. Старые бенефициары и регуляторы МТК не соглашаются на снижение своей значимости. Связанность стран становится не достижением, а проблемой в их отношениях. Физическая инфраструктура всё в большей степени рассматривается с точки зрения военной мобильности и национальной безопасности. Цифровая инфраструктура всё чаще используется не для информации, а для дезинформации. Противоборство переходит в сферу высоких технологий и отрицательно отражается на международных цифровых коридорах. Развивается разработка понятийного аппарата отрицательных сторон связанности в форме таких понятий, как стратегическая и критическая зависимость в их негативной коннотации.

5. Развитие МТК в XXI веке будет происходить в нескольких приоритетных направлениях, которые должны соответствовать новой парадигме мировой политики «я – другие». Одним из них будет конфликтное перераспределение транспортных потоков, имеющих глобальное геополитическое и геоэкономическое значение. Несовпадение национальных интересов будет приводить к тому, что страны мира будут все больше стремиться к установлению контроля за действующими маршрутами и созданию новых транспортных направлений. В управлении международными транспортными коридорами все более сильный акцент будет ставиться на проблемы обеспечения международной и национальной безопасности. Общая

направленность разрешения противоречий в МТК состоит в нахождении меры, середины между связанностью и изолированностью стран и регионов. Состояние МТК в значительной степени зависит от способности стран повышать свою конкурентоспособность. Для упреждения развития конфликтного потенциала МТК будет все шире использоваться ряд современных инструментов.

6. Россия обладает существенной основой для активного развития международных транспортных коридоров. В то же время на этом пути имеются серьезные препятствия. Для эффективной реализации отечественных национальных интересов на этом направлении необходимо продолжить теоретическую разработку проблем в сфере МТК и в более общем плане теории решения внешнеполитических задач. России следует предпринять усилия по повышению своей геополитической и геоэкономической конкурентоспособности. Необходимо стремиться к обеспечению гармонизации элементов системы МТК как эффективному ненасильственному средству разрешения конфликтов. Россия должна развивать лидерскую позицию, проявлением которой могли бы быть новые инициативы в развитии МТК.

Теоретическая значимость исследования состоит в том, что в диссертации получили развитие важные категории политической науки. Предложено авторское определение понятия стратегичности МТК. Дополнено политической составляющей определение понятия международного транспортного коридора. Уточнено содержание понятия мирового порядка. Предложено авторское понимание соотношения понятий связанности и безопасности в привязке к международным транспортным коридорам. Все это может рассматриваться в качестве вклада диссертанта в развитие политической науки.

Практическая значимость исследования заключается в том, что основные положения, выводы и рекомендации, содержащиеся в диссертации, могут быть использованы профильными министерствами как в России, так и в зарубежных странах, научным сообществом России и зарубежными учеными для дальнейшего изучения особенностей и перспектив развития МТК. Полученные результаты могут также быть использованы в учебном процессе

для преподавания следующих дисциплин: «Внешняя политика Российской Федерации», «Конфликтология» и «Интеграционные процессы».

Апробация результатов исследования. Основные положения и выводы диссертации содержатся в четырех научных статьях, опубликованных в рецензируемых ВАК России журналах «Этносоциум и межнациональная культура», «Вопросы политологии» и «Вопросы национальных и федеративных отношений». Они содержатся также в выступлениях соискателя на международных научных конференциях по следующим темам: «Ломоносов-2017» - «Транспортный коридор TRACECA и национальные интересы России»; «Ломоносов-2018» – «Российская геополитическая мысль: история и современность»; «Ломоносов-2019» – «Историческое и стратегическое наследие внешней политики России».

Структура диссертационного исследования состоит из введения, трех глав, шести параграфов, заключения, списка использованных источников, включающего 245 наименований. Диссертация изложена на 178 страницах, иллюстрирована 9 таблицами и 3 рисунками.

1.1. Понятие международных транспортных коридоров и их основные характеристики на современном этапе

Понятие международного транспортного коридора является предметом дискуссий управленцев, отечественных и зарубежных ученых и экспертов. Например, В.М. Назаренко и К.С. Назаренко приводят такое определение МТК: «часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающие на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок»¹. Авторская позиция в отношении этого определения состоит в том, что в нем необходимо согласовать транспортную *систему* и *совокупность* условий осуществления перевозок, что представляется непростой задачей в силу их разноуровневости.

Продолжая исследование темы связанности и международных транспортных коридоров, В.И. Якунин отмечает особую значимость транспортных проблем для России с ее необъятными размерами². Транспортные артерии являются своеобразными скрепами, укрепляющими ее федерализм и территориальную целостность. Он отмечает также значительную роль международных транспортных коридоров в обеспечении конкурентоспособности стран, развитии их внешней торговли. По его мнению, транспортная среда выступает инструментом экономического и политического влияния.

Понятие транспортного коридора является предметом обсуждения зарубежных авторов. Так, Л. Альбрехтс и Т. Коппенс дают определение транспортного коридора, согласно которому он представляет собой

¹ Назаренко В. М., Назаренко К. С. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. М.: Центр экономики и маркетинга, 2000. С. 210.

² Якунин В.И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. М.: Экономика, Научный эксперт, 2006.

виртуальную или физическую инфраструктуру, создающую связь между основными европейскими узлами¹. По мнению этих авторов, в структуру коридора входят актор, общество и пространство. Транспортные потоки оказывают давление на качество окружающей среды, поэтому они являются предметом политического, а не анализа технических и экономических аспектов проблемы развития транспортных коридоров.

Х. Приемус и В. Зонневельд обращают внимание на планирование транспортных коридоров в связи с происходящими в европейском регионе изменениями, в частности, с возможным вступлением Сербии в Европейский союз, а также с экономическим развитием Греции². По их мнению, управление международными транспортными коридорами должно включать в себя такие аспекты, как обеспечение научно обоснованных обзоров транспортной проблематики на глобальном, европейском и местном уровнях, выявление проблемных мест в развитии МТК, разработка рекомендаций по эффективным путям сотрудничества в международных транспортных коридорах. Они считают важным обмен информацией и знаниями в рамках Платформы коридоров ЕС и Координатором коридоров (EU Corridor Platform/ Corridor Coordinator).

За рубежом изучаются и другие аспекты развития международных транспортных коридоров. Д. Чепмэн и соавторы размышляют о сущности транспортных коридоров, ключевых связанных с коридорами игроках, ключевых целях их создания и развития и других вопросах³. Среди них и вопрос ключевых стратегических проблем, возникающих вокруг коридоров. К ним авторы относят слабую международную связанность, конфликт между дальним и ближним движениями, конкуренция между регионами и городами, которые связываются коридором и целый ряд других. Исследователи отмечают большое значение коридоров для пространственного развития стран и регионов. Эта идея представит для данного исследования определенный

¹ Albrechts, Louis and Coppens, Tom. 2003. 'Megacorridors: Striking a Balance Between the Space of Flows and the Space of Places.' *Journal of Transport Geography* 11, no. 3: 215–24.

² Priemus, Hugo and Wil Zonneveld. 2003. 'What are Corridors and What are the Issues? Introduction to Special Issue: the Governance of Corridors.' *Journal of Transport Geography* 11, no. 3: 167–77.

³ Chapman, David, Dick Pratt, Peter Larkham, and Ian Dickins. 2003. 'Concepts and Definitions of Corridors: Evidence from England's Midlands.' *Journal of Transport Geography* 11, no. 3: 179–91.

интерес с точки зрения того, насколько она учтена в утвержденной в 2019 году Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года¹.

С. Опиц и У. Теллменн в своей работе задаются вопросом о том, как технологическая связанность может быть увязана с политической коллективностью². Они пытаются положить в основу общего похода понятие инфраструктуры, его связь с понятием политического пространства и коллективности. Свои размышления они строят на примере развития европейской инфраструктуры. Авторы показывают, что инфраструктура развивается не только под воздействием рыночных экономических факторов. В развитии транспортных коридоров могут иметься «некоммерческие положительные внешние эффекты». Это такие проекты, которые имеют «более широкую европейскую выгоду», не ограничивающиеся только размером прибыли. Данное теоретическое положение представляется соискателю очень важным в приложении к теме диссертации. Оно находит отражение в политической практике. Тот же Европейский союз последовательно проводит политику диверсификации источников поставки энергии.

Й. де Врис и Х. Приемус в качестве объекта исследования берут транспортные мегакоридоры в северо-западной Европе³. Они отмечают наличие отрицательной интерпретации транспортных мегакоридоров, которая характерна для Нидерландов, Германии и Великобритании. Авторы говорят о том, что различные оценки зависят от качества управления коридорами. Для этого должны быть определены или созданы соответствующие организации, то есть решен вопрос институционализации. В управлении международными транспортными коридорами должны участвовать представители соответствующих государств, налажено государственно-частное партнерство. В решениях относительно МТК должны участвовать рядовые граждане и частные компании.

¹ Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года // <http://government.ru/docs/35733/>

² Opitz, Sven and Ute Tellman. 2015. Europe as Infrastructure: Networking the Operative Community. *South Atlantic Quarterly* 114, no. 1: 171–90.

³ de Vries, J., and Priemus H. 2003. 'Megacorridders in North-West Europe: Issues for Transnational Spatial Governance.' *Journal of Transport and Geography* 11, no. 3: 225–33

В Европе придается большое значение пространственному развитию и региональной политике, частью которых и являются международные транспортные коридоры¹. Европейцы разработали Перспективу европейского пространственного развития (the European Spatial Development Perspective). В соответствии с Перспективой, целью пространственного развития ЕС является сбалансированное и устойчивое развития территории ЕС. В европейском пространственном развитии должны достигаться три цели, а именно экономическая и социальная сплоченность, сохранение и управление природными ресурсами и культурное наследие и, наконец, более сбалансированная конкурентоспособность европейской территории. Успешное пространственное развитие может внести свой вклад в более тесную интеграцию в Европейском союзе.

Проблемы развития международных транспортных коридоров касаются не только Европы. Более того, в связи с перемещением центра деловой активности на Восток проблема развития инфраструктуры гораздо острее проявляется в Азии. Для ее решения необходимы значительные средства². С этой точки зрения отдельного внимания заслуживает политика Китая в развитии МТК. Инициатива пояса и пути, выдвинутая Пекином в 2013 году, привлекает внимание огромного количества стран мира³. В связи с этим данная инициатива будет подробно рассмотрена в следующих параграфах диссертации.

Международные транспортные коридоры являются подсистемой обеспечения транспортной, энергетической и информационной связанности стран и регионов мира. Согласно другой классификации, к международным экономическим связям относятся внешняя торговля, прямые иностранные инвестиции, миграция и транспорт⁴. МТК могут рассматриваться в качестве своеобразного материального носителя связанности, которая подвергается все

¹ CEC. 1999. ESPD: European spatial development perspective. Towards balanced and sustainable development of the territory of the European Union. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities // https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_en.pdf

² Meeting Asia's Infrastructure Needs // <https://www.adb.org/publications/asia-infrastructure-needs>

³ National Development and Reform Commission. 2015. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. Ministry of Foreign Affairs and Ministry of the People's Republic of China.

⁴ Важнейшие связи. Содействие росту и устойчивости экономик в регионе Европы и Центральной Азии. Вашингтон: Международный банк реконструкции и развития / Всемирный банк, 2018. С. 8.

более пристальному анализу отечественных¹ и зарубежных² исследователей. Под связанностью можно понимать физические и нефизические связи между географическими регионами, политиями, экономиками и народами³. Согласно другому определению, связанность – это «измерение того, насколько хорошо один узел в сети связан с другими, а это увеличивает взаимодействие, производительность, конкуренцию между странами и укрепляет их рыночные возможности»⁴.

Развитие связанности можно рассматривать как одну из сторон и последствий процесса глобализации. Особое значение связанность имеет для Евразии в целом и России, занимающей одну седьмую земной суши, в частности. На Европу и Азию приходится около 70% мирового населения, 55% мировой торговли и 65% мировой экономики⁵. Физические связи в мире обеспечивают 64 млн км автомагистралей, 2 млн км трубопроводов, 1,2 млн км железных дорог и 750 тыс. км подводных интернет-кабелей⁶. Глобальная потребность в инвестициях в инфраструктуру составляет от 4,7 до 6 трлн долларов в год⁷.

Связанность имеет амбивалентные свойства, которые по-разному проявляются в мировой политике. Взаимодействие между государствами может осуществляться в форме сотрудничества и соперничества. Связанность положительно оценивается в ходе сотрудничества и отрицательно – в ходе соперничества. Связанность жизненно необходима при развитии дружественных партнерских отношений между странами в экономической, политической, культурной и других сферах. При соперничестве же страны,

¹ Егоров В.Г., Бухаренкова О.Ю. Мировая транспортная система в геополитическом измерении // Обозреватель-Observer. 2020. № 2. С. 43-69.

² Ian Anthony, Jiayi Zhou, Jingdong Yuan, Fei Su and Jinyung Kim. China–EU Connectivity in an Era of Geopolitical Competition. SIPRI Policy Paper No. 59. March 2021. Solna, Sweden, 2021.

³ European Commission, ‘Connecting Europe and Asia: Building blocks for an EU strategy’, Joint communication to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee, the Committee of the Regions and the European Investment Bank, JOIN (2018) 31 final, 19 Sep. 2018.

⁴ Соединение сетей транспортной инфраструктуры в Азии и Европе для поддержания устойчивой межрегиональной транспортной связуемости. Прогресс в укреплении транспортной связуемости между Азией и Европой. ESCAP, 2020.

⁵ Distribution of the global population 2020, by continent // www.statista.com/statistics/237584/distribution-of-the-world-population-by-continent/

⁶ Ханна П. Коннектография. Будущее глобальной цивилизации. М.: Манн, Иванов и Фербер, 2019.

⁷ MGI (McKinsey Global Institute). 2016. Bridging Infrastructure Gaps. Brussels: McKinsey and Company. (<http://www.un.org/pga/71/wp-content/uploads/sites/40/2017/06/Bridging-Global-Infrastructure-Gaps-Full-report-June-2016.pdf>)

наоборот, стремятся защититься от связи с противником. Например, информационная связанность может приобретать обращенную форму, то есть вместо информации нести дезинформацию. Обвинения государств в ложных (фейковых) новостях становятся все более частыми. Так, в одном из комментариев официального представителя МИД России М.В. Захаровой выражается надежда, что «в Брюсселе прекратят распространять грубую антироссийскую дезинформацию»¹.

В настоящее время мир находится в стадии формирования нового мирового порядка. Все предыдущие смены мирового порядка происходили в острой форме войн. Нынешняя смена мирового порядка также характеризуется обострением международной обстановки, повышением конфликтности. Поэтому можно ожидать, что страны мира будут предпринимать усилия по сокращению или, по крайней мере, ужесточению контроля за связанностью. О том, что это утверждение не голословное, свидетельствует Указ Президента России от 23 апреля 2021 года «О применении мер воздействия (противодействия) на недружественные действия иностранных государств»².

Международные транспортные коридоры – это не только километры, поезда, самолеты, сухогрузы и гигабайты, это большая политика. Логистические и экономические характеристики МТК очень важны, они дают понимание масштабов взаимосвязей стран и регионов. Исторически они были первыми показателями эффективности коридоров. Для их изучения и измерения были разработаны многочисленные инструменты. Так, Всемирный банк разработал Инструментарий для диагностики, оценки и улучшения деятельности коридоров³. Он включает в себя рекомендации, каким образом осуществлять диагностику коридора, оценивать правовой и регулятивный контекст функционирования коридора, какие показатели можно использовать

¹ Комментарий официального представителя МИД России М.В. Захаровой в связи с публикацией в личном блоге Высокого представителя ЕС по иностранным делам и политике безопасности Ж.Борреля. 23 апреля 2021 года // https://www.mid.ru/web/guest/kommentarii_predstavatelya/-/asset_publisher/MCZ7HQuMdqBY/content/id/4706543 (дата обращения: 10.05.2021).

² Указ Президента России от 23 апреля 2021 года «О применении мер воздействия (противодействия) на недружественные действия иностранных государств» // <http://kremlin.ru/events/president/news/65437> (дата обращения: 10.05.2021).

³ Trade and Transport Corridor Management Toolkit. Washington, DC: World Bank // <https://documents1.worldbank.org/curated/en/719971468325781473/pdf/Trade-and-transport-corridor-management-toolkit.pdf>

для оценки результатов деятельности коридора. В Инструментарий включены рекомендации о пересечении государственных границ, таможенных режимах и по другим важным вопросам функционирования МТК.

Понимание того, что МТК – это не только логистические единицы, они имеют значительное геополитическое измерение, пришло не сразу. А.Б. Каримова пишет о том, что международные транспортные системы обладают способностью «стягивания (ограничения) и растягивания (расширения) политического влияния»¹ субъектов мировой политики. Таким образом, МТК могут способствовать связанности, но при некоторых условиях могут и препятствовать ей. Сегодня становится все более очевидным, что политический элемент в системе МТК играет очень существенную роль. В Китае, например, на примере арктической политики можно сделать вывод, что транспортной политике отдается приоритетное место в целостной региональной политике². Между тем, в Индексе глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума одна из 12 составляющих – инфраструктура – измеряется только такими показателями, как связанность и густота автомобильных и железных дорог, эффективность воздушного и морского транспорта, а также доступ к электричеству и воде³. Тем не менее, значение этого показателя в определенной мере характеризует состояние инфраструктуры страны. В связи с этим можно отметить, что в 2019 году этот показатель у России заметно упал (см. таблицу 1).

Таблица 1. Индекс инфраструктуры в Глобальном индексе конкурентоспособности России (2016-2019 гг.)

Год	Место в Индексе
2016	35
2017	35
2018	35
2019	50

Источник: WEF. The Global Competitiveness Report за соответствующие годы.

¹ Каримова А. Б. Связывая Индийский с Тихим, или Модернизация инструментов влияния // Мировая экономика и международные отношения. 2019. Т. 63. № 6. С. 14.

² Jiliang Ch. China Commits to Arctic Protections But Development Threats Loom // The Diplomat. 2018. 3 March.

³ The Global Competitiveness Report 2019 // http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf (дата обращения: 10.05.2021).

В свою очередь, связанность представляет собой элемент сплоченности, которая особенно ценится в региональных интеграционных структурах. Понимание современной проблематики международных транспортных коридоров возможно только при уяснении противоречивого единства этих понятий. Наиболее очевидна прямая связь между ними, которая состоит в том, что степень сплоченности стран и народов прямо пропорционально зависит уровня связанности между ними. В благоприятных обстоятельствах это положение не вызывает сомнений. Однако связанность может обратно пропорционально влиять на уровень обеспечения безопасности страны в условиях роста глобальных угроз.

Поразившая мир в начале 2020 года пандемия коронавируса обострила противоречие между международной связанностью стран и регионов и их безопасностью. В зарубежных теоретических исследованиях установлена определенная связь между ними¹. Отечественные ученые В.Г. Егоров и О.Ю. Бухаренкова также отмечают, что «связанность, несмотря на смысл, предполагающий кооперацию как альтернативу фрагментации в геополитическом пространстве, может быть механизмом с разнонаправленным или даже взаимоисключающим действием»². Примером последнего может быть чрезмерная, как ее определил народ Великобритании на референдуме в 2016 году, связь его страны с Европейским союзом. Эта связанность была настолько излишней, что партнеры решили не сократить ее, а разорвать, хотя существенная доля связанности все же останется в форме партнерства ЕС и Великобритании.

Связанность до определенного уровня способствует повышению безопасности, но после прохождения некой точки экспотенциальный рост разнообразных связей между странами приводит к значительному снижению их

¹ Goh Evelyn, Prantl Jochen. COVID-19 is exposing the complexity of connectivity 8 April 2020 // https://www.eastasiaforum.org/2020/04/08/covid-19-is-exposing-the-complexity-of-connectivity/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=newsletter2020-04-12 (дата обращения: 10.05.2021).

² Егоров В.Г., Бухаренкова О.Ю. Мировая транспортная система в геополитическом измерении // Обозреватель-Observer. 2020. № 2. С. 44.

безопасности¹. Возможно, именно этим, а не какими-то случайными факторами объясняется современный откат процесса глобализации в сторону усиления акторности государств на мировой арене. В условиях кризиса государства мира предпринимают первоочередные усилия по защите своих интересов, и только впоследствии рассматриваются возможности коллективных действий в рамках региональных интеграционных структур, о чем свидетельствует опыт Германии².

При анализе связанности эксперты обращают внимание на ее стоимость³. Чем выше стоимость связанности, тем более ограниченной она становится. Стоимость может касаться как экономического, так и политического и других аспектов отношений между странами. Другими важными показателями связанности являются ее функциональность, надежность, удобство. Комплексной характеристикой связанности может рассматриваться ее качество. Это комплексное свойство может характеризовать МТК в зависимости от политических потребностей и с точки зрения свободы и полноты связи между странами, и с точки зрения наличия возможностей срочной ее блокировки в особый период.

Противоречивые процессы, касающиеся связанности стран, самым непосредственным образом проявляются в функционировании международных транспортных коридоров. На современном этапе функционирование МТК изучается исследователями, представляющими различные науки, так как их проблематика находится на стыке разных дисциплин. В ракурсе научных исследований рассматриваются экономическая⁴, логистическая⁵, а в последнее время и политическая^{6,7} стороны деятельности МТК. Однако в силу многогранности влияния МТК на геополитическую и экономическую ситуацию

¹ R.Young Oran, Berkhout Frans, C.Gallopin Gilberto, A.Janssen Marco, Ostrom Elinor, der Leeuw Sandervan. The globalization of socio-ecological systems: An agenda for scientific research // Global Environmental Change. Volume 16, Issue 3, August 2006, Pages 304-316.

² Foreign Minister Heiko Maas on the Coronavirus: I Find It Appropriate that Every Member State First Acted Nationally // DER SPIEGEL, 10.04.2020.

³ Infrastructure Connectivity. Japan G20 Development Working Group. January 2019.

⁴ Дергачев В.А. Международные экономические отношения. М.: Юнити-Дана. 2009. С.228.

⁵ Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор. Алма-Аты: Евразийский банк развития, 2009. С. 9-34.

⁶ Подберезкина О. А. Эволюция значения Международных Транспортных коридоров в мировой политике на примере России. Дисс... канд. полит. н. М.: МГИМО, 2015. С.6

⁷ Якунин В.И. Формирование геостратегий России. Транспортная составляющая. М.: Мысль, 2005. 122 с.

мирового сообщества ощущается дефицит комплексного политологического освещения данной проблематики.

Хотя дефиниция МТК определена в документах различных международных организаций, таких как ЕЭК ООН, Всемирный банк, но пока в данном вопросе отсутствует терминологическое единство, которое могло бы стать основой для полноценного включения структур МТК в международное политико-правовое поле¹. Так, изучение наиболее известных основных определений МТК – технических экспертов ООН² и отечественного исследователя Дергачева В.А. – позволяет сделать вывод, что они отражают исключительно технологические, организационные и логистические особенности МТК, но не охватывают их политологическое содержание. В свою очередь, О.А. Подберезкина пишет об МТК как аспекте мирополитического развития, ведущем за собой формирование политического пространства, но не затрагивает экономическую и технологическую сторону МТК.

Процесс формирования транспортных коридоров осуществлялся поэтапно. Он отражен в таблице 2. Очевидно, что множество связанных с этим процессом вопросов самым непосредственным образом связаны с политическими аспектами международных отношений и не могут рассматриваться в отрыве от них. Недаром, как следует из таблицы, соответствующие решения принимались либо на международных конференциях, либо в рамках различных международных организаций.

Таблица 2. Обзор мероприятий по формированию МТК

Год	Место проведения	Основные решения
1978	---	Образование Комитета по рассмотрению вопросов развития транспортной сети в интересах Европейского Союза (ЕУ).
1982	---	Создание бюджета ЕУ для финансирования проектов транспортной инфраструктуры.
1991	Прага	1-я Панъевропейская конференция министров транспорта по вопросам сотрудничества и интеграции европейских транспортных сетей.
1991	Маастрихт	Выработка "правил игры".
1992	Эдинбург	"Эдинбургская инициатива" для расширения участия Европейского

¹ Семенов Д.В. Евразийские транспортные коридоры, проходящие по территории РФ: проблемы международно-правового регулирования // Евразийский юридический журнал. 2011. N 2 (33). С. 18.

² Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор. Алма-Аты: Евразийский банк развития, 2009. С.7.

		Инвестиционного банка в финансировании транспортных коридоров.
1992	---	Издание "белой книги" по транспортной политике на Трансъевропейских сетях с конкретными коридорами.
1994	о. Крит (Греция)	2-я Панъевропейская конференция министров транспорта по девяти коридорам Трансъевропейских сетей и основные пути взаимодействия стран.
1997	Хельсинки	3-я Панъевропейская конференция министров транспорта по развитию транспортных коридоров.
1998	Санкт - Петербург	1-я Международная Евро-Азиатская конференция по транспорту для выравнивания уровней транспортных систем Востока и Запада.
1999	Ташкент	Международная конференция "Проблемы транспортного моста Азия - Европа" или "Шелковый путь".
2000	Санкт - Петербург	1-я Международная Евро-Азиатская конференция по транспорту для развития мультимодальных перевозок, интеграции в мировую транспортную систему и расширения проекта "Балтийский мост".
2001	Иркутск	1-я конференция МСАТ по автотранспортным перевозкам "Европа - Азия" ¹

Источник: TRACECA. URL: <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/istorija-traseka/> (дата обращения 28.03.2018)

Традиционно при исследовании транспортных коридоров в первую очередь анализировались возможности повышения экономической эффективности транспортных операций в коридоре. Однако в силу показанного выше сложного соотношения связанности и безопасности такой подход требует, по мнению диссертанта, корректировки. В современных условиях при исследовании транспортных коридоров прежде всего следует уделить внимание стратегическим вопросам их вклада в долгосрочное развитие страны, ее безопасность, а затем уже возможностям повышения эффективности транспортных операций в коридоре, использования преимуществ естественного транспортного потенциала страны (заливов, каботажного плавания, внутренних водных путей и т. д.), недорогих, но эффективных видов транспорта и другим экономическим и логистическим вопросам.

Данное обстоятельство не находит пока достаточно веского признания в политическом дискурсе и стратегических документах отдельных международных организациях. Например, в АСЕАН принят План развития

¹Шафиркин Б.И. Единая транспортная сеть и взаимодействие различных видов транспорта. М.: Высшая школа, 2009.

связанности до 2025 года¹. В документе анализируются тенденции, которые будут влиять на связанность АСЕАН в ближайшем будущем. Среди них удвоение числа домохозяйств АСЕАН, которые войдут в «класс потребителей» в течение следующих 15 лет, потребность в повышении производительности для поддержания экономического прогресса в условиях сокращения объема рынка рабочей силы, урбанизация, в результате которой к горожанам АСЕАН добавится еще 90 миллионов человек к 2030, и другие. И только в качестве последней тенденции в документе указывается «необходимость понимания последствий для АСЕАН движения мира к многополярной структуре глобальной власти». Между тем, от того, каким будет этот многополярный мир, во многом зависит, нужна ли будет АСЕАНу связанность с миром или изолированность от него. Подробнее этот аспект будет рассмотрен во второй главе диссертации.

Сущность международных транспортных коридоров рассматривается представителями различных теоретических подходов. Представители *реалистической школы* считают, что интересы и цели активных участников мировой политики представляют собой борьбу за сферы влияния, включая главенство предлагаемой идеологии, а в сфере экономики - доступ к рынкам сырья и сбыта, стремление к установлению контроля над транспортными артериями. В центре их позиции находится понятие силы. МТК может рассматриваться как составляющая силы страны, особенно военной. Интерес крупных мировых акторов к функционированию МТК и контролю над ними объясняется такими причинами, как усиление политического, экономического и военного значения МТК, стремление к удержанию контроля над рынками, установление контроля за транспортировкой товаров и сырья, амбиции региональных акторов и обострение конкуренции между государствами, а также другими участниками функционирования МТК.

На основании реалистичных подходов исследователи отмечают появление различных акторов, оказывающих негативное влияние на

¹ Master Plan on ASEAN Connectivity 2025. Jakarta, ASEAN Secretariat, August 2016. (<https://asean.org/storage/2016/09/Master-Plan-on-ASEAN-Connectivity-20251.pdf>)

функционирование мировых транспортных коридоров¹. Таковыми являются «наркокартели, радикальные исламские организации, террористические группировки»². Все эти негосударственные организации существенно влияют на эффективность функционирования МТК. Более того, они быстро приспосабливаются к новым правилам и используют их в своей преступной деятельности.

Для *неолиберализма* международная связанность и, следовательно, проблемы международных транспортных коридоров также представляют существенный интерес. Эта школа значительное внимание уделяет международным экономическим отношениям, объяснению возможностей мирового развития и решения проблем на основе принципа «игры с положительной суммой», при которой выигрывают все участники взаимодействия. Выигрыш достигается за счет целесообразного разделения труда между странами, которое, в свою очередь, предполагает взаимосвязанность между ними³. Поэтому неолибералы склонны в большей степени обращать внимание на положительные стороны связанности стран мира. К сильным сторонам неолиберализма можно отнести используемую в его рамках методологию, которая основывается на экономико-статистических методах и является в связи с этим довольно доказательной и убедительной.

В настоящее время одна из существующих в рамках неолиберализма точек зрения предусматривает, что международные транспортные коридоры формируются исключительно для развития экономики, улучшения как грузового, так и пассажирского международных сообщений. Так, по мнению Е.С. Гончаренко, важнейшим вопросом является согласованное развитие транспортной инфраструктуры с целью интеграции евроазиатских транспортных систем. Они необходимы для беспрепятственного передвижения через национальные границы пассажиров и грузов, рационализации взаимодействия между различными видами транспорта в интермодальной

¹ Kissinger H. An End of Hubris // The Economist, 19 November 2008. URL: <http://www.economist.com/node/12574180> (дата обращения 23.02.2020)

² Подберезкина О. А. Эволюция значения Международных Транспортных коридоров в мировой политике на примере России. Дисс... канд. полит. н. М.: МГИМО, 2015. С.24.

³ Keohane R.O., Nye J.S. 1977. Power and Interdependence: World Politics in Transition. Boston: Little, Brown and Company.

транспортной цепи, оптимизации транспортного процесса с целью повышения качества перевозок и снижения транспортных издержек в конечной стоимости товаров и решения целого ряда других задач¹.

Авторская позиция состоит в том, что в настоящее время данный теоретический подход уже не в полной мере соответствует формирующимся новым условиям мирового развития. Это теоретическое несоответствие проявляется в функционировании МТК. Так, в деятельность МТК на Евразийском пространстве прямо или косвенно вовлечены более 40 государств. Их интересы и цели включают, в том числе, стремление расширить сферу своего влияния - доступ к рынкам сырья и сбыта, и, соответственно, желание установить контроль над транспортными артериями или обеспечить свободный доступ к ним. По мнению Дергачева В.А., геополитическая обстановка на евразийском пространстве будет во многом определяться формированием коммуникационного каркаса континента и возникающими вследствие этого политико-экономическими перспективами.

С точки зрения *конструктивистского подхода*, страны-участницы преследуют интересы укрепления собственных экономик и транспортной инфраструктуры². Наиболее важными являются позиции сверхдержав, обладающих значительными ресурсами и геополитическими интересами³. Конструктивистский подход предполагает изучение социальных общностей в их совокупности⁴. Основоположник конструктивистского подхода А. Вендт подчеркивал значимость для формирования международных структур не только материальных, но и гуманитарных факторов⁵. Анализируя сущность «политического», А. Вендт показывает его противоречивость. Система международных отношений одновременно создает устойчивость и стабильность для государств, и она же не может оставаться стабильной, потому что меняется соотношение сил между государствами, и они ищут возможности

¹ Гончаренко Е.С. Российские участки Международных Транспортных коридоров как объект экономического исследования. Дисс... канд. эк. н. М.: МГАВТ, 2014.

² Wendt A. Constructing International Politics // International Security. 1995. Vol.20. №1. P.71-81.

³ Бирюков П.Э. Конфликты на пространствах международных транспортных коридоров и способы их решения // Этносоциум и межнациональная культура. 2018. №11 (125). URL: <http://etnosocium.ru/etnosotsium-%E2%84%9611-125-2018>. (дата обращения: 31.01.2019).

⁴ Павленко О. В. Конструктивистский подход к исследованию международных отношений: возможности и пределы // <https://cyberleninka.ru/article/n/konstruktivistitskiy-podhod-k-issledovaniyu-mezhdunarodnyh-otnosheniy-vozmozhnosti-i-predely-1> (дата обращения 3.03.2020)

⁵ Wendt A. Constructing International Politics // International Security. 1995. Vol.20. №1. P.72.

удовлетворения своих изменяющихся национальных интересов, что ведет к формированию нового порядка¹.

В соответствии с конструктивистским подходом система международных отношений понимается в философско-историческом смысле в большей мере не как материальный мир, а как многоуровневая социальная структура. Такой подход позволяет высветить роль насилия в международной политике, а также ролевые функции таких основополагающих понятий, как «друг», «враг», «соперник», «конкурент», «союзник»². Важно, что данный подход предполагает поиск типичного в рамках разных географических зон и периодов истории, не замахиваясь на декларирование универсальной истины³. Использование конструктивистского подхода позволяет объяснить различные особенности развития МТК в рамках комплекса международных отношений, в частности, дуальность значимости как самих международных транспортных коридоров, так и влияющих на них факторов.

Проведенный анализ позиций школ реализма, либерализма и конструктивизма позволяет сравнить возможное позитивное и негативное влияние МТК в политической, правовой, технологической, логистической, организационной и экономической сферах, а также в сфере безопасности (см. таблицу 3).

Таблица 3. Позитивное и негативное значения МТК

Позитивное значение МТК	Негативное значение МТК
Политический аспект	
- подталкивают к развитию интеграционных процессов между странами-участницами; - способствуют формированию наднациональных политических и экономических институтов.	- обладают конфликтогенным потенциалом; - поддерживают формирование замкнутых политических пространств, связанных со сферой влияния мировых акторов;
Правовой аспект	
- требуют гармонизации международного и национального законодательств стран-участниц.	- осложняют решения конфликтов в связи с различиями законодательного регулирования в странах-участницах.
Технологический аспект	
- способствуют унификации технических	- исключают из деятельности страны с

¹ Там же, с.74.

² Wendt A. The Agent-Structure Problem. P. 335-370; Campbell D. Writing Security. United States Foreign Policy and the Politics of Identity. Manchester: Manchester University Press, 1992.

³ Алексеева Т.А. Мыслить конструктивистски: открывая многоголосый мир // <https://www.comparativepolitics.org/jour/article/viewFile/55/64> (дата обращения 2.04.2020)

требований к транспортным средствам; - содействуют распространению «ноу-хау» в транспортной сфере; - способствуют повышению качества и ассортимента транспортных услуг.	несоответствующим технологическим уровнем развития транспорта; - могут навязывать технологические требования, внедрение которых связано с дополнительными инвестициями; - сложны и долговременны по исполнению; - требуют значительного числа разнообразных ресурсов
Логистический аспект	
- способствуют формированию единой мировой транспортной инфраструктуры; - требуют обеспечения определенного уровня безопасности	- могут создавать внутренние угрозы безопасности стран; - могут создавать конфликтные ситуации вокруг проектов прохождения маршрутов.
Организационный аспект	
- способствуют созданию наднациональных структур управления МТК; - способствуют интеграционным процессам многостороннего сотрудничества	- формируют определенное организационное давление по отношению к официальным органам стран-участниц;
Экономический аспект	
- являются связующим звеном между регионами производства и потребления; - содействуют развитию мировой торговли; - естественно вовлекают страны на маршрутах прохождения в мировые экономические процессы; - стабилизируют социально-экономическое положение стран-участниц; - способствуют привлечению инвестиций в транспортную отрасль; - активизируют экономику по пути прохождения.	- требуют значительного инвестирования
Аспекты обеспечения безопасности	
- в силу повышенного потенциала опасности активизируют деятельность стран-участниц по обеспечению безопасности	- изначально обладают потенциалом повышенной опасности – технологической, транспортной, эксплуатационной; - могут создавать угрозу национальной безопасности стран-участниц.

Источник: составлено автором

Анализируя данные таблицы, следует отметить определенное равновесие возможного позитива и негатива в технологических, логистических и организационных аспектах. В экономических аспектах позитив явно преобладает, что и является фактически движущей силой развития МТК. Зато в политических аспектах содержится более негативный потенциал. Различные сочетания этих аспектов могут приводить к крупным геополитическим инициативам. Например, в настоящее время все чаще используется термин Индо-Тихоокеанский регион, хотя раньше это были регион Южной Азии (или Индийского океана) и Азиатско-Тихоокеанский регион. Государственный

департамент США выпустил документ стратегического планирования на эту тему¹. Связанность регионов Индийского и Тихого океанов понадобилась американским стратегам для того, чтобы включить Индию в антикитайскую связку США, Японии и Австралии.

В свете этих теорий представляет интерес вопрос о роли различных факторов в функционировании международных транспортных коридоров на современном этапе. Первоначально роль и значимость МТК определялась исследователями в первую очередь в экономической и логистической сферах. Исторически в качестве основных факторов влияния и значения транспортных коридоров выдвигались 4 группы: 1) технологические; 2) логистические; 3) организационные; 4) экономические. С учетом вовлечения большого числа стран-участниц, отличающихся политическим строем, юридическими нормами и законодательством, отдельно начал изучаться политико-правовой аспект деятельности МТК.

Рассмотрим последовательно указанные факторы. *Политическими* выгодами деятельности МТК становятся развитие связанности стран и регионов для улучшения условий их сотрудничества, способствование интеграционным процессам на региональном и мегарегиональном уровне, создание межгосударственных транспортных структур для координации деятельности МТК и развитие, таким образом, международного отраслевого транспортного сотрудничества. Связанность стран и регионов способствует укреплению взаимопонимания между народами, развитию доверия между ними. Все это не может не учитываться политическими элитами государств при выработке планов развития международных отношений.

Экономические факторы относятся к области унификации таможенных и налоговых сборов на всех участках МТК, а также к выбору наиболее экономичных маршрутов. Кроме того, вовлеченность в транзит по МТК дает возможность странам-участницам стабилизировать собственное социально-экономическое развитие, что особенно актуально для развивающихся стран, которые получают иностранные инвестиции в транспортную инфраструктуру.

¹ "A Free and Open Indo-Pacific: Advancing a Shared Vision". U.S. State Department. 4 November 2019 // <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/11/Free-and-Open-Indo-Pacific-4Nov2019.pdf> (дата обращения: 10.05.2021).

Стратегическими экономическими выгодами становятся вовлечение стран на маршрутах прохождения в мировые экономические процессы, активизация экономик стран-участниц, минимизация транспортных расходов, повышение эффективности перевозок. Дополнительная экономическая значимость МТК обусловлена мультипликативным характером воздействия инвестиций в инфраструктуру¹. На пространствах динамичного развития МТК активизируются смежные отрасли экономики, создаются новые рабочие места, повышается уровень квалификации трудовых ресурсов.

Логистические факторы охватывают область формирования маршрутов и мультимодальных логистических систем и хабов - узлов на местах пересечения транспортных коридоров, максимальное ускорение продвижения транспорта и грузов по МТК. Важными факторами становятся максимальное разнообразие услуг для перевозчиков и их соответствие международному уровню качества. Логистическими выгодами МТК становятся: формирование единой транспортной инфраструктуры, запуск новых коридоров, увеличение скорости доставки грузов, увеличение объемов перевозок по маршрутам. В комплексе с экономическими приоритетами эффективная логистика до недавнего времени являлась наиболее привлекательной стороной МТК.

Технологические аспекты МТК связаны с техникой, оборудованием и технологиями, задействованными в их деятельности, унификацией требований к техническим средствам. Так, в настоящее время актуальной технологической тенденцией становится цифровизация транзитных транспортных коридоров². Выгодами в технологическом направлении являются: развитие и распространение «ноу-хау» в транспортной сфере в целом, модернизация различных видов транспорта, подготовка квалифицированных кадров для отрасли. Два последних направления чрезвычайно важны в развитии теории и практики международных транспортных коридоров. Возможно, этим и объясняется введение Министерством образования и науки России в начале

¹ Орлов О.П. Международные транспортные коридоры Российской Федерации: геополитические факторы и преимущества. В сборнике: Повышение эффективности транспортной системы региона: проблемы и перспективы. Материалы Всероссийской научно-практической конференции. Владивосток: Дальневосточный ГУ путей сообщения. 2015. С. 210.

² Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов. М.: ИЭ РАН, 2018. С.39.

апреля 2021 года новой научной специальности 2.9.9. Логистические транспортные системы, что еще раз подчеркивает актуальность темы данного диссертационного исследования¹.

Фактор безопасности на пространствах МТК обретает особую значимость в современных условиях обострения локальных конфликтов на примере Нагорно-карабахского конфликта в 2020 году, проявлений международного терроризма, роста незаконного оборота наркотиков и других угроз глобальной безопасности. Конфликты на пространстве МТК имеют политический, экономический, цивилизационный, этнический, религиозный характер. Разнообразие конфликтов, возникающих как в сфере деятельности МТК, так и на окружающих территориях прохождения их маршрутов вызывает необходимость дополнительных мероприятий на всех уровнях функционирования систем безопасности – глобальном, региональном и национальном². Важным условием обеспечения безопасности на международных транспортных коридорах является развитие международного сотрудничества стран мира в противодействии этим угрозам.

Возрастание политической, экономической и логистической роли МТК обусловлено общемировым развитием. В перспективе роль международных транспортных коридоров будет только усиливаться. Кроме того, в деятельности транспортных коридоров будет происходить перебалансировка факторов, влияющих на маршрутные решения³. Как было показано выше, ранее инвестиционные проекты, связанные с инфраструктурой, в большей мере исходили из экономических факторов, включая доступ к рынкам или снижение издержек транспортировки. Сегодня все чаще лица, принимающие решения, политики и исследователи обращаются к стратегическим факторам, включающим геополитические интересы, аспекты национальной и международной безопасности, а также экологическое воздействие.

¹ Министр Фальков утвердил новую номенклатуру научных специальностей // Российская газета. 2021. 7 апреля.

² Бирюков П.Э. Конфликты на пространствах международных транспортных коридоров и способы их решения // Этносоциум и межнациональная культура. 2018. №11 (125). URL: <http://etnosocium.ru/etnosotsium-%E2%84%9611-125-2018>. (дата обращения: 11.03.2019).

³ Notteboom Théo (2015) Strategies and future development of transport corridors // url: <https://www.faq-logistique.com/ems-livre-corridors-transport-18-strategies-future-developement.htm> (дата обращения: 28.03.2019).

В итоге, МТК на современном этапе привлекают пристальное внимание ведущих мировых держав. Они характеризуются комплексным содержанием, включающим политические, экономические, правовые, технологические, транспортно-логистические аспекты и аспекты безопасности. Влияние всех этих аспектов имеет разноплановый характер, но традиционно первостепенное внимание обращается на позитивные экономические аспекты. Авторская позиция состоит в том, что такой подход был оправдан в периоды стабильного развития, когда мир был менее конфликтен и более предсказуем. В новых условиях приоритетным становятся политический фактор и фактор безопасности, которые могут входить в противоречие с экономическим фактором функционирования МТК.

В связи с этим противоречием и для комплексной характеристики МТК на современном этапе развития автором предложено следующее определение: «Международные Транспортные Коридоры (МТК) представляют собой части международной транспортной системы, проходящие по территории нескольких государств, обеспечивающие постоянные значительные грузовые и пассажирские перевозки, связывающие экономически значимые регионы и формирующие определенное политическое пространство. Комплекс МТК объединяет политические, правовые, технологические, логистические, организационные, экономические условия, а также условия безопасности транспортной деятельности».

Изучение проблем МТК с точки зрения научных подходов реализма, либерализма, конструктивизма и акторного подхода позволяет сделать вывод о том, что сегодняшние международные транспортные коридоры пока основаны на традиционных принципах. Все они представляют собой капиталоемкие проекты, требующие солидных стартовых инвестиций, а также обеспеченности значительными материальными, энергетическими и человеческими ресурсами. При этом существующие МТК в силу технических и технологических особенностей не обладают достаточной маневренностью, то есть, по сути, они приспособлены для стабильной эпохи однополярности либо биполярности. Согласно нашей гипотезе, нынешние свойства МТК не соответствуют требованиям формирующегося нового мирового порядка. В следующем

параграфе будут рассмотрены свойства формирующегося в настоящее время нового мирового порядка.

1.2. Существенные черты нового миропорядка и их влияние на функционирование МТК¹

Понятие мирового порядка является важнейшим в политологии и теории международных отношений и приобретает особое значение в эпохи смены порядков. Это положение отражается в документах стратегического планирования России. В частности, в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации 2015 года не включены идеи о мировом порядке. Контент-анализ новой Стратегии 2021 года показывает неоднократное использование этого понятия, а также понятия мироустройства (см. пп. 6, 19, 23 и другие), что свидетельствует об актуальности и принципиальной важности проблематики смены мирового порядка для обеспечения национальной безопасности России.

Такова же картина и со стратегиями национальной безопасности США. В предыдущей Стратегии 2017 года нет упоминаний о мировом порядке. Во Временной стратегии администрации Дж. Байдена, выпущенной в марте 2021 года, оно упоминается дважды. В документе говорится, что сегодня лежащие в основе существующего международного порядка союзы, институты, соглашения и нормы подвергаются испытанию временем. «В условиях быстрых изменений и нарастающего кризиса недостатки и несправедливость [мировой] системы стали очевидным, а тупиковая ситуация и межгосударственное соперничество стали причиной того, что многие люди во всем мире, в том числе многие американцы, усомнились в ее сохраняющейся актуальности. Соединенные Штаты не могут вести бизнес «как обычно», прежний порядок не может быть просто восстановлен»². В дальнейшем в Стратегии говорится о том, что США необходимо собрать государства-единомышленников, союзников и партнеров для модернизации архитектуры международного сотрудничества. Другими словами, США призывают мир остаться в старой парадигме мировой политики «свой – чужой».

¹ На основе этого параграфа опубликована научная статья Михайленко А.Н., Бирюков П.Э. Стратегичность международных транспортных коридоров // Этносоциум и межнациональная культура. 2019. № 6 (132). С. 89-103.

² Interim National Security Strategic Guidance. March 2021 // <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2021/03/NSC-1v2.pdf>

Проблемами мирового порядка занимаются не только политики и государственные деятели, но и ученые, как отечественные, так и зарубежные. Один из классиков политической науки американский ученый Дж. Айкенберри писал, что «...центральной проблемой международных отношений является проблема порядка – как он устроен, как он разрушается и как восстанавливается»¹. Как правило, под порядком понимается целесообразное устройство, расположение, последовательность, соответствие установленным правилам, распорядок, наличие определенного алгоритма. Дж. Айкенберри обращает внимание на очень важный момент, в частности, на проблему смены мировых порядков. Именно этот вопрос является крайне актуальным в нынешний период развития международных отношений.

Современный американский ученый и государственный деятель Р. Хаасс говорит о «мировом порядке 2.0»². Центром его рассуждений является введение государствами суверенных обязательств по основным глобальным проблемам. К ним он относит основы государственности, в том числе создание новых государств. В эту группу входят и обязательства по противодействию терроризму, сотрудничеству в сфере изменения климата, созданию международных механизмов, препятствующих злоупотреблениям в киберпространстве и сфере глобального здравоохранения. Важной глобальной проблемой, где нужны суверенные обязательства стран мира, является обостряющаяся ситуация с беженцами. Наконец, Р. Хаасс упоминает и такую проблему, как выполнение торговых соглашений в отношении тарифных и нетарифных барьеров. Логичным продолжением этого списка соискатель считает односторонние экономические ограничения, по числу наложения которых на различные страны мира США являются абсолютным лидером.

Распад предыдущего мирового привел к изучению возможностей, которые возникают в связи с этим. Уже в конце прошлого века стали создаваться международные комиссии, которые пытались предложить сценарии дальнейшего развития мира. М. Барнетт изучил отчеты некоторых из них и

¹ Ikenberry J. After Victory. Institutions, Strategic Restraint, and the Rebuilding of Order After Major Wars. Princeton, New Jersey, 2001. P. 22.

² Haass Richard N. World Order 2.0 The Case for Sovereign Obligation // Foreign Affairs, January/February 2017.

выделил указываемые в них три проблемы¹. Во-первых, предлагаемые формы нового международного порядка, как правило, имели либеральный оттенок. Во-вторых, чаще всего наиболее легитимной площадкой для нового мирового порядка предлагалась Организация Объединенных Наций. В-третьих, ООН рассматривается в них в качестве естественного источника нормативной силы. Сегодня ООН предстает как основа такого варианта нового мирового порядка, как многосторонность.

Зарубежные ученые предлагают структурные элементы мирового порядка. Профессор международных отношений и гуманитарных наук в Бард-колледже, заслуженный научный сотрудник престижного Гудзоновского института У.Р. Мид пишет о мировом порядке как о системе, «в которой международные отношения будут строиться на принципах, изложенных во Всеобщей декларации прав человека, и осуществляться по правилам, установленным такими институтами, как Организация Объединённых Наций, Международный суд и Всемирная торговая организация»². Такая структура соответствует подходу, предложенному в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации. В ней указывается, что происходящие в мире трансформации «приводят к изменению структуры мирового порядка, формированию новых архитектуры, правил и принципов мироустройства»³.

Авторская позиция состоит в том, что для полноты характеристики мирового порядка принципы, правила и архитектура (институты) должны быть дополнены определяющей его парадигмой. Вслед за Т. Куном под парадигмой можно понимать господствующую модель мировой политики⁴. В условиях становления нового мирового порядка приобретает особое звучание идея Куна о смене научных парадигм. С учетом этого следует обратить особое внимание на положение обновленной Стратегии национальной безопасности РФ о том, что «современный мир переживает период трансформации». В Стратегии отмечаются попытки «ограничения доступа российских компаний к

¹ Barnett M. Bringing in the new world order: liberalism, legitimacy, and the United Nations. // World Politics, Volume 49, Issue 4, July 1997, pp. 526 - 551.

² Мид У.Р. Конец вильсоновской эры // Россия в глобальной политике. 2021. Апрель. С. 185.

³ Стратегия национальной безопасности Российской Федерации. Утверждена Указом Президента РФ от 2 июля 2021 года № 400 // <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/QZw6hSk5z9gWq0plD1ZzmR5cER0g5tZC.pdf>

⁴ Кун Т. Структура научных революций. М., 1977. 300 с.

экспортным рынкам, сдерживания развития российской промышленности, установления контроля над транспортными маршрутами, воспрепятствования освоению Россией Арктики», а также стремление изолировать Россию.

Теоретические аспекты мирового порядка явились предметом рассмотрения многих российских и зарубежных ученых. Согласно А.Д. Богатурову, под мировым порядком можно понимать следующие элементы: система межгосударственных отношений, регулируемых совокупностью принципов внешнеполитического поведения; набор согласованных на их основе конкретных установлений; набор признаваемых моральными и допустимыми санкций за их нарушения; потенциал уполномоченных стран или институтов эти санкции осуществить; политическая воля стран-участниц этим потенциалом воспользоваться¹. Соискатель считает в этом подходе недостаточно ясными понятия потенциала и политической воли. С позиций данной диссертации особый интерес также представила позиция А.Д. Богатuroва по вопросу о роли лидерства в мире, она получила в диссертации определенное развитие.

Другой российский ученый Э.Я. Баталов также посвятил свои работы исследованию нового мирового порядка². По его мнению, грядущий мир будет полицентричным, в отличие от существовавшего до последнего времени однополярного мира. Исследователь прозорливо предположил, что Запад потеряет лидерские позиции в этом мире, потому что он основывается на неолиберализме, а этот «двигатель» английского и американского общества потерял свою привлекательность в мире. Альтернативное социально-политическое устройство общества очень беспокоит Запад. Европейский союз, который раньше называл Китай стратегическим партнером, сегодня называет его системным противником (systemic rival)³. В интересах данного исследования отметим, что точка зрения на будущий мир как полицентричный

¹ Богатуров А.Д. Великие державы на Тихом океане. История и теория международных отношений в Восточной Азии после Второй мировой войны (1945-1995). М.: Конверт – МОНФ, 1997. 352 с. С. 40.

² Баталов Э.Я. «Новый мировой порядок»: к методологии анализа// Полис. 2003. № 5. С. 25–37; Баталов Э.Я. Мировое развитие и мировой порядок. М.: РОССПЭН, 2005. 376 с.

³ EU-China – A strategic outlook. 12 March 2019 // <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf>

не является единственной. Сегодня рассматриваются и такие возможности, как многополярность и многосторонность.

И. Тимофеев в своей работе предлагает четыре сценария развития нового мирового порядка¹. Первый из них является попыткой адаптации нынешнего либерального мирового порядка к новым реалиям. Второй называется «Стратегическая автономия и новая многополярность» и состоит в усилении растущих центров силы, их самостоятельности на международной арене. Третий сценарий связан с новой биполярностью, полюсами в которой будут США и Китай. И, наконец, четвертый сценарий называется «Новая анархия», который И. Тимофеев считает катастрофическим. Он может привести к крупному международному конфликту с участием великих держав. Очевидно, что становление нового мирового порядка по любому из этих сценариев будет иметь разные последствия для развития международных транспортных коридоров.

С. Картунов в своей статье предлагает конкретные направления действий, которые должна предпринять Россия с учетом становления нового мирового порядка². При этом надо учитывать, что Евразия является ключевым регионом мира, определяющим глобальную безопасность. Ученый делает вывод о том, что основное противоречие наступившего XXI века состоит в конфликте Севера и Юга. Необходимо совместное противодействие глобальным угрозам, в частности, международному терроризму. Следует учиться управлять кризисами и конфликтами. Необходима программа изменения существующего мироустройства, «философии международных отношений». С. Картунов говорит о том, что этот порядок не будет формироваться в парадигме двустороннего российско-американского взаимодействия. В какой же парадигме он будет формироваться?

Вопросам формирования нового мирового порядка посвятила свое исследование и Т.А. Шаклеина³. По ее мнению, в центре проблемы

¹ Тимофеев И. Новая анархия? Сценарии динамики мирового порядка. М.: Фонд развития и поддержки Международного дискуссионного клуба «Валдай», 2019.

² Картунов С. Политика и дипломатия. Становление нового мирового порядка // Международная жизнь. 2002. № 6. С. 77-93.

³ Шаклеина Т.А. «Дилемма Америки» в формировании современного мирового порядка. Результаты действий США и формирование «евразийского центра» // Международные процессы. 2019. №4. С. 5-19.

строительства нового мирового порядка стоит вопрос о том, смогут ли Россия и Китай с участием других крупных стран создать «ядро мирорегулирования» и международные институты, которые соответствовали бы новой расстановке сил на мировой арене. Очень важно при этом убедить недавнего гегемона США признать эту новую реальность и конструктивно сотрудничать с учетом интересов других игроков. Доказательств этой новой реальности предостаточно. Например, об этом свидетельствует состав первой десятки стран мира по объему валового внутреннего продукта по паритету покупательной способности (см. таблицу 4). На первом месте находится Китай, и в этой первой десятке половина – развивающиеся страны. Однако требуется осознание этих реалий. Соискатель считает, что наука должна предложить новую формулу осмысления этой реальности, ее парадигму.

Таблица 4. ВВП 10 крупнейших стран мира (по ППС, трлн долл., 2019)

Страна	ВВП
Китай	22,5
США	20,5
Индия	9,2
Япония	5,2
Германия	4,5
Россия	4
Индонезия	3,2
Великобритания	3,2
Франция	3
Бразилия	3

Источник: CIA Factbook

Мировой порядок выстраивается в зависимости от ключевых событий и основных свойств исторической эпохи. Страны мира и крупнейшие международные организации по-разному определяют эти события и свойства нынешней эпохи. Стокгольмский международный институт исследования проблем мира (SIPRI) в начале мая 2021 года проводил ежегодный Стокгольмский форум 2021 года по вопросам мира и развития. Главной темой Стокгольмского форума 2021 года являлось «Содействие миру в эпоху сложного риска» (Promoting Peace in the Age of Compound Risk», то есть

нынешняя эпоха связывается в СИПРИ с рисками¹. В Великобритании таким основным свойством нынешней эпохи считают, согласно вышедшему весной 2021 правительственному документу «Глобальная Великобритания в век конкуренции» (Global Britain in a competitive age), соперничество или конкуренцию².

Эта тема не проходит мимо внимания и отечественных исследователей. Так, академик РАН, президент ИМЭМО РАН А.А. Дынкин, член-корреспондент РАН Е.А. Телегина и доктор экономических наук Г.О. Халова наиболее важной из современных мировых проблем считают «смещение ключевого вектора развития мировой экономики с межгосударственного сотрудничества (пусть зачастую лишь декларируемого) на нескрываемое соперничество»³. В дальнейшем эти авторы отмечают, что речь идет не только об экономических проблемах. В настоящее время самыми мощными экономиками мира являются Китай и США. Противоречия между ними заключены не только в торгово-экономической сфере, они обусловлены более глубокими структурными причинами.

Официальную позицию России в отношении ключевых событий и свойств современных международных отношений выразил министр иностранных дел С.В. Лавров. Выступая на заседании Совета Безопасности ООН, он сказал, что «приметами последних лет стали рост международной напряженности, обострение региональных конфликтов, трансграничных вызовов и угроз»⁴. В дальнейшем он призвал «признать реалии современного взаимозависимого и связанного мира». Министр выразил мнение о том, что «перспективы устойчивого и предсказуемого развития мирового сообщества напрямую связаны с нашей способностью найти действенные решения общих

¹ 2021 Stockholm Forum on Peace and Development // <https://www.sipri.org/events/2021/2021-stockholm-forum-peace-and-development> (дата обращения: 10.05.2021).

² Global Britain in a competitive age. The Integrated Review of Security, Defence, Development and Foreign Policy. Presented to Parliament by the Prime Minister by Command of Her Majesty. March 2021.

³ Дынкин А.А., Телегина Е.А., Халова Г.О. Перспективы и вызовы международного экономического и энергетического сотрудничества после пандемии COVID-19 // Мировая экономика и международные отношения. 2021. Том 65. № 3. С. 5-10.

⁴ Выступление Министра иностранных дел Российской Федерации С.В. Лаврова на заседании Совета Безопасности ООН на тему: «Поддержание многосторонности и ооноцентричной системы международных отношений» в формате видеоконференции, Москва, 7 мая 2021 года // https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/4721942 (дата обращения: 7.05.2021).

проблем, готовностью проявить коллективное лидерство в интересах торжества подлинной многосторонности». Однако существуют распространенные сомнения, которые соискатель разделяет, вернутся ли свойства устойчивости и предсказуемости в мировую политику.

Авторская позиция состоит в том, что ключевым процессом современного мира является становление нового мирового порядка. Функционирование МТК является частью мирового порядка, поэтому происходящее в настоящее время формирование нового мирового порядка должно оказывать на МТК большое влияние. В свою очередь, и МТК могут оказывать обратное влияние на развитие этого порядка. Эта взаимосвязь имеет множество проявлений. В зависимости от того, какую форму примет новый мировой порядок, зависит, насколько интенсивными будут связи между странами и регионами. Ослабление связей между ними приведет к снижению потребности в МТК, как это происходит в настоящее время распространения пандемии коронавируса. По данным одного из мировых лидеров в области консультационных услуг «PricewaterhouseCoopers», в мировом транспортно-логистическом секторе пандемия коронавируса привела к серьезными проблемам¹.

Проблематика формирования нового мирового порядка приобрела особую актуальность в начале XXI века. Об этом говорят политики. В своем совместном заявлении министры иностранных дел России и Китая отмечают, что «мир вступил в период высокой турбулентности и быстрых перемен. В этих условиях призываем международное сообщество, отложив разногласия, укреплять взаимопонимание и наращивать сотрудничество в интересах всеобщей безопасности и геополитической стабильности, содействовать становлению более справедливого, демократического и рационального многополярного миропорядка»². Рассмотрению современных аспектов его развития уделяют значительное внимание специалисты разных стран в силу

¹ COVID-19 Вызовы и их влияние на транспортно-логистический сектор // <https://www.pwc.ru/ru/publications/collection/covid-transport-sector-impact.pdf> (дата обращения: 10.05.2021).

² Совместное заявление министров иностранных дел Китайской Народной Республики и Российской Федерации по некоторым вопросам глобального управления в современных условиях 23 марта 2021 года // https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/4647776 (дата обращения: 10.05.2021).

значимости влияния данного процесса на современную общественно-политическую жизнь мирового сообщества¹.

Исследователи подчеркивают две четко определяющиеся тенденции. Первая из них состоит в стремлении США сохранить за собой роль мирового лидера, используя все возможные методы, включая силовые и внеправовые². Вторую же представляет набирающий силу динамизм развития полицентричного мира, основанный на укреплении позиций России, Китая, Индии, Бразилии, изменении статусов Ирана, Турции и активизации некоторых других стран Азии и Тихоокеанского региона³. Очевидно, что эти тенденции если не противоположные, то противоречащие друг другу как минимум. Сущность нынешнего этапа развития человеческой истории состоит в урегулировании данного противоречия.

Трансформации, происходящие в мире, носят глобальный характер. Большинство исследователей склонны считать, что преобладает вторая тенденция, и на современном этапе мировое сообщество находится в периоде становления новой миросистемы, двигаясь, скорее всего, к полицентризму⁴. Предлагается широкий спектр свойств, которые будут характерны для этого этапа развития человечества. Авторская позиция состоит в том, что к таким свойствам следует отнести быстроту и глубину происходящих изменений, неопределенность международной среды, возрастающую конфликтность и увеличение разнообразия мира. Эти свойства международной среды отмечают многие исследователи.

¹ Баталов Э.Я. Начало XXI века: мир без полюсов, мир без глобального лидера // Лидерство и конкуренция в мировой системе: Россия и США / М.: КРАСАНД, 2010; Богатов М. Ю. Геополитические аспекты формирования международных транспортных коридоров в новой модели мира. Дисс. канд. полит. н. Чита: РГБ ОД, 2006; Валлерстайн И. Ускоренное падение. Наступление эпохи многополярности // Закат империи США: кризисы и конфликты. – М.: МАКС Пресс, 2013; Гаджиев К.С. О фрагментации миропорядка в эпоху глобализации // Мировая экономика и международные отношения. 2019. Том 63. № 8; Гусева Н.В. К рассмотрению оснований и принципов формирующегося миропорядка и интеграционных процессов в современном мире // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество: Вып.1. Ч.2 / ИНИОН РАН; М., 2018; Михайленко А.Н. Современный этап в формировании полицентричного мира // Вопросы политологии. 2019. Т.9. №1(41), и др.

² Михайленко А.Н. Лидерство в современных международных отношениях // Обозреватель - Observer. № 5. 2012. С.78

³ Крутько А. А. Внешняя политика современной России: Евразийские приоритеты. Дисс... докт. полит. н. Бишкек: КРСУ, 2019. С. 30.

⁴ Богатов М. Ю. Геополитические аспекты формирования международных транспортных коридоров в новой модели мира. Дисс... канд. полит. наук. Чита: РГБ ОД, 2006. С.16.

Быстроту и глубину происходящих, зачастую неожиданных, изменений замечают в современном мире многие ученые¹. Характерно, что данные изменения касаются как геоэкономики, так и геополитики. В некоторых случаях данным изменениям даже присуща драматичность, которая иногда рассматривается в качестве самостоятельного свойства современного мирового порядка². На предыдущих геополитических и геоэкономических этапах мирового развития постепенные преобразования в связанности мира и международных транспортных коридорах были оправданы и логичны. Однако сегодняшняя быстрота изменений в мире требует более оперативного внесения изменений в организации транспорта и логистики. Данные изменения должны найти свое отражение в функционировании МТК. Очевидной иллюстрацией этого положения является быстрое развитие индустрии сжиженного природного газа.

Неопределенность современной геополитики уже становится «притчей во языцех», что отмечают различные исследователи³. Непредсказуемой и неожиданной в своих действиях очень многие политики, в том числе из рядов западных союзников США, считают американскую внешнюю политику при президенте Д. Трампе. Еще неясно, насколько логичной и обоснованной будет политика новой администрации Дж. Байдена. Сейчас очевидно, что внешняя политика США формируется, исходя из внутривнутриполитической борьбы демократов и республиканцев. Запад же называет непредсказуемым партнером Россию⁴. Согласно научному определению, неопределенность формируется в результате существенного недостатка или отсутствия информации о предстоящих событиях⁵. Неопределенность современного мира входит в противоречие с традиционным подходом к МТК с их долгосрочностью и стабильностью.

¹ Валлерстайн И. Ускоренное падение. Наступление эпохи многополярности // Закат империи США: кризисы и конфликты. М.: МАКС Пресс, 2013. С. 21

² Михайленко А.Н. Развитие российской «мягкой силы»: лидерский подход // Этносоциум и межнациональная культура. 2015. № 11 (89). С. 42.

³ Головачев А. Мир понял: в Белом доме сидит клоун и стареющий плейбой -<https://glavred.info/opinions/500358-mir-ponyal-v-belom-dome-sidit-kloun-i-stareyushchiy-pleyboy.html> (дата обращения: 21.04.2019)

⁴ Крутько А. А. Внешняя политика современной России: Евразийские приоритеты. Дисс... докт. полит. н. Бишкек: КРСУ, 2019. С.21.

⁵ Академический экономический словарь. https://dic.academic.ru/dic.nsf/econ_dict/18626 (дата обращения 22.08.2019)

Конфликтность современного мирового порядка проявляется в самых различных сферах политической и социально-экономической жизни мирового сообщества, от этнополитических и террористических до миграционных и конфессиональных¹. Нередко основываясь на экономических предпосылках в виде борьбы за ресурсы и рынки, согласно «принципу домино», разнообразные конфликты множатся, охватывая все большее число стран, включая и благополучные западноевропейские государства². При этом их активизация обусловлена значительным снижением роли международных организаций, призванных решать конфликты глобального и регионального уровня. Конфликтность современного мира влияет на МТК не только физически, повышая уровень опасности их использования. Она имеет и политическую сторону, когда конкретный коридор объявляется политически «неблагонадежным», как это делают США в отношении российского трубопровода «Северный поток – 2».

Рост значимости разнообразия идентичностей стран и их поведения на мировой арене является еще одной характерной чертой современности. Осознание значимости государств и их национальных интересов придает импульс противостоянию однополюсному диктату. Такое обстоятельство отметил министр иностранных дел России С.В. Лавров: «Страны, которые таким образом поднимаются сегодня, укрепляют свои национальные экономики, финансовые возможности, они, конечно же, проводят самостоятельную, национально ориентированную внешнюю политику. И надо признать, что многие из них добиваются весьма позитивных, впечатляющих результатов. Попытки затормозить этот процесс, которые мы наблюдаем, конечно же, обречены в историческом плане»³. Разнообразие также находится в

¹ Бирюков П.Э. Конфликты на пространствах международных транспортных коридоров и способы их решения. // Этносоциум и межнациональная культура. 2018. №11 (125). URL: <http://etnosocium.ru/etnosotsium-%E2%84%9611-125-2018>. (дата обращения: 31.07.2019).

² Бирюков П.Э. Конфессиональные и межкультурные конфликты на пространствах международных транспортных коридоров: особенности и способы решения // Вопросы политологии. Том 9. № 2 (42), 2019. С. 69.

³ Выступление и ответы на вопросы Министра иностранных дел Российской Федерации С.В. Лаврова в рамках заседания круглого стола с участниками Клуба поддержки публичной дипломатии им. А.М. Горчакова в формате видеоконференции, Москва, 21 апреля 2020 года // https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/4103828 (дата обращения 12.08.2019)

сложных противоречивых отношениях с долгосрочностью и стабильностью, которые присущи международным транспортным коридорам.

При проведении исследования существенных характеристик современного миропорядка следует обратить внимание на известный на Западе подход VUCA¹. В нем отмечается смена стабильного и устойчивого порядка во многих системах новым, характеризующимся чуть ли не противоположными свойствами. К ним относят волатильность (изменчивость, нестабильность – англ. *volatility*), неопределенность (англ. *uncertainty*), сложность, комплексность (англ. *complexity*) и неоднозначность, неясность (англ. *ambiguity*). Сравнение этих свойств с авторским анализом свойств современного мира показывает, что в VUCA не учтены такие важные стороны современного мирового порядка, как конфликтность и разнообразие.

Уточненная картина аспектов современного мирового порядка, синтезирующая упомянутые выше подходы к данному вопросу, позволяет более глубоко и продуктивно подойти к изучению их влияния на различные сферы деятельности мирового сообщества, включая функционирование международной транспортной инфраструктуры. Игнорирование данных свойств или движение наперекор им будет снижать эффективность внешней политики любой страны, а также ее внешнеэкономической деятельности.

Новейшие ситуации, возникшие в мире в 2020-2021 годах в связи с пандемией COVID-19, затронули все страны и оказали существенное влияние на особенности современного мирового порядка. Эксперты отмечают ущерб сразу нескольким измерениям нашей гиперсвязанной социально-экологической системы². Подверглась неожиданному и мощному удару наработанная за многие годы связанность глобализации, включая глобальные инфраструктурные цепочки поставок. Согласно данным Роспотребнадзора, девяносто процентов россиян, которые заразились коронавирусом за границей,

¹ Bennett N. G., Lemoine J. What VUCA really means for You. <https://hbr.org/2014/01/what-vuca-really-means-for-you> (дата обращения 12.08.2019)

² Goh E., Prantl J. COVID-19 is exposing the complexity of connectivity // https://www.eastasiaforum.org/2020/04/08/covid-19-is-exposing-the-complexity-of-connectivity/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=newsletter2020-04-12, (дата обращения 29.04.2020)

прибыли после отдыха из Турции¹. Фундаментальной проблемой сегодня стал компромисс между связанностью и устойчивостью, причем последняя включает в себя способность общества успешно решать возникающие проблемы безопасности. Необходима стратегическая политика, которая уравнивает связанность и устойчивость в едином комплексе².

Новые геополитические аспекты отражаются на состоянии международной транспортной инфраструктуры. В настоящее время появились новые моменты в подходах к деятельности МТК. Отмечаются изменения в оценках эффективности крупных международных экономических проектов. Они включают в себя все традиционные показатели, но одновременно отражают и новые веяния. Эти изменения обусловлены трансформациями, происходящими в мире и носящими глобальный характер. Понимание необходимости внесения таких изменений имеются во многих странах, однако проблема состоит в том, какие это должны быть изменения и как их осуществить.

Свойства данного этапа мирового развития создают новые вызовы для стран мира и крупных международных экономических проектов, включая транспортную инфраструктуру пространств МТК. Международные транспортные коридоры не успевают сегодня следовать за быстрыми, порой противоположными движениями мировой политики. В этом и состоит, например, дилемма «сжиженный природный газ или трубопровод»: первый дороже, но зато не привязан к трубе. А это уже вопрос стратегии. Примером сегодняшней стратегической оценки транспортного коридора может быть американский законопроект, который предусматривает санкции в отношении «Северного потока-2»³. В нем говорится о том, что благодаря санкциям западные страны смогут «избежать политического принуждения и манипуляций» со стороны России, лишить ее «геополитического оружия».

¹ 90% заразившихся коронавирусом за рубежом россиян вернулись из Турции // Коммерсантъ. 2020. 2 ноября.

² Goh E., Prantl J. COVID-19 is exposing the complexity of connectivity // https://www.eastasiaforum.org/2020/04/08/covid-19-is-exposing-the-complexity-of-connectivity/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=newsletter2020-04-12, (дата обращения 29.04.2020)

³ ESCAPE Act - Senator John Barrasso // <https://www.barrasso.senate.gov/.../escape-act-2018.pdf>

Одновременно они позволят расширить экспорт американского природного газа в Европу, о чем американский законопроект не упоминает.

Речь идет не только об экономической конкуренции, но и о стратегических позициях. США не спорят, что российский газ дешевле американского, они аргументируют свою позицию в отношении газопровода «Северный поток – 2» тем, что Европа в целом и Германия в частности в случае его ввода в действие будут гораздо сильнее привязаны к России. Тем не менее, Германия, мысля стратегически, не отказывается от этого газопровода. Более того, в условиях возможных американских санкций против германских компаний, участвующих в этом крупном МТК, в Берлине растет возмущение гегемонизмом США.

Многие исследователи придают развитию МТК именно геополитическое значение, подчеркивая, что уровень их развития и функционирования на территории страны обеспечивает ее геоэкономическую конкурентоспособность, тесно связанную с геополитическим фактором. В связи с этим возникает потребность в уточнении понятия стратегичности МТК. Проведенный анализ литературы выявил отсутствие в политологии определения стратегичности. Существуют понятия стратегичности мышления в психологии¹, стратегичности управления в теории организации². В словарях имеется также военное толкование термина. Академический словарь иностранных слов русского языка определяет термин «стратегия» как «искусство руководства общественной, политической борьбой, а также вообще искусство планирования руководства, основанного на правильных и далеко идущих прогнозах»³.

Хотя это понятие слабо разработано в отечественной политологии, отдельные работы создают основу для дальнейших исследований данной темы. По мнению Ивановой Л.Ф., стратегичность является одним из компонентов понятия лидерства⁴. Связь стратегичности с лидерством вполне объяснима, поскольку одним из аспектов лидерства рассматривается более четкое

¹ Диксит А., Скит С., Рейли Д., Стратегические игры. М.: Миф, 2017. С.88.

² Виханский О. Стратегическое управление организацией: Сущность и основные составляющие // <https://www.inventech.ru/lib/strateg/strateg0001/> (дата обращения: 05.04.2019).

³ Академический словарь иностранных слов русского языка. https://dic.academic.ru/dic.nsf/dic_fwords/34453/...AF (дата обращения: 23.03.2019).

⁴ Иванова С.В. Хитрое слово Leadership, или еще раз о национально-культурной специфике // Политическая лингвистика. 2014. №3 (49). С.58.

усмотрение будущего. В современном неопределенном мире значительно усиливается потребность в лидерстве¹. Зарубежные политики считают, что без лидерства мировое развитие будет затруднено² и делают попытки сформулировать качества, которые должны быть присущи государству - мировому лидеру³.

Говоря о стратегичности, следует исходить из того, каким может быть место той или иной страны в современной миросистеме. В этом плане обратим внимание на следующую мысль Президента России В.В. Путина, высказанную в июне 2019 г. на Петербургском экономическом форуме: «Сегодняшние тенденции в мире свидетельствуют, что роль страны, ее суверенитет и место в современной системе координат определяются несколькими ключевыми факторами: это, безусловно, способность обеспечить безопасность своих граждан, это способность не только сохранять национальную идентичность, но и вносить вклад в развитие мировой культуры. И есть еще как минимум три фактора, которые имеют основополагающее значение... Первый фактор – это благополучие и достаток человека, возможности для раскрытия его талантов. Второй фактор – это восприимчивость общества и государства к бурным технологическим изменениям. И наконец, третий фактор – это свобода для предпринимательской инициативы»⁴. В этом высказывании российского президента отметим находящуюся на первом месте способность государства обеспечить безопасность своих граждан. Такая способность имеет непосредственное воплощение в связанности стран и регулировании функционирования МТК.

С учетом этого под стратегичностью МТК можно понимать ключевое свойство долгосрочного научно обоснованного безопасного политического, социально-экономического, научно-технологического и информационного развития МТК для обеспечения эффективной реализации национальных

¹ Михайленко А.Н. Развитие российской «мягкой силы»: лидерский подход // Этносоциум и межнациональная культура. 2015. № 11 (89). С. 39-52.

² Will 2012 Bring the Leaders the World Needs? // Daily Telegraph. 30 Dec. 2011. (дата обращения: 24.05.2019).

³ Who Rules the World? The Results of the Second Representative Survey in Brazil, China, France, Germany, India, Japan, Russia, the United Kingdom, and the United States. Bertelsmann Stiftung. B., 2007. Oct. 22. P. 13 // URL: http://www.bertelsmannstiftung.de/bst/de/media/xcms_bst_dms_23193_26723_2.pdf (дата обращения: 18.04.2019).

⁴ Пленарное заседание Петербургского международного экономического форума 7 июня 2019 года // <http://kremlin.ru/events/president/news/60707> (дата обращения: 8.06.2019).

интересов страны. Важнейшей составляющей стратегичности является соответствие тенденциям мирового развития. При этом стратегичность предполагает не следование навязанным извне тенденциям, а активное участие в их формировании, что требует развития лидерских подходов к формированию нового мирового порядка.

Отечественные и зарубежные исследователи отмечают недостаток свойства стратегичности в современной внешнеполитической деятельности ЕС и США. В частности, А. Головачев обращает внимание на то, что «США и Запад не имеют внятной стратегии в Сирии и вообще на Ближнем Востоке»¹. Существует и пессимистическое утверждение, что «современный мир, человечество стремительно утрачивают какие бы то ни было стратегии существования и переходят к исключительно локальным тактикам»². Авторская позиция состоит в том, что тактика не должна существовать сама по себе, она является средством реализации стратегии. Таким образом, отсутствие стратегичности в действиях стран создает важный вызов современной геополитической ситуации.

Стратегичностью будет обладать политика, в которой составляющие ее факторы будут гармонизированы. Примером негармоничности в международных отношениях могут служить американо-китайские связи. С одной стороны, торговый оборот между двумя странами огромный и составлял в 2018 г. более 633 млрд. долл.³ Одновременно в Стратегии национальной безопасности США Китай назван «ревизионистским государством», которое бросает вызов американскому могуществу⁴. Несоответствие между экономическим и политическим факторами китайско-американских отношений выражается в современной торговой войне между двумя странами, что свидетельствует о негармоничности и, следовательно, нестратегичности их связей. За торговой войной между двумя странами уже последовала

¹ Головачев А. Мир понял: в Белом доме сидит клоун и стареющий плейбой -<https://glavred.info/opinions/500358-mir-ponyal-v-belom-dome-sidit-kloun-i-stareyushchiy-pleyboy.html> (дата обращения: 21.04.2019).

² Елистратов В. Россия как планетарное МЧС // http://zavtra.ru/blogs/rossiya_kak_planetarnoe_mchs (дата обращения: 18.04.2019).

³ Самедова Е. Как торговая война США и Китая отразится на экономике России // <https://www.dw.com/ru/a-48807458> (дата обращения: 18.04.2021).

⁴ National Security Strategy of the United States of America. December 2017 // <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf> (дата обращения: 1.05.2021).

технологическая война, информационная война, и можно ожидать других войн между ними.

Другой важнейший элемент стратегичности – это лидерская позиция страны в решении не только своих национальных интересов, но и глобальных проблем. Недаром В.В. Путин отметил это обстоятельство в цитированном выше высказывании. Если лидерская позиция страны в мировом развитии будет отсутствовать, то такой стране придется адаптироваться к тому, что решат за нее другие державы. А решения эти далеко не всегда учитывают интересы тех, кто в принятии решений не участвует. Между тем, они могут иметь существенное значение для соответствующих стран. Так, полномасштабный запуск Северного морского пути, который гораздо выгоднее Южного морского пути по времени транспортировки, ее стоимости и другим параметрам, будет означать весьма существенные экономические выгоды для одних стран и такие же существенные потери для других.

Наконец, еще одна группа критериев стратегичности крупных экономических, в том числе и инфраструктурных, проектов состоит в их международной конкурентоспособности. Речь при этом должна идти не о чисто экономических показателях, а должно быть включено гораздо больше показателей, в том числе политических, сферы безопасности, экологических и других. Ныне существующие рейтинги конкурентоспособности, такие как Индекс глобальной конкурентоспособности и Рейтинг конкурентоспособности стран мира, уже отражают в определенной степени неэкономические стороны конкурентоспособности стран. Они могут быть дополнены другими показателями, отражающими стратегические аспекты развития крупных экономических проектов.

Усиливающаяся геополитическая значимость МТК вовлекает в участие в глобальных инфраструктурных проектах международные финансовые организации, крупных инвесторов и государственные учреждения стран-участниц. Одним из первых примеров слияния транспортных и геополитических интересов стал проект ТРАСЕКА, геополитической подоплекой которого, по определению Российского МИДа в 2000 году, стало стремление усилить центробежные тенденции постсоветских стран и «обойти»

Россию. Хотя своей генеральной цели проект так и не достиг, но его наработки сейчас используются Евросоюзом для объединения с Китаем в создании МТК «Инициатива пояса и пути». В настоящий момент данная тенденция усиливается, так как заново формируются отношения Запада и новых центров из числа крупных развивающихся стран, включая Россию и Китай.

Постепенно на первый план выходят геополитические интересы Китая, которые подтверждаются динамичным развитием амбициозных проектов, финансированием миллиардных сумм и предоставлением кредитов странам-участницам. В ближайшие годы Китай планирует инвестировать более 50 млрд долл. США в инфраструктуру стран Центральной Азии¹. При этом связанные китайские кредиты часто выдаются на условиях права доступа к месторождениям полезных ископаемых, что дает дополнительные рабочие места, а также укрепляет влияние Китая по маршрутам прохождения МТК за счет новых рынков сбыта. В свете жесткого обострения торговых отношений Китая и США такая политика способствует упрочению геополитических и геоэкономических позиций Пекина, она минимизирует для него последствия торговой войны со США.

Геополитические интересы США и политика, нацеленная на мировое господство и насаждение собственных ценностей, также вовлекают этого мирового актора в борьбу за установление контроля над инфраструктурными проектами на Евразийском пространстве². Так, в октябре 2018 г. Президент США Д. Трамп поддержал создание Международной финансовой корпорации по развитию, целью которой будет развитие глобальной международной инфраструктуры за пределами страны, и выделил в бюджет данной организации 60 млрд. долл. США³. Стремление США к реиндустриализации своей экономики, скорее всего, вызовет новый виток конкуренции за

¹ Тураева М. О. Транспортно-инфраструктурные проекты в Евразии // Мир перемен. 2016. № 1. С. 130.

² Орлов О.П. Международные транспортные коридоры Российской Федерации: геополитические факторы и преимущества. В сборнике: Повышение эффективности транспортной системы региона: проблемы и перспективы. Материалы Всероссийской научно-практической конференции. Владивосток: Дальневосточный ГУ путей сообщения. 2015. С. 211.

³ Goodson J. The return of big infrastructure as a geopolitical Tool // URL: https://www.realcleardefense.com/articles/2018/11/01/the_return_of_big_infrastructure_as_a_geopolitical_tool_113928.html (дата обращения: 08.02.2019).

европейские и другие региональные рынки, на которых столкнутся экономические интересы Китая и США.

Таким образом, одним из важнейших вызовов современности становится геополитическая заостренность вопросов создания и функционирования МТК. Авторское видение проблемы предусматривает, наряду с традиционной экономической конкурентоспособностью, выдвижение в настоящее время на первый план таких стратегических факторов, как геополитические приоритеты акторов, обеспечение безопасной деятельности и минимизация конфликтов на пространствах МТК, а в перспективе – повышение уровня их экологичности. Данные критерии должны быть внесены в систему оценки эффективности международного транспортного коридора, без них оценка может оказаться не соответствующей современным реалиям.

Геополитические приоритеты тесно привязывают МТК к сферам влияния основных мировых акторов – России, ЕС, Китая и США. Руководство транспортными коридорами постепенно переходит из сферы экономического влияния в сферу геополитического влияния. В настоящее время разворачивается жесткая конкурентная борьба мировых акторов за возможные альтернативные трассы прохождения МТК. Примером может служить план строительства Турцией канала «Стамбул». Направленность геополитических тенденций на пространствах МТК выражается, с одной стороны, в напряженных отношениях России с такими мировыми акторами, как ЕС и США, с другой стороны – в партнерстве России с другими крупными акторами, такими как Китай и Иран. Общей негативной геополитической тенденцией является угроза безопасности транспортных коридоров со стороны террористических формирований, незаконно действующих на территориях различных стран.

Дуальный характер МТК выражается в его конфликтогенном потенциале, приобретающем особую значимость в связи с разнородностью конфликтов, возникающих на пространствах международных коридоров. Будучи прогрессивным процессом, способствующим международному сотрудничеству в экономическом плане, МТК могут стать средством распространения различного рода конфликтов на пространствах прохождения маршрутов.

Обострение конфликтности на пространствах МТК создает новые угрозы и обуславливает потребность в таком стратегическом факторе, как обеспечение безопасности.

Позитивной геополитической тенденцией на пространствах МТК можно считать интеграционные процессы в сфере транспорта. Примеры синергии таких проектов подтверждают жизненность и целесообразность данной тенденции - образование союзов и интеграционных структур. Международные союзы предполагают создание постоянных или временных организаций для достижения общих целей. При международной интеграции стран-участниц происходит передача части национальных полномочий в общее ведение. Следует обратить внимание на новую тенденцию в интеграционных процессах, а именно их выход за пределы регионов. Они все чаще имеют трансрегиональный, или мегарегиональный, характер. Как пример можно привести китайскую Инициативу пояса и пути или Всеобъемлющее региональное экономическое партнерство.

В соответствии с обычными подходами, привлекательность интеграционных проектов обусловлена многочисленными выгодами для стран-участниц, среди которых свободный доступ к транспортным артериям партнеров, снижение издержек, повышение конкурентоспособности своей продукции. Для России и ее партнеров особую роль может сыграть упрочение Евразийского экономического союза, в практическом плане которого уже наметился ряд новых направлений¹. В рамках интеграционной тематики дальнейшее укрепление союзничества возможно в различных формах. В свете современных тенденций ограничение сферы деятельности ЕАЭС только экономикой может препятствовать эффективному развитию этого интеграционного объединения.

Деятельность ЕАЭС может стать мощным геоэкономическим импульсом к развитию стран-участниц в условиях трансформации мировых экономических процессов. К 2025 г. планируется формирование общего рынка транспортных услуг на основе Единого транспортного пространства. Для этого уже

¹ Михайленко А.Н. Евразийский экономический союз: суть проблемы // Обозреватель - Observer. № 4. 2014. С. 40-48.

предприняты конкретные шаги: гармонизация транспортного законодательства и реализация «дорожных карт» по этапам интеграции. В перспективе предстоит переход на электронный документооборот, развитие цифровых технологий, установление единых транзитных тарифов по видам транспорта. Авторское видение состоит в том, что в ближайшей перспективе необходимо будет ставить вопрос о переходе ЕАЭС на следующую ступень интеграции – от экономического союза к политическому.

Потенциал транзитных перевозок в рамках ЕАЭС базируется на динамике торгово-экономических отношений ЕС с азиатскими странами, в первую очередь, с КНР. Транзит ЕС – КНР признается экспертами наиболее перспективным трансконтинентальным транзитом. Автор считает, что такие прогнозы подтверждаются и процессами формирования нового мирового порядка. И Китай, и ЕС будут мощными центрами в рамках нового мирового порядка, и взаимодействие между ними, в том числе экономическое, должно быть очень интенсивным. В сложившихся условиях России следует приложить максимальные усилия для извлечения стратегических выгод из партнерства в рамках различных интеграционных объединений. Одним из решающих условий активной деятельности российских МТК становится их безопасность, стабильность и минимальный уровень конфликтов на их пространстве.

Новые чрезвычайные обстоятельства, возникшие в связи с пандемией COVID-19, создают новые вызовы на глобальном уровне. По мнению экспертов, требуется кардинальное изменение политических установок¹. Традиционный акцент на национальных интересах должен сочетаться с пониманием необходимости сохранить глобальную гиперсвязанную социально-экологическую систему процветающей. Нужно учитывать сложность международных связей, которые означают, что небольшое единичное событие может вызвать каскадные эффекты в нескольких цепочках. Однако авторская позиция состоит в том, что страны мира будут по-прежнему заботиться, в первую очередь, именно о своих национальных интересах. Стратегическая

¹ Goh E., Prantl J. COVID-19 is exposing the complexity of connectivity // https://www.eastasiaforum.org/2020/04/08/covid-19-is-exposing-the-complexity-of-connectivity/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=newsletter2020-04-12, (дата обращения 29.04.2020)

политика правительств не может не учитывать внутреннюю устойчивость. Диверсификация продовольственных, медицинских и других стратегических поставок является неременным условием для предотвращения сбоев в цепочках жизнеобеспечения. Критическая инфраструктура нуждается в лучшей противоударной защите.

Таким образом, в рамках формирования нового мирового порядка возникает целый ряд вызовов, требующих определенных действий со стороны мировых акторов и всех сторон, заинтересованных в современной функциональной глобальной транспортной инфраструктуре. Развитие МТК должно учитывать тенденции формирования новых свойств мирового порядка, проявляясь в аккумуляции позитивного опыта и актуализации подходов, отвечающих вызовам нового мирового порядка. Этот позитивный опыт вчерашней и сегодняшней деятельности необходимо использовать для разработки новых подходов к развитию международных транспортных коридоров в будущем.

Возрастание политической, экономической и логистической роли МТК обусловлено общемировым развитием. В перспективе роль международных транспортных коридоров будет только усиливаться. Кроме того, в деятельности транспортных коридоров будет происходить перебалансировка факторов, влияющих на маршрутные решения. Ранее инвестиционные решения, связанные с инфраструктурой, в большей мере исходили из факторов экономической конкурентоспособности, включая доступ к рынкам или снижение издержек транспортировки. Сегодня все чаще лица, принимающие решения, политики и исследователи обращаются к стратегическим факторам, предполагающим большое разнообразие: геополитические интересы, надежность, потенциал безопасности, энергетические аспекты, а также экологическое воздействие.

Выводы по первой главе

Определение международного транспортного коридора имеет дискуссионный характер. До недавнего времени в нем присутствовали экономическая, технологическая, логистическая, правовая и другие

составляющие, но отсутствовал политический элемент. Сегодня политика и вопросы безопасности играют ведущую роль в определении маршрутов и функционировании МТК. Международные транспортные коридоры являются основным средством обеспечения транспортной, энергетической и информационной связанности стран и регионов мира. Связанность может рассматриваться как благо для развития международных отношений с точки зрения создания возможностей сотрудничества стран. Одновременно связанность может выступать источником угроз безопасности стран мира в их противоборстве. У государств мира должны быть эффективные рычаги ограничения в необходимых пределах связанности при возникновении такой потребности. Указанная дуальность связанности стран мира отражается на развитии международных транспортных коридоров.

Международные транспортные коридоры могут успешно функционировать в случае, если в управлении ими будут соблюдаться мировые тенденции. В настоящее время в мире формируется новый мировой порядок. Наиболее существенными чертами нынешнего этапа становления нового мирового порядка являются быстрота и глубина происходящих изменений, неопределенность международной среды, возрастающая конфликтность и увеличение разнообразия мира. Именно они предъявляют новые требования к международным транспортным коридорам, которые по традиционным канонам приспособлены для долгосрочного, предсказуемого, четко спланированного стабильного функционирования. Для успешного функционирования МТК это несоответствие должно быть устранено. С этой целью предлагается ввести понятие стратегичности МТК, которое должно быть использовано в процессе стратегического планирования. Под ним можно понимать ключевое свойство долгосрочного научно обоснованного безопасного политического, социально-экономического, научно-технологического и информационного развития МТК для обеспечения эффективной реализации национальных интересов страны.

ГЛАВА II. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

2.1 Успехи в развитии МТК

Под успехами в развитии международных транспортных коридоров в данной диссертации будет пониматься эффективное разрешение противоречия между связанностью стран и регионов и их безопасностью на примере МТК. В приложении к нынешнему моменту в развитии миропорядка это означает нахождение средств и методов разрешения противоречий между свойствами МТК и свойствами нового мирового порядка. В первой главе были обозначены теоретические основы данного противоречия. Во второй главе будет рассмотрен зарубежный опыт практической деятельности по разрешению имеющихся в указанной сфере противоречий, касающихся функционирования международных транспортных коридоров.

Развитие МТК обусловлено комплексным воздействием определенных факторов: изменения в геополитике нового мирового порядка, география мировой экономики и торговли, темпы внедрения современных транспортно-логистических систем, уровень концентрации и унификации на мировом транспорте. По мнению российского ученого В. Варнавского, при этом важны не только количественные показатели происходящих изменений, но и их качественные характеристики¹. Как известно, между количеством и качеством имеется диалектическая взаимосвязь. Для понимания проблематики развития международных транспортных коридоров необходима краткая количественная характеристика комплекса мировой транспортной инфраструктуры.

Сейчас мировая транспортная инфраструктура включает 8500 компаний и проходит по территориям 135 стран². Динамика МТК представляет собой отражение развития транспортных технологий и, что еще более важно, процессов глобализации и регионализации мировой экономики. Эта динамика включает в себя также отражение геополитических и геоэкономических

¹ Варнавский В. Глобальная транспортно-логистическая инфраструктура // Мировая экономика и международные отношения. 2020. Т.64. №1. С. 5.

² Global Partnership for Sustainable Transport (GPST). Concept and development strategy for enhanced global development cooperation on sustainable transport. United Nations Global Compact. URL: <http://www.un.org/esa/ffd/wp-content/uploads/sites/2/2015/10/GPST-Concept-and-development-strategy.pdf> (дата обращения: 11.03.2019).

интересов стран-участниц в развитии связанности. В международный торговый оборот товаров и коммерческих услуг в настоящее время вовлечено около 20 процентов производимой в мире продукции¹. Объем мировой торговли продукцией обрабатывающей промышленности в 2017 г. составил 11,4 трлн долл., в том числе в межконтинентальных направлениях – 4,5 трлн долл., то есть 39,5 процентов всей мировой торговли продукцией этой отрасли². Основные потоки продукции обрабатывающей промышленности между странами идут внутри трех регионов мира – Европы, Азии и Северной Америки и составляют в настоящее время примерно 58 процентов объема мировой торговли. По каналам межконтинентальной торговли в треугольнике Азия–Европа–Северная Америка в 2017 г. прошло товаров на сумму 3,6 трлн долл. На этих трех главных глобальных направлениях реализуется почти треть общего объема внешней торговли продукцией обрабатывающей промышленности³.

В рамках авторского видения успехи в развитии МТК следует рассматривать в комплексе дифференцированных аспектов, а именно технических и технологических, логистических, организационных (управления или менеджмента), экономико-финансовых, правовых и политических факторов. Неоднократно упоминавшийся фактор безопасности все чаще используется в расширительном смысле, а не как часть политического фактора. Рассмотрим подробнее каждый из этих факторов.

Технические успехи в развитии МТК достаточно ярко выражены. Технический прогресс на транспорте идет постоянно, иногда ускоряясь, иногда замедляясь. Прорывным в свое время оказалась так называемая «контейнерная революция», благодаря которой удалось в разы сократить время и расходы на обработку грузов. Центральное место в мировой торговле товарами к настоящему времени занимают морские контейнерные перевозки. В 2017 г. контейнерами было перевезено продукции обрабатывающей промышленности на сумму 4,5 трлн долл., в то время как объем мировой торговли углеводородами составил 1,96 трлн долл., а сырьем – 674 млрд долл.

¹ Варнавский В. Глобальная транспортно-логистическая инфраструктура // Мировая экономика и международные отношения. 2020. Т. 64. №1. С. 6.

² https://unctad.org/meetings/en/SessionalDocuments/a74d221_ru.pdf

³ Варнавский В. Глобальная транспортно-логистическая инфраструктура // Мировая экономика и международные отношения. 2020. Т. 64. №1. С. 6.

Главными звеньями мировой транспортной системы пока остаются крупнейшие морские порты, которые связаны множеством контейнерных (фидерных) линий с региональными портами, а те, соответственно, с локальными портами. Все контейнерные терминалы в портах тесно связаны с сухопутными перевозчиками, которые обеспечивают доставку грузов между отправителями и получателями в кратчайшие сроки¹. Именно контейнерные перевозки придали сухопутным МТК перспективу активного развития. Таким образом, международные транспортные коридоры находят технологический ответ на установленный в первой главе вызов современности – ускоряющиеся темпы мирового развития – через повышение скорости обработки и перевалки грузов.

Логистические успехи МТК проявляются в сочетании развития инфраструктуры МТК с прилегающей инфраструктурой. Формирование многоуровневой системы МТК предполагает широкое вовлечение стран и регионов в международную торговлю, в которой все больше места занимают промежуточные товары – комплектующие, полуфабрикаты, детали, требующие доставки точно в срок. Это обстоятельство хорошо демонстрирует сбой в функционировании Суэцкого канала в конце марта 2021 года. Гигантский контейнеровоз сел в нем на мель и перекрыл движение по этой артерии на неделю. В результате мировая экономика, страны и компании понесли огромные убытки. Многие перевозчики лихорадочно искали наиболее выгодные альтернативные маршруты доставки товаров.

Представляется важным отметить, что данное направление развития логистики МТК соответствует одному из свойств вновь формирующегося мирового порядка – повышению скорости происходящих в мире изменений. Логистика как система управления потоками вошла в процесс транспортировки на всех ее этапах и выросла до самостоятельной отрасли. Современные комплексные транспортно-логистические системы основаны на таких инновационных инструментах, как цифровые платформы, прогнозная аналитика, анализ эффективности и др. Все эти составляющие способствуют

¹ Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор. Алма-Аты: Евразийский банк развития, 2009. С.20.

более оперативному функционированию МТК, которого требует новый мировой порядок.

Значительными являются и успехи развития МТК в *организационной сфере*. Вопросы связанности и, в частности, функционирования МТК, становятся приоритетными в повестках дня крупных международных организаций. Безупречная логистика на основе связанности становится важным приоритетом развития регионов. Ярким примером может служить принятый АСЕАН План развития связанности до 2025 года¹. Данная международная организация отмечает, что наличие связанности во всех сферах этого объединения – физической, институциональной, а также культурно-гуманитарной – является его прочным фундаментом. В качестве особо значимых тенденций, обусловивших появление данного Плана, обозначаются такие, как увеличение среди населения доли среднего класса, повышение производительности труда и конкурентоспособности экономик стран региона, новые инфраструктурные возможности, трансформация глобальных потоков, повышение роли информационных технологий и другие.

Вместе с тем, в рамках разрабатываемого в данной диссертации подхода следует отметить, что необходимость понимания последствий для АСЕАН того, что мир смещается в сторону многополярности, ставится в данном документе только на последнее место. Выраженная ранее в диссертации авторская позиция состоит в том, что в случае построения перечня по порядку приоритетности анализируемых тенденций данный аспект должен был бы по праву занять одно из первых мест в списке. От того, каким будет мир через несколько (десятков) лет с точки зрения глобальной и региональной безопасности, в самой значительной мере и будет зависеть судьба соединяющих регионы мира международных транспортных коридоров. В свою очередь, способность МТК соответствовать требованиям нового времени кардинально влияет на эффективность их деятельности.

Показательно, что в качестве перспектив развития План обозначает практически все актуальные современные сферы, а именно устойчивое

¹ Master Plan on ASEAN Connectivity 2025. Jakarta, ASEAN Secretariat, August 2016 // <https://asean.org/storage/2016/09/Master-Plan-on-ASEAN-Connectivity-20251.pdf>

развитие инфраструктуры, цифровые инновационные технологии, безупречную логистику, совершенную регуляторную практику и мобильность человеческих ресурсов. Учитывая бурную динамику изменений, для обеспечения эффективного и надежного внедрения МРАС 2025 решающее значение будут иметь шесть ключевых областей, которые предыдущие академические исследования сочли критическими для эффективной деятельности правительств. Среди них ясное фокусирование и постановка целей, четкое управление и ответственность, согласованные планы, наличие основных навыков у сотрудников, стимулов и финансов у организаций, активное вовлечение заинтересованных сторон и, наконец, надежное управление эффективностью¹. Все вышеперечисленные ключевые области можно условно считать актуальными для применения в любых современных сферах, в том числе в рамках мировой физической и цифровой инфраструктуры и развития деятельности МТК.

Проблемы соотношения связанности и безопасности являются предметом серьезного анализа и в другом крупном интеграционном объединении – Европейском союзе. В частности, они нашли отражение в основном стратегическом документе Европейского союза – его Глобальной Стратегии². Документ обозначает направления внешней политики и безопасности как ориентирование в сложном, более связанном, спорном и комплексном мире. В нем следует руководствоваться общими интересами, принципами и приоритетами, учитывающими многоукладность и разнообразие культур. Как мы видим, в данной стратегии связанность и спорность (connected and contested world) стоят рядом, они призваны сосуществовать. Такое видение европейцами изменяющегося мира во многом совпадает с тенденциями, выявленными в первой главе данной диссертации. Очевидно, что эта проблема требует решения, поиска баланса между более связанным и одновременно более спорным (конфликтным) миром.

¹ Master Plan on ASEAN Connectivity 2025. Jakarta, ASEAN Secretariat, August 2016 (<https://asean.org/storage/2016/09/Master-Plan-on-ASEAN-Connectivity-20251.pdf>)

² Shared Vision, Common Action: A Stronger Europe: A Global Strategy for the European Union's Foreign and Security Policy 15/12/2016 // https://eeas.europa.eu/topics/eu-global-strategy/17304/global-strategy-european-unions-foreign-and-security-policy_en.

Экономические достижения традиционно оцениваются суммой инвестиционных вложений и объемами грузоперевозок. Международные транспортные коридоры используют в своей эксплуатации железнодорожный, автомобильный, морской, трубопроводный транспорт, а также телекоммуникации. Концентрация материальных, финансовых и информационных потоков, высокое качество обслуживания и разнообразие оказываемых услуг обеспечивают ускорение оборачиваемости капитала и синхронизацию прохождения товаров, документов и денег. В этом состоит конкурентное преимущество устоявшихся международных транспортных коридоров по сравнению со случайными альтернативными маршрутами доставки товаров, услуг, людей, информации.

В настоящее время большинство оценок эффективности МТК имеют экономическую природу. Так, по данным СМИ, эффективность Суэцкого канала оценивается тем, что он ежегодно приносит Египту 5 млрд долларов¹. Основными показателями, отражающими развитие того или иного инфраструктурного проекта, являются, в первую очередь, показатели объема инвестиций в конкретные инфраструктурные проекты и суммарных вложений. Помимо развития торгово-экономических и транспортных связей, активное функционирование МТК стимулирует модернизацию национальной инфраструктуры и логистической сферы, способствует внедрению новых логистических подходов, например, трансграничной электронной торговли.

На этом фоне следует задуматься, в каких показателях могла бы характеризоваться стратегичность МТК. В настоящее время имеются различные инструменты измерения конфликтности как зарубежного, так и отечественного производства. Например, разработанный в рамках Европейского союза Глобальный индекс риска конфликта (The Global Conflict Risk Index) измеряет вероятность вооруженных конфликтов в странах мира в течение ближайших 1-4 лет². Ученые Сколково разработали Индекс

¹ Дубовик М. Уроки турецкого: что стоит за проектом строительства канала «Стамбул» // Профиль. 2021. 19 апреля.

² The Global Conflict Risk Index // <https://resourcewatch.org/data/explore/soc055-Global-Conflict-Risk-Index?section=Discover&zoom=3&lat=0&lng=0&pitch=0&bearing=0&basemap=dark&labels=light&layers=%255B%257B%2522dataset%2522%253A%2522795a7ceb-ebc1-4479-95ad-76ea4d045ad3%2522%252C%2522opacity%2522%253A1%252C%2522layer%2522%253A%2522cfb9e2f8-e34d->

конфликтности деловой среды в России¹. Имеются и другие индексы и рейтинги, которые можно было бы использовать для достижения этой цели. Очевидно, индекс стратегичности МТК должен иметь композитный характер, поскольку составляющие его политический, экономический, логистический и другие элементы довольно разнородны по своей природе.

С этой точки зрения представляет интерес опыт Китая. Встретив много проблем в развитии проектов в рамках Инициативы пояса и пути, он решил разработать индекс для измерения конфликтности развития связанности. Индекс пяти совместимостей (Five Connectivity Index) состоит из пяти подиндексов: эффективности политической координации (Effective Policy Coordination), возможности подключения к объектам (Facilities connectivity), беспрепятственная торговля (Unimpeded Trade), финансовая интеграция (Financial Integration) и тесные связи между людьми (Close People-to-People Bonds)². Как видно из состава этого Индекса, китайские эксперты видят проблемы не только в логистике и экономике, но и в политике и социальных вопросах, отношениях между людьми. Более того, именно политические проблемы они ставят на первое место в измерении проблемности Инициативы пояса и пути. Более подробно проблематика ИПП будет рассмотрена в следующем параграфе.

Важной особенностью современного этапа экономики становится развитие электронной коммерции. Она сейчас является самой активной и динамично развивающейся частью международного рынка. Трансграничная электронная коммерция постепенно вытесняет традиционную международную торговлю, формирует новые формы транзакций и новые рыночные правила. Так, в 2017 году объем трансграничных операций в сфере электронной торговли Китая и России составил 3,5 млрд долларов США, а в 2018 году -

41e8-b7f9-bcb1d9201919%2522%257D%255D&page=1&sort=most-viewed&sortDirection=-1 (дата обращения: 10.05.2021).

¹ Индекс А1. Состояние деловой среды в России. М.: Московская школа управления СКОЛКОВО, 2020 // https://common.skolkovo.ru/downloads/documents/SKOLKOVO_A1_Index_Business_environment_in_Russia_Rus.pdf (дата обращения: 10.05.2021).

² The Belt and Road Initiative: 2018 Report on Five Connectivity Indexes (Summary) January 10th, 2019 // <http://taiheinstitute.org/Content/2019/01-10/1657204494.html> (дата обращения: 10.05.2021).

более 4 млрд долларов США¹. В последние 10–15 лет данный сильный импульс развития трансграничной электронной торговли и экспресс-доставок подталкивает бурное развитие логистического бизнеса. В результате начавшейся широкой цифровизации транспорта МТК превращаются в платформу коммуникации всех участников перевозочного процесса на избранном транспортном направлении.

Развитие электронной торговли представляет собой ответ МТК на быстроту изменений в мире. Другой экономический успех МТК связан с нахождением ответа на еще одно изменение в миросистеме, а именно увеличение ее разнообразия. Это изменение проявляется в форме ускоренного роста объемов внешней торговли незападных стран. Об этом свидетельствуют данные, представленные на диаграмме. Как видим, самые низкие темпы роста экспорта наблюдаются в США, а самые высокие – в странах Африки и странах с переходной экономикой.

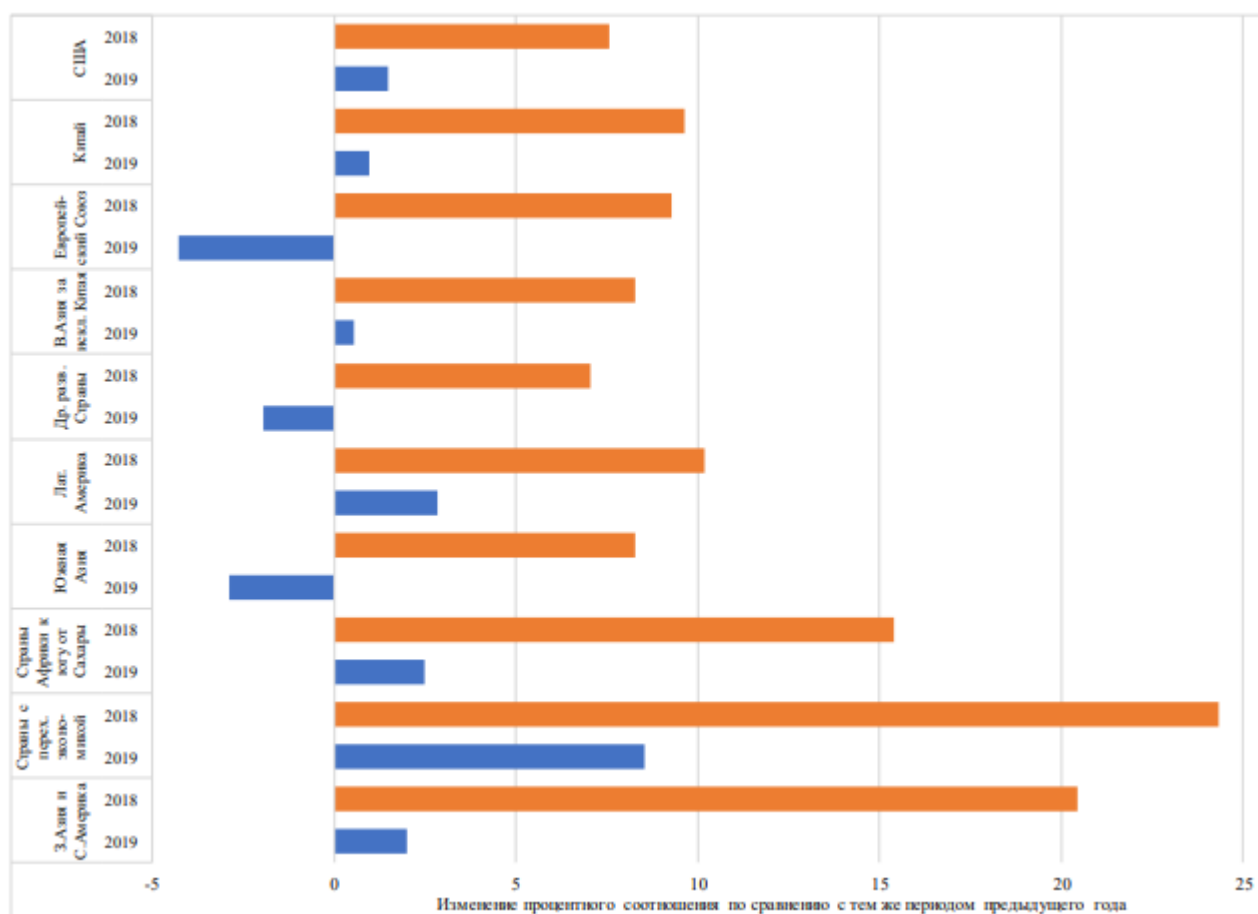


Рисунок 1. Тенденции в области экспорта, страны с наиболее развитой экономикой и отдельные группы.

¹ Щепин К. Россия-Китай: будем торговать. // Российская газета. 27.09.2019. <https://rg.ru/2019/09/27/rossiia-i-kitaj-udvoiat-tovarooborot-k-2024-godu.html> (дата обращения: 10.10.2019).

Источник: секретариат ЮНКТАД на основе данных статистической платформы UNCTADstat.

Страны мира находят политические и инфраструктурные ответы на эти изменения. В настоящее время из 10 крупнейших морских портов мира семь – китайские. Но Пекин думает не только о портах на своей территории. Он получил в концессию важнейший с геоэкономической и геополитической точек зрения порт в Шри-Ланке (порт Хамбантота), а также в Европе (греческий порт Пирей). И это не случайные действия. Китай понимает, что самый дешевый и самый распространенный вид транспорта – морской, поэтому он стремится занять сильные позиции в этом направлении. Данные действия Пекина свидетельствуют о стратегическом видении китайскими руководителями перспектив мирового развития.

Экономические успехи в развитии МТК достигаются в странах, которые обеспечивают высокую конкурентоспособность. Автор обращает внимание на то, что в условиях мировой неопределенности при переходе мира к новому мировому порядку повышается значимость стратегических аспектов в достижении национальной конкурентоспособности. Имеющиеся исследования показывают, что наиболее конкурентоспособные государства мира во многом достигают этого за счет разработки и внедрения стратегических программ своего развития. В Китае принята стратегическая программа «Сделано в Китае 2025», в Германии – инициатива «Индустрия 4.0», в Индии – «Make in India». В Евросоюзе, согласно официальным данным, ряд стратегических инициатив заложен в программе «Инновационный союз»¹. Сингапур развивается на основе 10-летних стратегических планов, например, плана развития промышленности (Industry-21 Master Plan). В США принят и многие годы действует закон о конкуренции (America Competes Act), по которому государство финансирует значительную часть расходов на научно-исследовательскую деятельность в инновационной сфере.

Такое значение стратегического подхода к обеспечению конкурентоспособности не случайно. Страна не может считаться конкурентоспособной, если ее доходы имеют тактический характер. В условиях

¹ Innovation Union. URL: https://ec.europa.eu/research/innovation-union/pdf/innovation-union-communication-brochure_en.pdf

современной неопределенности более обостренно воспринимается беспокойство о завтрашнем дне. Недаром А.А. Попова в связи с этим определяет конкурентоспособность как «способность страны поддерживать долгосрочный рост благосостояния нации за счет повышения продуктивности в производстве товаров и услуг, востребованных на международном рынке, не истощая свой природный и социальный капитал»¹. России целесообразно учесть этот акцент на долгосрочность в развитии своей конкурентоспособности, а также на необходимость разработки качественных документов стратегического планирования.

Политическими успехами можно считать активизацию интеграционных процессов вокруг функционирования МТК, формирование наднациональных институтов управления, стремление властей государств мира к гармонизации законодательств стран-участниц, создание общих мер безопасности, координацию деятельности МТК совместными институциональными образованиями. В рамках функционирования МТК большое значение имеет и деятельность новых органов урегулирования мировых транспортных проблем, в том числе, например, Международного Арбитражного суда.

В результате активного развития в последние десятилетия в современной глобальной транспортно-логистической инфраструктуре фиксируются определенные достижения. Ее расширение и модернизация происходят в темпах, соответствующих росту международной торговли и по мере включением отдельных стран в глобальные цепочки создания стоимости. Однако можно говорить о неравномерном развитии глобальной транспортной инфраструктуры в географическом разрезе. Это объясняется глубокими инфраструктурными сдвигами производительных сил мировой экономики главным образом в сторону Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). На современном этапе можно с уверенностью говорить о нескольких успешных проектах функционирования МТК, опыт которых позволяет рассматривать их в качестве примеров.

¹ Попова А.А. Применение стратегических программ развития для повышения международной конкурентоспособности страны: мировой опыт и российская практика. Дисс... канд. эк. н. СПб, 2020. С. 9.

Политические успехи в развитии международных транспортных коридоров непосредственно связаны с точным определением оптимальной открытости страны. В экономике под открытостью может пониматься национальная система, тесно увязанная в систему мировых хозяйственных связей. Любая компания в этой стране имеет право выходить на мировой рынок, а компании других стран могут свободно заходить на ее рынок. Абсолютно экономически открытых стран в мире немного, обычно государством устанавливаются какие-то ограничения. Оптимальная открытость обеспечивает наиболее полную реализацию национальных интересов страны. Противоположная экономика называется закрытой, или автаркией. Открытой может быть не только экономика, но и все общество. Классическая работа об открытом обществе принадлежит перу К. Поппера¹.

Существуют различные подходы к определению критериев оптимальной экономической открытости. Специалисты Всемирного банка, изучая этот вопрос, приходят к такому выводу: «Вопрос о том, где провести черту между открытостью и протекционизмом, стал предметом стратегической важности, нередко провоцирующим разногласия и накал эмоций»². Это важное наблюдение нельзя выпускать из вида, потому что эмоции отражают сиюминутность, в то время как такой важный вопрос требует именно стратегического подхода. В исследовании Всемирного банка отмечается также, что более тесные связи могут делать страны уязвимыми для внешних шоков, и это будет серьезной угрозой, если такие внешние шоки будут исходить из влиятельных центров мировой политики и экономики. Данный подход специалистов Всемирного банка соответствует идее автора диссертации о необходимости баланса между связанностью и безопасностью, открытостью и закрытостью в функционировании МТК.

С позиций данной диссертации представляет интерес подход китайского исследователя Лю Ижу³. Обобщив теоретические и практические материалы,

¹ Поппер К. Открытое общество и его враги. Перевод с английского под общей редакцией В. Н. Садовского. Пятое издание (переработанное). М., 1966.

² Важнейшие связи. Содействие росту и устойчивости экономик в регионе Европы и Центральной Азии. Вашингтон: Международный банк реконструкции и развития / Всемирный банк, 2018. С. 1.

³ Лю Ижу. Формирование и развитие Цифрового шелкового пути как вектора Экономического пояса шелкового пути. Дисс... канд. эк. н. М.: МГУ, 2021.

он пришел к выводу, что оптимальная открытость экономики Китая зависит от нескольких факторов. К ним он относит политическую стабильность, которая основывается на развитии человеческого капитала, росте производительности труда и уровня жизни, благосостоянии людей. Другой фактор состоит в нахождении золотой середины между политикой открытости и политикой «опоры на собственные силы», что диктуется соображениями экономической безопасности. Китайский исследователь отмечает важность постоянного контроля государства над реализацией политики внешней открытости. Основная цель этого контроля – обеспечение экономического роста, конкурентоспособности и национальной безопасности страны. И еще один фактор – это система азиатских ценностей, проявляющаяся в гармоничном существовании и сотрудничестве во всех направлениях человеческих взаимоотношений. Чем более открытая страна, тем интенсивнее она связана с другими странами и регионами и, следовательно, тем плотнее будет ее инфраструктурная сеть.

Оптимальная открытость предполагает постепенность и осторожность, а не мгновенное открытие всех национальных экономических дверей и окон. Открытие должно соотноситься с состоянием отечественной и мировой экономик. М. Пебро отмечал, что при открытости обеспечиваются «лучшие условия игры для сильных экономик», и тогда происходит возврат к «экономическому «колониализму»¹. В политическом плане под требованием открытости могут скрываться планы «цветных» революций, свержения законных режимов и другие действия, направленные на снижение эффективности систем национальной безопасности.

Оптимальность экономической открытости проявляется в международных экономических отношениях. Наилучшим образом это демонстрируется при вступлении страны во Всемирную торговую организацию. Одни страны, как Китай, очень выигрывают от вступления в ВТО, то есть находят эту меру оптимальности, другие, как Украина, сильно проигрывают. По мере изменения соотношения сил на международной

¹ Пебро М. Международные экономические, валютные и финансовые отношения. Пер. с фр. О. С. Савкевич, М. М. Литвякова. М., 1994. С. 211.

экономической арене меняется и отношение стран к ВТО. США, которые сразу после окончания Второй мировой войны были инициаторами подписания Генерального соглашения по тарифам и торговле (на его основе и была создана в 1995 году Всемирная торговая организация), в настоящее время блокируют деятельность Организации, препятствуя обновлению состава ее Апелляционного органа.

Открытость экономики страны наиболее часто связывается с политикой свободной торговли, а закрытость – с политикой протекционизма. Однако в нынешних условиях изменения факторов экономического развития такое представление уже не в полной мере соответствует существующим реалиям. США, которые долгое время были самыми ярыми сторонниками фритредерства, в соответствии со своими национальными интересами закрывают свой рынок от Китая¹. При этом американская политика не состоит в полном скатывании к голому протекционизму, она представляет собой довольно тонкий механизм сочетания и протекционизма, и свободной торговли. Элементы свободной торговли используются во взаимодействии даже с соперниками, в то время как протекционизм – во взаимосвязях с союзниками. Баланс между ними устанавливается исходя из того, что обе эти политики и применяемые в них инструменты необходимы в условиях все более разнообразного мира. Реализация этого баланса осуществляется через международные транспортные коридоры.

Политические аспекты открытости общества также являются предметом научного анализа. В частности, Н.А. Баранов обращает внимание на то, что в соответствии с иерархией человеческих потребностей А. Маслоу потребности безопасности и порядка находятся на втором месте после физических потребностей². Социальные же потребности следуют за ними. Расширение содержания понятия безопасности, его включение в экологическую, экономическую, культурную, информационную и другие сферы общественной жизни, расширение секьюритизации в политической практике усиливают

¹ Таскаева С.В. Протекционизм и политика свободной торговли в современных внешнеторговых отношениях Китая и США // США & Канада: экономика, политика, культура. 2021; 51(3): 73-80.

² Баранов Н. А. Открытость vs безопасность: приоритеты для государства и гражданского общества в условиях цифровизации // Управленческое консультирование. 2019. № 10. С. 28–36.

значимость безопасности. На этой основе Н.А. Баранов приходит к выводу о том, что эффективное развитие информационного общества может быть достигнуто только в сочетании максимального использования возникающих новых возможностей и обеспечения безопасности информационного пространства.

Что касается успехов в *правовой сфере*, то продемонстрируем этот момент на примере международного транспортного коридора ТРАСЕКА, используя для этого метод анализа случаев (case-study). Использование этого метода в отношении ТРАСЕКИ объясняется тем, что соискатель детально изучил деятельность данного транспортного коридора и лично участвовал в управлении этой деятельностью. Этот транспортный коридор считается успешным воплощенным проектом эффективного функционирования МТК, соответствующего всем заявленным выше положениям. Проект был инициирован Евросоюзом в 1993 г. Юридической первоосновой проекта является Брюссельская Декларация. Среди заявленных целей проекта – интенсификация сотрудничества и кооперации в сфере транспорта, обмен «ноу-хау», гармонизация законодательства, транспортной документации и стандартов и другие аспекты. После распада СССР вопросы общеевропейской транспортной интеграции актуализировались, потребовались проекты повышения связанности европейских стран.

Экономико-логистические аспекты проекта включают создание транспортного коридора, ведущего из стран ЕС в страны Центральной Азии через Кавказ и Каспийское море. Обострение потребности в удобных транзитных маршрутах по Евразийскому пространству подтолкнуло к финансовому участию в данном проекте международные организации и частные корпорации. Период создания проекта был впоследствии назван В. Дергачевым этапом «рыночного романтизма»¹, так как, несмотря на значительные инвестиции, отдельные этапы проекта до сих пор остались нереализованными, как и в целом вся идея – создание функционального безопасного коридора из Европы в Азию. На сегодняшний день основным видом транспорта, обеспечивающим торговые связи между Европой и Азией,

¹ Дергачев В.А. Геоэкономический словарь-справочник. Одесса: ИПРЭИ НАНУ, 2004. С. 117.

все равно остаются морские перевозки, доля которых составляет 95% грузов¹. Также пока не оправдались надежды на скорое возрождение Великого шелкового пути. Геополитическая обстановка на Ближнем и Среднем Востоке по-прежнему не способствует реализации программы.

ТРАСЕКА представляет пример успешного привлечения инвестиций. Для притока прямых частных инвестиций и инвестиций международных финансовых институтов ТРАСЕКА внедряет механизм инвестиционных форумов, на которых вниманию потенциальных доноров представляются инфраструктурные проекты стран ТРАСЕКА. В 2012 и 2016 годах ТРАСЕКА провела два инвестиционных форума в Брюсселе с участием международных инвесторов и доноров, на которых были представлены инфраструктурные проекты, улучшающие внутрирегиональные и межрегиональные транспортные связи в рамках ТРАСЕКА, в том числе и для стран Центральной Азии. В настоящее время ряд этих проектов уже нашли финансирование и находятся в процессе реализации.



Рисунок 2. Система сухопутных перевозок ТРАСЕКА

Источник:

TRACECA. URL: <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/istorija-traseka/> (дата обращения 3.04.2018)

Эти мероприятия входят в Стратегию Межправительственной Комиссии (МПК) ТРАСЕКА, чтобы как можно полнее использовать преимущества своих геостратегических и экономических возможностей. Концепция данной

¹ Бирюков П.Э. Транспортный коридор TRACECA и национальные интересы России // https://lomonosov-msu.ru/archive/Lomonosov_2017/data/10760/uid148303_report.pdf (дата обращения: 14.04.2019).

стратегии предлагает ряд направлений, призванных положить начало осуществлению необходимых изменений в достижении к 2022 г. желаемой цели создания устойчивой, эффективной и интегрированной мультимодальной транспортной системы на уровнях ЕС-ТРАСЕКА и ТРАСЕКА-ТРАСЕКА. Стратегия составлена таким образом, чтобы соответствовать конкретным требованиям стран-участниц, и предназначена для рассмотрения основных проблем, неразрешенность которых препятствует развитию региональной транспортной системы.

ТРАСЕКА может служить примером успешной организационной деятельности в управлении столь сложной международной структурой. Для стран ЕС характерен конструктивный подход к решению различных вопросов функционирования транспортных коридоров. Реализация проекта осуществляется через наднациональные структуры, так как практика международного сотрудничества способствует образованию союзов и интеграции. При международной интеграции стран – участниц происходит подчинение национальных интересов общим интеграционным или наднациональным целям¹. Так, на уровне Еврокомиссии создана наднациональная Европейская система управления железнодорожным движением, в полномочия которой входит координация создания и функционирования МТК ЕС.

Международные союзы предполагают создание постоянных или временных организаций для достижения общих целей. Для управления проектом были сформированы и учреждены межправительственная комиссия ЕС, постоянный секретариат ТРАСЕКА при ЕС и постоянно действующие национальные комиссии ТРАСЕКА во главе с председателями и национальными секретарями. На национальных уровнях членами комиссий, председателями и секретарями обычно являются представители отраслевых ведомств. Следует признать, что институциональный аспект, заключающийся в создании органов управления различными процессами, является сильной стороной Евросоюза. Стратегию развития своих инициатив проект ЕС

¹ Бирюков П.Э. Конфликты на пространствах международных транспортных коридоров и способы их решения. // Этносоциум и межнациональная культура. 2018. №11 (125). URL: <http://etnosocium.ru/etnosotsium-%E2%84%9611-125-2018>. (дата обращения: 11.03.2019).

реализует через аналогичные наднациональные структуры: межправительственную комиссию и постоянный секретариат (при активном использовании института национальных секретарей ТРАСЕКА) и посредством прямого взаимодействия с транспортными, таможенными, дипломатическими ведомствами задействованных стран при поддержке председателей национальных комиссий ТРАСЕКА.

На данный момент в перечне завершенных начинаний проекта фигурирует достаточно большое число мероприятий, включая строительство новых и ремонт старых дорог, внедрение современных систем управления в отраслях и другие. ТРАСЕКА активно сотрудничает с различными профессиональными транспортными ассоциациями, например, с Международным союзом автотранспорта, который объединяет отраслевые организации 73 стран.

Основными официальными показателями, отражающими развитие ТРАСЕКА, являются, в первую очередь, показатели объема инвестиций в конкретные инфраструктурные проекты и объемы грузоперевозок. Так, за все время существования ТРАСЕКА были завершены 14 прямых инвестиционных проектов разной сложности на общую сумму 50,9 млрд евро. В отчетах штаб-квартиры ТРАСЕКА в Баку отражаются показатели грузоперевозок в натуральном выражении, в том числе по видам транспорта. В целом по коридору ТРАСЕКА в сообщении Европа-Азия и Азия-Европа в 2020 г. грузооборот составил более 88 млн тонн, тогда как в 2010 году он составлял 55 млн тонн¹ (см. таблицу 5).

Таблица 5. Динамика объемов грузоперевозок по ТРАСЕКА за период 2010-2020 гг.

Годы	Объемы (млн т)
2010	55
2012	58
2014	59
2017	66
2020	88

Источник: ТРАСЕКА. <http://www.traceca-org.org/ru/> (дата обращения: 18.05.2019).

¹ ТРАСЕКА // <http://www.traceca-org.org/ru/> (дата обращения: 18.05.2019).

Основными индикаторами деятельности ТРАСЕКА являются финансово-экономические показатели, а именно объем финансовых инвестиций; объем грузоперевозок в натуральном выражении, в т.ч. по видам транспорта и географическим направлениям; уровень тарифов на перевозки и географическое распространение проекта. В отчеты также включаются данные по обучению сотрудников, разработке различных ТЭО, содержания и обновления дорог, внесенные изменения в национальные законодательства стран-участниц.

Перспективы развития проекта изложены в Стратегии МТК ТРАСЕКА на 2016-2026 годы¹. Стратегия предусматривает развитие всех транспортных сегментов – морского и речного, железнодорожного и автотранспортного, а также улучшение законодательного регламентирования и отдельные перспективы по странам-участницам. В качестве движущих интересов на перспективу остаются: развитие торговли между странами ЕС; торговля между странами ЕС и соседними странами; торговля между странами ЕС и другими странами посредством транзита через третьи страны. На этот момент в очередной раз следует обратить внимание: успешными становятся те международные транспортные проекты, которые имеют прочную стратегическую основу.

Успех МТК ТРАСЕКА во многом связан с его адаптацией к тенденциям изменяющегося мира. Одна из таких тенденций, о которых говорилось в первой главе, - это повышение разнообразия в мире и одновременный рост конфликтности. Поэтому расширение деятельности международных транзитных грузоперевозок потребовало гармонизации правового поля и формирования международных структур для решения спорных вопросов. В связи с этим в 2013 году в адрес Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА диссертантом было направленно предложение о создании в рамках ТРАСЕКА Международного Арбитражного (третейского) суда (МАР). Были подготовлены проекты уставных документов, в том числе Соглашение о создании Международного Арбитражного Суда при Межправительственной Комиссии

¹ Strategy of the IGC TRACECA 2016-2026. <http://www.traceca-org.org/en/home/strategy-of-igc-traceca-2016-2026/> (дата обращения: 18.03.2019).

ТРАСЕКА и Регламент Международного Арбитражного Суда ТРАСЕКА при Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА о процедурах международного коммерческого арбитража. Арбитраж позволяет более полно учесть позиции сторон спора, а также особенности спорной ситуации, что крайне важно в современных условиях роста разнообразия в мире.

Успешное развитие МТК ТРАСЕКА может быть также связано с повышением связанности стран, участвующих в интеграционных союзах. Например, известны противоречия между странами в развитии конкурирующих логистических проектов. Такими конкурирующими проектами можно считать железнодорожный коридор «Север – Юг» вдоль Каспийского моря и северный маршрут Транссиб по территории России, а также южный коридор ТРАСЕКА. Очевидным интересом России является развитие Транссибирской железнодорожной магистрали. Как известно, Россия не является участницей Межправительственной комиссии ТРАСЕКА. В то же время Казахстан заинтересован в развитии всех трех транспортных маршрутов¹. Различие в интересах двух крупнейших стран ЕАЭС можно было бы гармонизировать при условии эффективного развития евразийской интеграции.

Другие исследователи также подчеркивают выгодность МТК ТРАСЕКА именно для евразийской интеграции, в частности, для развития транспортных систем Казахстана, Киргизии и Армении². Не вызывает сомнения важность использования своих транзитных возможностей каждой из этих стран. Так, президент Казахстана К.К. Токаев отмечает, что транспортный проект «ТРАСЕКА» объединяет 13 государств³. Кроме того, маршруты коридора ТРАСЕКА имеют выходы еще на 20 стран. Сопряжение этого проекта с транспортными артериями китайской Инициативы пояса и пути позволит сформировать единую трансконтинентальную дорожную сеть в Евразии.

С этим положением связана еще одна составляющая успеха в развитии международных транспортных коридоров, а именно возможность выступить

¹ Молокович А.Д., Лукша В.А. Логистика и транспорт в Беларуси в условиях обострившейся международной конкуренции // Журнал Белорусского государственного университета. Экономика. 2020. № 1. С. 57-66.

² Комов М.С. Международные транспортные коридоры как основа реализации транспортно-транзитного потенциала Евразийского экономического союза // Фундаментальные исследования. 2019. № 12. С. 82-87.

³ Токаев К.К. Евразия XXI века // Вестник Дипломатической академии МИД России. Россия и мир. 2018. № 1 (15). С. 6-12.

частью более широкого проекта. Для развития проекта ТРАСЕКА такими более широкими рамками как раз и послужила китайская Инициатива пояса и пути. В качестве составной части этой Инициативы в ноябре 2013 г. представители казахстанской, азербайджанской и грузинской железнодорожных компаний подписали Соглашение об учреждении Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ). В 2017 г. была образована международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут», в состав которой помимо железнодорожных компаний и портов указанных трех стран вошли также представители Турции и Украины. В качестве ассоциативных членов и партнеров к ТМТМ присоединились транспортные компании и администрации портов Китая, Польши и Румынии¹.

Другим важным фактором успеха в развитии МТК является заинтересованность в нем крупных геополитических и геоэкономических игроков. Интеграция ИПП и ТРАСЕКА очень важна для Китая, потому что западноевропейские страны являются крупнейшим торговым партнером Китая. По разным данным, Китай уже вложил в инфраструктурные проекты в рамках Инициативы пояса и пути миллиарды долларов. В свою очередь, и европейцы заинтересованы в такой состыковке транспортных коридоров. Только в 2018 г. Европейская комиссия выделила на реализацию проекта ТРАСЕКА 187 млн евро². Западная Европа, так же, как и Россия, заинтересована в том, чтобы обеспечить сопряжение различных интеграционных проектов в сфере транспортной инфраструктуры.

Указанные перспективы развития МТК ТРАСЕКА не означают, что перед его участниками нет проблем. Так, одну из них отмечает Б.Г. Койбаев, упоминая подключение Грузии к этому проекту³. Ведь Грузия стремится в НАТО, в стране очень сильны позиции США. В условиях обострения ситуации в мире, фактического противостояния великих держав Китая и США это

¹ Пылин А. Международные транспортные коридоры на Южном Кавказе и их транзитный потенциал // Постсоветский материк. 2018. № 4 (4). С. 121-137.

² Егоров В.Г., Бухаренкова О.Ю. Мировая транспортная система в геополитическом измерении // Обозреватель-Observer. 2020. № 2. С. 47.

³ Койбаев Б.Г. Стратегия внерегиональных держав на геостратегическом пространстве Южного Кавказа // Нестабильность геостратегического пространства на Ближнем, Среднем и Дальнем Востоке актуальные проблемы. 2018. № 4. С. 45-53.

обстоятельство может быть использовано против Пекина. Примерно такие же аргументы можно было бы выдвинуть и в отношении Украины. Наряду с этими геополитическими факторами не стоит выпускать из вида и факторы экономической конкурентоспособности различных международных транспортных коридоров¹.

В подтверждение данного приоритета следует выделить «Соглашение о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА», принятое сторонами ОМС в ходе Седьмого Заседания Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА². Соглашение вступило в силу для стран, подписавших и ратифицировавших его – Грузия, Азербайджан, Таджикистан и Киргизия. Страна, подписавшая соглашение, но не ратифицировавшая его – Армения. Соглашение не подписано и не ратифицировано Ираном, Казахстаном, Молдавией, Турцией, Узбекистаном и Украиной. Болгария и Румыния взяли обязательство рассмотреть необходимость присоединения к Соглашению после консультаций с Европейской Комиссией.

Соглашение регулирует отношения между транспортными организациями, операторами мультимодальной перевозки, грузоотправителями, грузополучателями, другими физическими и юридическими лицами, выступающими от лица грузовладельца, при выполнении мультимодальных перевозок грузов, определяет права, обязанности и ответственность каждого участника перевозок. Очевидно, что это соглашение подвержено влиянию не только экономических, но и политических факторов. Соглашение применяется в области мультимодальных перевозок грузов между государствами-участниками ОМС и транзита по территориям стран, осуществляемых перевозчиками, зарегистрированными на территории государства одной из Сторон, с пунктами отправления или назначения, расположенными на территориях государств Сторон, с использованием всех видов транспорта.

¹ Бубнова Г.В., Куренков П.В., Котляренко А.А., Сечкарев А.А. Конкуренция между евразийскими маршрутами широтного направления (СМП, ТСМ, ТРАСЕКА и другими) // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. 2016. № 8. С. 37-41.

² Соглашение о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА // <http://www.traceca.org.org/ru/traseka/osnovnye-dokumenty/soglasheniya-traseka/multimodalnoe-soglashenie/> (дата обращения: 2.05.2021).

В рамках ТРАСЕКА ведется постоянная работа по совершенствованию управления транспортными потоками. С этой целью был подписан Протокол о намерениях Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА и МСАТ по созданию электронных карт автомобильных дорог вдоль транспортного коридора Европа–Кавказ–Азия. Для реализации данного проекта была создана временная рабочая группа из экспертов стран Южного Кавказа и Центральной Азии, которая должна разработать рекомендации по созданию новых электронных карт и расширению существующих путем включения в них дополнительной информации об основной и вспомогательной автодорожной инфраструктуре в странах – участниках ТРАСЕКА¹.

Среди других инициатив, способствующих привлечению грузопотока на транспортный коридор ТРАСЕКА, упрощению административных таможенных и пограничных процедур оформления перевозок, следует отметить проект Казахстана по созданию маршрута контейнерного блок-поезда «Silk Wind» («Шелковый ветер»)². Ожидается, что мультимодальный блок-поезд резко ускорит доставку грузов из Китая в Европу. Общая протяженность маршрута 4192 км при расчетном времени нахождения в пути 12 дней. Проект предполагает задействовать новые инфраструктурные объекты: спрямляющую железнодорожную линию Жезказган – Бейнеу (Казахстан), Международный морской торговый порт Алят (Азербайджан), железнодорожную линию Баку – Тбилиси – Карс (Азербайджан, Грузия, Турция) и проект железнодорожной туннельной линии «Мармара» (Турция).

Приоритеты обеспечения безопасности и снижения конфликтности на пространствах МТК обретают особую значимость в современных условиях обострения проявлений международного терроризма. Разнообразие конфликтов, возникающих как в сфере деятельности МТК, так и на окружающих территориях прохождения их маршрутов вызывает необходимость дополнительных мероприятий на всех уровнях функционирования – глобальном, национальном и региональном.

¹ Речь Генерального секретаря ПС МПК ТРАСЕКА на Международной конференции высокого уровня «Развитие автомобильного транспорта и транзитного потенциала Центральной Азии на период до 2023 года» г. Душанбе от 18.09. 2013 года // http://www.iru-cis.ru/ru_dushanbe_conference_2013 (дата обращения: 10.05.2021).

² http://www.traceca-org.org/ru/novosti/single-ews/n/signing_of_the_memorandum_will_contribute_to_the_creation_and_promotion_of_multimodal_block_train_wi/ (дата обращения: 10.05.2021).

Так, Стратегией развития ТРАСЕКА до 2020 г. и Планом действий по ее реализации на 2015-2017 гг. было определено, что в дальнейшем именно аспекты укрепления безопасности, в том числе морских перевозок и защиты экологии коридора ТРАСЕКА, будут являться ключевыми¹. В этом контексте, в соответствии с международными конвенциями и правилами, другими нормативными документами была разработана и принята на Девятом Заседании МПК ТРАСЕКА «Региональная стратегия действий ТРАСЕКА по обеспечению безопасности мореплавания и охране окружающей среды на период до 2021 года». Документ включает в себя ряд приоритетных действий по каждому из трех направлений деятельности: морская охрана, защита окружающей среды и морская безопасность.

Подтверждением данного приоритета можно считать Региональный план действий по безопасности дорожного движения в ЕС. В Стратегии МПК ТРАСЕКА до 2020 г. был отмечен низкий уровень безопасности автомобильных перевозок как главную проблему во всех странах ТРАСЕКА. Для решения данной проблемы в рамках проекта «Безопасность наземного транспорта» совместно с ПС МПК ТРАСЕКА был разработан «Региональный план действий по безопасности и надежности наземного транспорта в странах ТРАСЕКА». Документ был утвержден на Девятом Заседании МПК в Бухаресте. Этот документ нацелен на достижение снижения смертности и травматизма на дорогах и охватывает деятельность, в которую вовлечены правительства, правоохранительные органы, международные донорские организации и гражданское общество.

Региональный план действий составлен на основе существующего международного опыта и исследований в странах ТРАСЕКА и содержит действия в следующих сферах: институциональные вопросы, безопасная инфраструктура, безопасные транспортные средства, безопасность участников дорожного движения, медицинская помощь участникам автомобильных аварий, изменение отношения людей к вопросам безопасности дорожного движения. Реализация Плана действий проходит при активной поддержке второго проекта

¹ Региональная стратегия действий ТРАСЕКА по обеспечению безопасности мореплавания и охране окружающей среды на период до 2021 года // http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/til_igcmeets/9th/ru/Appendix_9_Strategy_Maritime_Security_rus_Final.pdf

по безопасности наземного транспорта ТРАСЕКА «Безопасность дорожного движения II»¹.

В свою очередь ТРАСЕКА придает особое значение интеграционному сотрудничеству с международными организациями и разработке совместных приоритетных проектов, способствующих укреплению межрегионального транспортного диалога и обеспечению эффективных, надежных и безопасных международных евроазиатских транспортных соединений. ТРАСЕКА подписала меморандумы о взаимопонимании с Организацией Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС), Экономической и социальной комиссией ООН в странах Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Организацией экономического сотрудничества (ОЭС), Европейской конференцией гражданской авиации, Международной дорожной федерацией (МДФ), Международным союзом железных дорог (МСЖД), Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ).

В рамках ТРАСЕКА министры транспорта четырех участвующих стран – Азербайджана, Грузии, Казахстана и Турции – подписали «Меморандум о принципах совместной деятельности по развитию транспортной сети и организации грузовых перевозок». Этот документ закрепляет намерения сторон относительно проекта «Silk Wind», предполагающего запуск маршрутных поездов для мультимодальных перевозок с использованием системы предварительного обмена информацией между таможенными службами и железнодорожными операторами стран-участниц проекта.

Для продолжения дальнейшей работы по обеспечению безопасности мореплавания и охраны окружающей среды в регионе Черного и Каспийского морей МПК ТРАСЕКА обратилась к Европейской комиссии и Европейскому агентству морской безопасности с просьбой оказать соответствующую техническую помощь. В удовлетворение просьбы стартовал второй финансируемый Европейским Союзом проект ТРАСЕКА по морской защите и безопасности, одним из компонентов деятельности которого является оказание

¹ ТРАСЕКА «Безопасность дорожного движения II» // <http://www.traceca-org.org/ru/tekhnicheskoe-sodeistvie/proekt-traseka-po-bezopasnosti-dorozhnogo-transporta-ii/> (дата обращения: 10.05.2021).

поддержки в выполнении Региональной стратегии действий. В дальнейшем к проекту присоединилось и Европейское агентство морской безопасности.

На примере МТК ТРАСЕКА можно проследить приоритетное влияние политических факторов и факторов безопасности на современное развитие транспортной инфраструктуры. В СМИ имеются сведения о том, что Афганистан является одним из кандидатов на присоединение к МТК¹. В плане развития региональной транспортной инфраструктуры эта страна расположена очень выгодно. Существуют планы развития проекта «Лапис Лазули» (Лазуриновый коридор), который проходил бы по маршруту Афганистан-Туркменистан-Азербайджан-Грузия-Турция. Кроме того, имеется проект железной дороги Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар, которая предоставит выход на пакистанские морские порты «Карачи», «Касем» и «Гвадар», и свяжет Южноазиатскую железнодорожную систему с Центральноазиатской и Евразийской железнодорожными системами. Но все эти выгодные проекты зависят от состояния отношений между афганским государством и Движением Талибан. Ситуация в Афганистане после планируемого и объявленного вывода войск США и стран НАТО в конце 2021 года непредсказуема. Кроме того, против присоединения Афганистана к МТК ТРАСЕКА выступает Иран.

Если подытожить факторы, которые повлияли на успешное развитие МТК ТРАСЕКА, то к ним можно отнести экономические, логистические, организационные и юридические составляющие. Однако в соответствии с логикой данной диссертации приоритетное значение в условиях формирования нового мирового порядка имеют политический фактор и фактор безопасности. От них во многом зависит, каковы будут потребности в связанности стран и регионов, в частности, Восточной Азии с Европой. Если они будут способствовать расширению и углублению связей, то ТРАСЕКА будет успешно развиваться и в будущем. Если же напряжение в мире будет возрастать, в том числе между Китаем и коллективным Западом, то потребность в ТРАСЕКЕ снизится. Об этом свидетельствует ситуация с форматом «17 + 1», которая будет рассмотрена в следующем параграфе. Соискатель считает, что период

¹ ТРАСЕКА и Афганистан: возможности расширения сотрудничества в регионе Европа-Кавказ-Азия. 13.04.2021 // http://www.traceca-org.org/ru/novosti/single-news/n/traceca_and_afghanistan_opportunities_for_expanding_cooperation_in_the_europe_the_caucasus_asia_reg/

становления нового мирового порядка и связанное с ним обострение ситуации в мире будет довольно продолжительным, поэтому в будущем в отношении ТРАСЕКИ более вероятен второй вариант.

2.2 Проблемы в функционировании МТК

В развитии международных транспортных коридоров существует много проблем¹. В соответствии с концепцией данной диссертации в основе этих проблем лежит нынешняя парадигма мирового порядка, которую можно определить как «свой – чужой». Такая парадигма характеризуется оппозиционностью, степенью контрастности². Содержание чуждости может варьировать от недружественности до враждебности. В современной мировой политике, в том числе на пространстве транспортных коммуникаций, проявления парадигмы «свой – чужой» встречаются едва ли не каждый день, приобретая при этом достаточно острые формы. Например, в конце июня 2021 года британский эсминец «Дефендер» зашел в территориальные воды России. Черноморский флот совместно с Пограничной службой ФСБ РФ пресек это нарушение³. Инцидент на этом не был исчерпан, поскольку, по сведениям СМИ, решение о маршруте движения эсминца принял премьер-министр Б. Джонсон, аргументируя его тем, что его страна не признает суверенитета России над Крымом⁴.

Современную парадигму мирового порядка можно проиллюстрировать на материале концептуальной статьи по этому вопросу министра иностранных дел России С.В. Лаврова⁵. В ней говорится о политике Вашингтона «большого брата», позиции Запада как якобы единственно правильной, представлении «коллективным Западом» либеральных ценностей в качестве «путеводной звезды» развития человечества. Запад называет себя «якорем демократии, мира и безопасности» в противовес «авторитаризму в любых его формах». К авторитарным там относят Китай и Россию, первый за «слишком напористое продвижение своих экономических интересов (проект «Один пояс — один путь»)), наращивание военной и в целом технологической мощи для повышения своего влияния, а вторую – за «агрессивную политику» в ряде регионов. Зато НАТО и ЕС провозглашаются глобальными миссионерами. С.В. Лавров

¹ Деружинский Г.В., Витвицкий А.С. Проблемы участия РФ в международных транспортных коридорах «Азия-Европа» // Экономика устойчивого развития. 2018. № 1 (33). С. 22-28.

² Планкина Р.М. Основные подходы к исследованию бинарной оппозиции «свой-чужой» // Глобальный научный потенциал (ВАК). СПб, ТМБпринт, 2020. № 10(115). С. 124-127.

³ Песков заявил, что за провокацией с британским эминцем стоят США // <https://tass.ru/politika/11818795>

⁴ Grylls G., Bennetts M. Dominic Raab 'warned that HMS Defender's Crimea route risked antagonising Russia' // The Times, June 25 2021.

⁵ Лавров С.В. О праве, правах и правилах // Коммерсантъ. 2021. 28 июня.

подводит итог, который состоит в том, что сложившаяся в современном мировом порядке конфронтация, чем бы она ни мотивировалась, не является выбором России.

В научном мире имеется множество предложений, каким образом решать современные проблемы в парадигме «свой – чужой». Например, американский политолог Н. Талеб исходит из концепции антихрупкости, согласно которой неудачи прошлого, то есть неудачи в решении проблем, должны служить источником опыта для будущих успехов¹. Он считает, что антихрупкость гораздо ценнее, чем гибкость, потому что гибкость можно приравнять к щиту от проблемы, а антихрупкость позволяет извлечь выгоду из хаоса. Авторская позиция в отношении проблем и их решения, как будет показано ниже, отличается от такого подхода.

А.А. Дынкин и его коллеги предлагают основываться в решении современных международных экономических проблем из концепции равновесия Дж. Нэша². В соответствии с этим подходом мировые макрорегионы будут развиваться более успешно, если они не будут замыкаться только на своих интересах, а будут учитывать возможности обеспечения благополучия других макрорегионов мира. Автор считает, что такой подход характерен для стабильного развития с повсеместным ростом экономик. Однако в периоды турбулентности каждое государство думает в первую очередь о себе, что ярко проявилось в 2020-2021 годах в связи с пандемией коронавируса. Даже в наиболее интегрированных структурах Евросоюза противоречия вокруг этой проблемы обострились до предела.

Авторская позиция состоит в том, что проблемы не следует рассматривать как помехи, от которых нужно побыстрее избавиться. Проблемы – это такие направления деятельности, где нужно найти новые идеи для развития. Поэтому решение проблем способствует инновационному развитию. У России в сфере МТК имеется множество проблем. Эти проблемы разные, они содержатся в отношении газотранспортной системы Украины, трубопровода

¹ Taleb N. Antifragile: Things that Gain from Disorder. New York, Random House, 2012. 519 p.

² Дынкин А.А., Телегина Е.А., Халова Г.О. Перспективы и вызовы международного экономического и энергетического сотрудничества после пандемии COVID-19 // Мировая экономика и международные отношения. 2021. Том 65. № 3. С. 9.

«Северный поток – 2», Северного морского пути и других МТК. Поэтому рассматриваемые в данном параграфе проблемы представляют для России не только теоретический, но и большой практический интерес.

Согласно авторскому подходу, современные проблемы в развитии МТК происходят там, где условия функционирования транспортных коридоров не соответствуют требованиям формирующегося нового мирового порядка. В первой главе было показано, что в рамках складывающегося нового мирового порядка выявлены такие тенденции, как быстрота и глубина происходящих изменений, неопределенность международной среды, возрастающая конфликтность и увеличение разнообразия мира. Одни страны и региональные структуры знают об этих тенденциях и в определенной степени учитывают их в своей внешней политике, другие пренебрегают ими по различным причинам. Такое пренебрежение приводит к отрицательным результатам.

Для иллюстрации этого положения в данном параграфе будет использован анализ двух случаев (два кейс-стади) отношений в сфере связанности, и оба касаются важнейших акторов современной мировой политики. В первом из них будут рассмотрены проблемы связанности Китая и Европейского союза. Он интересен России с учетом того, что уровень связанности Китая и ЕС отражается на загруженности МТК, часть из которых проходит по российской территории. Этот аспект является предметом анализа отечественных и зарубежных ученых¹. Он показывает, как может меняться отношение к сотрудничеству сторон по мере изменения политических аспектов в них. Это обстоятельство еще раз подчеркивает важность свойства стратегичности в развитии таких долгосрочных проектов, как международные транспортные коридоры. Затем будет проведен анализ случая отношения США к крупнейшему международному транспортному коридору – китайской Инициативе пояса и пути. Анализ этого случая может выявить более общие закономерности политики США в отношении МТК, что важно для России и ее МТК «Северный поток – 2» и Северного морского пути.

¹ Ian Anthony, Jiayi Zhou, Jingdong Yuan, Fei Su and Jinyung Kim. China–EU Connectivity in an Era of Geopolitical Competition. SIPRI Policy Paper No. 59. March 2021. Solna, Sweden, 2021.

В течение длительного периода отношения Китая и ЕС отмечались быстрым ростом торговли и инвестиций в транспортную инфраструктуру. Достаточно сказать, что инвестиции в эту сферу в 2000 году составляли всего 5 процентов всех китайских инвестиций в ЕС, а в 2017 году они выросли в 3 раза, достигнув 15 процентов¹. Отношения сторон характеризовались как стратегическое партнерство. Одним из достижений этого партнерства считалось развитие связанности, которое требовало расширения международных транспортных коридоров. Господствующим было понимание, согласно которому связанность способствует развитию торгово-экономических отношений, а они, в свою очередь, дают импульс развитию экономик связываемых государств. Развитие экономических связей способствует укреплению политического взаимодействия.

Начиная с 2010-х годов, Китай и ЕС обсуждали, как укрепить благодаря связанности свои торгово-экономические отношения. На ЕС приходится 20 процентов экспорта Китая. С 2000 по 2019 годы объем торговли между Китаем и ЕС вырос почти в восемь раз и составил 560 млрд евро. Доля Китая во внешней торговле ЕС, тем не менее, составляет всего 2,4 процента. Это несравненно меньше, чем внутриЕСовская торговля (67 процентов) и гораздо меньше, чем торговля ЕС со США (5,7 процента). И тем не менее, такие объемы внешнеторговых обменов очень значительны, если вспомнить, что российско-китайская торговля в 2020 году едва превысила отметку в 100 млрд долл. Статистические данные о внешней торговле ЕС со странами мира представлены в таблице 6.

Таблица 6. 10 основных торговых партнеров Европейского союза (без учета торговли внутри ЕС), 2019.

№	Страна	Объем торговли товарами, млн евро	Доля во внешней торговле ЕС, %
	Евросоюз 27	4,066,959	
1.	США	616,386	15.2
2.	Китай	560,146	13.8
3.	Великобритания	511,798	12.6
4.	Швейцария	257,036	6.3

¹ Casaburi, I. Chinese Investment in Europe 2015–2016 (ESADE China Europe Club: Barcelona, [n.d.]).

5.	Россия	232,360	5.7
6.	Турция	138,065	3.4
7.	Япония	123,983	3.0
8.	Норвегия	105,578	2.6
9.	Южная Корея	90,686	2.2
10.	Индия	77,782	1.9

Источник: Eurostat (Comext, statistical regime 4) // https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_122530.pdf

Китайские инвестиции вкладывались, в том числе, и в транспортные системы и цифровые сети, которые рассматривались как положительные примеры двустороннего сотрудничества и источники экономического роста. Между сторонами существует очень глубокое сотрудничество в области транспортной инфраструктуры. Оно основывается на совместной заинтересованности сторон. Китаю нужно обеспечить пути доставки своих товаров в страны Западной Европы. В свою очередь, европейские страны заинтересованы в развитии своей инфраструктуры, но на это нужны финансовые средства. По оценке Международного валютного фонда, физическая связанность (то есть развитие автомобильной, железнодорожной и воздушной сети) в странах Центральной и Восточной Европы на 40-60 процентов ниже, чем в более развитых странах Западной Европы¹. Так что пространство для развития взаимовыгодного взаимодействия Китая и ЕС, казалось бы, у сторон есть.

Очень перспективным представлялось ранее сотрудничество Китая и ЕС и в цифровой сфере. Евросоюз ставит перед собой высокие цифровые цели, заключающиеся в создании интегрированного набора проектов, поддерживаемых общим бюджетом ЕС в финансовой структуре на 2021–27 годы. За счет этих проектов Евросоюз должен стать мировым лидером, формирующим цифровую экосистему. Она должна обеспечить лидерство европейцев в экономической конкурентоспособности, а также в надежной военной безопасности². Для достижения целей цифровой Европы ЕС должен

¹ Ari, A. et al., Infrastructure in Central, Eastern, and Southeastern Europe: Benchmarking, Macroeconomic Impact, and Policy Issues, Departmental paper series no. 20/11 (International Monetary Fund: Washington, DC, 2020), p. 11.

² Regulation (EU) no. 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the Trans-European Transport Network and repealing Decision no. 661/2010/EU, Official Journal of the European Union, L 348, 20 Dec. 2013, pp. 1–28.

продумать чрезвычайно сложный набор вопросов, в том числе и таких, как выявлять, измерять и управлять рисками безопасности в будущем цифровом мире. Несомненно, что такие проблемы целесообразно решать не самостоятельно, а вместе с другими технологическими гигантами, к которым с полным правом можно отнести и Китай.

В настоящее время, несмотря на пандемию коронавируса в 2020-2021 годах, в транспортной отрасли продолжается технологическая революция, в ходе которой как на уровне бизнеса, так и на государственном уровне осуществляются мероприятия по цифровизации и цифровой трансформации деятельности, основанной на поколении связи 5G. Европа разработала План действий 5G еще в 2016 году, и в нем предусмотрены очень высокотехнологичные цели в сфере цифровой связанности¹. Пандемия коронавируса эти планы немного затормозила, однако именно затормозила, а не отменила.

Таким образом, цифровизация транспортных коридоров ЕС усиливает его связанность в целях повышения общей конкурентоспособности и безопасности региона. Подходы к формированию системы цифровых транспортных коридоров с учетом мирового опыта включают выстраивание на наднациональном уровне цифровой системы как совокупности информационных платформ для решения задач межгосударственного взаимодействия в транспортной сфере и интеграции с международными информационными и информационно-управляющими системами в сфере транспорта². Одним из мировых лидеров в развитии цифровых технологий нового поколения является Китай.

Потребность во взаимодействии и интеграции в данной области очевидны, но такие инфраструктурные проекты сложны, они требуют длительного времени для реализации, а политические отношения гораздо более текущие, и они постепенно начали ухудшаться. Суть претензий Евросоюза к Китаю состоит в следующем. ЕС разочарован неспособностью Китая уважать

¹ Куприяновский В.П., Климов А.А., Соколов И.А., Покусаев О.Н. Цифровые транспортные коридоры ЕС - 5G, платонинг, ИТС и МaaS // International Journal of Open Information Technologies. 2019. Vol. 7. № 8. С. 70-86.

² Ефремов А.А. Ключевые подходы к построению системы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС (30.04.2019) // <https://index1520.com/analytics/klyuchevye-podkhody-k-postroeniyu-sistemy-tsifrovyykh-transportnykh-koridorov-eaes/>

свободную и справедливую торговлю, прозрачность и подотчетность в инвестициях, а также взаимность в доступе на рынки. Все действия Китая европейцы в соответствии с теорией секьюритизации рассматривают сегодня с позиции того, насколько они влияют на безопасность стран-участниц Евросоюза. Такая смена подхода отражается на повышении авторитарности управления в европейских странах, сокращении пространства демократических свобод¹.

По-иному стали оцениваться и некоторые другие аспекты взаимодействия Китая с ЕС. Например, поначалу европейские страны с большим интересом отнеслись к инициативе Китая по развитию региональной инфраструктуры. В 2012 году была создана неформальная группа «16 + 1», которая объединила Китай со странами Центральной и Восточной Европы. С присоединением к ней Греции она выросла до 17 + 1. Казалось бы, если проект выгоден 17 странам ЕС из 27, то по законам демократии он должен был бы поддерживаться Евросоюзом и развиваться на всех парах. Таким образом оценивает его китайская сторона, о чем свидетельствует выступление Председателя КНР Си Цзиньпина на последнем саммите этого формата в феврале 2021 года². Однако страны Западной Европы с такой позицией не согласились. Позже в связи с обострением противоречий между Западом и развивающимися странами европейские оценки стали меняться. На указанном саммите отсутствовали высшие руководители шести из семнадцати европейских стран. Оценка перспектив проекта теперь связывается в большей степени не с ростом инвестиций и развитием европейской транспортной инфраструктуры, а с якобы намеренными попытками Китая расколоть Евросоюз³.

Однако могут быть и другие объяснения сложившейся ныне ситуации в международной связанности. В. Мартьянов и Л. Фишман считают, что «преимущества Запада обусловлены не только и не столько либерально-демократическими ценностями, институтами и практиками самими по себе,

¹ Bruff I. The Rise of Authoritarian Neoliberalism, Rethinking Marxism // Journal of Economics, Culture & Society, 2014, vol. 26, iss. 1, pp. 113-129.

² "17 плюс 1 может быть больше 18", - Си Цзиньпин высоко оценил сотрудничество между Китаем и странами Центральной и Восточной Европы. 2021-02-09 // http://russian.news.cn/2021-02/09/c_139733213.htm (дата обращения: 10.05.2021).

³ Brînză A. How China's 17+1 Became a Zombie Mechanism // The Diplomat, February 10, 2021.

сколько их военной мощью, политическим давлением и центральным положением в актуальной капиталистической миросистеме, обеспечивающей внеэкономические выгоды ее бенефициарам и регуляторам»¹. Но закон неравномерности экономического развития продолжает действовать, и с течением времени появляются новые кандидаты на таких бенефициаров и регуляторов. Вместе с тем старые бенефициары не соглашаются на более скромную роль в мировой экономической системе, в том числе в регулировании международных транспортных коридоров.

Китай, конечно, хочет сохранить ЕС как стратегического партнера, важнейший рынок товаров и инвестиций, а также источник технологий и стандартов. В то же время на современную позицию Китая влияет и то, что в стране меняется политика развития. Если раньше китайцы значительно зависели от экспорта, то теперь поставлена задача развивать внутренние районы страны. Это будет значить уменьшение экспорта, что приведет к снижению зависимости от Запада. Для реализации данной линии нужно будет обеспечить высокий внутренний спрос на продукцию китайских предприятий, а это не такая простая проблема.

На отношения Китая и ЕС существенно влияет позиция США. Администрация Д. Трампа вынудила Китай и ЕС сделать однозначный выбор в отношении торговых споров и технологической конкуренции. Потенциальная перестройка и обновление трансатлантических отношений при администрации Дж. Байдена может вынудить Китай внести коррективы в политику защиты и продвижения своих интересов в отношении связанности с Европой. Еще год назад казалось, что такая политика США в отношении Китая является следствием особой протекционистской позиции предыдущего президента США Д. Трампа. Однако последние заявления президента Дж. Байдена говорят об обратном. На Мюнхенской конференции по безопасности 2021 года он заявил, что нужно готовиться к «долгосрочной стратегической конкуренции с Китаем»². Эту позицию он распространяет не только на США, но и на весь западный мир, включая ЕС. Уступчивость ЕС к требованиям США несложно

¹ Мартыанов В., Фишман Л. Социальные науки и глобальная турбулентность: перезагрузка мейнстрима // Мировая экономика и международные отношения. 2021. Том 65. № 1. С. 104. 100-113.

² The White House, 'Remarks by President Biden at the 2021 Virtual Munich Security Conference', 19 Feb. 2021.

объяснить, ведь американцы гораздо более важны для европейцев, как в военном, так и в торгово-экономическом отношении. Об этом свидетельствуют данные, представленные на рисунке 3. На нем показаны объемы экономических отношений США и Китая с Европейским союзом в сфере инвестиций, торговли товарами и услугами.



Рисунок 3. Экономические отношения ЕС с США и Китаем

Источник: MERICS

Поэтому в последнее время Китай и ЕС переоценивают некоторые принципы и политические рамки, которые лежали в основе их, как казалось, взаимовыгодного стратегического партнерства. В 2003 году Китаем и ЕС были установлены отношения всеобъемлющего стратегического партнерства (the EU-China Comprehensive Strategic Partnership). Стороны признавали себя стратегическими партнерами в ряде официальных документов¹. Однако в последнем на дату написания диссертации официальном документе ЕС по вопросу об отношениях с Китаем позиция существенно изменилась. В нем говорится, что «Китай в различных областях политики является партнером по сотрудничеству, с которым у ЕС тесно связаны цели, партнером по переговорам, с которым ЕС должен найти баланс интересов, экономическим

¹ EU-China 2020 Strategic Agenda for Cooperation, 2013 // http://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/eu-china_2020_strategic_agenda_en.pdf; EU-China 2020 Strategic Agenda for Cooperation, 2013 // http://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/eu-china_2020_strategic_agenda_en.pdf; JOINT COMMUNICATION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL: Elements for a new EU strategy on China. Brussels, 22.6.2016 // http://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/joint_communication_to_the_european_parliament_and_the_council_-_elements_for_a_new_eu_strategy_on_china.pdf (дата обращения: 10.05.2021).

конкурентом в достижении технологического лидерства и системным соперником, продвигающим альтернативные модели управления. Это требует гибкого и прагматичного подхода всего ЕС, обеспечивающего принципиальную защиту интересов и ценностей»¹.

Что означает такое изменение в позиции Европейского союза? От одного качества в виде стратегического партнера ЕС переходит к определению Китая в четырех различных качествах, причем два из них находятся на противоположных сторонах линии отношений между странами. Это не скрывают и европейские политики. Таков их ответ на мировую, включая и китайскую, неопределенность как одну из самых важных тенденций современности. В подобных условиях, видимо, невозможно подходить с одной и той же меркой к действиям государств, особенно ведущих мировых держав, на международной арене. Поэтому европейцы устанавливают четыре альтернативных лица Китая, которые могут проявляться в различных ситуациях и которые странам-членам Евросоюза необходимо учитывать в своих отношениях с Китаем, особенно если они касаются усиления их связанности с Пекином. Разнообразие этих подходов как раз и обеспечивает гибкость и прагматизм, которые упоминаются в процитированном документе. Таким представляется ответ ЕС на потребность в приведении связанности и политики в отношении МТК на китайском направлении в соответствие со свойствами формирующегося нового мирового порядка.

В итоге, страны и их объединения находят ответы на быстроту и глубину изменений в развитии цифровой инфраструктуры. Однако на этом пути имеются и препятствия. Они связаны с другим новым свойством формирующегося миропорядка – его возрастающей конфликтностью. Очевидным проявлением этого противоречия является процесс выдавливания китайского технологического гиганта «Хуавей» из США и Европы. И это несмотря на то, что китайцы являются лидерами в данной области и их продукция экономически самая конкурентоспособная. Но политический фактор и фактор безопасности оказывается более вескими. Великобритания, Швеция,

¹ EU-China – A strategic outlook12 March 2019 // <https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf>

Польша и Румыния исключили компанию «Хуавэй» из списка участников аукционов по развитию сетей нового поколения. Таким образом они фактически запретили использование оборудования китайского производства при развитии сетей G5. Сложным может быть процесс его возможного использования и в других странах Евросоюза.

В последнее время изменилось и отношение к такому аспекту связанности, как военная мобильность. Очевидно, что транспортная инфраструктура имеет двойное назначение – гражданское и военное. В связи с этим следует не забывать, что в Евросоюзе поставлена задача к 2025 году сформировать Европейский оборонный союз. Идет укрепление сотрудничества интеграционного союза с НАТО. Поэтому и физическая, и цифровая связанность должна рассматриваться и с этой точки зрения¹. Если раньше мнение военного ведомства и специальных служб по вопросу об экономическом сотрудничестве было факультативным, то сегодня их позиция может быть решающей при принятии стратегических решений о политике в отношении различных торговых партнеров.

В этом отношении следует обратить внимание на появлении понятий стратегической и критической зависимости в европейском политэкономическом дискурсе. Под стратегической зависимостью может пониматься ситуация, при которой страна экспортирует более 50 процентов какого-то товара из одного источника (страны), а доля этого источника на мировом рынке этого товара составляет более 30 процентов. Ученые из немецкого института MERICS подсчитали, что ЕС стратегически зависит от поставок из Китая по 659 категориям товаров из всей товарной номенклатуры в 5,6 тыс. категорий². За стратегической зависимостью следует критическая зависимость. Под ней понимается ситуация, при которой ограничение доступа к этой категории товаров может подорвать экономику страны или другим способом сделать ее уязвимой. Такая зависимость европейцев от Китая

¹ Anthony, I., Zhou, J. and Su, F., 'EU security perspectives in an era of connectivity: Implications for relations with China', SIPRI Insights on Peace and Security no. 2020/3, Feb. 2020.

² Mapping and recalibrating Europe's economic interdependence with China // <https://merics.org/en/report/mapping-and-recalibrating-europes-economic-interdependence-china>

выявлена по 103 категориям в таких секторах, как электроника, металлы и минералы, химические вещества, медицинские товары и лекарства.

Результаты этих научных изысканий внедряются в политическую практику Европы. 11 октября 2020 года вступил в силу Регламент ЕС о прямых иностранных инвестициях¹. Он представляет собой механизм проверки прямых иностранных инвестиций в страны Евросоюза, потенциально влияющих на их безопасность и общественный порядок. Прямые иностранные инвестиции в чувствительные отрасли будут тщательно изучаться, чтобы избежать потери критически важных активов и технологий в сфере энергетики, транспорта, обороны, финансовой инфраструктуры и других. Регламент является частью стратегии Европейской комиссии по защите наиболее уязвимых областей региональной экономики от «враждебных» поглощений со стороны государств, не входящих в ЕС.

Можно ожидать, что классификация товарной номенклатуры по основанию значимости для обеспечения национальной безопасности стран будет продолжаться. Это может привести к усилению политики импортозамещения и экспортного контроля. Данная политика с необходимостью приведет к снижению связанности стран и регионов мира, соответствующему снижению востребованности международных транспортных коридоров. России следует быть готовой к такому сценарию развития ситуации в мире, хотя ввиду действующей санкционной политики Запада она и так уже к этому готова.

Наконец, еще одна проблема связанности ЕС и Китая имеет более общий характер. Она касается отношений между этими двумя крупнейшими акторами мировой политики. ЕС по многим аспектам требует от Китая соблюдения своих ценностей, а не ставит вопрос о взаимной адаптации: Китая к европейским условиям, а Европы – к китайским. Такая политика кажется автору недальновидной. Не следует забывать, что ЕС, судя по демографическим, экономическим и другим показателям, является уходящим гигантом, в то время как Китай – растущим, хотя и у Пекина есть множество

¹ Regulation (EU) 2019/452 of the European Parliament and of the Council of 19 March 2019 establishing a framework for the screening of foreign direct investments into the Union // <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj>

проблем, например, старение населения. В ноябре 2020 года было подписано соглашение 15 азиатских стран о создании Всеобъемлющего регионального экономического партнерства, в которое входят, кроме Китая, Япония, Южная Корея и страны АСЕАН. В своей совокупности эти страны составляют примерно 30 процентов населения и валового внутреннего продукта мира. Для сравнения: доля Европейского союза в мировом населении равна примерно 1/14, а доля в мировом ВВП – примерно 20 процентов. Можно предположить, что чем резче будет действовать ЕС в отношении Китая сейчас, тем сложнее ему будет выстраивать отношения с Пекином в рамках нового мирового порядка.

Вторая проблемная ситуация, которая рассматривается в данном параграфе, касается отношения США к китайской Инициативе пояса и пути. ИПП является крупнейшим в мире инфраструктурным проектом, в котором участвует более 100 стран. Реализация ИПП может привести к росту глобального валового внутреннего продукта к 2040 году на 7,1 трлн долл.¹ Китай подчеркивает значение проекта для экономического развития, отрицая преследование геополитических или военных целей и игры с нулевой суммой². Руководство страны готово направить на реализацию данного проекта огромные средства, до 1 трлн долл. Это только часть суммы, которая необходима для развития мировой инфраструктуры. По оценке Всемирного банка, для успешного выполнения Целей устойчивого развития ООН на развитие инфраструктуры до 2040 года надо вложить 97 млрд долл.³ Пекин не отрицает, что ИПП направлен и на решение многих внутренних китайских задач, например, использование излишних мощностей китайских предприятий, развитие центральных и западных регионов страны и другие.

Для изучения этого проекта в рамках очень влиятельного американского мозгового центра Совета по международным отношениям (The

¹ From Silk Road to Silicon Road (Chartered Institute of Building, May 2019) // <http://www.ciob.org/sites/default/files/CIOB-Cebr%20report%20-%20From%20Silk%20Road%20to%20Silicon%20Road.pdf> (дата обращения: 10.05.2021).

² Xi Jinping, “Work Together to Build the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road,” Xinhua, May 14, 2017 // http://xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282982.htm (дата обращения: 10.05.2021).

³ Chris Heathcote, “Forecasting Infrastructure Investment Needs for 50 Countries, 7 Sectors Through 2040,” World Bank Blogs, August 10, 2017 // <http://blogs.worldbank.org/ppps/forecasting-infrastructure-investment-needs-50-countries-7-sectors-through-2040>. (дата обращения: 10.05.2021).

Council on Foreign Relations) была создана рабочая группа, которая в марте 2021 года представила свои выводы¹. Она выявила в Инициативе различные проблемы. Американские эксперты считают, что с помощью ИПП Китай стремится переориентировать мировую торговлю с Запада на себя. Выдавая кредиты развивающимся странам, Пекин получает рычаги влияния на них и сможет оказывать давление по важным вопросам мировой повестки дня. Среди участников конкурсов в рамках ИПП 89 процентов составляют китайские компании, 7,6 процента – местные компании и 3,4 процента – иностранные². Проникнув на территорию ИПП, Китай получит глобальный доступ к разведывательной информации и сможет использовать объекты инфраструктуры в военных целях. Сама по себе Инициатива не имеет централизованного управления, руководство осуществляется различными институтами, такими как министерство торговли, министерство иностранных дел и другими. Проекты в рамках ИПП не связаны между собой.

В ИПП участвует немало союзников США. Если они будут строить объекты критически важной инфраструктуры, такие как электрические сети, порты или сети телекоммуникации, это может усложнить для США планирование действий в чрезвычайных ситуациях и участие в их защите. В значительной степени участвующие в Инициативе китайские компании являются государственными, они имеют преимущества в более дешевом кредитовании по сравнению с частными компаниями. Долговая политика китайских банков недостаточно прозрачна, потому что Китай не присоединился к Парижскому клубу. Не во всех проектах в рамках Инициативы принимается во внимание экологический фактор. Китайцы настойчиво продолжают развитие инфраструктурных проектов даже в условиях, когда в целевых странах возникают политические или финансовые трудности.

К этим проблемам добавляются проблемы с реализацией проектов. Некоторые из них приостановлены, по другим приходится проводить новые переговоры, чтобы установить новые условия. В части уже реализующихся

¹ Lew Jacob J., Roughead Gary, Hillman Jennifer, Sacks David. China's Belt and Road Implications for the United States Independent Task Force Report No. 79. New York: CFR, 2021. (<https://www.cfr.org/report/chinas-belt-and-road-implications-for-the-united-states/>)

² Lew Jacob J., Roughead Gary, Hillman Jennifer, Sacks David. China's Belt and Road Implications for the United States Independent Task Force Report No. 79. New York: CFR, 2021. P. 22.

проектов обнаружены факты коррупции. Страны-участницы предъявляют Китаю претензию, что рабочая сила в проектах используется в основном китайская, то есть местное население не трудоустраивается, не получает новые специальности. Долги заставляют идти страны на очень чувствительные стратегические уступки. Как пример в этом отношении приводится сдача в аренду на 99 лет порта в Хамбантота (Шри-Ланка). Авторы доклада выражают озабоченность тем, что при успешной реализации Инициатива может создать основу для китаеццентричного мирового порядка¹.

В политическом плане Инициатива пояса и пути представляется американским экспертам проблемной по нескольким причинам. Среди участников ИПП – семнадцать из двадцати семи государств-членов Европейского союза. Такое разделение наносит удар по целостности и сплоченности интеграционного союза. То же самое происходит в Юго-Восточной Азии. Опрос общественного мнения в регионе показал, что 79 процентов местных жителей считают наиболее влиятельной экономикой в регионе Китай, и только 8 процентов отдают пальму первенства США². Примерно такую же ситуацию выявил опрос общественного мнения в африканских странах³.

Особое внимание в докладе уделяется влиянию ИПП на американские интересы. Распространяя свою сферу влияния, Китай будет устанавливать технические стандарты, в соответствии с которыми будут развиваться промышленность и телекоммуникации во многих странах. Рост экономической зависимости многих стран реализуется и в росте политической поддержки позиции Китая по ключевым международным проблемам в ущерб американской позиции. Контролируя морские порты и другие инфраструктурные объекты, Китай может закрыть их для американских сил в

¹ U.S. Secretary of State Michael Pompeo accused China of trying to purchase an “empire” and vowed “to oppose them at every turn.” Michael R. Pompeo, “Interview with Hugh Hewitt of the Hugh Hewitt Show,” U.S. Department of State, October 26, 2018 // <http://state.gov/interview-with-hugh-hewitt-of-the-hugh-hewitt-show>. (дата обращения: 10.05.2021).

² Tang Siew Mun, Hoang Thi Ha, Anuthida Saellaow Qian, Glenn Ong, and Pham Thi Phuong Thao, The State of Southeast Asia: 2020 Survey Report (ISEAS-Yusof Ishak Institute, January 16, 2020) // http://iseas.edu.sg/wp-content/uploads/pdfs/TheStateofSEASurveyReport_2020.pdf. (дата обращения: 10.05.2021).

³ Mogopodi Lekorwe, Anyway Chingwete, Mina Okuru, and Romaric Samson, China’s Growing Presence in Africa Wins Largely Positive Popular Reviews, Dispatch No. 122 (Afrobarometer, October 24, 2016), http://afrobarometer.org/sites/default/files/publications/Dispatches/ab_r6_dispatchno122_perceptions_of_china_in_africa1.pdf. (дата обращения: 10.05.2021).

случае возникновения чрезвычайных ситуаций. В итоге, делается вывод о том, что Китай умело использовал ошибочную политику США по уменьшению своего присутствия в мире для усиления своих позиций за счет развития связанности.

При всей критичности отношения американских экспертов к ИПП им приходится признать, тем не менее, что «хотя Соединенные Штаты могут утверждать, что китайские методы неустойчивы и имеют много подводных камней, было бы ошибкой полагать, что Китай навязывает свою модель развития странам ИПП, которые этого не хотят»¹. Они констатируют, что ИПП принесла многим развивающимся странам так необходимые им инвестиции в инфраструктуру, сократила нехватку электроэнергии, создала возможности для транспортировки продукции местной промышленности и сельского хозяйства на региональные и мировые рынки, и все это улучшило условия жизни людей в этих странах.

Подводя итог своим изысканиям, американские эксперты утверждают, что китайская Инициатива пояса и пути представляет для США значительный риск в экономической и политической сферах, а также в сферах безопасности, изменения климата и здравоохранения. Они пришли к этим выводам, проведя всестороннюю оценку движения капиталов, товаров, услуг, технологий, людей и идей в проектах, осуществляемых в рамках ИПП. Особое беспокойство вызывают у американцев сферы безопасности, стратегии, развития технологий. Если обобщить, то такой подход присущ американским экспертам при анализе не только ИПП, но и других международных транспортных коридоров, например, трубопровода «Северный поток – 2». Однако на основе тех же данных можно прийти и к другим выводам. Они будут предложены соискателем в заключительной главе диссертации.

В данном параграфе рассмотрены основные политические проблемы формирования международных транспортных коридоров. Автор не затрагивает множество технологических, логистических и других проблем в их развитии. Это не означает, что таких проблем нет. Например, для превращения Россией

¹ Lew Jacob J., Roughead Gary, Hillman Jennifer, Sacks David. China's Belt and Road Implications for the United States Independent Task Force Report No. 79. New York: CFR, 2021. P. 16. (<https://www.cfr.org/report/chinas-belt-and-road-implications-for-the-united-states/>)

Северного морского пути в реального конкурента существующим морским маршрутам нужно было бы убрать на нем ледовый покров. При необходимости сопровождения судов ледоколами важным фактором является их ширина. У действующих российских ледоколов ширина составляет около 30 м, а у проектируемых – 38 м. Вместимость же типичного контейнеровоза, используемого сегодня в морском транспорте, в 2-3 раза больше, а строящихся – в 4 раза больше¹. Это обстоятельство отрицательно влияет на экономическую конкурентоспособность Северного морского пути. Данная технологическая проблема требует политического решения при нахождении выхода из сложившейся ситуации.

Выводы по второй главе

Успехи в развитии международных транспортных коридоров связаны со своевременной адаптацией стран и их объединений к формированию нового мирового порядка. Они проявляются в политической, экономической, правовой, технологической, информационной и других сферах через развитие свойства стратегичности. Иллюстрацией данного положения может служить МТК ТРАСЕКА. В проекте задействован интерес крупных геополитических игроков к его развитию. Важным фактором преодоления противоречий в функционировании МТК является интеграционное взаимодействие. Наряду с региональной интеграцией, данный МТК использует развивающийся процесс создания мегарегиональных (трансрегиональных) интеграционных структур. В нем применяется наиболее подходящий в современных условиях для рассмотрения юридических конфликтов арбитражный способ. Успеху МТК способствуют оптимальная политическая и экономическая открытость стран, прочная стратегическая основа и разработанная институциональная база транспортных проектов. В этих же целях целесообразно использование последних достижений в логистике, где все большее значение приобретают цифровые технологии.

¹ Деружинский Г.В., Витвицкий А.С. Проблемы участия РФ в международных транспортных коридорах «Азия-Европа» // Экономика устойчивого развития. 2018. № 1 (33). С. 22-28.

Проблемы в развитии международных транспортных коридоров отражают неспособность управляющих ими стран адаптироваться к новым условиям. Инфраструктурные проекты долгосрочны, маломаневренны, в то время как политические отношения гораздо более текучие. Причины обострения в международных связях состоят в изменении соотношения сил на мировой арене. В условиях становления нового мирового порядка растет напряженность между старыми и новыми лидерами. Старые бенефициары и регуляторы МТК не соглашаются на снижение своей значимости. Связанность стран становится не достижением, а проблемой в их отношениях. Физическая инфраструктура всё в большей степени рассматривается с точки зрения военной мобильности и национальной безопасности. Цифровая инфраструктура всё чаще используется не для информации, а для дезинформации. Противоборство переходит в сферу высоких технологий и отрицательно отражается на международных цифровых коридорах. Развивается разработка понятийного аппарата отрицательных сторон связанности в форме таких понятий, как стратегическая и критическая зависимость в их негативной коннотации.

3.1 Приоритетные направления развития МТК

В соответствии с концепцией диссертации приоритетные направления развития международных транспортных коридоров в современных условиях связаны со сменой парадигмы мировой политики от «свой – чужой» к «я – другие». В философии основополагающие работы по проблематике «я – другой» принадлежат Э. Левинасу и М. Буберу¹. Сущность этой парадигмы состоит в том, что другие страны лежат за пределами России, они обладают суверенитетом. Поэтому способом взаимодействия с ними может быть только диалог. Одновременно другие страны необходимы для мирового развития, в том числе и для развития России. В этом состоит противоречивая связанность «я» и «другого». Она особенно важна в критические, переходные периоды мировой истории.

Целесообразно посмотреть преломление этих теоретических положений через призму современной ситуации в мире. Для этого можно использовать уже упоминавшуюся концептуальную статью С.В. Лаврова о современном мировом порядке, содержащую целый ряд идей о его перспективах². Он говорит о том, что «под надеждами на игру с нами в одни ворота окончательно подведена черта». Время ультиматумов прошло, сегодня при рассмотрении любых проблем возможен только равноправный диалог для достижения обоюдоприемлемого баланса интересов строго на паритетных началах. Министр подчеркивает, что «в мире существует не одна цивилизация», поэтому «надо просто признать наличие других — по сравнению с западными — форм организации общества, принять как данность, уважать их» с опорой на общепризнанные нормы и принципы международного права, которые разрабатываются на универсальных мировых площадках. К таким площадкам он относит «группу двадцати» и, конечно, ООН. Подводя итог, С.В. Лавров заявляет: «Всегда остаемся открытыми для честного диалога со всеми, кто

¹ Левинас Э. *Время и другой* // *Время и другой. Гуманизм другого человека*. Спб., 1998; Бубер М. *Я и Ты* // *Два образа веры*. М., 1995.

² Лавров С.В. *О праве, правах и правилах* // *Коммерсантъ*. 2021. 28 июня.

проявляет встречную готовность к поиску баланса интересов — на прочной, незыблемой основе международного права».

Все эти положения находят отражение в мировой политике по отношению к МТК. Развитие международных транспортных коридоров является отражением процессов мировой связанности. Крупнейшие страны мира уделяют этому вопросу первостепенное значение. Для примера можно рассмотреть позицию Великобритании. У этой страны имеются большие достижения в различных сферах. Как указывается в вышедшем в марте 2021 года Интегрированном обзоре безопасности, обороны, развития и внешней политики страны, она занимает четвертую позицию в Глобальном инновационном индексе, вторую по количеству лауреатов Нобелевской премии, пятую по размеру национальной экономики, третью по уровню мягкой силы, имеет ряд других достижений самого высокого международного уровня¹. Поэтому позиция Лондона по связанности в мире заслуживает внимания.

В Обзоре говорится, что мир сегодня становится одновременно все более взаимосвязанным и противоречивым (both more interconnected and contested). Премьер-министр Б. Джонсон обращает в Обзоре внимание на взаимозависимость связанности и безопасности. В документе, в частности, говорится: «Устойчивость (Resilience) долгое время была частью подхода Великобритании к национальной безопасности. Но во все более взаимосвязанном мире, в котором мы не можем предсказать или остановить все предстоящие вызовы, нам необходимо обновить наш подход - сделать устойчивость национальной задачей, чтобы страна была готова к следующему кризису, каким бы он ни был»². Английское слово resilience можно перевести и как выживаемость, то есть безопасность. Данный подход может быть применен и при определении приоритетных направлений развития международных транспортных коридоров.

В предыдущей главе мы рассмотрели успехи и проблемы в развитии международных транспортных коридоров. Приоритетные направления

¹ Global Britain in a competitive age. The Integrated Review of Security, Defence, Development and Foreign Policy. Presented to Parliament by the Prime Minister by Command of Her Majesty. March 2021.

² Global Britain in a competitive age. The Integrated Review of Security, Defence, Development and Foreign Policy. Presented to Parliament by the Prime Minister by Command of Her Majesty. March 2021. P. 88.

развития МТК состоят в углублении имеющихся успехов и решении имеющихся в их состоянии проблем. Например, во второй главе мы показали, что один из успехов в развитии международных транспортных коридоров связан с происходящими в мире интеграционными процессами. В этом направлении можно порекомендовать исследовать новейшие тенденции в интеграционных процессах. Они характеризуются сочетанием жесткой и мягкой интеграции, развитием трансрегиональной (или мегарегиональной) интеграции. Эти новые тенденции в развитии интеграционных процессов необходимо использовать в развитии МТК.

Если развитие успехов почти всегда является очевидной необходимостью и, как правило, обладает определенностью, то решение проблем в функционировании международных транспортных коридоров требует инновационных подходов, нахождения новых идей, средств и методов разрешения лежащих в основе этих проблем противоречий и конфликтных ситуаций. Как уже отмечалось выше, эти противоречия связаны с несогласованностью свойств МТК и изменяющихся требований нового мирового порядка. Разрешение противоречий осложняется тем, что новый мировой порядок обладает высокой неопределенностью и требует нахождения быстрых ответов на возникающие вопросы. Поэтому в данном параграфе основное внимание будет уделено предложениям, направленным на гармонизацию свойств МТК и требований нового мирового порядка.

Отечественные и зарубежные авторы выдвигают различные предложения, касающиеся урегулирования связанных с МТК проблем. Так, В.Г. Егоров и О.Ю. Бухаренкова рассматривают несколько основных направлений регулирования «геополитического потенциала коммуникаций, входящих в мировую транспортную систему»¹. К таким направлениям они относят перераспределение транспортных потоков, имеющих глобальное геополитическое значение, контроль за действующими маршрутами, создание новых транспортных направлений и достижение консенсуса стран мира

¹ Егоров В.Г., Бухаренкова О.Ю. Мировая транспортная система в геополитическом измерении // Обозреватель-Observer. 2020. № 2. С. 43-69.

относительно международного использования глобальной транспортной инфраструктуры.

Каждое из этих направлений имеет свои практические примеры. Примером перераспределения транспортных потоков может служить уже не раз упоминавшийся ранее трубопровод «Северный поток – 2», после пуска которого может отпасть необходимость в украинской газотранспортной системе. Любое такое перераспределение будет сопровождаться сопротивлением со стороны сил, проигрывающих при нем. Эти проигрыши могут иметь различную форму. Украина потеряет почти 3 млрд долларов дохода за транзит российского газа в Европу, а это очень существенный удар по доходной части скудеющего в последние годы украинского бюджета. В политическом плане Украина окажется лишним звеном в газовой связке России с Западной Европой. США противостоят строительству этого трубопровода потому, что благодаря ему усилится влияние России в Европе. В соответствии с американской логикой усиление влияния России приведет к ослаблению влияния США.

Контроль за МТК можно проиллюстрировать ситуацией в Гибралтаре. Ввиду своего стратегического положения Гибралтар является яблоком раздора между Испанией и Великобританией. Примеров таких точек контроля на географической карте довольно много. Это контроль Египта над Суэцким каналом, Панама над Панамским каналом, турецкий контроль над Босфором и Дарданеллами, возможность у Ирана блокировать Ормузский пролив, и контроль над другими морскими и сухопутными «горлышками бутылки». Актуальным примером может быть закупорка Суэцкого канала в конце марта 2021 года, когда гигантский контейнеровоз сел на мель. В течение короткого периода времени в Суэцком канале и Суэцком заливе скопилось более сотни судов¹. По данным СМИ, в танкерах содержалось более 10 млн баррелей нефти. Один час блокировки канала стоил мировой экономике 400 млн долл. Цена нефти тут же выросла, что оказало влияние на экономическую безопасность различных стран.

¹ Севший на мель контейнеровоз полностью заблокировал Суэцкий канал // РБК. 2021. 24 марта.

Контроль может также касаться видов транспорта. Например, в Китае заявили о том, что электромобили американской компании «Tesla» могут представлять угрозу национальной безопасности страны¹. Установленные на машинах камеры могут собирать и переправлять в США фото- и видео информацию. Поэтому китайским военнослужащим, сотрудникам стратегических предприятий и государственным служащим запрещено пользоваться этими электромобилями. Пример с электромобилем «Tesla», по мнению автора, примечателен тем, что в этой точке сходятся физическая и информационная связанности. Сам автомобиль является материальным носителем связанности, ее средством, а стоящая на нем камера представляет средство информационной связанности, передавая снимки на другой конец планеты. Ранее уже отмечалось такое же сведение в одно целое различных аспектов открытости страны. Это может рассматриваться как свидетельство целостности предлагаемого автором подхода к регулированию международных транспортных коридоров.

Понимая важность контроля в функционировании международных транспортных коридоров, следует различать эффективный и избыточный контроль. Г.В. Деружинский и А.С. Витвицкий при анализе участия России в международных транспортных коридорах отмечают проблему избыточности числа документов при оформлении перевозки/перевалки². По сравнению с рекомендациями Конвенции по облегчению международного морского судоходства (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic), в которой содержится рекомендация требовать только девять документов, в ряде российских терминалов власти требуют представлять около сотни различных документов. России следует изучить реальную потребность в такой мелочной регламентации морского судоходства.

Одной из мировых тенденций является улучшение условий ведения бизнеса, в том числе в сфере транспорта и инфраструктуры. России следует соответствовать этой тенденции, и за последние годы в этом отношении был

¹ Keith Zhai, Yoko Kubota. China to Restrict Tesla Use by Military and State Employees // The Wall Street Journal. March 19, 2021.

² Деружинский Г.В., Витвицкий А.С. Проблемы участия РФ в международных транспортных коридорах «Азия-Европа» // Экономика устойчивого развития. 2018. № 1 (33). С. 22-28.

отмечен значительный прогресс. Его фиксирует Индекс простоты ведения бизнеса, который администрируется Всемирным банком. В 2011 году Россия находилась в этом Индексе на 120-м месте. Президентом России В.В. Путиным была поставлена задача подняться в нем за шесть лет на 100 ступенек¹. В 2019 году Россия находилась в Индексе уже на 28-м месте². В Индексе измеряются такие важные для развития инфраструктуры транспортных коридоров показатели, как регистрация предприятий, получение разрешений на строительство, подключение к системе электроснабжения и ряд других, всего десять показателей.

Следующая позиция В.Г. Егорова и О.Ю. Бухаренковой состоит в создании новых транспортных направлений. Оно особенно присуще вновь возникающим центрам экономической активности. В настоящее время интенсивно растут экономики некоторых африканских стран, и на континенте очень активно развивается инфраструктурная сеть. Наибольший вклад в ее развитие вносит Китай, который одновременно извлекает из этого выгоду. Относительно новым является и Северный морской путь, который целенаправленно развивает сегодня Россия. Развитию данного транспортного направления способствует долгосрочный процесс изменения климата. Более подробно этот вопрос будет раскрыт в последнем параграфе диссертации.

Заключительное положение указанных авторов о достижении консенсуса в отношении МТК представляется соискателю отдаленной и трудно реализуемой перспективой, особенно в периоды перетряски мира, турбулентности, о которой все чаще пишут и которая является предметом изучения политической науки³. СМИ сообщают о том, что в международных организациях, например, в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе, идут дискуссии об альтернативных способах принятия решений, таких

¹ Указ Президента РФ от 7 мая 2012 года № 596 «О долгосрочной государственной экономической политике» // <http://kremlin.ru/events/president/news/15232>

² DOING BUSINESS Оценка Бизнес Регулирования // <https://russian.doingbusiness.org/ru/rankings>

³ Алиев У.С. Эволюция военно-политических процессов на евразийском пространстве в условиях формирования полицентричного мира. Дисс... канд. полит. наук. М.: РАНХиГС, 2020; Полулях Д. С. Турбулентность в современной мировой политике: дискурсы и практика. Дисс... канд. полит. наук. Москва, 2016.

как «консенсус минус 1» или «консенсус минус 2»¹. Авторская позиция состоит в том, что с учетом роста разнообразия как мировой тенденции целесообразно готовиться не к консенсусным решениям, а коалиционным. В коалиции должны входить страны, которые непосредственно затронуты рассматриваемой проблемой и могут внести вклад в ее решение.

Еще одну точку зрения на решение проблем МТК предлагают эксперты Стокгольмского международного института исследований проблем мира². Они также не останавливаются только на описании существующего ныне положения в отношении связанности Китая и Евросоюза, а предлагают несколько вариантов решения имеющихся в ней проблем, обостряющихся в связи с изменением обстановки в мире. На их взгляд, ни Китай, ни ЕС не будут разрывать отношения, ведь объемы торговли и инвестиций между ними огромные, и подобный разрыв будет ударом по обеим сторонам. Об этом свидетельствуют статистические данные, приведенные в таблице 6. В то же время и Пекин, и Брюссель будут стремиться адаптировать свою политику к современным условиям и реалиям нового мирового порядка. Адаптация состоит в отношении к спорным вопросам повестки дня. Если раньше акцент политкорректно делался в основном на совпадающие интересы, то сегодня не будут оставаться в стороне и принципиальные различия в подходах обеих сторон взаимодействия. Несомненно, эти изменения прямо затронут уровень связанности Китая и ЕС, прежде всего, в инфраструктурном физическом и цифровом секторах.

Эксперты СИПРИ пришли к необходимости следующих действий в отношениях Китая и ЕС. Существующие институциональные механизмы между Китаем и ЕС, такие как Платформа связанности между ЕС и Китаем (The EU-China Connectivity Platform) и ежегодный Диалог по информационным и коммуникационным технологиям (EU-China ICT Dialogue), должны быть сосредоточены на уже согласованных проектах развития связанности. Особое внимание следует обратить на развитие интегрированных и устойчивых

¹ В ОБСЕ обсуждена возможность внедрения «консенсус минус один» и «консенсус минус два». 15 марта 2021 // <https://www.aravot-ru.am/2021/03/15/352329/>

² Ian Anthony, Jiayi Zhou, Jingdong Yuan, Fei Su and Jinyung Kim. China–EU Connectivity in an Era of Geopolitical Competition. SIPRI Policy Paper No. 59. March 2021. Solna, Sweden, 2021.

транспортных цепочек поставок с акцентом на проблемы обеспечения безопасности. Соискатель считает, что в данном аспекте следует обратить внимание на необходимость прочной институциональной основы связанности между странами и регионами, которая в данном случае проявилась в учреждении указанной выше Платформы.

Китаю и ЕС предлагается согласовать критерии, которым необходимо соответствовать, чтобы цифровые сети являлись безопасными в рамках совместной деятельности. Чтобы углублять инфраструктурное сотрудничество, Китай и ЕС должны лучше знать друг друга, более глубоко и детально изучать политику друг друга, понимать смысл предпринимаемых сторонами на мировой арене шагов. Наконец, эксперты СИПРИ считают, что Китаю и ЕС целесообразно не замыкаться на противоречивых областях взаимодействия. Имеет смысл сделать акцент на менее спорных и более перспективных областях сотрудничества, таких как «зеленое» финансирование, энергетика и изменение климата.

Анализ этих пяти предложений экспертов из СИПРИ показывает, что они в большей степени представляют собой условия, которые необходимо было бы создать для развития или хотя бы поддержания на нынешнем уровне связанности Китая и Европейского союза. Очевидно, нужно приложить усилия для того, чтобы одобренные планы были реализованы. Но планы одобрялись в одно время, а с тех пор мировая политика и двусторонние отношения между странами поменялись. Одновременно нужно подчеркнуть, что выполнение планов — это значит только сосредоточенность на сегодняшнем, а развитие предполагает и видение перспектив. Это означает потребность в усилении стратегических аспектов связанности, но не за счет качества тактических действий в этом направлении.

Акцент экспертов СИПРИ на проблемы безопасности в современных условиях представляется соискателю обоснованным. При этом надо учесть, что понятие безопасности трактуется в современном политологическом дискурсе

все более расширительно, оно может затрагивать множество сфер¹. Поэтому предложение о разработке критериев обеспечения безопасности может вызвать трудности, так как разные страны могут по-разному понимать содержание безопасности и оценивать ее состояние. На примере принятия в 2020 году в Китае закона об обеспечении национальной безопасности в Гонконге очевидно, что в трактовке базового понятия безопасности у Китая и Европейского союза имеются различия.

Несомненно правильным является и предложение экспертов СИПРИ более глубокого изучения друг друга. Глубокое понимание менталитета, идентичности партнеров по международному общению дает возможность усмотреть мотивы их действий. Это особенно важно именно в инфраструктурных проектах, потому что они имеют долгосрочный характер. Если акции компании в случае изменения обстановки можно быстро продать, то трубопровод нельзя за ночь перенести на другое место. Точно так же и менталитет народа невозможно быстро изменить по рекомендациям партнеров или требованиям союзников. Данное предложение о взаимном познании касается не только развития связанности и МТК, но и любых других аспектов международных отношений.

Наконец, в последнем предложении эксперты СИПРИ рекомендуют не ограничиваться только взаимодействием в спорном направлении, а развивать такие сферы взаимодействия, в которых между сторонами имеется меньше противоречий. Авторская позиция состоит в том, что с этим предложением можно согласиться, оно соответствует традиционным закономерностям конфликтологии. Таким образом стороны могут сохранить связанность и необходимые для этого каналы коммуникации, что очень важно для возможности быстрого восстановления отношений после нахождения вариантов решения спорного вопроса. Диверсификация областей сотрудничества может создать условия для развития или углубления доверия между сторонами, так необходимого в чувствительных сферах, касающихся национальной безопасности.

¹ Алексеева Т., Назаров В., Афиногенов Д. Повышение научной обеспеченности политики в области национальной безопасности: влияние зарубежного опыта // Международные процессы. 2021. Том 18. № 1 (60). С. 6–28.

В этом отношении можно провести параллель с американо-китайскими отношениями. В настоящее время формируется позиция новой администрации США по китайскому направлению. Предполагаются три возможных подхода. Первый предлагают «ястребы» из кругов национальной безопасности, и он состоит в сдерживании Китая. Второй предлагают экономисты, и это развитие взаимозависимости США и Китая. Другими словами, это два оппозиционных предложения, одно – за сворачивание связанности, а другое – за ее развитие. Наконец, третий предлагает специальный представитель президента США по вопросам климата Дж. Керри, и это сотрудничество в сфере, которая, возможно, является сегодня наиболее опасной общей угрозой для США и Китая, - в сфере изменения климата¹. Сотрудничество в сфере общей заинтересованности может способствовать лучшему взаимопониманию и в спорной области.

Еще одну позицию по проблеме связанности предлагает американский политолог Ч. Капчан. Он рассматривает глобальную проблему связанности в форме стоящей перед США дилеммы между изоляционизмом и вовлеченностью во внешней политике². Ученый приходит к выводу, что американцам нужно найти золотую середину между глухим изоляционизмом и чрезмерным вовлечением в дела других государств. По его мнению, для этого не следует использовать навязывание и принуждение, то есть так называемую жесткую силу, более целесообразным будет распространение демократии с помощью поддержки соответствующих идей и личного примера. Важна мысль этого автора о том, что американцам придется воспринимать мир таким, какой он есть, а не таким, каким они хотели бы его видеть, и не стремиться переделать мир по образу и подобию Америки.

Авторская позиция состоит в том, что центральным в этом мнении американского политолога является понятие чрезмерности, то есть меры. Оно присутствует в большинстве видов деятельности. Например, в известной дилемме безопасности чрезмерные меры по обеспечению национальной безопасности одной страны могут восприниматься другими странами как

¹ Bremmer I. US must grasp China's different set of values // Nikkei Asia. March 17, 2021.

² Капчан Ч. Между изоляционизмом и вовлечённостью // Россия в глобальной политике. 2021. №2. Март/Апрель. С. 174-183.

угроза им¹. Поэтому в центре размышлений на эту тему должно стать понятие меры. В Древней Греции под мерой понимали середину между избытком и недостатком. Это хорошая формула для определения меры. Но вот что такое избыток и недостаток в конкретных политических условиях – это должны решать политики, руководители, заранее заготовленной формулы с решением любых международных проблем, в том числе в сфере международных транспортных коридоров, нет.

О том, что такую меру нужно продумывать заранее, свидетельствуют последние события в китайско-американских отношениях. Их можно охарактеризовать одним понятием – разъединение (decoupling), которое должно прервать связанность. Разъединение волнует экономистов и политиков. Китай и США являются первой и второй по размерам экономиками мира. Две страны теснейшим образом связаны друг с другом, гигантская сумма их взаимного торгового оборота уже отмечалась выше. Разъединение, если оно состоится, будет очень дорогостоящим для американского и китайского населения, а также для других стран. В 2019 году торговый оборот между двумя странами сократился почти на 15 процентов. Масштабы связанности велики: например, 54 процента производимых в мире мобильных телефонов проектируются в США, а собираются в Китае.

Китайский центр Торговой палаты США давно выступает за сбалансированный, терпеливый и рациональный подход к торговым отношениям с Китаем². Эксперты палаты посчитали возможные потери при разъединении в различных сферах экономики. Полная потеря доступа к китайскому рынку для только для американской авиационной отрасли приведет к потерям производства в США в размере от 38 до 51 млрд долл. в год. В совокупности последствия потери США доли китайского авиационного рынка к 2038 году составят 875 млрд долл. При этом эксперты Торговой палаты исследовали только последствия разъединения экономического аспекта китайско-американских связей. Они не посчитали себя специалистами в сфере

¹ Booth Ken, Wheeler Nicholas. The Security Dilemma: Fear, Cooperation and Trust in World Politics. First Edition. Palgrave, 2007. 384 с.

² Understanding U.S. - China decoupling. Macro trends and industry impacts // https://www.uschamber.com/sites/default/files/024001_us_china_decoupling_report_fin.pdf

безопасности, хотя именно этот фактор является приоритетным в нынешнем переосмыслении взаимодействия США с Китаем.

Авторская позиция по этой ситуации состоит в том, что на предыдущем этапе китайско-американских отношений не учитывалось свойство стратегичности, и эти отношения строились во многом стихийно, используя благоприятную конъюнктуру. Известно, что уже во время второго срока администрации Б. Обамы (2013-2017 годы) американская политика в отношении Китая убеждала китайских экспертов в том, что во взаимоотношениях двух стран заложено «структурное противоречие» (цзегоусин маодунь), а не частное несоответствие¹. Однако это экспертное мнение в государственной политике Китая не было учтено. Вывод таков, что экспертное сообщество России должно иметь более тесные связи с лицами, принимающими решения во внешней политике страны. Об этом в одном из своих посланий Федеральному Собранию сказал Президент России В.В. Путин. Он отметил, что в результате распада СССР у России сохранился значительный потенциал, но при этом «возникли и угрозы, причём угрозы такого масштаба, о которых никто раньше даже и не задумывался. А жаль, надо было бы подумать в своё время»².

Несомненный интерес представляет мнение китайской и американской сторон о развитии глобальной связанности в результате реализации китайской Инициативы пояса и пути (ИПП). Инициатива является крупнейшим международным инфраструктурным проектом с общим объемом инвестиций в 575 млрд долл.³ С 2014 по 2019 гг. Китай инвестировал в ИПП 86,9 млрд долл. ИПП нацелена на развитие связанности стран и усиление международного влияния Китая. Одновременно Китай решает и свои внутренние задачи, такие как использование избыточных мощностей, развитие своих западных территорий и другие. Авторская позиция состоит в том, что успех инициативы связан с приспособлением Китая к современным тенденциям в мире. Такое

¹ Виноградов А.В. «Однополярная Азия»: китайский региональный порядок // Мировая экономика и международные отношения. 2021. Том 65. № 3. С. 28.

² Послание Президента Федеральному Собранию 15 января 2020 года // <http://kremlin.ru/events/president/news/62582> (дата обращения: 10.05.2021).

³ Экономика «одного пояса, одного пути»: возможности и риски транспортных коридоров. Всемирный банк. 2020. 167 с. С. 5.

приспосабливание проявляется в гибкости китайской позиции по проблемам и вызовам в ИПП. В чем проявляется эта гибкость?

При анализе организационной структуры ИПП можно заметить, что единого официального списка проектов в рамках Инициативы нет¹. Более того, нет и официального списка стран, участвующих в ИПП. Критики китайской Инициативы обращают внимание на то, что такая ее структура дает Пекину возможность «заламывать» поодиночке более слабых партнеров. Авторская позиция состоит в том, что может быть и другое объяснение данного организационного подхода Китая. Возможно, китайские политики учитывают свойство разнообразия в современном мире и не хотят все страны-участницы ИПП грести под одну гребенку. Инициативе всего несколько лет, поэтому имеются только первые результаты, по которым можно судить о ее эффективности.

Китай признает существование проблем в рамках ИПП. Поэтому китайское руководство обещает больше внимания в ее рамках уделить таким вопросам, как снижение бедности, состояние здравоохранения, «зеленое» развитие. Китай понимает необходимость экономической обоснованности осуществляемых проектов. Председатель КНР Си Цзиньпин пообещал, что проекты ИПП будут соответствовать международным стандартам развития проектов². С отдельными странами ведутся переговоры об изменении условий подписанных ранее в рамках Инициативы контрактов в связи с изменившимися условиями, в том числе в связи пандемией коронавируса. Пересмотр условий осуществляется на индивидуальной основе с учетом стратегического значения партнера.

Другими словами, как и любой другой большой и сложный долгосрочный инфраструктурный проект, ИПП имеет недостатки, и китайская сторона не отрицает их, а предпринимает усилия по урегулированию возникающих проблем³. Успешное решение проблем предполагает понимание их причин.

¹ Пыжиков Н.С., Гущин Е.С. Инициатива «пояса и пути»: промежуточные итоги и вызовы в условиях пандемии // Мировая экономика и международные отношения. 2021. Том 65. № 3. С. 42-51.

² Xi Jinping, "Work Together to Build the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road," Xinhua, May 14, 2017, http://xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282982.htm

³ Михайленко А.Н. Сопряжение евразийской интеграции и китайского проекта «Один пояс – один путь» // Евразийский союз: Вопросы международных отношений. 2018. Выпуск 1(23). С. 35-46.

Важнейшей причиной китайцы видят происходящие в мире изменения в сторону формирования нового мирового порядка. Однако вторая сторона противоречия может видеть причины в другом свете. Например, Запад утверждает, что Китай пытается затащить развивающиеся страны в «кредитную ловушку». В этом случае подходы к решению проблемы будут отличаться друг от друга.

Как же американские эксперты в указанной ранее работе предлагают разрешать противоречия, имеющиеся в реализации этой Инициативы¹? Их рекомендации касаются четырех сфер - снижения макроэкономического риска ИПП, обеспечения альтернатив ИПП, увеличения выбора цифровых технологий в развивающемся мире и соблюдения высоких экологических стандартов. Для этого руководству США рекомендуется смягчать экономические риски китайских кредитов, повысить свою конкурентоспособность, лучше координировать взаимодействие со своими союзниками и партнерами, а также обеспечивать безопасность американских интересов в зоне ИПП. Даже предварительный взгляд на эти рекомендации показывает, что в них частично есть общие черты с рассмотренными выше рекомендациями экспертов СИПРИ и других авторов. Рассмотрим подробнее эти рекомендации.

Американская позиция состоит в том, что для смягчения экономических рисков китайских кредитов США должны стремиться к обеспечению глобальной макроэкономической стабильности. Китай проводит политику закрытости, задолженность обсуждается только на двусторонней основе, в которой у Пекина более сильная позиция. Американские эксперты считают, что вопросы критической задолженности развивающихся стран нужно рассматривать в ООН, Организации экономического сотрудничества и развития, Большой двадцатке. Согласно их рекомендации, Китай следует пригласить в Парижский клуб. Тогда информация о состоянии задолженности будет более открытой. По их мнению, США должны способствовать развитию гражданского общества в странах-участницах ИПП, чтобы они могли получать и распространять информацию об Инициативе. Американцам нужно работать с

¹ Lew Jacob J., Roughead Gary, Hillman Jennifer, Sacks David. China's Belt and Road Implications for the United States. Independent Task Force Report No. 79. New York: CFR, 2021.

развивающимися странами, помогать им избегать «белых слонов», то есть проектов, в которых расходы превышают ожидаемые доходы. К этой работе должны подключиться Международный валютный фонд и Всемирный банк.

Следующая рекомендация американских экспертов касается повышения конкурентоспособности США. Для этого нужно, в первую очередь, увеличить государственные расходы на науку и исследования. США должны находиться в лидерах в сфере технологий, таких как искусственный интеллект, квантовые вычисления, телекоммуникации следующего поколения, чистая энергия и другие. Там, где риск очень высокий и бизнес не решается вкладывать туда средства, необходимо участие государства. Следует совершенствовать миграционную политику, которая должна быть направлена на привлечение в США талантливых иммигрантов и зарубежных студентов. Основа для этого есть: около 80 процентов выпускников американских университетов по электронной инженерии и информатике – иностранцы¹. Предлагаются и некоторые другие меры в этом направлении.

Следующая группа рекомендаций американских экспертов касается создания партнерств и укрепления международных организаций для более полного удовлетворения потребностей развивающихся стран. Должна быть достигнута ясность в вопросе о том, почему развивающиеся страны предпочитают брать кредиты у Китая, а не во Всемирном банке. Почему им более интересна Инициатива пояса и пути, а не Фонд глобальной инфраструктуры Всемирного банка? Необходимо добиваться, чтобы Пекин строго соблюдал требования «зеленой» экономики. США должны быть лидером в разработке стандартов развития экономики XXI века. Один из них должен касаться открытия рынков и государственных субсидий.

Наконец, последняя группа рекомендаций американских экспертов касается защиты интересов США в сфере безопасности в зоне ИПП. В широком смысле обеспечение безопасности США в связи с этой инициативой состоит в сведении к минимуму способности Китая использовать свое экономическое влияние для получения политических уступок от стран-участниц Инициативы,

¹ The Importance of International Students to American Science and Engineering (National Foundation for American Policy, October 2017), <http://nfap.com/wp-content/uploads/2017/10/The-Importance-of-International-Students.NFAP-Policy-Brief.October-20171.pdf>.

которые наносят ущерб интересам США. В более узком смысле необходимо предусмотреть, как нужно будет действовать в случае, если Китай закроет критическую инфраструктуру во время конфликта. Необходимо развивать цифровую дипломатию, создавать в посольствах должности кибердипломата. Следует обратить внимание на защиту подводных кабелей, поскольку более 97 процентов всех межконтинентальных электронных коммуникаций проходят именно через них¹.

Авторская позиция в отношении данных предложений американских экспертов заключается в следующем. Все они должны быть тщательно изучены. В них есть несомненные истины. Например, рекомендация повышать собственную конкурентоспособность очень здравая, она в равной степени касается как США, так и любой другой страны, включая Россию. Одновременно среди этих рекомендаций имеются и сомнительные. Например, более активное подключение и инфраструктурным проектам Международного валютного фонда. Широко известным является контроль западных стран над МВФ. Достаточно вспомнить, что США в этой организации имеют блокирующий пакет голосов, составляющий более 17 процентов, а основные решения в Фонде решаются большинством в 85 процентов. И при этом Россия, Бразилия, Китай, Индия и ЮАР, вместе взятые, имеют меньше 15 процентов голосов (см. таблицу 7). В итоге можно сделать вывод, что американские рекомендации по ИПП подлежат изучению.

Таблица 7. Доля голосов отдельных стран мира в Международном валютном фонде, 2021.

Страна	Доля голосов
США	17,44
Бразилия	2,32
Индия	2,76
Китай	6,41
Россия	2,71
ЮАР	0,64

Источник: IMF Members' Quotas and Voting Power, and IMF Board of Governors // <https://www.imf.org/external/np/sec/memdir/members.aspx> (дата обращения: 10.05.2021).

¹ Public-Private Analytic Exchange Program, Threats to Undersea Cable Communications (Office of the Director of National Intelligence, September 28, 2017) // <http://dni.gov/files/PE/Documents/1---2017-AEP-Threats-to-Undersea-Cable-Communications.pdf>. (дата обращения: 10.05.2021).

Если исходить из рассмотренных выше предложений по развитию МТК, то может сложиться более целостная картина приоритетных направлений их трансформации в обозримый период. В среднесрочной и долгосрочной перспективе значение контроля над транспортными путями будет только увеличиваться из-за роста политического веса и динамики экономического развития развивающихся стран. В рамках формирования современной единой мировой рыночной и транспортно-коммуникационной инфраструктуры происходит обострение конкуренции среди региональных и мировых лидеров, как государств, так и негосударственных акторов за рынки и пути транспортировки товаров. Конкуренция за развитие проектов МТК между ведущими странами региона будет возрастать, потому что МТК влекут за собой образование общего политического пространства, снижение тарифных и таможенных барьеров. Эти и другие мероприятия обеспечивают облегченный выход на рынки сбыта стран-участниц и создают предпосылки для повышения конкурентоспособности государств на мировой арене.

На основе рассмотренных выше и других оценок будущего международных транспортных коридоров можно предположить несколько приоритетных направлений функционирования МТК в будущем. Это политические приоритеты, логистические или технологические направления, экономические приоритеты, правовое регулирование, приоритеты обеспечения безопасности и минимизации конфликтных ситуаций. Рассмотрим их более подробно.

Глобальные политические приоритеты тесно привязывают МТК к сферам влияния основных мировых акторов – России, ЕС, Китая и США. На функционирование международных транспортных коридоров все больше влияют не экономические, а геополитические факторы. В настоящее время разворачивается жесткая конкурентная борьба мировых акторов за возможные альтернативные трассы прохождения МТК. Как уже отмечалось в первой главе, стратегический обзор Великобритании в сфере безопасности и внешней политики, увидевший свет весной 2021 года, называется «Глобальная Британия в конкурентном веке», то есть британские стратеги основным свойством

нынешнего этапа мирового развития считают конкуренцию и соперничество¹. И тем не менее само название обзора свидетельствует о том, что Лондон ставит перед собой глобальные задачи, а решить их возможно, только используя международные транспортные коридоры.

Современные геополитические тенденции на пространствах МТК выражаются, с одной стороны, в напряжении взаимоотношений России с такими мировыми акторами, как ЕС и США, с другой стороны – в партнерстве России с другими крупными акторами, такими как Китай. При этом не нужно упускать из вида, что у Китая есть свои национальные интересы, они не всегда и не во всем совпадают с российскими. Эти различия в отношении международных транспортных коридоров сегодня не акцентируются, потому что на беспрецедентно высокий уровень поднялись российско-китайские политические отношения. Но это не означает, что такими различиями можно пренебрегать. Они проявляются, например, в процессе сопряжения евразийской интеграции и китайской Инициативы пояса и пути. Как достижения, так и успехи есть у России и в отношениях с рядом других крупных стран мира, например, с Индией, Турцией, Ираном и другими.

Общей негативной для всех субъектов международных отношений геополитической тенденцией является угроза безопасности транспортных коридоров со стороны террористических формирований, незаконно действующих на территориях различных стран. Глобальная террористическая угроза способствует более тесному сотрудничеству стран мира, в том числе в сфере МТК. Особенно настоятельно требуется эффективное взаимодействие стран мира в развитии цифровой международной инфраструктуры. Террористы активно используют глобальную сеть Интернет в подготовке и реализации террористических актов, и противодействовать им возможно только совместными усилиями.

Экономические приоритеты развития МТК охватывают области унификации таможенных и налоговых сборов на всех участках международных транспортных маршрутов, а также выбор наиболее экономичных из них.

¹ Global Britain in a competitive age. The Integrated Review of Security, Defence, Development and Foreign Policy. Presented to Parliament by the Prime Minister by Command of Her Majesty. March 2021.

Важными экономическими аспектами становятся преодоление сложностей и унификация таможенных и налоговых сборов на всех участках маршрутов МТК и обеспечение преференциального режима обслуживания транспорта и грузов, проходящих по МТК. Достижение данных приоритетов обеспечивает максимальное ускорение продвижения транспорта и грузов по МТК при минимизации транспортных расходов, что гарантирует эффективность перевозок.

Экономические приоритеты развития международных транспортных коридоров связаны также с тем, что инфраструктурные проекты имеют очень высокий мультипликативный эффект. Специалисты известной консалтинговой компании «PricewaterhouseCoopers» подсчитали, что один доллар вложений в инфраструктуру в Канаде в долгосрочном периоде ведет к росту ВВП от 2,26 до 3,83 доллара¹. Но как раз эта самая долгосрочность и является часто ограничителем при принятии решений о строительстве международных транспортных коридоров. В условиях неопределенности в мире страны пытаются как можно скорее получить прибыль как результат деятельности, а не откладывать ее получение на неизвестное будущее.

В экономических приоритетах следует также отметить больше возможностей для количественного замера степени связанности. В экономике практически все процессы измеряются в килограммах, километрах, минутах, поэтому есть возможность объективного сравнения элементов одного МТК или разных коридоров. Например, известен Индекс эффективности логистики Всемирного банка (World Bank's Logistics Performance Index), а также рейтинг качества инфраструктуры (Ranking of countries according to their quality of infrastructure)². Наличие таких индексов в экономической сфере МТК подталкивает к разработке подобных индексов и в других сферах, включая влияние связанности на политическую сферу и сферу обеспечения национальной безопасности. Использование количественных методов в политических исследованиях способствует получению более объективных

¹ Global Economy Watch: Could Infrastructure Be a Panacea for Global Growth? London: PriceWaterhouseCoopers, 2016.

² Top 100: Ranking of countries according to their quality of infrastructure in 2019 //

<https://www.statista.com/statistics/264753/ranking-of-countries-according-to-the-general-quality-of-infrastructure/>

теоретических выводов и разработке более обоснованных практических рекомендаций.

Логистические направления охватывают область развития технологий, включая транспортные артерии в целом, различные виды транспорта, а также формирование мультимодальных логистических систем и хабов - узлов на местах пересечения транспортных коридоров. Узел является одним из центральных понятий сети. В настоящее время во многих сферах сетевая организация приходит на смену иерархической, что подчеркивает большое как прямое, так и переносное значение узлов. Важными факторами становятся максимальное разнообразие услуг для перевозчиков и их соответствие международному уровню качества. В комплексе с экономическими приоритетами эффективная логистика является наиболее привлекательной стороной МТК.

Одним из важнейших вызовов современности становится *геополитическая заостренность* вопросов создания и функционирования МТК. Авторское видение проблемы предусматривает выдвижение в настоящее время на первый план понятия стратегичности МТК, рассмотренного в первой главе. Особого внимания заслуживают такие стратегические факторы влияния на функционирование МТК, как геополитические приоритеты акторов, обеспечение безопасной деятельности и минимизация конфликтов на пространствах МТК.

Дуальный характер сущности МТК выражается в его конфликтогенном потенциале, приобретающем особую значимость в связи с разнородностью конфликтов, возникающих на пространствах международных коридоров. Обеспечивая благоприятные условия для экономического развития, международные транспортные коридоры могут в то же время способствовать распространению различного рода конфликтов на пространствах прохождения маршрутов. Обострение конфликтогенности на пространствах МТК создает новые вызовы и обуславливает такой стратегический фактор, как *обеспечение безопасности*. Действие этого фактора можно проследить на одном из аспектов современных российско-китайских отношений.

Как известно, в России и Китае разная ширина железнодорожной колеи, в России она равна 1520 мм, а в Китае – 1435 мм. В свое время эта разница была заложена как препятствие военному противнику при нападении на нашу страну. Являясь фактором обеспечения национальной безопасности, эта разница в то же время представляет собой препятствие в развитии экономических связей. В 2016 году между Москвой и Пекином было достигнуто соглашение о том, что железная дорога из китайского приграничного города Хуньчунь до российского порта Зарубино в рамках транспортного коридора «Приморье-2» будет китайской ширины¹. При принятии этого решения было учтено, что участок Хуньчунь-Зарубино составляет всего примерно 100 км, а грузы к нему могут идти тысячи километров. Если же Россия не согласилась бы с таким подходом, то смена тележек и потеря времени стала бы серьезным барьером на пути многомиллиардного транзита.

Однако при принятии этого решения были и аргументы против. Россия соглашается на либерализацию движения иностранных составов по своей территории, то есть отчасти задевается ее суверенитет. Такое решение можно рассматривать как прецедент. Китай предлагает такое же решение Узбекистану и Киргизии, и если эти страны согласятся на китайскую ширину колеи, то это может означать снижение влияния России в Центральной Азии. И тем не менее, Россией было принято положительное решение по этому вопросу. Авторская позиция состоит в том, что между Россией и Китаем сложились беспрецедентно хорошие политические отношения, основанные на доверии друг к другу. Одновременно при необходимости могут быть предприняты дополнительные меры по усилению контроля со стороны России на этом участке железной дороги.

Позитивной геополитической тенденцией на пространствах МТК можно считать интеграционные процессы в сфере транспортных инициатив. Примеры синергии таких проектов подтверждают жизненность и целесообразность данной тенденции - образование союзов и углубление интеграции. Международные союзы создаются для достижения общих целей. При

¹ Башкатова А. РФ переходит на колею КНР // Независимая газета. 2016. 25 апреля.

международной интеграции стран-участниц происходит согласование национальных интересов с общими интеграционными целями. Связанность является необходимым свойством региональной интеграции, поэтому в интеграционных союзах его развитию уделяется приоритетное внимание. В Европейской комиссии, например, предусмотрена должность Комиссара ЕС по вопросам сплоченности и реформ¹. Сплоченность членов союза зависит от их связанности.

Привлекательность интеграционных проектов обусловлена многочисленными выгодами для стран-участниц, среди которых свободный доступ к транспортным артериям партнеров, снижение издержек, повышение конкурентоспособности своей продукции. Для России и ее партнеров особую роль может сыграть упрочение Евразийского экономического союза, в практическом плане которого уже наметился ряд направлений к развитию, среди которых торгово-экономическое сотрудничество². Транспортное направление представляет собой важную сферу евразийской интеграции³. Сотрудничество в ней включает в себя такие приоритеты, как формирование единого транспортного пространства, создание и развитие евразийских транспортных коридоров, развитие транзитного потенциала в рамках Союза, создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки, и другие.

В завершение этого параграфа следует отметить, что приоритетные направления развития МТК связаны не только с усилением успехов и решением нынешних проблем в их функционировании. Необходимо следить за новыми процессами в мире, которые могут повлиять на формирование нового мирового порядка, связанность и международные транспортные коридоры. Соискатель считает, что к таким новым процессам можно отнести сферу международных финансов. Недаром банковскую систему называют иногда кровеносной системой экономики, то есть своеобразной инфраструктурой. Это особенно

¹ European Commission // https://ec.europa.eu/info/index_en (дата обращения: 10.05.2021).

² Михайленко А.Н. Евразийский экономический союз: суть проблемы // Обозреватель - Observer. № 4. 2014. С.40-48.

³ Решение Высшего Евразийского экономического совета № 19 от 26.12.2016 "Об основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС" // https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01414442/scd_11042017 (дата обращения: 10.05.2021).

важно сегодня, когда формируется так называемое «безналичное общество». В оборот все увереннее вступают различные виртуальные валюты, такие как биткойн и другие.

С этой точки зрения обращает внимание позиция Э.А. Емузовой, которая в своей докторской диссертации выдвигает тезис о том, что мощным инструментом формирования нового мирового порядка становятся сегодня монетарные отношения¹. К их инструментализации приводит политизация финансовой сферы. Эта политизация использует двойственность финансовой сферы, ее недооцененный политический потенциал. Как и транспортная инфраструктура, она может соединять экономики различных стран, но может и блокировать связи между ними. Блокирование может происходить по решению узкого круга субъектов, находящихся у руля мировой финансовой системы. Э.А. Емузова выделяет в монетарных отношениях бенефициаров, полубенефициаров и бенефакторов.

Доминирующее положение доллара в мировой финансовой системе позволяет бенефициару США получать не обоснованные современной экономической ситуацией выгоды, влиять на экономический и политический суверенитет других стран. В монетарных отношениях важна не только роль отдельных валют, но и платежных систем. С помощью таких систем, как VISA, SWIFT и других, у управляющих ими западных стран имеется возможность создавать угрозы экономической безопасности отдельных государств, как это произошло, например, с Ираном. Даже сама угроза отключения национальной банковской системы от платежной системы SWIFT, как это было в 2020 году в отношении России, оказывает отрицательное влияние на национальную экономику. Для ограничения такого влияния в нынешней монетарной системе главного бенефициара США следует дифференцировать мировую монетарную систему, укреплять положение национальных валют.

Как же можно противодействовать этой потенциальной угрозе? Отчасти ответ на этот вопрос дал министр иностранных дел России С.В. Лавров: «нам нужно снижать санкционные риски путём укрепления своей технологической

¹ Емузова Э.А. Монетарные отношения как политический инструмент формирования мирового порядка. Дисс... докт. полит. н. Пятигорск, 2020.

самостоятельности, путём перехода к расчётам в национальных валютах и в мировых валютах, альтернативных доллару. Нужно отходить от использования контролируемых Западом международных платёжных систем»¹. Авторский подход в трактовке этой позиции состоит в том, что Россия не должна идти по пути изоляционизма. Речь не идет о необходимости беспричинного отказа в использовании международных платёжных систем в пользу сугубо национальных, российских. Акцент в этой мысли С.В. Лаврова должен быть сделан на контроль Запада за этими системами и недобросовестном их использовании в ущерб интересам других стран, в том числе России.

Такое направление монетарного развития будет эффективным в случае, если оно будет опираться на крепкую растущую экономику. Недаром российский министр говорит, в первую очередь, о технологическом развитии России. При этом соискатель считает, что под самостоятельностью в словах С.В. Лаврова не следует понимать автаркию и полную изоляцию от мировой экономики. Самостоятельность — это характеристика отношения между суверенными равными субъектами международных экономических связей. Взаимозависимость между странами мира будет развиваться, но ее надо избавить именно от упомянутых С.В. Лавровым в приведенном выше интервью «причуд», которые западные страны проявляют по привычке, сформировавшейся в предыдущую эпоху их доминирования в политике и экономике.

¹ Интервью Министра иностранных дел Российской Федерации С.В. Лаврова СМИ Китая, Москва, 22 марта 2021 года // https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/4646592 (дата обращения: 10.05.2021).

3.2 Реализация национальных интересов России в МТК¹

Какова же должна быть позиция России по развитию связанности и международных транспортных коридоров? Официальному представителю МИД России М.В. Захаровой в начале мая 2021 года был задан вопрос, может ли наша страна изолировать свою экономику от враждебной политики². Она ответила, что Россия будет использовать эти действия зарубежных партнеров для повышения эффективности своей экономики. Наша страна не намерена изолироваться от внешнего мира, она открыта к обсуждению существующих проблем на основе равноправия и взаимного учета интересов. Россия выступает за противодействие так называемым санкциям, то есть односторонним ограничительным мерам, которые она считает контрпродуктивными. Санкции наносят ущерб и западным странам, и России, то есть они не соответствуют национальным интересам партнеров. Таким образом, в связанности стран и международных транспортных коридорах имеются возможности, которые следует реализовать.

Прежде чем анализировать вопросы реализации национальных интересов России в МТК, нужно хотя бы кратко остановиться на том, что такое национальные интересы. В Стратегии национальной безопасности Российской Федерации указывается, что «национальные интересы Российской Федерации – это объективно значимые потребности личности, общества и государства в обеспечении их защищенности и устойчивого развития»³. Авторская позиция состоит в том, что при таком подходе интересы приравниваются к потребностям, между ними не устанавливается разница. Между тем потребности, как правило, понимаются как объективная мера, в то время как интересы – это осознанные потребности, и они субъективны. Что же касается защищенности личности, общества и государства, то эта триада отражает важнейших субъектов обеспечения безопасности. С таким пониманием

¹ На основе этого параграфа опубликована научная статья Бирюков П.Э. Реализация национальных интересов России в международных транспортных коридорах // Вопросы национальных и федеративных отношений (ВАК). 2021. № 3. С. 933-943.

² Интервью официального представителя МИД России М.В. Захаровой телеканалу «Russia Today», 3 мая 2021 года // https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/4719893 (дата обращения: 10.05.2021).

³ Стратегия национальной безопасности Российской Федерации. Утверждена Указом Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 года № 683 // Российская газета. 2015. 31 декабря.

национальных интересов рассмотрим их реализацию Россией в международных транспортных коридорах.

Геополитическое положение России, ее размеры и географическое расположение являются объективной основой активного участия нашей страны в развитии международных транспортных коридоров. Вовлечение России в активную эксплуатацию имеющихся МТК и создание новых российских коридоров объективно экономически выгодно не только Москве, но и многим другим мировым акторам, в том числе, вследствие снижения уровня логистических издержек. Так, например, расчеты экспертов демонстрируют значительную экономию ресурсов при доставке контейнеров из Азии в Европу по Транссибу, а именно: стоимости - до 100 долл. США на 1 контейнер, сроков - более 20 суток¹. Однако одного этого конкурентного преимущества недостаточно для развития МТК.

Укрепление позиций России в международных транспортных коридорах создает основу для решения целого комплекса задач. Оно способствует продвижению стратегических интересов и обеспечению безопасности на пространствах МТК, включая Арктический регион, равно как и препятствованию изоляции России. Экономический мультипликативный эффект может дать увеличение темпов роста экономики до 7-8% в год². Модернизация инфраструктуры страны создает условия для естественного вовлечения российских регионов в мировую экономику. Она может дать импульс экономическому подъему регионов Сибири и Дальнего Востока, возможность достижения темпов их экономического роста до 10-12% ежегодно³. МТК на российской территории должны стать максимально безопасными и экономически привлекательными для большинства мировых акторов. Одним из важных условий для этого становится минимизация конфликтных ситуаций на пространствах российских МТК.

Однако в сложившихся новых внешнеполитических условиях, давлении США и ЕС благоприятные географические и экономические факторы могут

¹ Гончаренко Е.С. Российские участки Международных Транспортных коридоров как объект экономического исследования. Дисс... канд. эк. н. М.: МГАВТ, 2014. С.34.

² Там же, с. 26.

³ Подберезкина О. А. Эволюция значения Международных Транспортных коридоров в мировой политике на примере России. Дисс... канд. полит. н. М.: МГИМО, 2015. С.5.

значительно снизить свою актуальность, а на передний план могут выйти и уже выходят другие факторы. Широко известны факты стремления мировых держав создавать МТК в обход российской территории. Россия должна проводить политику, которая сочетает в себе и способствующие, и препятствующие факторы развития МТК. Рассмотренная проблематика позволяет составить примерный план работ, который предстоит совершить для повышения эффективности участия России в крупных международных транспортных проектах. Он должен предусматривать ответы на выявленные в первой главе свойства нового мирового порядка, который формируется в настоящее время. Это такие свойства, как неопределенность международной среды, быстрота и глубина происходящих изменений, возрастающая конфликтность и увеличение разнообразия мира.

Положение о том, что Россия должна следовать мировым тенденциям и учитывать приведенные выше свойства мирового порядка, может показаться банальным. Но позиция автора не такая. Во-первых, следует определить эти мировые тенденции, и разные страны делают это по-разному. На Западе новый мировой порядок определяют как «мир, построенный на правилах». Причем эти правила должны писать там же, на Западе. В других странах, в том числе в России и Китае, говорят о многополярном, полицентричном, многостороннем и других возможных мировых порядках. Они связаны с равноправием, суверенитетом, совместным решением общих проблем, противодействием общим глобальным угрозам и другими принципами. От того, каким видят мир его члены, и зависит их позиция в решении современных спорных вопросов. Можно признать, что одинакового понимания в тенденциях мирового развития у членов мирового сообщества сегодня не существует. Эта ситуация является одним из проявлений осознанности национальных интересов, о которой было написано в начале данного параграфа.

Но даже если бы эти тенденции были одинаково определены, то требовалась бы политическая воля следовать им. Ведь западные страны не могут не понимать, что баланс сил в мире изменился не в их пользу. Президент Франции Э. Макрон, вступая на совещании перед французскими послами в 2019 году, заявил: «Мы видим конец западной гегемонии в мире...

Обстоятельства меняются... Китай выдвинулся в первый ряд, а Россия добивается большего успеха в своей стратегии»¹. Но, даже признавая статус-кво и динамику происходящих процессов, Запад не хочет учитывать эту важнейшую тенденцию в своей внешней политике. Тем не менее мировые тенденции тем и сильны, что они заставляют считаться с собой. Поэтому требуется исследовать, каким образом Россия может учитывать в своей политике выявленные в первой главе четыре свойства формирующегося нового мирового порядка.

1. Разработка теории решения внешнеполитических задач.

Авторская позиция в отношении неопределенности как первого из этих свойств современной международной среды состоит в том, что наилучшим ответом на нее должна стать качественная теоретическая база внешней политики России. В комплекс действий по формированию адекватных ответов вызовам современной геополитической ситуации следует включить, в первую очередь, разработку теории решения внешнеполитических задач². Проблема возникает в случае, если своевременно не найден ответ на стратегический вызов, не решена внешнеполитическая задача. В свою очередь, нерешенная проблема выливается в конфликт, результатом которого может стать кризис. До последнего времени в российской политической науке было довольно четкое разделение на международные проблемы и их решение (специальность ВАК 23.00.04. «Политические проблемы международных отношений, глобального и регионального развития») и конфликты и их урегулирование (специальность ВАК 23.00.06 «Конфликтология»). Однако в настоящее время принято решение о нецелесообразности такого разрыва, и в новой номенклатуре научных специальностей они объединены в одну специальность 5.5.4 «Международные отношения».

Разработанная теория решения внешнеполитических задач и многовариантные прогнозы позволят противопоставить неопределенным и непредсказуемым событиям на современной внешнеполитической арене гибкость российской дипломатии. В первой главе мы рассматривали вопрос о

¹ Макрон заявил, что западному доминированию в мире наступает конец. 27 августа 2019 года // <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6803479> (дата обращения: 10.05.2021).

² Михайленко А.Н. Современный этап в формировании полицентричного мира // Вопросы политологии. 2019. Т. 9. №1(41). С. 87.

соотношении связанности и безопасности в международных отношениях, балансировании между связанностью и изоляцией. Разработка такой научно обоснованной системы балансирования представляется крайне важной в нынешних условиях. Вряд ли в ней возможны жесткие формулы. Упомянутый выше Ч. Капчан говорит о золотой середине как метафоре подвижности и учета разнообразных факторов. Здесь можно использовать и другие подобные метафоры, такую, например, как золотое сечение. Из древнегреческой мифологии можно привести образ двуликого Януса, одновременно открывающего и закрывающего двери и окна, с двумя лицами, одно смотрящее в прошлое, другое - в будущее. Возможно, в отсутствие четких научных определений преднаучные формы мышления, такие как метафоры и мифы, позволят расширить горизонт поиска подходящих механизмов подобного балансирования.

В то же время с учетом евразийского статуса России следует обратить внимание на китайскую систему разрешения противоречий инь и ян¹. В рамках этой китайской философии ян и инь символизируют взаимодействие любых противоположностей, будет это свет и тьма, белое и черное, сотрудничество и соперничество, связанность и изоляция. Согласно этому философскому подходу, материя едина, она содержит и ян, и инь, которые одинаково необходимы для ее развития. Без инь не будет ян и наоборот, а без них обеих не будет целостной материи. Материя не может застыть на одном месте, она постоянно изменяется как раз в результате взаимодействия противоположностей, которые взаимодополняют друг друга. Роль человека в этой ситуации состоит в том, чтобы осознать целостность ян и инь и своими усилиями добиваться баланса, или гармонии, между этими противоположностями. В данном аспекте восточная философия отличается от диалектического подхода Г. Гегеля к разрешению противоречий. Все эти философские аспекты можно было бы положить в основу теории решения внешнеполитических задач.

¹ Маслов А.А. Инь и ян: хаос и порядок / Маслов А.А. Китай: Укрощение драконов. Духовные поиски и сакральный экстаз. М.: Алетея, 2003. С. 29-36; Марков Л.А. Система дуальных противоположностей ИНЬ-ЯН в сравнительном освещении // Восток. 2003. № 5. С. 17-31.

В разработке теории решения внешнеполитических задач необходимо использовать имеющиеся наработки в политической науке и во внешнеполитической практике. Одновременно имеет смысл изучить аналогичные исследования в других науках, например, теорию решения изобретательских задач (ТРИЗ) Г. Альтшулера¹. В ней разработаны принципы инновационной деятельности. Данная теория уже используется в стратегическом управлении² и экономической деятельности³. Имеются примеры того, как можно решать сложные внешнеполитические проблемы на основе ТРИЗа. Так, решение проблемы разграничения морского дна в Каспийском море между Россией и Азербайджаном, Россией и Казахстаном было найдено на основе принципа двухслойного проводника – «вода общая, дно делим». Основательная теория является надежным компасом в разрешении самых сложных противоречий. Поэтому диссертант считает разработку теории решения внешнеполитических задач одним из ключевых направлений развития современной конфликтологии.

Одним из важнейших аспектов этого направления развития МТК следовало бы принять разработку понятийного аппарата данной теории. Например, в настоящее время очень часто для отражения ситуации в мире используется понятие турбулентности. Академик РАН, президент ИМЭМО РАН А.А. Дынкин считает, что причиной происходящей в условиях турбулентности трансформации мирового порядка является стремление США вернуть мир от (становящейся) полицентричности к (уходящей) однополярности⁴. Состояние турбулентности по своему смыслу должно иметь очень существенное влияние на международные транспортные коридоры. Однако до настоящего времени на пути ее определения сделаны только отдельные шаги⁵. Следует продолжить этот путь как в отношении данного

¹ Альтшуллер Г. С. Найти идею: Введение в ТРИЗ — теорию решения изобретательских задач. 4-е изд. М.: Альпина Пабlishер, 2011.

² Соколов Н.Н. Применение технологии ТРИЗ при принятии управленческих решений в стратегическом управлении // Вестник Университета (Государственный университет управления). 2014. № 16. С. 214-217.

³ Панова Е.С. Разработка технологии применения теории решения изобретательских задач в инновационной деятельности предприятий промышленности. Дисс... канд. эк. н. М., 2017.

⁴ Дынкин А.А. Международная турбулентность и Россия // Вестник РАН. 2020. Т. 90. № 3. С. 208-219.

⁵ Баранов Н.А. Турбулентность – характерный признак современной мировой политики // Обозреватель–Observer. 2018. №2. С. 2-16; Полулях Д.С. Турбулентность в современной мировой политике: дискурсы и практика. Дисс. ... канд. полит. н. Москва, 2016.

понятия, так и всего понятийного аппарата теории решения внешнеполитических задач.

Связанная с научным поиском задача состоит также в том, чтобы усилить исследования политических проблем сочетания гражданских и военных (специальных) направлений развития России. Как было показано в диссертации, транспортная инфраструктура имеет двойное назначение. В настоящее время Россия отстает от западных стран в диверсификации своего оборонно-промышленного комплекса. Поставлена задача повысить долю продукции гражданского назначения в общем объеме продукции ОПК к 2025 году до 30 процентов, а к 2030 году – до 50 процентов¹. По итогам 2019 года доля продукции двойного назначения в отечественном ОПК составляет 24,1 процентов. В США и других западных странах этот показатель гораздо выше. В Китае доля товаров гражданского назначения в продукции оборонного комплекса составляет 80 процентов². В настоящее время в литературе имеются работы, посвященные этой проблеме³. Однако они в основном касаются технологических и производственных проблем, в то время как в данном направлении имеется множество политических проблем.

Немаловажным в научном направлении является обоснование наиболее целесообразных методов исследования развития МТК. О.С. Смирнова, например, приводит такие эффективные методы, как SWOT-анализ, PEST-анализ, модель анализа пяти конкурентных сил М. Портера, EFAS-анализ, кластерный анализ. Вместе с тем она считает самым подходящим для разработки международной стратегии «Газпрома» метод нечетких множеств⁴. Этот количественный метод хорошо подходит для современных неопределенных условий международной деятельности, о которых мы писали в

¹ Перечень поручений Президента Российской Федерации от 5 декабря 2016 г. № Пр-2346 // <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/53425> (дата обращения: 10.05.2021).

² Курбанов А.Х., Князьнеделин Р.А., Попов Н.Е. Поиск баланса интересов между производством военной продукции и продукции гражданского назначения // Вестник Тверского государственного университета. Серия: Экономика и управление. 2018. №4. С. 44–52.

³ Ибатуллина А.А. Оценка диверсификационного потенциала предприятий ОПК // Глобальный научный потенциал. 2018. № 7 (88). С. 61–65.

⁴ Смирнова О.С. Страновой и отраслевой риски как факторы формирования международной стратегии ТНК (на примере ПАО «ГАЗПРОМ»). Дисс... канд. эк. н. СПб, 2020.

первой главе¹. Метод нечетких множеств уже используется в изучении рисков и возможностей при развертывании китайской Инициативы пояса и пути². Авторская позиция состоит в том, что этот метод следует более широко применять в деятельности по управлению МТК с участием России.

В методологическом смысле качественное информационное обеспечение МТК предполагает измеряемость происходящих в этой сфере процессов. Известный бизнесмен Б. Гейтс в свое время предложил решать мировые проблемы, измеряя их³. Сегодня понятия цифровой экономики, цифровой дипломатии все активнее используются во внешнеполитическом дискурсе. В политической науке для снятия неопределенности все шире используются количественные методы исследования. Существуют достаточные возможности для разработки и дальнейшего использования в практической деятельности цифрового измерения стратегических аспектов МТК. Это направление должно стать одним из приоритетных в исследовании методологических подходов к развитию международных транспортных коридоров в условиях формирования нового мирового порядка. Отставание в этом направлении отразится на развитии МТК в целом.

Глубокая теоретическая и концептуальная проработка проблематики МТК должна отразиться и в документах стратегического планирования России. Национальные интересы и приоритеты России в области функционирования МТК содержатся в Транспортной Стратегии РФ до 2030 года⁴, а также в Постановлении Правительства РФ №664 от 7 сентября 2000 года «Об основных направлениях формирования и развития международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации»⁵. Следует признать, что это Постановление устарело по многим позициям, требуется определить новые

¹ Нечеткие множества и теория возможностей: Последние достижения / Р. Р. Ягер. М.: Радио и связь, 1986; Недосекин А.О., Воронов К.И. Анализ риска инвестиций с применением нечетких множеств // Управление риском. 2000. №1; Рыжов А.П. Элементы теории нечетких множеств и ее приложений. М.: Диалог-МГУ, 2003.

² Jelena M. Andric, Jiayuan Wang and Ruoyu Zhong. Identifying the Critical Risks in Railway Projects Based on Fuzzy and Sensitivity Analysis: A Case Study of Belt and Road Projects. Sustainability 2019, 11.

³ Gates Bill: My Plan To Fix the World's Biggest Problems // The Wall Street Journal, Jan. 25, 2013.

⁴ Транспортная Стратегия РФ до 2030 года. URL: <https://www.mintrans.ru/documents/2/1009> (дата обращения: 18.03.2019).

⁵ Об основных направлениях формирования и развития международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации. Постановление Правительства РФ №664 от 07.09.2000г. URL: http://www.mid.ru/foreign_policy/rso/-/asset_publisher/0vP3hQoCPRg5/content/id/600144. (дата обращения: 10.03.2019)

подходы, которые соответствуют существенно изменившимся обстоятельствам в мире. Необходимо обратить внимание на теоретическое наполнение и других документов стратегического планирования.

Между разрабатываемыми в России стратегиями и результатами их применения должна быть причинно-следственная связь. Между тем, она далеко не всегда прослеживается. А.А. Попова объясняет это рядом причин¹. Первая из них касается нехватки данных, позволяющих количественно определить эту связь. Вторая состоит в том, что в мире каждые 5-7 лет происходят кризисы, которые существенно влияют на окружающую среду и выполнение стратегий. Третья же причина заключается в том, что в разработанных стратегиях не учитываются важные факторы, которые отклоняют содержащиеся в них прогнозы от реально происходящих событий. Авторская позиция состоит в том, что эти три причины нуждаются в дополнении. Не хватает не только данных, но и научно обоснованных методик определения указанной взаимосвязи. Неожиданные кризисы частично происходят не по принципу «черного лебедя»², а из-за низкого качества прогнозов. В этом же частично кроется и третья причина, о которой написала А.А. Попова. Необходимо избегать этих недостатков в разработке документов стратегического планирования.

2. Геоэкономическая и геополитическая конкурентоспособность России

Другое важнейшее свойство нового мирового порядка состоит в быстроте и глубине происходящих изменений. Свойство изменчивости геополитической ситуации сыграло, например, роковую роль в заморозке печально известного проекта газопровода «Южный поток», остановленного в 2014 году в связи с событиями на Украине. В результате были обесценены российские инвестиции в сумме 46 млрд рублей, что негативно сказалось на национальной экономике³. Только в настоящее время, спустя 7 лет, замороженный проект получил шанс восстановления в целях увеличения производительности другого масштабного проекта «Турецкий поток», который, по мнению экспертов, практически

¹ Попова А.А. Применение стратегических программ развития для повышения международной конкурентоспособности страны: мировой опыт и российская практика. Дисс... канд. эк. н. СПб, 2020.

² Taleb Nassim Nicholas. The Black Swan: The Impact of the Highly Improbable // The New York Times, April 22, 2007.

³ Барсуков Ю. «Газпром» разморозил «Южный поток». <https://www.kommersant.ru/doc/4038952> (дата обращения 25.08.2019)

заменил предыдущий «Южный поток». При этом факторы изменчивости ситуации в мире продолжают воздействовать негативно, оказывая влияние на усложнение и удорожание проекта «Северный поток-2».

Авторская позиция состоит в том, что наиболее эффективным ответом на этот вызов современности является повышение геоэкономической и геополитической конкурентоспособности России. В глобализирующемся мире конкурентная среда ужесточается не только в экономической, но и в других сферах жизнедеятельности. Многие исследователи отмечают, что показатели конкурентоспособности стран, измеряемые международными рейтингами на основе экономической деятельности, утрачивают свою полноту¹. В стратегическом плане все большее значение приобретает уровень политической поддержки инфраструктурных проектов, а также уровень технологического развития стран. Высокая конкурентоспособность страны означает наличие у нее разнообразных эффективных средств и методов международного взаимодействия, которые позволяют более оперативно реагировать на происходящие изменения.

Показатель конкурентоспособности страны напрямую зависит от ее геополитического статуса, под которым понимается роль и место страны в глобальной системе миропорядка. В комплексный показатель глобального статуса могут быть включены пространственно-географические характеристики, в т.ч. природные ресурсы, экономическая, технологическая, военная мощь, международный вес, динамика народонаселения, степень цивилизационно-культурного влияния и некоторые другие факторы развития страны². Перед Россией актуализируется задача формирования национальной конкурентной политики, основанной на существующих предпосылках и направленной на создание благоприятных внешних условий достойного существования российского общества. Определенное место в показателях геополитической конкурентоспособности России должны занять эффективные МТК.

¹ Алиев З.Т. Конкурентоспособность России в условиях глобализации и формирование государственной конкурентной политики. Дисс... канд. полит. н. М.: ГУУ, 2009. С. 28.

² Киселев С. Конкурентоспособность России и ее конкурентная стратегия. http://kapital-rus.ru/articles/article/konkurentosposobnost_rossii_i_ee_konkurentnaya_strategiya/ (дата обращения: 14.04.2019).

В свою очередь, развитие связанности стран мира и повышение эффективности МТК должно способствовать решению приоритетных задач, стоящих перед Россией. Например, одна из таких задач – это развитие несырьевого экспорта нашей страны. Еще лучше, если это будет экспорт не товаров, а услуг. В связи с этим можно обратить внимание на то, что объем экспорта туристических услуг из России, который в значительной степени зависит от эффективных транспортных и логистических решений, в 2018 г. составлял 18,7 млрд долл. Это больше, чем экспорт вооружений, равнявшийся в том же году 15,2 млрд долл.¹ По некоторым направлениям въездного туризма уже достигнуты существенные высоты, например, в сфере медицинского туризма, о чем свидетельствуют статистические данные (см. таблицу 8). Как верно отмечает А.И. Погорлецкий, таким образом не только совершенствуется структура внешней торговли России, но и развивается ее «мягкая сила», которая способствует привлекательности нашей страны и повышению ее геополитической и геоэкономической конкурентоспособности².

Таблица 8. Количество иностранных пациентов, прошедших лечение в России

Год	Количество (тыс. чел)
2016	35
2017	120
2018	300
2019 (первое полугодие)	530

Источник: План по медицинскому туризму 2024 года Россия может выполнить уже по итогам текущего. Москва, Финмаркет, 2019 // <http://www.finmarket.ru/news/5069029>

России следует уделить внимание проблемам в развитии ее приоритетных инфраструктурных проектов, в частности, Северному морскому пути. Нужно не отвергать сомнения зарубежных партнеров относительно его развития, а внимательно их изучать, исключать политизированные и одновременно устранять существенные замечания. Например, норвежский эксперт отмечает, что сегодня большая часть грузовых перевозок между Азией и Европой

¹ Минобороны РФ оценило экспорт оружия за 2019 год. Москва, Интерфакс, 2020 // <https://www.interfax.ru/business/700388> (дата обращения: 10.05.2021).

² Погорлецкий А.И. «Мягкая сила» и экспортный потенциал России в несырьевых секторах экономики // Мировая экономика и международные отношения. 2021. Том 65. № 3. С. 102-110.

совершается через Суэцкий канал¹. Но, пользуясь Северным морским путем, который по расстоянию примерно на 40% короче, можно сэкономить почти 15 дней. Россия развивает этот проект, учитывая потребности развития производственной деятельности на Ямале, а также свой вектор на восток и север. В то же время есть и факторы, препятствующие развитию СМП. Основной поток товаров идет из Азии в Европу, а с Европой у России отношения серьезно ухудшились в последнее время. К тому же норвежский эксперт считает, что на Северном морском пути существует повышенная опасность повреждения судов, износ оборудования и, как следствие, повышенный расход топлива. Эти моменты влияют на конкурентоспособность Северного морского пути по сравнению с Суэцким каналом.

Конкурентоспособным может быть и другой транспортный коридор по российской территории. Как было отмечено выше, чуть ли не 100 процентов транзитных грузов между Европой и Восточной Азией идут через Суэцкий канал, и занимает этот транзит 40-45 дней. Если пустить грузы по железной дороге, то этот срок сократится вдвое. К тому же, согласно World Container Index, железнодорожные перевозки дешевле морских примерно в два раза². Однако для реализации этих конкурентных преимуществ необходимо модернизировать Байкало-Амурскую магистраль, чем в настоящее время и занимается Россия.

Важнейшую роль в повышении геополитической и геоэкономической конкурентоспособности России должна играть региональная интеграция на постсоветском пространстве. Прежде всего, идет речь о развитии процессов евразийской интеграции, углублении интеграционных процессов в рамках ЕАЭС. Такое углубление может и должно касаться в том числе и международных транспортных коридоров. На этот аспект обратил внимание Президент России В.В. Путин в своем Послании Федеральному Собранию в апреле 2021 года. Он отметил: «Наши общие проекты в рамках Евразийского экономического союза нацелены на то, чтобы обеспечить рост экономики и благосостояния граждан. При этом здесь появляются новые интересные

¹ Судовладелец Хербьёрн Ханссон о Северном морском пути: «Это совершенно не актуально» (NRK, Норвегия) 5.05.2021 // <https://inosmi.ru/politic/20210505/249674265.html> (дата обращения: 10.05.2021).

² Slow train across Siberia offers glimpse of Russia's rail ambitions // Financial Times, 19.07.2021.

направления, такие как развитие транспортно-логистических коридоров. Уверен, они станут надёжными инфраструктурными каркасами большого евразийского партнёрства»¹.

Следует предусмотреть активизацию отраслевого транспортного сотрудничества в рамках СНГ. В области транспорта и дорог в Исполкоме СНГ сформированы несколько совещательных органов, а именно Координационное транспортное совещание, Межправительственный совет дорожников и Совет по железнодорожному транспорту². Все эти органы имеют соответствующие комиссии и группы экспертов, проводят заседания, обсуждают вопросы межгосударственного сотрудничества. В Совете по железнодорожному транспорту создана круглосуточная диспетчерская служба, решающая в оперативном режиме конфликтные ситуации при железнодорожном межгосударственном сообщении. Однако в данных органах не сформулирован приоритет в виде активизации деятельности МТК, а специальный орган, координирующий такую работу, отсутствует. Подобная институциональная работа могла бы усилить евразийскую интеграцию.

Интеграционная деятельность, стремление к сотрудничеству, основанному на сопряжении интересов участников являются надёжным путем повышения конкурентоспособности России и ее партнеров. Россия по своим размерам является естественным лидером на постсоветском пространстве. Для эффективной интеграционной деятельности предварительно должны быть изучены интересы потенциальных участников, чтобы действовать по пути максимальной заинтересованности сторон. Для этого, в частности, дипломатическим миссиям следовало бы усилить аналитическую составляющую своей деятельности. Глубокое знание национальных интересов и внутренней ситуации позволит подобрать максимально подходящие точки взаимодействия, укрепляющие сотрудничество, в том числе в сфере транзитной транспортной инфраструктуры. В этом направлении в настоящее время происходят изменения в управлении торговыми представительствами России за

¹ Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации 21 апреля 2021 года // <http://kremlin.ru/events/president/news/65418> (дата обращения: 10.05.2021).

² Исполнительный комитет СНГ. Органы отраслевого сотрудничества. URL: <http://www.cis.minsk.by/page.php?id=19289> (дата обращения: 15.11.2018).

рубежом, передача их из ведения Министерства экономики в Министерство промышленности и торговли, однако результат такой трансформации пока не очевиден¹.

Одной из явных мировых тенденций последнего времени является усиление роли государства в национальном развитии и повышении национальной конкурентоспособности. Исследователи подчеркивают безусловную необходимость инновационного развития транспортной отрасли, а также государственной поддержки планомерного развития международных транспортных коридоров, проходящих по территории РФ. В сферу влияния государства должны войти: контроль за соблюдением международных норм транспортной деятельности, обеспечение выполнения международных соглашений в данной области, обеспечение равенства условий и режимов для российских перевозчиков, содействие российским перевозчикам в приобретении современной техники и предоставлении качественных транспортных услуг².

Государственные мероприятия могут включать принятие стратегических документов в сфере развития МТК на территории РФ, гармонизацию законодательства, развитие транспортной и сопутствующей инфраструктуры, модернизацию технического и контейнерного парков, а также координацию создания логистических центров. Логистические центры или мультимодальные комплексы (МТЛЦ) по принятию и перенаправлению грузов, включая сопутствующие сервисы, должны стать центрами по развитию деятельности МТК. По предварительным оценкам, на территории РФ необходимы 10 федеральных МТЛЦ, 20 региональных и 50 территориальных. Реализация такой программы обеспечит в течение 10 лет накопление чистой прибыли до 7,5 млрд долл. США и позволит создать более 50 тысяч новых рабочих мест³. В целом

¹ Торговые представительства на пороге новой реформы. 16 мая 2018 года // <https://tass.ru/ekonomika/5207168> (дата обращения: 10.05.2021).

² Глазкова Н.Г., Землянская С.В. Направления развития международных транспортных коридоров на территории РФ // URL: <http://be5.biz/ekonomika1/r2013/1543.htm> (дата обращения: 05.02.2019).

³ Прокофьева Т.А. Развитие системы национальных и международных транспортных коридоров на основе формирования опорной сети логистических центров // URL: <https://docplayer.ru/40047458-Razvitie-sistemy-nacionalnyh-i-mezhdunarodnyh-transportnyh-koridorov-na-osnove-formirovaniya-opornoy-seti-logisticheskikh-centrov.html> (дата обращения: 09.11.2018).

эти мероприятия будут способствовать повышению конкурентоспособности всей экономики России и российской части МТК в том числе.

3. Гармонизация элементов системы МТК

Ответом на следующий вызов нового мирового порядка, а именно возрастающую конфликтность, может стать деятельность по гармонизации элементов системы МТК. Конфликты возникают чаще всего из-за несогласованности элементов системы. Система МТК не будет работать, если один ее элемент будет сильным, а остальные – слабыми или между элементами не будет слаженности. Поэтому в своей совокупности система МТК заинтересована в том, чтобы гармонизировать входящие в нее элементы и превратить их в компоненты. В развитии международных транспортных коридоров можно использовать модель международных отношений с доминирующим элементом¹. Она предусматривает действие доминирующего элемента в качестве «локомотива», способствующего развитию всей системы. Этот эффект локомотива достигается за счет резонанса других элементов с доминирующим. Благодаря этому система приобретает свойство целостности, что предполагает создание сферы сотрудничества ее элементов. В качестве такого доминирующего элемента в данный исторический период было бы целесообразно принять аспект безопасности.

Конфликтность как свойство современного мирового порядка приобрела в настоящее время глобальный характер, охватывая практически все сферы деятельности – от политической и экономической до конфессиональной и культурной. Уровень развития конфликтности также разнообразен – от местного и регионального (этнические и конфессиональные конфликты) до глобального, включая «столкновение цивилизаций». Свойство конфликтности мирового порядка неизбежно оказывает отрицательное влияние на развитие МТК. Поэтому Россия заинтересована в минимизации конфликтов на пространствах МТК. В настоящее время основное внимание уделяется вооруженным конфликтам на этих пространствах. Между тем, минимизация конфликтов должна включать деятельность по выявлению и участию в

¹ Михайленко А.Н., Кожухов А.В. Доминирующий фактор в российско-афганских отношениях // Этносоциум и межнациональная культура. 2014. № 10 (76). С. 134 - 143.

урегулировании всех видов конфликтов на пространствах МТК - политических, экономических, этнических, конфессиональных, миграционных и других. Важной составляющей работы с конфликтами становятся предупредительные меры. В идеале необходимо находить эффективные ответы на возникающие вызовы, не допуская их перерастание в угрозы.

В географическом плане элементами системы МТК в части, касающейся России, являются Китай, Евросоюз и другие регионы мира. Китай является самым крупным торговым партнером России (см. таблицу 9), поэтому МТК с его участием следует уделить приоритетное внимание. Пекин, проводящий самостоятельную политику, не зависимую от политики США и ЕС, в настоящее время готов сотрудничать с Россией в сфере развития международной транспортной инфраструктуры, включая железнодорожное сообщение по Транссибу и водное по Северному морскому пути. Об этом свидетельствуют уже заключенные двусторонние соглашения о выделении значительных сумм инвестиций китайской стороной¹. Кроме того, в настоящее время ЕС готов совместно с Китаем продолжать развитие проекта ТРАСЕКА², что может создать дополнительные предпосылки для включения России в функционирование данного МТК с учетом экономически привлекательных аспектов. Тем не менее, в национальных интересах России и Китая имеются и различия. Неоднократно отмечалась разница между уровнями политического и экономического взаимодействия двух стран.

Таблица 9. 10 основных торговых партнеров России, 2020.

№ п/п	Страна	Объем торговли (млрд долл.)
1.	Китай	103,9
2.	Германия	41,9
3.	Белоруссия	28,6
4.	Нидерланды	28,6
5.	Великобритания	26,6
6.	США	23,8
7.	Турция	20,8
8.	Италия	20,2

¹ Там же, с. 43.

² Тураева М.О. Транспортно-инфраструктурные проекты в Евразии // Мир перемен. 2016. № 1. С. 129.

9.	Республика Корея	19,6
0.	1	Казахстан
		19,0

Источник: Итоги внешней торговли России с основными странами 2020 год // <https://customs.gov.ru/folder/511>

Кроме Китая, возможна также активизация аргументированной и взвешенной внешнеполитической и внешнеэкономической деятельности в отношениях с еще одним элементом МТК – Европейским союзом. В настоящее время у России очень сложные, фактически конфликтные отношения с ЕС. Более того, министр иностранных дел России С.В. Лавров заявил, что «с ЕС как с организацией отношений нет. Вся инфраструктура уничтожена односторонними решениями Брюсселя»¹. Автор считает использование российским министром слова «инфраструктура» знаковым, хотя оно употреблено в данном случае в переносном смысле. Однако такое положение российско-европейских дел не может продолжаться вечно. Для европейских перевозчиков позитивные экономические и логистические аргументы в пользу транспортных коридоров на территории России могут сыграть решающую роль. Также для транзитного транспортного сообщения очень важны минимальное количество пограничных и таможенных пунктов и низкий конфликтогенный потенциал российских пространств МТК².

В этом же ключе возможна продуманная и взвешенная внешнеполитическая деятельность на инфраструктурном направлении в отношениях с очередным элементом МТК – США. Стремление США к продвижению своих геополитических интересов подталкивает другие страны к значительным инвестициям в транспортные коридоры по собственным отдельным маршрутам, например, по территории Афганистана³. Однако в этой стране общая мировая неопределенность накладывается на неопределенность в отношениях официальной афганской власти с Движением Талибан. Если планы США и НАТО по выводу своих войск из Афганистана к 11 сентября 2021 года

¹ Выступление и ответы на вопросы СМИ Министра иностранных дел Российской Федерации С.В. Лаврова в ходе совместной пресс-конференции с Министром иностранных дел КНР Ван И, Гуяньинь, 23 марта 2021 года // https://www.mid.ru/web/guest/meropriyatiya_s_uchastiem_ministra/-/asset_publisher/xK1BhB2bUjd3/content/id/4647898 (дата обращения: 10.05.2021).

² Бирюков П.Э. Конфликты на пространствах международных транспортных коридоров и способы их решения. // Этносоциум и межнациональная культура. 2018. №11 (125). URL: <http://etnosocium.ru/etnosotsium-%E2%84%9611-125-2018>. (дата обращения: 11.03.2019).

³ Подберезкина О. А. Эволюция значения Международных Транспортных коридоров в мировой политике на примере России. Дисс... канд. полит. н. М.: МГИМО, 2015. С. 8.

реализуются, то можно предположить продолжение нестабильности в этой стране. Развитие МТК в этих условиях будет по-прежнему встречать серьезные препятствия.

Гармонизации подлежат и другие географические элементы системы международных транспортных коридоров. В частности, следует активизировать внешнеэкономическое сотрудничество с Ираном, заинтересованным в постепенном преодолении мировой изоляции. Целесообразно также озаботиться упрочением внешнеэкономического и политического сотрудничества с Турцией, с которой Россия уже участвует в нескольких транспортных проектах. Можно предположить, что эти и ряд других крупных региональных государств в новом мировом порядке будут играть не последнюю роль, и России было бы целесообразно уже сегодня развивать связанность с ними.

Гармонизация элементов системы МТК предполагает совместные усилия всех заинтересованных стран-участниц. Для них актуальна общепринятая международная практика: создание экспертных рабочих групп, обсуждение и последующее принятие международных соглашений, формирующих правовое поле функционирования транспортных коридоров между государствами, гармонизацию тарифов и стандартов обслуживания на МТК. Важным шагом могла бы стать межгосударственная структура (комитет) по вопросам деятельности МТК¹. Уровень институционализации МТК должен соответствовать вкладу транспортных коридоров в развитие мировой политики и экономики.

Отдельным направлением политики России в гармонизации элементов МТК должно стать обеспечение минимизации конфликтов на соседних с нашей страной пространствах. Это довольно сложная задача с учетом того, что, как мы установили в первой главе, конфликтность в мире растет. Тем не менее, в настоящее время в России существуют благоприятные предпосылки для принятия комплекса мер по предупреждению конфликтов в связи с их невысоким уровнем в сравнении с Европой и, тем более, со странами Ближнего

¹ Бирюков П.Э. Конфликты на пространствах международных транспортных коридоров и способы их решения // Этносоциум и межнациональная культура. 2018. №11 (125). URL: <http://etnosocium.ru/etnosotsium-%E2%84%9611-125-2018>. (дата обращения: 11.03.2019).

Востока. Примером в этом отношении может служить ситуация в Нагорном Карабахе. Конфликт там находился в замороженном состоянии почти 30 лет, последняя вспышка военных действий осенью 2020 года продолжалась недолго, они были остановлены благодаря усилиям России. В настоящее время Россия довольно успешно выполняет миротворческую миссию в регионе. Руководство Азербайджана считает, что Нагорно-карабахский конфликт разрешен полностью¹.

Наряду с географической классификацией элементов МТК может быть применена и их классификация по сферам деятельности, к которым можно отнести политическую, экономическую, правовую, финансовую, экологическую и другие. Гармонизация элементов системы МТК требует комплексного изучения соответствующих страновых рисков. Под этим понятием можно понимать политические, экономические и другие риски, которые могут отрицательно сказаться на участии страны в МТК². Изучение таких рисков особенно важно для экономических субъектов, в деятельности которых существенную роль играют международные транспортные коридоры. Соответствующая работа ведется, например, в ПАО «ГАЗПРОМ»³. Подобную исследовательскую работу целесообразно поощрять в других связанных с МТК российских ТНК, в частности, в ОАО «Российские железные дороги».

Особое внимание в процессе гармонизации факторов, влияющих на МТК, следует уделить сочетанию политического и экономического элементов данной системы. Довольно часто они находятся в противоречии друг с другом. Примеров такой противоречивости достаточно. США по якобы политическим мотивам выступают против «Северного потока – 2», а Германия заявляет о его чисто экономической значимости⁴. Это противоречие непосредственно касается многих, а то и большинства международных транспортных коридоров, поскольку, как и все инфраструктурные проекты, они очень дорогостоящие и

¹ Конфликт в Карабахе разрешен, заявил Алиев 10.05.2021 // <https://ria.ru/20210510/aliev-1731676579.html> (дата обращения: 10.05.2021).

² Bouchet M., Clark E. and Gros Lambert B. Country Risk Assessment. A Guide to Global Investment Strategy. Wiley Finance series, 2003. 288 с.; Дяттерева О.И. Управление рисками в международном бизнесе. Издательство «ФЛИНТА», 2014.

³ Смирнова О.С. Страновой и отраслевой риски как факторы формирования международной стратегии ТНК (на примере ПАО «ГАЗПРОМ»). Дисс... канд. эк. н. СПб, 2020.

⁴ Михайленко А.Н., Бирюков П.Э. Стратегичность международных транспортных коридоров // Этносоциум и межнациональная культура. 2019. № 6 (132). С. 94.

долгоиграющие, вложенные в них средства (и прибыль) возвращаются нескоро. Тем не менее, пример трубопровода Баку – Джейхан показывает, что политические мотивы могут преобладать над экономической прибылью. Исследование взаимовлияния экономики и политики в настоящее время ведется, и его надо продолжать и углублять¹.

Наряду с политическим и экономическим элементами, на МТК влияют и юридические аспекты деятельности. В едином русле с политической и дипломатической гибкостью возможно эффективное использование альтернативных подходов к решению правовых проблем или конфликтных ситуаций между сторонами. Такими альтернативными подходами могут стать ранее упомянутые арбитражные суды или институт медиаторов для урегулирования споров – варианты, которые находят успешное применение в настоящее время.

Гармонизация элементов системы МТК также требует обеспечения полноты их учета. Исследователи выделяют различные свойства пространств. Ю.Ф. Лукин, например, называет арктическое пространство многослойным, и к этим слоям относит геологическое, ресурсное, демографическое, культурное, военное, морское и транспортное². Авторская позиция состоит в том, что в пространственном плане традиционные сушу, море, воздух и информационное пространство следует дополнить космосом. Космическая проблематика становится все более важной. Изучаются Марс, Луна, другие объекты космоса. Создаются международные космические станции. На орбиту выводятся множество летательных аппаратов. На сегодня США располагают самым большим из космических государств количеством спутников, в том числе спутников военного назначения³. Согласно базе данных Союза обеспокоенных ученых, на орбите вокруг Земли по данным на 31 декабря 2020 года находилось 3372 спутника. Орбитальная группировка США насчитывает 1897 космических аппаратов, в то время как китайская – 412, а российская – 176. Среди

¹ Савойский А.Г. Экономическая дипломатия как средство внешней политики (на примере экономической дипломатии России в отношении Соединённых Штатов Америки: 1992 – 2008 гг.) Дисс... канд. полит. н. М., 2009.

² Лукин Ю.Ф. Российская Арктика в изменяющемся мире. Архангельск, 2012.

³ Райков Ю.А. Космический меч Вашингтона: противостояние на орбите // США & Канада: экономика, политика, культура. 2021. 51 (1). С. 35-52.

американских спутников 1486 – коммерческие, 212 – военные, 165 – правительственные и 34 – гражданского общества¹.

Одной из важнейших проблем в освоении космоса является его возможная милитаризация. Россия выражает озабоченность в связи с американской политикой в этом отношении². Авторская позиция состоит в том, что сочетание гражданских и военных целей в развитии космической инфраструктуры неизбежно. Косвенно это можно понять и по такому документу стратегического планирования России, как Федеральная космическая программа на 2016-2025 гг.³ В ней предусмотрено, что данная программа реализуется в интересах как социально-экономического развития страны, так и обеспечения ее обороны и безопасности. Нужно отметить, что в этой подсистеме требуется баланс между открытостью и закрытостью, что свидетельствует об общей значимости данной проблемы в вопросах связанности и развития международных транспортных коридоров.

Следует отметить, что в отдельных случаях преобладание геополитических предпосылок над геоэкономическими вкупе с борьбой за лидерство могут оказывать положительное влияние на формирование и реализацию крупных транспортных проектов. Таким примером может служить проект ТРАСЕКА, имеющий как геоэкономическую, так и явную геополитическую подоплеку. В ходе реализации данного проекта Европейский союз осуществил огромные инвестиции в транспортную инфраструктуру не только на собственной территории, но и на территориях третьих стран, значительно улучшив состояние транспортных сообщений⁴.

Важнейшим элементом системы МТК является информационная составляющая. Несомненной тенденцией в XXI информационный век является рост роли информации в развитии МТК. Изменения в системе управления МТК приводят к необходимости использования современных информационных технологий, таких как системы визуализации, управления рисками,

¹ UCS Satellite Database // <https://www.ucsusa.org/resources/satellite-database> (дата обращения: 10.05.2021).

² Комментарий Департамента информации и печати МИД России в связи с новым «Обзором политики США в сфере ПРО» 18.01.2019 // https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/3479839 (дата обращения: 10.05.2021).

³ Основные положения Федеральной космической программы 2016-2025. Утверждена постановлением Правительства РФ от 23 марта 2016 г. № 230 // <https://www.roscosmos.ru/22347> (дата обращения: 10.05.2021).

⁴ Тураева М. О. Транспортно-инфраструктурные проекты в Евразии // Мир перемен. 2016. № 1. С. 132.

бюджетирования и планирования, интеллектуальные информационные технологии для прогнозирования развития МТК, для борьбы с конфликтными ситуациями, беспроводные информационные сети. В связи с появлением множества информационных технологий возникает необходимость их внедрения в систему управления МТК. Информация имеет не только управленческие, но и политические аспекты. Например, на Западе распространяется информация против Северного морского пути в связи с его якобы чрезмерными экологическими угрозами¹. В значительной степени эта информация движется недобросовестной конкуренцией.

В заключение анализа возможных направлений снижения конфликтности на пространстве МТК автор считает возможным предложить еще одно, которое можно извлечь из недавнего опыта урегулирования вооруженного конфликта в Нагорном Карабахе. В Заявлении трех президентов от 10 ноября 2020 года, положившем конец боевым действиям, значительное внимание уделяется международным транспортным коридорам². Комментируя эту позицию, Президент Азербайджана И. Алиев отметил важность именно разблокирования региональных транспортных коммуникаций: «Это та сфера, которая может придать большой динамизм развитию региона, а также укрепить безопасность. Потому что открытие транспортных коммуникаций отвечает интересам народов Азербайджана, Армении, России, наших соседей. Уверен, что соседние страны также активно включатся в создание транспортных коридоров и создание разветвленной сети транспортных артерий в нашем регионе»³. Таким образом, развитие МТК может способствовать разрешению локальных конфликтов, решению социально-экономических проблем.

Авторская позиция состоит в том, что эта тема в урегулировании Нагорно-Карабахского конфликта возникла не случайно. Если предположить, что международная конфликтность в процессе становления нового мирового

¹ Eoin Bannon. Fears for Arctic ecosystem as shipping milestone reached. February 28, 2018 // <https://www.transportenvironment.org/news/fears-arctic-ecosystem-shipping-milestone-reached>; Morgan Forde. MSC will not use the Northern Sea Route, citing environmental impact. Oct. 18, 2019 // <https://www.supplychaindive.com/news/msc-northern-sea-route-environmental-impact/565329/> (дата обращения: 10.05.2021).

² Заявление Президента Азербайджанской Республики, Премьер-министра Республики Армения и Президента Российской Федерации 10 ноября 2020 года // <http://kremlin.ru/events/president/news/64384>

³ Алиев высказался о разблокировке транспортного сообщения с Арменией. 11.01.2021 // <https://ria.ru/20210111/aliev-1592616376.html> (дата обращения: 10.05.2021).

порядка будет возрастать, как это имеет место сейчас, то количество локальных конфликтов будет увеличиваться. Мировому сообществу придется искать все новые инструменты урегулирования локальных конфликтов. В этом отношении развитие транспортно-логистических связей, направленных на улучшение социально-экономической обстановки, не должно выпасть из поля зрения политиков и ученых. Вместе с тем автор не считает, что только развитие международных транспортных коридоров в зонах конфликтов будет достаточным для их урегулирования, поскольку причины конфликтов лежат гораздо глубже, чем социально-экономические условия жизни конфликтующих народов. Новые логистические решения должны быть только частью всего комплекса мер, направленных на урегулирование конфликтов.

4. Лидерская позиция России

Завершающее свойство современного мира, которое необходимо учитывать России в целях повышения эффективности МТК, состоит в его разнообразии. Авторская позиция состоит в том, что ответом на него должна стать лидерская позиция России в современном мире. Приказом и окриком сегодня уже ничего нельзя добиться, даже когда приказывать пытается бывший гегемон – США. Сколько ни пытаются США заставить Турцию отказаться от закупки российских комплексов «С-400», а Германию отказаться от «Северного потока – 2», но все неудачно. Страны мира все более самостоятельны в выборе путей своего развития. Лидерская же позиция состоит в том, чтобы предложить наиболее привлекательный вариант развития. Это очень сложная задача в условиях роста разнообразия мира.

Сегодня становится очевидно, что без учета разнообразия возможных подходов к решению проблем связанности странам будет все сложнее сотрудничать в современном мире. Ч. Капчан не даром обратил внимание на то, что американцам нужно научиться видеть мир таким, какой он есть, а не таким, каким его хотелось бы видеть. Мир этот очень разнообразный, и жить надо в нем, а не пытаться выстроить все страны в одну шеренгу. Тем более, что реальности мира могут быть далеки от ожидаемых. Например, довольно неожиданно выяснилось, что немцы больше опасаются американцев, чем россиян. Если влияния России опасаются 29 процентов опрошенных, то

влияния США – 36 процентов¹. Эти опасения неизбежно сказываются на связанности стран. Свойство повышения разнообразия на мировой арене требует от России развития лидерской позиции в развитии крупных международных экономических проектов. Россия должна не только следовать за лидерскими предложениями других стран, но и сама инициативно предлагать новые подходы к решению проблем в мировой политике и экономике².

Некоторые из новых подходов к развитию международных транспортных коридоров могут основываться на объективных тенденциях мирового развития. Так, изменение климата в сторону потепления приводит к заметному повышению интереса стран мира к Северному морскому пути. Россия могла бы стать лидером в разработке концепции его развития, поскольку является самой заинтересованной в СМП и геополитически, и геоэкономически. В этом и должна проявляться стратегичность российского лидерского подхода к нахождению ответов на крупные международные экономические и транспортные вызовы.

Внедрение данных аспектов в практику российской политической и дипломатической деятельности будет способствовать укреплению ее лидерских позиций в региональном и глобальном масштабе. В этом случае будут задействованы практически все составляющие, вкладываемые в понятие «лидерство» в международном значении: инициатива, привлекательность действий, передовые позиции, помощь и поддержка, ответственность и харизматичность³. Реализация всех этих направлений актуальна для сотрудничества в сфере МТК, которое может послужить конструктивным этапом для укрепления лидерских позиций нашей страны и ее геополитической конкурентоспособности.

Последовательная реализация мероприятий по направлениям, предусмотренным Транспортной Стратегией РФ до 2030 года, позволит нашей стране выйти на лидерские позиции на мировом транспортном пространстве, с одной стороны, обеспечивая страны-партнеры услугами транзита, а с другой

¹ Kitzmann Julia. Deutsche sehen in USA größere Bedrohung als in China oder Russland // Der Spiegel. 05.05.2021.

² Михайленко А.Н. Лидерство в современных международных отношениях // Обозреватель - Observer. 2012. № 5. С. 72 - 87.

³ Иванова С.В. Хитрое слово Leadership, или еще раз о национально-культурной специфике // Политическая лингвистика. 2014. №3(49). С.58-68.

стороны, интенсифицируя развитие российских регионов. В Стратегии совершенно верно отмечено «усиление глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг, капитала, и других факторов экономического роста»¹. Однако за прошедшие после утверждения Стратегии 13 лет ситуация в мире изменилась. Сегодня западные страны не ограничиваются констатацией факта экономической конкуренции. Как мы уже отмечали выше, ЕС называет Китай не только экономическим конкурентом, но и системным противником. Таким же является и отношение США и других западных стран к России. Это обстоятельство нужно учитывать при развитии международных транспортных коридоров.

Анализ глобальных приоритетов развития МТК демонстрирует общую положительную оценку возможностей участия России в мировой логистической системе. Иначе и быть не может с учетом того, что Россия занимает одну седьмую земной суши, а ее морское портовое хозяйство состоит из 67 портов, и она является одной из ведущих космических держав мира. Тем не менее, сложившийся внешнеполитический конфликт России, Китая, США и ЕС снижает привлекательность благоприятных экономических, логистических и географических факторов и ставят под угрозу активное участие РФ в деятельности широтных МТК. Это противоречие требует разрешения.

Лидерская позиция страны заключается в том, чтобы быть инициатором проектов, в которых человечество или значительная его часть испытывает потребность. В таком случае не придется адаптироваться к решениям, предлагаемым кем-то другим. В рассмотренной выше британской стратегии «Глобальная Британия в конкурентный век» слово «адаптироваться» и производные от него использовано 33 раза². Лидерство России в сфере международных транспортных коридоров могло бы состоять в том, чтобы предлагать новые подходы к их развитию. Для этого у России есть упомянутые выше объективные предпосылки, и к ним нужно добавить субъективный фактор, основывающийся на глубоком понимании этой проблематики.

¹ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года // <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009> (дата обращения: 10.05.2021).

² Global Britain in a competitive age. The Integrated Review of Security, Defence, Development and Foreign Policy. Presented to Parliament by the Prime Minister by Command of Her Majesty. March 2021.

Лидерская позиция далека от индивидуализма, борьбы за пальму первенства. Наоборот, лидерство предполагает активное сотрудничество с другими участниками международного взаимодействия. Особенно важны те из них, которые могут внести серьезный вклад в развитие МТК. В качестве примера можно привести политику Китая. Так, для развития проекта Северного морского пути китайская сторона предоставляет России заемные средства для строительства арктического флота. В связи с развитием Транссиба китайское правительство развивает инвестиционные проекты в сфере железнодорожного строительства и модернизации железнодорожной инфраструктуры¹.

В противоположность российской позиции внешняя политика США в стремлении удержать мировое господство строится на жестком прессинге, в том числе на пространствах МТК. Примером такого прессинга может быть американский законопроект, предусматривающий санкции в отношении трубопровода «Северный поток-2» и других российских газопроводов². В нем превалируют политические аргументы, в частности, отмечается, что благодаря санкциям страны Европы смогут «избежать политического принуждения и манипуляций» со стороны России, лишить ее «геополитического оружия», позволят расширить экспорт американского природного газа в Европу. Рассмотренная в диссертации позиция американских экспертов в отношении китайской Инициативы пояса и пути также показывает, что они оценивают ее в большей степени как риск, чем как возможность.

Лидерство России в развитии МТК предполагает в значительной степени внутреннюю работу, решение тех проблем, которые имеются в пределах отечественных границ. В отношении развития транспорта эти проблемы были изложены в Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года³. В документе отмечается ограниченная пропускная способность транспорта на МТК «Запад – Восток» и «Север – Юг», низкие темпы развития сети скоростного и высокоскоростного движения,

¹ Тураева М. О. Транспортно-инфраструктурные проекты в Евразии // Мир перемен. 2016. № 1. С. 132.

² ESCAPE Act - Senator John Barrasso // <https://www.barrasso.senate.gov/.../escape-act-2018.pdf> (дата обращения 25.05.2019).

³ Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 13 февраля 2019 г. N 207-п // <http://gov.garant.ru/SESSION/PILOT/main.htm> (дата обращения: 10.05.2021).

транспортные ограничения, препятствующие хозяйственному освоению Арктики, повышению значения Северного морского пути как международного транспортного коридора, и другие. В Стратегии предусмотрены меры, направленные на решение этих проблем. В отличие от международных проблем, эта группа отечественных проблем находится в руках России и может быть решена без помощи или препятствий со стороны зарубежных партнеров или соперников. Если Россия хочет выступать лидером в мировом сообществе, она должна показывать пример решения стоящих перед ней транспортных проблем.

В своих подходах к лидерству в международных отношениях России необходимо использовать как уже доказавшие свою ценность научные положения и мировую практику, так и новейшие достижения науки и практической политики. Автор считает целесообразным обратить внимание на предложение академика РАН, президента ИМЭМО РАН А.А. Дынкина о новой формуле «многостороннее ответственное лидерство» (multilateral responsible leadership). В этой формуле три составляющие: универсализация применения принципов международного права и отказ от двойных стандартов в выборе внешнеполитических приоритетов, отказ от стратегий экспорта собственных моделей развития в третьи страны и обеспечение права на распространение правдивой информации, признание информационных войн опасной прелюдией к эскалации межгосударственных конфликтов и насилия¹. В той или иной степени мы коснулись в диссертации всех этих составляющих применительно к развитию МТК.

Выводы по третьей главе

Развитие МТК в XXI веке будет происходить в нескольких приоритетных направлениях. Одним из них будет конфликтное перераспределение транспортных потоков, имеющих глобальное геополитическое и геоэкономическое значение. Несовпадение национальных интересов будет приводить к тому, что страны мира будут все больше стремиться к установлению контроля за действующими маршрутами и созданию новых

¹ Дынкин А. А. Международная турбулентность и Россия // Вестник РАН. 2020. Т. 90. № 3. С. 208-219.

транспортных направлений. В управлении международными транспортными коридорами все более сильный акцент будет ставиться на проблемы обеспечения международной и национальной безопасности. Общая направленность разрешения противоречий в МТК состоит в нахождении меры, середины между связанностью и изолированностью стран и регионов. Состояние МТК в значительной степени зависит от способности стран повышать свою конкурентоспособность. Для упреждения развития конфликтного потенциала МТК будет все шире использоваться ряд современных инструментов.

Россия обладает существенной основой для активного развития международных транспортных коридоров. В то же время на этом пути имеются серьезные препятствия. Для эффективной реализации отечественных национальных интересов на этом направлении необходимо продолжить теоретическую разработку проблем в сфере МТК. России следует предпринять усилия по повышению своей геополитической и геоэкономической конкурентоспособности. Необходимо стремиться к обеспечению гармонизации элементов системы МТК как эффективному ненасильственному средству разрешения конфликтов. Россия должна развивать лидерскую позицию, проявлением которой могли бы быть новые инициативы в развитии МТК.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По результатам проведенного исследования можно сделать следующие выводы.

Определение международного транспортного коридора имеет дискуссионный характер. До недавнего времени в нем присутствовали экономическая, технологическая, логистическая, правовая и другие составляющие, но отсутствовал политический элемент. Сегодня политика и вопросы безопасности играют ведущую роль в определении маршрутов и функционировании МТК. Международные транспортные коридоры являются основным средством обеспечения транспортной, энергетической и информационной связанности стран и регионов мира. Связанность может рассматриваться как благо для развития международных отношений с точки зрения создания возможностей сотрудничества стран. Для полноценного сотрудничества желательна максимальная связанность стран. Одновременно связанность может рассматриваться как источник угроз безопасности странам мира в их противоборстве. У государств мира должны быть эффективные рычаги ограничения в необходимых пределах связанности при возникновении такой потребности. Указанная дуальность отражается на развитии международных транспортных коридоров. В связи с этим необходимо внести соответствующие изменения и дополнения в определение МТК.

Международные транспортные коридоры могут успешно функционировать в случае, если управление ими будет соответствовать мировым тенденциям. В настоящее время в мире формируется новый мировой порядок. Наиболее существенными чертами нового мирового порядка являются быстрота и глубина происходящих изменений, неопределенность международной среды, возрастающая конфликтность и увеличение разнообразия мира. Именно они предъявляют новые требования к международным транспортным коридорам, которые по традиционным канонам приспособлены для долгосрочного, предсказуемого, четко спланированного стабильного функционирования. Для успешной деятельности системы МТК это несоответствие должно быть устранено. С этой целью предлагается ввести

понятие стратегичности МТК. Под ним применительно к международным транспортным коридорам можно понимать ключевое свойство долгосрочной научно обоснованной программы безопасного политического, социально-экономического, научно-технологического и культурного развития страны на основе наиболее эффективной реализации ее национальных интересов.

Успехи в развитии международных транспортных коридоров связаны со своевременной адаптацией стран и их объединений к формированию нового мирового порядка. Они проявляются в политической, экономической, правовой, технологической и других сферах через развитие свойства стратегичности. Иллюстрацией данного положения может служить МТК ТРАСЕКА. В нем используется наиболее подходящий в современных условиях для рассмотрения юридических конфликтов арбитражный способ. В проекте задействован интерес крупных геополитических игроков к его развитию. Важным фактором преодоления противоречий в функционировании МТК является интеграционное взаимодействие. Наряду с региональной интеграцией, используется возрастающий процесс создания мегарегиональных (трансрегиональных) интеграционных структур. Успеху МТК способствуют оптимальная политическая и экономическая открытость страны, прочная стратегическая основа и разработанная институциональная база проекта. Целесообразно использование последних достижений в технологиях в виде контейнерных перевозок и логистике, где все больше значение приобретают цифровые технологии.

Проблемы в развитии международных транспортных коридоров отражают неспособность управляющих ими стран адаптироваться к новым условиям. Инфраструктурные проекты долгосрочны, маломаневренны, в то время как политические отношения гораздо более текущие. Данный тезис иллюстрируется современным состоянием отношений между Китаем и Европейским союзом. Причины обострения в них состоят в изменении соотношения сил на мировой арене. В условиях становления нового мирового порядка растет напряженность между старыми и новыми лидерами. Старые бенефициары и регуляторы МТК не соглашаются на снижение своей значимости. Связанность стран становится не достижением, а проблемой в их

отношениях. Физическая инфраструктура в большей степени рассматривается с точки зрения военной мобильности и национальной безопасности. Цифровая инфраструктура все чаще используется не для информации, а для дезинформации. Противоборство переходит в сферу высоких технологий и отрицательно отражается на международных цифровых коридорах. Развивается разработка понятийного аппарата отрицательных сторон связанности в форме таких понятий, как стратегическая и критическая зависимость.

Определен ряд приоритетных направлений развития МТК в XXI веке. Международные транспортные коридоры будут двигаться в направлении конфликтного перераспределения транспортных потоков, имеющих глобальное геополитическое и геоэкономическое значение. Несовпадение национальных интересов будет приводить к тому, что страны мира будут стремиться к установлению контроля за действующими маршрутами и созданию новых транспортных направлений. В управлении международными транспортными коридорами все более сильный акцент будет ставиться на проблемы обеспечения международной и национальной безопасности. При возникновении критических проблем в сотрудничестве в сфере МТК целесообразно развивать взаимодействие в других актуальных международных областях. Общая направленность разрешения противоречий в МТК состоит в нахождении меры, середины между связанностью и изолированностью стран и регионов. Состояние МТК зависит не только и даже не столько от противодействия других стран, сколько от способности стран повышать свою конкурентоспособность. Для упреждения развития конфликтного потенциала МТК будет все шире использоваться ряд современных инструментов.

Россия обладает существенной основой для активного развития международных транспортных коридоров. В то же время на этом пути имеются серьезные препятствия. Для эффективной реализации отечественных национальных интересов на этом направлении необходимо продолжить теоретическую разработку проблем в сфере МТК. России следует предпринять усилия по повышению своей геополитической и геоэкономической конкурентоспособности. Необходимо стремиться к обеспечению гармонизации элементов системы МТК как эффективному ненасильственному средству

разрешения конфликтов. Россия должна развивать лидерскую позицию, проявлением которой могли бы быть новые инициативы в развитии МТК.

На основании данных положений могут быть предложены следующие практические рекомендации:

Учесть предложенные в диссертации выводы при корректировке Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года¹. Разработать новую версию Постановления Правительства РФ №664 от 7 сентября 2000 года «Об основных направлениях формирования и развития международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации»². Разработать перечень критериев эффективности международных транспортных коридоров.

Использовать полученные выводы в международных переговорах, связанных с функционированием МТК, в частности, следовать тенденциям в формировании нового мирового порядка. Некоторые предложения зарубежных партнеров России противоречат им. Например, глава компании «Оператор газотранспортной системы Украины» С. Макогон предлагает новый контракт на транзит российского газа через Украину в Европу заключить на 15 лет³. Такой подход полностью противоречит установленной в диссертации тенденции роста неопределенности в мире и тенденции ускорения происходящих изменений.

Убеждать зарубежных партнеров России по МТК действовать на основе долгосрочных, а не конъюнктурных интересов, и самой действовать на этой основе. Такая стратегичность Германии помогла противостоять США и некоторым государствам-членам ЕС в дискуссиях по вопросу о «Северном потоке – 2».

Использовать в своих подходах к международным транспортным коридорам тенденцию в мировых интеграционных процессах, состоящую в

¹ Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года (2019) // <http://static.government.ru/media/files/UVAIqUtT08o60RktoOXI22JjAe7irNxc.pdf>

² Об основных направлениях формирования и развития международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации. Постановление Правительства РФ №664 от 07.09.2000г. URL: http://www.mid.ru/foreign_policy/rso/-/asset_publisher/0vP3hQoCPRg5/content/id/600144. (дата обращения: 10.03.2019)

³ Шантаж Газпрома в Европе, жертвы Северного потока-2 и санкции СНБО. Интервью с главой ГТС // <https://biz.liga.net/ekonomika/tek/interview/shantaj-gazproma-v-evrope-jertvy-severnogo-potoka-2-i-sanktsii-snbo-intervyu-s-glavoy-gts>

формировании мегарегиональных объединений. Обобщить и систематизировать опыт их создания в интересах строительства Большого Евразийского партнерства. Проработать эти вопросы с партнерами из Шанхайской организации сотрудничества, а также пригласить поучаствовать в этой работе Европейский союз и АСЕАН. С этих позиций изучить возможности сопряжения Транссибирской железнодорожной магистрали с МТК «Европа – Западный Китай».

Развивать международные, прежде всего евразийские, цифровые информационные коридоры. При этом соблюдать баланс между информационной связанностью и информационной безопасностью. Для этого совместно с заинтересованными странами разработать систему защиты информационной инфраструктуры от международной информационной и киберпреступности.

Повышать конкурентоспособность России в обеспечении связанности крупнейших мировых экономических центров – Китая и Евросоюза. Для этого создать благоприятные условия для развития высокоскоростного грузового и пассажирского железнодорожного коридора Китай – Европа, а также для развития Северного морского пути. Обеспечить техническое и технологическое соответствие используемых различными странами-участницами МТК транспортных средств.

Повышать вклад транспортно-логистического направления в развитие евразийской интеграции за счет развития связанности центральноазиатских стран – участниц Евразийского экономического союза. Содействовать развитию МТК ТРАСЕКА. Рассмотреть возможности участия России в международном газопроводе ТАПИ (Туркмения – Афганистан – Пакистан – Индия).

БИБЛИОГРАФИЯ

Документальные источники:

1. Венская конвенция о праве договоров между государствами и международными организациями или между международными организациями 1986 г.
2. Венская конвенция о праве международных договоров от 23.05.1969 // http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/law_treaties.shtml
3. Восточное партнерство // <http://eastbook.eu/ru/eap-faq-ru/>
4. Выступление Министра иностранных дел Российской Федерации С.В. Лаврова на заседании Совета Безопасности ООН на тему: «Поддержание многосторонности и ооноцентричной системы международных отношений» в формате видеоконференции, Москва, 7 мая 2021 года // https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/4721942 (дата обращения: 7.05.2021).
5. Генассамблея ООН приняла резолюцию о Глобальном договоре по миграции. URL:<https://ria.ru/20181219/1548286321.html> (дата обращения: 02.04.2019).
6. Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ-47) от 10.04.1947//<http://www.hse.ru/data/2011/11/15/1272897051/%D0%93%D0%90%D0%A2%D0%A2-47%20%28rus%29.pdf>
7. Декларация о ликвидации всех форм нетерпимости и дискриминации на основе религии или убеждений. Принята Резолюцией 36/55 Генеральной Ассамблеи ООН от 1981 года. URL: <http://hrlibrary.umn.edu/instree/Rd4deidrb.html> (дата обращения: 31.01.2019).
8. Декларация об установлении нового международного экономического порядка.
9. Декларация саммита Восточного партнерства от 30.09.2011 // https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/en/ec/124843.pdf
10. Интервью официального представителя МИД России М.В. Захаровой телеканалу «Russia Today», 3 мая 2021 года // https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/4719893
11. Исполнительный комитет СНГ. Органы отраслевого сотрудничества. URL: <http://www.cis.minsk.by/page.php?id=19289> (дата обращения: 15.11.2018).
12. Исполнительный комитет СНГ. Органы отраслевого сотрудничества. URL: <http://www.cis.minsk.by/page.php?id=19289> (дата обращения: 15.03.2019).
13. Исполнительный комитет СНГ. Устав СНГ. URL: <http://www.cis.minsk.by/>
14. Комментарий официального представителя МИД России М.В. Захаровой в связи с публикацией в личном блоге Высокого представителя ЕС по иностранным делам и политике безопасности Ж.Борреля.23 апреля 2021 года // https://www.mid.ru/web/guest/kommentarii_predstavitelya/-/asset_publisher/MCZ7HQuMdqBY/content/id/4706543
15. Конвенция о международной гражданской авиации, Чикаго от 7.12.1944 г.

16. Конвенция от 21 марта 1986 г. «Венская конвенция о праве договоров между государствами и международными организациями или между международными организациями» // <http://pravo.levonevsky.org/bazaby/mdogov/megd4719.htm>
17. Концепция миграционной политики России - <http://legalacts.ru/doc/>
18. Межправительственное Соглашение между правительствами Российской Федерации, Республики Индия, Исламской Республики Иран и Султаната Оман «О международном транспортном коридоре «Север – Юг» от 12.09.2000
19. Об основных направлениях формирования и развития международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации. Постановление Правительства РФ №664 от 07.09.2000г. URL: http://www.mid.ru/foreign_policy/rso/-/asset_publisher/0vP3hQoCPRg5/content/id/600144. (дата обращения: 10.03.2019)
20. Основное многостороннее соглашение от 8.09.1998 // <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/osnovnye-dokumenty/soglashenija-traseka/osnovnoe-mnogostoronnee-soglasenie-oms/>
21. Отчет о проделанной работе и плане работ транспортного сектора 2015 — 2017 гг. ЦАРЭС. 2015 24 июня // <https://www.carecprogram.org/uploads/2015-TSCC-Transport-Sector-Progress-Report-ru.pdf> (дата обращения 28.01.2020)
22. Послание Президента Федеральному Собранию. 3 декабря 2015 г. <http://kremlin.ru/events/president/news/50864> (дата обращения 23.09.2019)
23. Послание Президента Федеральному Собранию 15 января 2020 года // <http://kremlin.ru/events/president/news/62582> (дата обращения: 10.05.2021).
24. Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации 21 апреля 2021 года // <http://kremlin.ru/events/president/news/65418> (дата обращения: 10.05.2021).
25. Программы помощи Европейского Союза и сотрудничество Беларуси с ЕС, 2009 г. – 32 с. http://eeas.europa.eu/delegations/belarus/documents/more_info/eu_belarusian_cooperation_programme_ru.pdf
26. Региональная стратегия действий ТРАСЕКА по обеспечению безопасности мореплавания и охране окружающей среды на период до 2021 года // http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/til_igcmeets/9th/ru/Appendix_9_Strategy_Maritime_Security_rus_Final.pdf
27. Речь Генерального секретаря ПС МПК ТРАСЕКА на Международной конференции высокого уровня «Развитие автомобильного транспорта и транзитного потенциала Центральной Азии на период до 2023 года» г. Душанбе от 18.09. 2013 года // http://www.irucis.ru/ru_dushanbe_conference_2013
28. Совместная декларация саммита Восточного партнерства, Вильнюс, 28-29.11.2013 г. Восточное партнерство: путь вперед. Пункт 34 // http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/EN/foraff/139765.pdf

29. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации. Утверждена Указом Президента РФ от 2 июля 2021 года № 400 // <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/QZw6hSk5z9gWq0pID1ZzmR5cER0g5tZC.pdf>

30. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 13 февраля 2019 г. N 207-р // <http://gov.garant.ru/SESSION/PILOT/main.htm>

31. Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 г. // <https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-Transport-TradeFacilitation-Strategy-ru.pdf>

32. Транспортная Стратегия РФ до 2030 года. URL: <https://www.mintrans.ru/>

33. Указ Президента России от 23 апреля 2021 года «О применении мер воздействия (противодействия) на недружественные действия иностранных государств» // <http://kremlin.ru/events/president/news/65437>

34. Устав ООН. URL: <http://www.un.org/ru/charter-united-nations/index.html> (дата обращения: 25.01.2019).

Монографии и научные статьи:

35. Айвазян Д., Кузьмина Е. Газотранспортные проекты в Каспийско-Черноморском регионе и интересы ЕС. // 2019. Современная Европа. №11(219). С. 114-124

36. Аминов И.А., Исмаилов А.Т. Понятие и сущность этнического и религиозного конфликта: теоретико-правовой аспект. URL: <https://moluch.ru/archive/154/41086/> (дата обращения: 31.01.2019).

37. Андреев М.В. Современные проблемы взаимодействия СБ ООН с региональными организациями в сфере обеспечения международного мира и безопасности - <http://www.tisbi.ru/home/science/journal-of-tisbi/2001/issue1/vest1-3-8/>. (дата обращения: 27.01.2019).

38. Бабынина Л.О. Транспортные системы ЕС и ЕврАзЭС: перспективы интеграции // ЕврАзЭС и интеграционный опыт ЕС / Отв. ред. М.Г.Носов. Доклады Института Европы №242. Москва, 2009. С.123-144.

39. Баранов Н. А. Открытость vs безопасность: приоритеты для государства и гражданского общества в условиях цифровизации // Управленческое консультирование. 2019. № 10. С. 28–36.

40. Барихин А.Б. Большая юридическая энциклопедия. М.: Книжный мир, 2010.

41. Барковский И.А. Правотворческая деятельность международных организаций: теоретические аспекты и современные тенденции, Белорусский журнал международного права и международных отношений, 2003. № 2 // <http://evolutio.info/content/view/622/54/>

42. Баталов Э.Я. «Новый мировой порядок»: к методологии анализа// Полис. – 2003. – № 5. – С. 25–37;

43. Баталов Э.Я. Мировое развитие и мировой порядок. М.: РОССПЭН, 2005. 376 с.

44. Баталов Э.Я. Начало XXI века: мир без полюсов, мир без глобального лидера // Лидерство и конкуренция в мировой системе: Россия и США / М.: КРАСАНД, 2010. С. 41–45
45. Белоусов Л.С. Религиозные конфликты. URL: <http://www.lomonosov-fund.ru/enc/ru/encyclopedia:0134370:article>. (дата обращения: 31.01.2019).
46. Бирженюк Г.М. Межкультурный диалог как средство цивилизационной идентификации. URL: http://www.lihachev.ru/pic/site/files/lihcht/2007/sec2/s2_02.pdf
47. Бирюков П.Э. Конфликты на пространствах международных транспортных коридоров и способы их решения // Этносоциум и межнациональная культура. 2018. №11 (125). URL: <http://etnosocium.ru/etnosotsium-%E2%84%9611-125-2018>. (дата обращения: 31.01.2019).
48. Богатов М. Ю. Геополитические аспекты формирования международных транспортных коридоров в новой модели мира. Дис. ... канд. полит. наук. Чита: РГБ ОД, 2006. 170 с.
49. Богатуров А.Д. Великие державы на Тихом океане. История и теория международных отношений в Восточной Азии после Второй мировой войны (1945-1995). М.: Конверт – МОНФ, 1997. 352 с.
50. Богатырева Е.Н. Культурный конфликт в контексте социокультурного анализа. Известия Саратовского университета. Серия Философия. Психология. Педагогика. Т. 16, вып. 2. 2016. С. 130-135
51. Боулдинг К. Экономическая наука и социальные системы // Панорама экономической мысли конца XX столетия. Т.2. СПб.: Экономическая школа, 2002. С. 88-122.
52. Бубер М. Я и Ты // Два образа веры. М., 1995.
53. Валлерстайн И. Ускоренное падение. Наступление эпохи многополярности // Закат империи США: кризисы и конфликты. – М.: МАКС Пресс, 2013.
54. Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов. М.: ИЭ РАН, 2018. 64 с.
55. Виноградов А.В. “Однополярная Азия”: китайский региональный порядок // Мировая экономика и международные отношения. 2021. Том 65. № 3. С. 23-32.
56. Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше. Алма-Аты: Евразийский банк развития. Отраслевой обзор. 2009. 60 с.
57. Гегешидзе А. Еще раз о великом шелковом пути // http://www.cac-s.org/journal/cac-04-1999/st_24_gegeshid.shtml
58. Геополитические и социально-экономические проблемы создания международных транзитных транспортных коридоров / Под ред. А.П. Хоменко. Иркутск, 2004. 386 с.
59. Глазкова Н.Г., Землянская С.В. Направления развития международных транспортных коридоров на территории РФ. URL: <http://be5.biz/ekonomika1/r2013/1543.htm> (дата обращения: 05.02.2019).

60. Гончаренко С.С. России необходима стратегия мирового лидерства: транспортная стратегия в судьбе России. М.: ИЭОПП СО РАН. 2004. 63 с.
61. Гранберг А.Г. Транспортная система и производительные силы: новый этап исследования и развития / А.Г. Гранберг // Транспортная стратегия России: сб. трудов научно-практической конференции. Новосибирск, 2003. С.42-49.
62. Гречуха В. Н. Международное транспортное право: учебник – М.: Издательство Юрайт, 2011.
63. Гусева Н.В. К рассмотрению оснований и принципов формирующегося миропорядка и интеграционных процессов в современном мире // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество: Вып.1. Ч.2 / ИНИОН РАН; М., 2018. С.69.
64. Дарендорф Р. Современный социальный конфликт. М.: Росспэн, 2002. 98 с.
65. Дягтерева О.И. Управление рисками в международном бизнесе. Издательство «ФЛИНТА», 2014.
66. Дергачев В.А. Международные экономические отношения. М.: Юнити-Дана. 2009. 368 с.
67. Дергачев В.А. Геоэкономика. Киев: Вира-Р, 2002. 432 с.
68. Димитриади М. Глобальный миграционный пакт ООН – документ, расколовший Европу. URL: <https://ru.euronews.com/2018/12/06/global-compact-for-migration> (дата обращения: 21.03.2019).
69. Дмитриев А.В. Миграция: конфликтный потенциал культурного вызова. URL:https://www.lihachev.ru/pic/site/files/lihcht/2012_Sbornik/2012_Dokladi/2012_plen/020_2012_plen.pdf (дата обращения: 11.03.2019).
70. Дугин А. И. Теория многополярного мира. Плюриверсум. М.: академический проект. 2015. 349 с.
71. Дунаев О.В., Кулакова Т.В. Интеграция российской транспортной системы в Евроазиатское экономическое пространство // Бюллетень транспортной информации. Март 2006. №3. С. 23-26.
72. Дунаев О.Н., Кулакова Т.В. Крупный регион в системе евроазиатских транспортных коридоров// Евроазиатские транспортные связи. История, современность, перспективы: Историко-документальное издание. – СПб.: Лики России, 2003. 320 с.;
73. Дынкин А. А. Международная турбулентность и Россия // Вестник РАН. 2020. Т. 90. № 3. С. 208-219; <https://sciencejournals.ru/view-article/?j=vestnik&y=2020&v=90&n=3&a=Vestnik2003003Dynkin>
74. Дынкин А.А., Телегина Е.А., Халова Г.О. Перспективы и вызовы международного экономического и энергетического сотрудничества после пандемии COVID-19 // Мировая экономика и международные отношения. 2021. Том 65. № 3. С. 5-10.
75. Зеленков М. Ю. Религиозные конфликты: проблемы и пути их решения в начале XXI века (политико-правовой аспект). Воронеж: Воронежский государственный университет. 2007. 244 с.
76. Иркин Ю.В. Политический анализ: сущность, методология, структура, ценности и этика. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/politicheskiy->

analiz-suschnost-metodologiya-struktura-tsennosti-i-etika. (дата обращения: 11.03.2019)

77. Калан Э. Золотая Орда (Улус Джучи) и страны Востока: торгово-экономические взаимоотношения во второй половине XIII-XIV вв. / Отв. ред. проф. Ф.Ш. Хузин – Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2012. – 156 с.

78. Каргина И. Религия и конфликт: современные вызовы и теоретико-методологические перспективы социологии религии. Материалы научно-практического семинара Исследовательского комитета «Социология религии» Российского общества социологов. МГИМО. 2016. URL: <https://sreda.org/2016/religiya-i-konflikt-sovremennyye-vyzovy-i-teoretiko-metodologicheskie-perspektivy-i-sotsiologii-religii/280182> (дата обращения: 30.01.2019).

79. Карло Ж. Геоэкономика: господство экономического пространства. М.: Ad Marginem, 1997. 207 с.

80. Козер Р. Функции социального конфликта. М.: Идея-Пресс, 2000. 295 с.

81. Кортунув С. Политика и дипломатия. Становление нового мирового порядка // Международная жизнь. 2002. № 6. С. 77-93.

82. Кочетов Э.Г. Геоэкономика. Освоение мирового экономического пространства: Учебник для вузов. М.: Норма, 2010. — 528 с.: ил.

83. Кун Т. Структура научных революций. М., 1977. 300 с.

84. Кутявина Е.Е. Причины этнических конфликтов // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. Серия: Социальные науки. 2006. No1. С.245-246.

85. Лавров С.В. О праве, правах и правилах // Коммерсантъ. 2021. 28 июня.

86. Левинас Э. Время и другой // Время и другой. Гуманизм другого человека. Спб., 1998.

87. Леонтьев Р.Г., Стрельник А.А. Транспорт Дальнего Востока в системе международного транзита: Часть 1. Государственная транспортная политика. М.: ВИНТИ РАН, 2000. 584 с.

88. Лихачева А.Б., Макаров И.А., Пестич А.С. Создание общей инфраструктуры Евразии: повестка дня для Евразийского экономического союза. // Вестник международных организаций. Т.13. №3. С.97-112

89. Лузянин С.Г. Восточная политика Владимира Путина. Возвращение России на «Большой Восток» (2004 – 2008 гг.) М.: АСТ: «Восток – Запад». 2007.

90. Майалл Х. Трансформация конфликтов: комплексная задача // Этнополитический конфликт: пути трансформации: настольная книга Бергхофского центра. М. Наука, 2007.

91. Максимов Д.В. Культурные основания межэтнических конфликтов: на материале Северокавказского региона: дис. ... канд. культуролог. наук. М.: Московский Государственный университет культуры и искусств, 2007. 215 с.

92. Маслов А.А. Инь и ян: хаос и порядок / Маслов А.А. Китай: Укрощение драконов. Духовные поиски и сакральный экстаз. М.: Алетея, 2003. С. 29-36;

93. Марков Л.А. Система дуальных противоположностей ИНЬ-ЯН в сравнительном освещении // Восток. 2003. № 5. С. 17-31.
94. Мид У.Р. Конец вильсоновской эры // Россия в глобальной политике. 2021. Апрель. С. 184-202. <https://globalaffairs.ru/articles/konecz-vilsonovskoj-ery/>
95. Миркина О.Н. Тенденции современной международной миграции рабочей силы. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tendentsii-sovremennoy-mezhdunarodnoy-migratsii-rabochey-sily> (дата обращения: 30.03.2019).
96. Михайленко А.Н. Евразийский экономический союз: суть проблемы // Обозреватель - Observer. № 4. 2014. С.40-48.
97. Михайленко А.Н. Лидерство в современных международных отношениях // Обозреватель - Observer. 2012. № 5. С. 72 - 87.
98. Михайленко А.Н. Россия в полицентричном мире // Этносоциум и межнациональная культура. 2016. №7 (97). С. 9-24.
99. Михайленко А.Н. Полицентричный мир: каким ему быть? // Вопросы политологии. 2015. № 4 (20).
100. Михайленко А.Н. Сопряжение евразийской интеграции и китайского проекта «Один пояс – один путь» // Евразийский союз: Вопросы международных отношений. 2018. Выпуск 1(23). С. 35-46.
101. Недосекин А.О., Воронов К.И. Анализ риска инвестиций с применением нечетких множеств // Управление риском. 2000. №1;
102. Неклесса А. И. Система геоэкономического мироустройства как глобальный проект // Экономическая теория на пороге XXI века. М., 2001
103. Нечеткие множества и теория возможностей: Последние достижения / Р. Р. Ягер. М.: Радио и связь, 1986;
104. Никифров В.А. Основные принципы многосторонних соглашений в области международных торговых отношений / В.А. Никифоров // Вестник РУДН, серия Юридические науки. – 2009. – № 4.
105. Об основных направлениях формирования и развития международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации. Постановление Правительства РФ №664 от 07.09.2000г. URL: http://www.mid.ru/foreign_policy/rso/-/asset_publisher/0vP3hQoCPRg5/content/id/600144. (дата обращения: 10.03.2019)
106. Орлов О.П. Международные транспортные коридоры Российской Федерации: геополитические факторы и преимущества. //Материалы Всероссийской научно-практической конференции. Владивосток: Дальневосточный ГУ путей сообщения. 2015. С. 209-216.
107. Осипов Г.В., Садовничий В.А., Якунин В.И. Интегральная евразийская инфраструктурная система как приоритет национального развития страны. М.: ИСПИ РАН, 2013.
108. Осипов Г. В. Парадигма нового мирового порядка и Россия. М.: Институт эколого-технологических проблем, 1999;
109. Петров А.М. Великий шелковый путь. – М.: Наука, 2010. – 365с.
110. Пинюгина Е.В. ЕАЭС и «Экономический пояс шелкового пути» - сравнительный анализ евразийских интеграционных проектов - <https://cyberleninka.ru/article/n/eaes-i-ekonomicheskii-poyas-shyolkovogo-puti->

sravnitelnyy-analiz-evraziyskih-integratsionnyh-proektov (дата обращения: 21.09.2019).

111. Планкина Р.М. Основные подходы к исследованию бинарной оппозиции «свой-чужой» // Глобальный научный потенциал (ВАК). СПб, ТМБпринт, 2020. № 10(115). С. 124-127.

^{112.} Плащинский А.А. Парадигма нового мирового порядка во внешнеполитической стратегии США: формирование и развитие: монография / А.А. Плащинский; под науч. ред. С.Н. Князева; Междунар. ун-т «МИТСО». Минск: МИТСО, 2017. 292 с.;

113. Погорлецкий А.И. «Мягкая сила» и экспортный потенциал России в несырьевых секторах экономики // Мировая экономика и международные отношения. 2021. Том 65. № 3. С. 102-110.

114. Политология: Лексикон / Под ред. А.И. Соловьева. М. РОССПЭН, 2007.

115. Правоведение: [учеб. пособие], 2-е издание, стереотип. / И. А. Соколов, Васильева А.В., Грицаева Н.Б., Кузякин Ю.П., под ред. И.А.Соколова. – М.: МГИУ, 2007. – С.203

116. Правотворческая деятельность международных организаций: теоретические аспекты и современные тенденции, И. А. Барковский // Белорусский журнал международного права и международных отношений 2003 – № 2 // <http://evolutio.info/content/view/622/54/>

117. Прокофьева Т.А. Развитие системы национальных и международных транспортных коридоров на основе формирования опорной сети логистических центров. URL: <https://docplayer.ru/40047458-Razvitie-sistemy-nacionalnyh-i-mezhdunarodnyh-transportnyh-koridorov-na-osnove-formirovaniya-opornoj-seti-logisticheskikh-centrov.html> (дата обращения: 09.02.2019).

118. Пыжиков Н.С., Гущин Е.С. Инициатива “пояса и пути”: промежуточные итоги и вызовы в условиях пандемии // Мировая экономика и международные отношения. 2021. Том 65. № 3. С. 42-51.

119. Пэнянь М.А. Китайская концепция «Один пояс – один путь» в контексте интересов Российской Федерации: дис. магист. международных отношений. СПб.: СПбГУ, 2017. 122 с.

120. Резер С.М. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития / С. М. Резер, Т. А. Прокофьева, С. С. Гончаренко; Рос. акад. наук, ВИНТИ. М.: ВИНТИ, 2010. 311 с.

121. Рыжов А.П. Элементы теории нечетких множеств и ее приложений. - М.: Диалог-МГУ, 2003.

^{122.} Рыскулов Д.М Трансазиатский коридор развития. Вчера, сегодня, завтра. М.: Креативная экономика, 2012. 248 с.

123. Савин Л. Китайская инициатива «Пояс и путь» в контексте Евразийской интеграции. <https://www.geopolitica.ru/article/kitayskaya-iniciativa-royas-i-put-v-kontekste-evraziyskoj-integracii> (дата обращения 25.08.2019)

124. Семенов Д.В. Евразийские транспортные коридоры, проходящие по территории РФ: проблемы международно-правового регулирования. // Евразийский юридический журнал. 2011. N 2 (33). С. 18-22.

125. Семенов. Д. В. Международно-правовой режим транспортных коридоров: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Специальность 12.00.10 – международное право, европейское право / Д. В. Семенов; науч. рук. Л. П. Ануфриева. – М., 2011. – 27 с.

126. Смирнов А.И. (ред.) Глобальная безопасность: инновационные методы анализа конфликтов. М.: Общество «Знание» России. 2011. 272 с.

127. Соединение сетей транспортной инфраструктуры в Азии и Европе для поддержания устойчивой межрегиональной транспортной связуемости. Прогресс в укреплении транспортной связуемости между Азией и Европой. ESCAP, 2020.

128. Спартак А.Н. Стратегические аспекты российского экспорта услуг. // Российский внешнеэкономический вестник. 2018. №12. С. 7-31. <https://cyberleninka.ru/article/n/strategicheskie-aspekty-rossiyskogo-eksporta-uslug>

129. Таскаева С.В. Протекционизм и политика свободной торговли в современных внешнеторговых отношениях Китая и США // США & Канада: экономика, политика, культура. 2021; 51(3): 73-80.

130. Тимофеев И. Новая анархия? Сценарии динамики мирового порядка. М.: Фонд развития и поддержки Международного дискуссионного клуба «Валдай», 2019.

131. Тоффлер Э. Шок будущего. М.: АСТ. 2008. 560 с.

132. Тураева М. О. Транспортно-инфраструктурные проекты в Евразии // Мир перемен. 2016. № 1. С. 127 - 137.

133. Федеральные и региональные программы поддержки экспортной деятельности. Информационный бюллетень. – СПб.: Политехника-сервис, 2013. – 60 с.

134. Филимонова. Е. В. Правотворческая функция международных межправительственных организаций: современные тенденции / Е. В. Филимонова // Журнал международного права и международных отношений. – 2007. – N 3.

135. Фролова И.Ю. Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути»: развитие, проблемы, перспективы // Проблемы национальной стратегии. 2016. № 38 (5). С. 47-67. <https://riss.ru/documents/562/a92c4825394e4974a7089bfa139b5dbf.pdf>

136. Фукуяма Ф. Конец истории и последний человек. М.: АСТ. 2007. 588 с.

137. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. // Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем России и стран Восточной Азии. М.: ЦЭМИ РАН, 2012. 159 с.

138. Чжа Фен Глобальная миграция в инфографике // Журнал МВФ/ IMF Финансы и развитие. Декабрь. 2018. URL: <https://www.imf.org/external/russian/pubs/ft/fandd/.../picture.pdf> (дата обращения: 25.03.2019).

139. Шаклеина Т.А. «Дилемма Америки» в формировании современного мирового порядка. Результаты действий США и формирование «евразийского центра» // Международные процессы. 2019. №4. С. 5-19. https://mgimo.ru/library/publications/dilemma_ameriki_v_formirovanii_sovremenno_go_mirovogo_poryadka_rezultaty_deystviy_ssha_i_formirovanie/

140. Щербакова А. Проблема миграции в современном мире. URL:<https://www.geopolitica.ru/article/problema-migracii-v-sovremennom-mire> (дата обращения: 25.03.2019).

141. Экономика “Одного пояса, одного пути”: возможности и риски транспортных коридоров. Всемирный банк. 2020. 167 с.

^{142.} Якунин В.И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. М.: Экономика, 2006. 432 с.;

^{143.} Якунин В.И. Формирование геостратегий России. Транспортная составляющая. М.: Мысль, 2005. 282 с.

Материалы СМИ и Интернета

144. "17 плюс 1 может быть больше 18", - Си Цзиньпин высоко оценил сотрудничество между Китаем и странами Центральной и Восточной Европы. 2021-02-09 // http://russian.news.cn/2021-02/09/c_139733213.htm

145. «Газпром» может заключить с Украиной краткосрочный контракт на транзит газа. ТАСС. 26.07.2019. <https://tass.ru/ekonomika/6705289> (дата обращения 25.08.2019)

146. 90% заразившихся коронавирусом за рубежом россиян вернулись из Турции // Коммерсантъ. 2020. 2 ноября.

147. Барсуков Ю. «Газпром» разморозил «Южный поток». <https://www.kommersant.ru/doc/4038952> (дата обращения 25.08.2019)

148. Барсуков Ю. «Газпром» подал в суд ЕС из-за «Северного потока-2» // Коммерсантъ. 26.07. 2019. <https://www.kommersant.ru/doc/4043603> (дата обращения 24.08.2019)

149. Гегешидзе А. Еще раз о великом шелковом пути // http://www.cac-s.org/journal/cac-04-1999/st_24_gegeshid.shtml

150. Генассамблея ООН приняла резолюцию о Глобальном договоре по миграции. URL: <https://ria.ru/20181219/1548286321.html> (дата обращения: 02.04.2019).

151. Глазкова Н.Г., Землянская С.В. Направления развития международных транспортных коридоров на территории РФ. URL: <http://be5.biz/ekonomika1/r2013/1543.htm> (дата обращения: 05.02.2019).

152. Головачев А. Мир понял: в Белом доме сидит клоун и стареющий плейбой -<https://glavred.info/opinions/500358-mir-ponyal-v-belom-dome-sidit-kloun-i-stareyushchiy-pleyboy.html> (дата обращения: 21.04.2019).

153. Данилов И. Зачем друг Трампа сорвал введение санкций против «Северного потока-2». 31.07.2019. <https://ria.ru/20190731/1557017910.html> (дата обращения 23.08.2019)

154. Димитриади М. Глобальный миграционный пакт ООН – документ, расколовший Европу. URL: <https://ru.euronews.com/2018/12/06/global-compact-for-migration> (дата обращения: 21.03.2019).

155. Дубовик М. Уроки турецкого: что стоит за проектом строительства канала «Стамбул» // Профиль. 2021. 19 апреля.

156. Индекс А1. Состояние деловой среды в России. М.: Московская школа управления СКОЛКОВО, 2020 // https://common.skolkovo.ru/downloads/documents/SKOLKOVO_A1_Index_Business_environment_in_Russia_Rus.pdf (дата обращения: 10.05.2021).

157. Конфликт в Карабахе разрешен, заявил Алиев 10.05.2021 // <https://ria.ru/20210510/aliev-1731676579.html> (дата обращения: 10.05.2021).
158. Леонов Е. ФРГ и Китай: от сотрудничества к конкуренции. <https://interaffairs.ru/jauthor/material/2224> (дата обращения 3.09.2019)
159. Министр Фальков утвердил новую номенклатуру научных специальностей // Российская газета. 2021. 7 апреля.
160. Минобороны РФ оценило экспорт оружия за 2019 год. Москва, Интерфакс, 2020 // <https://www.interfax.ru/business/700388>
161. Никольский А. Подписана Конвенция о правовом статусе Каспийского моря. URL: <https://ria.ru/world/20180812/1526398222.html> (дата обращения: 21.12.2018).
162. Песков заявил, что за провокацией с британским эсминцем стоят США // <https://tass.ru/politika/11818795>
163. План по медицинскому туризму 2024 года Россия может выполнить уже по итогам текущего. Москва, Финмаркет, 2019 // <http://www.finmarket.ru/news/5069029>
164. Прокофьева Т.А. Развитие системы национальных и международных транспортных коридоров на основе формирования опорной сети логистических центров. URL: <https://docplayer.ru/40047458-Razvitie-sistemy-nacionalnyh-i-mezhdunarodnyh-transportnyh-koridorov-na-osnove-formirovaniya-opornoj-seti-logisticheskikh-centrov.html> (дата обращения: 09.11.2018).
165. Савин Л. Китайская инициатива «Пояс и путь» в контексте Евразийской интеграции. <https://www.geopolitica.ru/article/kitayskaya-iniciativa-roiyas-i-put-v-kontekste-evraziyskoj-integracii> (дата обращения 25.08.2019)
166. Салова И. Непростой Севморпуть. Коммерсантъ. 9.04.2019. <https://www.kommersant.ru/doc/3937692> (дата обращения 22.07.2019)
167. Сахаров А. Спецназ освободил захваченный мигрантами танкер. URL: <https://360tv.ru/news/mir/spetsnaz-osvobodil-zahvachennyj-migrantami-tanker/> (дата обращения 28.03.2019).
168. Судовладелец Хербьёрн Ханссон о Севером морском пути: «Это совершенно не актуально» (NRK, Норвегия) 5.05.2021 // <https://inosmi.ru/politic/20210505/249674265.html>
169. Торговые представительства на пороге новой реформы. 16 мая 2018 года // <https://tass.ru/ekonomika/5207168>
170. ТРАСЕКА и Афганистан: возможности расширения сотрудничества в регионе Европа-Кавказ-Азия. 13.04.2021 // http://www.traceca-org.org/ru/novosti/single-news/n/traceca_and_afghanistan_opportunities_for_expanding_cooperation_in_the_europe_the_caucasus_asia_reg/
171. Хлапковский В. Балтийское единство? Как спор между Латвией, Литвой и Эстонией поставил под угрозу мега-проект Rail Baltica. URL: <http://rus.delfi.lv/news/daily/story/baltijskoe-edinstvo-kak-spor-mezhdu-latviej-litvoj-i-estoniej-postavil-pod-ugrozu-mega-proekt-rail-baltica.d?id=49750929> (дата обращения: 10.11.2018).
172. Шантаж Газпрома в Европе, жертвы Северного потока-2 и санкции СНБО. Интервью с главой ГТС //

<https://biz.liga.net/ekonomika/tek/interview/shantaj-gazproma-v-evrope-jertvy-severnogo-potoka-2-i-sanktsii-snbo-intervyu-s-glavoy-gts>

173. Шепард У. Прорыв на Шелковом пути: Россия начнет строительство автомагистрали в транспортном коридоре Китай — Западная Европа (Forbes, США) <https://inosmi.ru/politic/20190724/245514468.html> (дата обращения 20.08.2019)

Диссертации:

174. Алиев З.Т. Конкурентоспособность России в условиях глобализации и формирование государственной конкурентной политики. Дис. ... канд. полит. н. М.: ГУУ, 2009.

175. Алиев У.С. Эволюция военно-политических процессов на евразийском пространстве в условиях формирования полицентричного мира. Дисс. ... канд. полит. н. М.: РАНХиГС, 2020;

176. Богатов М. Ю. Геополитические аспекты формирования международных транспортных коридоров в новой модели мира. Дисс... канд. полит. н. Чита: РГБ ОД, 2006. 170 с.

177. Голубева А.С. Особенности этнополитических конфликтов в многонациональных государствах. Дисс... канд. полит. н. М.: МГУ, 2019. 231 с.

178. Гончаренко Е.С. Российские участки Международных Транспортных коридоров как объект экономического исследования. Дисс... канд. эк. н. М.: МГАВТ, 2014. 189 с.

179. Крутько А. А. Внешняя политика современной России: Евразийские приоритеты. Дисс... докт. полит. н. Бишкек: КРСУ, 2019. 292 с.

180. Максимов Д.В. Культурные основания межэтнических конфликтов: на материале Северокавказского региона. Дисс... канд. культуролог. н. М.: Московский Государственный университет культуры и искусств, 2007. 215 с.

181. Панова Е.С. Разработка технологии применения теории решения изобретательских задач в инновационной деятельности предприятий промышленности. Дисс... канд. эк. н. М., 2017;

182. Подберезкина О. А. Эволюция значения Международных Транспортных коридоров в мировой политике на примере России. Дисс... канд. полит. н. М.: МГИМО, 2015. 165 с.

183. Полулях Д. С. Турбулентность в современной мировой политике: дискурсы и практика. Дисс... канд. полит. н. Москва, 2016.

184. Попова А.А. Применение стратегических программ развития для повышения международной конкурентоспособности страны: мировой опыт и российская практика. Дисс... канд. эк. н. СПб, 2020.

185. Пэнянь М.А. Китайская концепция «Один пояс — один путь» в контексте интересов Российской Федерации. Дисс... магист. международных отношений. СПб.: СПбГУ, 2017. 122 с.

186. Савойский А.Г. Экономическая дипломатия как средство внешней политики (на примере экономической дипломатии России в отношении Соединённых Штатов Америки: 1992 — 2008 гг.) Дисс... канд. полит. н. М., 2009.

187. Смирнова О.С. Страновой и отраслевой риски как факторы формирования международной стратегии ТНК (на примере ПАО «ГАЗПРОМ»). Дисс... канд. эк. н. СПб, 2020.

Источники на иностранных языках:

Документы:

188. CEC. 1999. ESPD: European spatial development perspective. Towards balanced and sustainable development of the territory of the European Union. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities // https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_en.pdf

189. Distribution of the global population 2020, by continent // www.statista.com/statistics/237584/distribution-of-the-world-population-by-continent/

190. ESCAPE Act - Senator John Barrasso // <https://www.barrasso.senate.gov/escape-act-2018.pdf> (дата обращения: 25.05.2019)

191. EU-China – A strategic outlook. 12 March 2019 // <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf>

192. European Commission // https://ec.europa.eu/info/index_en (дата обращения: 10.05.2021).

193. The Global Conflict Risk Index // <https://resourcewatch.org/data/explore/soc055-Global-Conflict-Risk-Index?section=Discover&zoom=3&lat=0&lng=0&pitch=0&bearing=0&basemap=dark&labels=light&layers=%255B%257B%2522dataset%2522%253A%2522795a7ceb-ebc1-4479-95ad-76ea4d045ad3%2522%252C%2522opacity%2522%253A1%252C%2522layer%2522%253A%2522cfb9e2f8-e34d-41e8-b7f9-bcb1d9201919%2522%257D%255D&page=1&sort=most-viewed&sortDirection=-1> (дата обращения: 10.05.2021.).

194. Global Partnership for Sustainable Transport (GPST). Concept and development strategy for enhanced global development cooperation on sustainable transport. United Nations Global Compact. URL: <http://www.un.org/esa/ffd/wp-content/uploads/sites/2/2015/10/GPST-Concept-and-development-strategy.pdf> (дата обращения: 11.03.2019).

195. Guidelines to the Acquis Communautaire, Regional Research Paper under the Specific Grant Agreement RELEX I-2 190202 REG 4-14. Support to promotion of reciprocal understanding between the European Union and the Western Balkans, 2004. Scope of the transposal process, page 9 // <http://www.mdtfjss.org.rs/archive//file/resources/guidance%20to%20the%20Acquis%20Communautaire.pdf>

196. Guidelines. Infrastructure. Corridor studies. European Commission. URL: <https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies> (дата обращения: 11.03.2019).

197. IMF Members' Quotas and Voting Power, and IMF Board of Governors // <https://www.imf.org/external/np/sec/memdir/members.aspx> (дата обращения: 10.05.2021).

198. Interim National Security Strategic Guidance. March 2021 // <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2021/03/NSC-1v2.pdf>
199. Innovation Union. URL: https://ec.europa.eu/research/innovation-union/pdf/innovation-union-communication-brochure_en.pdf
200. National Development and Reform Commission. 2015. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. Ministry of Foreign Affairs and Ministry of the People's Republic of China.
201. OECD, Sigma 2001, Improving Policy Instruments through Impact Assessment, page 10 // <http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/5kml60vnhc6h.pdf?expires=1428767105&id=id&acname=guest&checksum=E10D188A20B15E0E59894F79B012C1E7>
202. Scope of the transposal process // <http://www.mdtfjss.org.rs/archive//file/resources/guidance%20to%20the%20Acquis%20Communautaire.pdf>
203. Strategy of the IGC TRACECA 2016-2026. <http://www.traceca-org.org/en/home/strategy-of-igc-traceca-2016-2026/> (дата обращения: 18.03.2019).
204. Trade and Transport Corridor Management Toolkit. Washington, DC: World Bank // <https://documents1.worldbank.org/curated/en/719971468325781473/pdf/Trade-and-transport-corridor-management-toolkit.pdf>
205. Transport. Security&Safety. European Commission. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/security_en (дата обращения: 28.03.2019)
206. Understanding U.S. - China decoupling. Macro trends and industry impacts // https://www.uschamber.com/sites/default/files/024001_us_china_decoupling_report_fin.pdf
207. 2021 Stockholm Forum on Peace and Development // <https://www.sipri.org/events/2021/2021-stockholm-forum-peace-and-development>
208. The Belt and Road Initiative: 2018 Report on Five Connectivity Indexes (Summary) January 10th, 2019 // <http://taiheinstitute.org/Content/2019/01-10/1657204494.html> (дата обращения: 10.05.2021).
209. The Global Competitiveness Report 2019 // http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf
210. Regulation (EU) 2019/452 of the European Parliament and of the Council of 19 March 2019 establishing a framework for the screening of foreign direct investments into the Union // <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj>

Статьи и монографии:

211. Albrechts, Louis and Coppens, Tom. 2003. 'Megacorridors: Striking a Balance Between the Space of Flows and the Space of Places.' Journal of Transport Geography 11, no. 3: 215–24.
212. Barnett M. Bringing in the new world order: liberalism, legitimacy, and the United Nations. // World Politics, Volume 49 , Issue 4 , July 1997 , pp. 526 - 551.
213. Bennett N. G., Lemoine J. What VUCA really means for You. <https://hbr.org/2014/01/what-vuca-really-means-for-you> (дата обращения 12.08.2019)

214. Bjelica J., M. van Bijlert. Afghan Exodus: The opening and closing of the Balkan corridor. URL:<https://www.afghanistan-analysts.org/afghan-exodus-the-opening-and-closing-of-the-balkan-corridor/>. (дата обращения: 25.01.2019).
215. Bodenhausen, Galen V.; Peery, Destiny (2009-03-01). "Social Categorization and Stereotyping In vivo: The VUCA Challenge". *Social and Personality Psychology Compass*. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1751-9004.2009.00167.x> (дата обращения 22.07.2019)
216. Brînză A. How China's 17+1 Became a Zombie Mechanism // *The Diplomat*, February 10, 2021. <https://thediplomat.com/2021/02/how-chinas-171-became-a-zombie-mechanism/>
217. Bouchet M., Clark E. and Gros Lambert B. Country Risk Assessment. A Guide to Global Investment Strategy. Wiley Finance series, 2003. – 288 с.
218. Buzan B., Waever O. Security: A New Framework for Analysis. — Boulder: Lynne Rienner Publishers, 1998;
219. Chapman, David, Pratt Dick, Larkham Peter, and Dickins Ian. 2003. 'Concepts and Definitions of Corridors: Evidence from England's Midlands.' *Journal of Transport Geography* 11, no. 3: 179–91.
220. Charrett C. A Critical Application of Securitization Theory: Overcoming the Normative Dilemma of Writing Security // *Institut Català Internacional per la Pau*. 2009;
221. Ciabbarri L. Dynamics and representations of migration corridors. *ACME: An International E-Journal for Critical Geographies*, 2014, 13 (2), 246-262.
222. COVID-19 Вызовы и их влияние на транспортно-логистический сектор // <https://www.pwc.ru/ru/publications/collection/covid-transport-sector-impact.pdf>
223. de Vries, Jochem, and Hugo Priemus. 2003. 'Megacorridors in North-West Europe: Issues for Transnational Spatial Governance.' *Journal of Transport and Geography* 11, no. 3: 225–33
224. Eoin Bannon. Fears for Arctic ecosystem as shipping milestone reached. February 28, 2018 // <https://www.transportenvironment.org/news/fears-arctic-ecosystem-shipping-milestone-reached>;
225. Frenz A. The European Commission's Tacis Programme 1991-2006: A Success Story // http://ec.europa.eu/europeaid/where/neighbourhood/regional-cooperation/enpi-east/documents/annual_programmes/tacis_success_story_final_en.pdf
226. Grylls George, Bennetts Marc. Dominic Raab 'warned that HMS Defender's Crimea route risked antagonising Russia' // *The Times*, June 25 2021. <https://www.thetimes.co.uk/article/boris-johnson-royal-navy-will-keep-sailing-off-crimea-despite-russian-threat-k8l2q96rx>
227. Gorshkov T., Bagaturia G. TRACECA – Restoration of Silk Route. *Japan Railway & Transport Review*. 28, – September 2001, – p.50-55.
228. Goodson J. The return of big infrastructure as a geopolitical Tool. URL: https://www.realcleardefense.com/articles/2018/11/01/the_return_of_big_infrastructure_as_a_geopolitical_tool_113928.html (дата обращения: 08.11.2018).
229. Hibbs J. Transport Economics and Policy: A Practical Analysis of Performance, Efficiency and Marketing Objectives, Kogan Page Ltd, 2003. 240 p.

230. Hulsman J. A Paradigm for the New World Order / A Schools-of-Thought Analysis of American Foreign Policy in the Post-Cold War Era. Palgrave Macmillan UK, 1997.
231. Andric Jelena M., Jiayuan Wang and Ruoyu Zhong. Identifying the Critical Risks in Railway Projects Based on Fuzzy and Sensitivity Analysis: A Case Study of Belt and Road Projects. Sustainability 2019, 11.
232. Kitzmann Julia. Deutsche sehen in USA größere Bedrohung als in China oder Russland // Der Spiegel. 05.05.2021. <https://www.spiegel.de/politik/deutschland/deutsche-sehen-in-usa-groessere-bedrohung-als-in-china-oder-russland-a-d616341d-b1b7-4d87-949d-c2a2959a205b>
233. Karrar H.H. The New Silk Road Diplomacy: China's Central Asian Foreign Policy since the Cold War // Central Asian Survey, Vol.31, Issue 1, 2012 P.99-113.
234. Ken Booth, Nicholas Wheeler. The Security Dilemma: Fear, Cooperation and Trust in World Politics. First Edition. Palgrave, 2007. 384 c.
235. Kenderdine T. Caucasus Trans-Caspian Trade route to open China import markets. URL: http://www.eastasiaforum.org/2018/02/23/caucasus-trans-caspian-trade-route-to-open-china-import-markets/?utm_source=newsletter&utm_medium=mail&utm_campaign=newsletter2018-02-25 (дата обращения: 0.11.2018).
236. Meeting Asia's Infrastructure Needs // <https://www.adb.org/publications/asia-infrastructure-needs>
237. Williams Michael C. Words, Images, Enemies, Securitization and International Politics, International Studies Quarterly 2003(47):512.
238. Montague Z. China's Belt and Road 'Reboot' is really a Foreign Influence Campaign. August, 2019 // <https://www.worldpoliticsreview.com/articles/28136/>
239. Morgan Forde. MSC will not use the Northern Sea Route, citing environmental impact. Oct. 18, 2019 // <https://www.supplychaindive.com/news/msc-northern-sea-route-environmental-impact/565329/>
240. Taleb Nassim Nicholas. The Black Swan: The Impact of the Highly Improbable // The New York Times, April 22, 2007.
241. Opitz, Sven and Ute Tellman. 2015. Europe as Infrastructure: Networking the Operative Community. South Atlantic Quarterly 114, no. 1: 171–90.
242. Priemus, Hugo and Wil Zonneveld. 2003. 'What are Corridors and What are the Issues? Introduction to Special Issue: the Governance of Corridors.' Journal of Transport Geography 11, no. 3: 167–77.
243. Pope Francis in UAE to bolster Christian-Muslims relations. URL: <https://www.irishtimes.com/news/world/middle-east/pope-francis-in-uae-to-bolster-christian-muslim-relations-1.3780915> (дата обращения: 6.02.2019).
244. Haass Richard N. World Order 2.0 The Case for Sovereign Obligation // Foreign Affairs, January/February 2017. <https://www.foreignaffairs.com/articles/2016-12-12/world-order-20>
245. Taleb N. Antifragile: Things that Gain from Disorder. New York, Random House, 2012. 519 p.

246. Notteboom Théo (2015) Strategies and future development of transport corridors url:<https://www.faq-logistique.com/ems-livre-corridors-transport-18-strategies-future-developement.htm> (дата обращения: 28.03.2019).