

УДК 339.92:327

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ И ВЫЗОВЫ СОВРЕМЕННОСТИ

Б.Д. Джунушалиев

Рассматриваются вызовы современности в функционировании трансграничных транспортных коридоров.

Ключевые слова: трансграничные транспортные коридоры; политическое пространство; международные транспортные коридоры.

INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS AND CHALLENGES OF THE PRESENT

B.D. Djunushaliev

The article considers the challenges of our time in the functioning of cross-border transport corridors.

Keywords: cross-border transport corridors; political space; international transport corridors.

На состояние современной мировой политики значительным образом влияют два объективных процесса глобализации и регионализации [1, с. 74–77]. Экономики стран, испытывая на себе глобальные рыночные потрясения, пытаются защитить свои интересы посредством региональных интеграционных объединений (ЕС, ЕАЭС и др.). Поэтому эффективный контроль за рыночными подвижками, транспортными путями доставки товаров и сырья, а главное обеспечение безопасности в условиях международного терроризма и экстремизма существенным образом показывают политическую способность государства создать почву для его экономического развития. В конечном счете конкуренция за контроль над международными транспортными коридорами обостряется.

Растущая политическая роль международных транспортных коридоров (МТК) прежде всего проявляется в том, что такие ведущие экономики стран мира, интеграционные объединения (Китай, США, ЕС) нацелены на создание вариантов сухопутных международных транспортных коридоров, которые связали бы Европу и Азию. Китай предложил идею строительства МТК в проекте “Экономический пояс Шелкового пути” [2]. Европейские страны сотрудничают по МТК ТРАСЕКА – проект евроазиатского транспортного коридора Запад – Восток из Европы (Европа – Кавказ – Центральная Азия). США пытаются реализовать свои геополитические и экономические интересы через проект МТК по территории Афганистана, так называемый

“Новый Шелковый путь”. По мнению американского политолога Збигнева Бжезинского, “Евразия является крупнейшим континентом на земном шаре и геополитической осью. Государство, которое господствует в Евразии, будет контролировать два из трех мировых наиболее развитых и экономически продуктивных районов. ...75 процентов населения мира живет в Евразии, и большая часть мирового физического богатства находится там же, как в ее предприятиях, так и под землей. На долю Евразии приходится 60 процентов мирового ВВП и около трех четвертей известных мировых энергетических ресурсов” [3].

В настоящее время основные производственные мощности в мире, создаваясь, быстро перемещаются в Азиатско-Тихоокеанский регион. Но рынок ЕС представляет интерес и рост конкуренции между Китаем и США за доступ к нему. Это противостояние реализуется в интеграционных проектах, которые расширяют зоны влияния держав. Это позволяет обеспечить своим товарам благоприятные условия для максимального сокращения пути доставки и преимущества при формировании конечной цены на продукцию. Так, США предлагают Европе создать закрытые торговые объединения: Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнерство (ТТИП) и Транстихоокеанское партнерство (ТТП). Китай идет по другому пути – заключение двусторонних соглашений со странами Центральной Азии в рамках проекта “Экономический пояс Шелкового пути”. Это позволит расши-

ритель экономическое сотрудничество со странами Центральной Азии. Эти особенности текущего внешнеполитического момента создают определенные угрозы – борьба за глобальное экономическое и политическое лидерство, которое “будет сопровождаться конфликтами и в первую очередь затронет те страны, которые остаются в буферной зоне между США и Китаем. К этой буферной зоне относится и Россия со странами СНГ” [4, с. 4].

Региональное интеграционное объединение “Евразийский экономический союз” (ЕАЭС) на сегодняшний день еще не в состоянии полноценно конкурировать в международной и экономической сферах с другими подобными объединениями (ЕС, АСЕАН+6 и др.). Несмотря на преимущества геополитического и географического характера, отставание в области социально-экономического развития, прямая зависимость от продажи энергоресурсов стран с их запасами (Россия, Казахстан) пока не позволяют преодолеть разрыв между ЕАЭС и ведущими экономиками мира.

Процессы глобализации, роста экономической активности между странами Запада и Востока способствовали формированию уникальных условий, которые могут существенно повлиять и ускорить темпы социально-экономического развития ЕАЭС и стран СНГ, если проблемы развития инфраструктуры МТК займут соответствующее место в кратко- и долгосрочных проектах и стратегиях развития национальных государств и региональных объединений постсоветского пространства. Обеспечение транзита товаров из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу и обратно по МТК важен для состояния экономик, вовлеченных в обслуживание транснациональных коридоров.

Результаты формирования МТК в странах ЕАЭС и СНГ в перспективе выходят за рамки решения экономических задач. Развитие МТК содержит в себе потенциал для поиска адекватных путей оптимального совмещения внутривнутриполитических и внешнеполитических потребностей развития национального государства с укреплением межгосударственного сотрудничества, ускорения интеграционных процессов в рамках ЕАЭС, обеспечения безопасности.

Одним из вызовов современности является формирование новых ветвей мировой транспортной системы и их включение в мировое логистическое пространство. ЕАЭС и страны СНГ могут предоставлять сервисные услуги по транзиту грузов из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу. По мнению российского исследователя О.А. Подберезкиной, причины низкой востребованности “транзитного потенциала ЕАЭС состоит в неспособности сделать привлекательными транзитные перевозки

грузов по суше между двумя экономическими центрами – странами ЕС и АТР” [5, с. 163]. Мы согласны с точкой зрения О.А. Подберезкиной, что мировые политические процессы в XXI веке будут протекать под сильным влиянием развития транспортно-логистического потенциала национального государства и интеграционных объединений.

Транспортная политика современного государства перерастает национальные масштабы и становится важной компонентой его политики по международному сотрудничеству в транспортных проектах.

Значимость транспортных коридоров для внешней политики стран постсоветской Центральной Азии трудно переоценить. Особенно это касается Кыргызстана и Таджикистана – самых бедных государств региона. Они не имеют выхода к мировому океану, в наличии слабо развитая железнодорожная инфраструктура, авиаперевозки нерентабельны из-за дороговизны. Поэтому транспортные коридоры в этих странах могут дать импульс для развития интеграционных процессов. К примеру проект Китая по МТК “Экономический пояс Шелкового пути” предполагает сотрудничество в развитии транспортных коммуникаций, экономике и политике.

Российские транспортные коридоры могут стать ключевым фактором для стран Центральной Азии для включения в мировую транспортную и логистическую систему. Однако этот шаг сопряжен со значительными финансовыми затратами на развитие инфраструктуры и благоустройство прилегающих территорий. Этот шаг приведет к усилению позиций России в Центральной Азии, но и реальные выгоды также очевидны.

Проект “Шелкового пути” объективно входит в противоречие с политическими и экономическими интересами США и ЕС. Как альтернативу китайскому варианту США предлагают свой, который связывает Китай, Афганистан, Пакистан, Индию и Европу в обход стран СНГ. Таким образом, китайский проект “Экономический пояс Шелкового пути” в плане перспектив для экономик постсоветских стран предпочтителен. Он направлен на объединение транспортной инфраструктуры Китая, России, Казахстана.

Успешному функционированию проекта ТРАСЕКА мешает проблема статуса Каспийского моря. Хотя он также содержит в себе значительный потенциал влияния на формирование трансевразийских транспортных коридоров.

В контексте развития транспортных коммуникаций соперничество за МТК между ЕС, США, Россией и КНР в Центральной Азии предъявляет особые требования к обеспечению экономической

и политической безопасности, поскольку они станут важным фактором при определении предпочтительности тех или иных транспортных коридоров.

Достаточно явные угрозы безопасности и интересам России в Центральной Азии содержат геополитические интересы ЕС и США в данном регионе. Проект “Нового Шелкового пути”, предложенный аналитическими центрами США (Институт Центральной Азии и Кавказа при Университете Дж. Хопкинса, Центр стратегических и международных исследований) [5, с. 161–169], реализует стратегию противодействия другим политическим игрокам континента. В первую очередь это Россия, КНР и Иран.

Если анализировать в рамках более отдаленной перспективы, рост китайского влияния на страны Центральной Азии может перерасти в конфликт интересов России и Китая. Внешняя политика Китая в отношении этих стран опирается на две ключевые компоненты: обеспечение энерго-ресурсами КНР и расширение рынков сбыта для своих товаров. В рамках этой концепции политики Китай инвестирует средства в развитие трубопроводной и транспортной инфраструктуры на своей территории и в республиках Центральной Азии.

Особое место в региональной безопасности МТК занимает контроль над транспортными коридорами, который исключил бы неформальных субъектов международных отношений: наркокартели, террористические группировки, радикальные исламские организации. Поэтому развитие транспортной инфраструктуры в странах Центральной Азии с хорошо отлаженной системой изоляции таких “неформалов” может решить целый комплекс проблем.

Транспортные коридоры ЕАЭС нуждаются во взвешенном политико-экономическом анализе путей и средств их развития. Прежде всего необходимо решить задачу восстановления общего транспортного пространства. В контексте МТК общий рынок транспортных услуг и единая транспортная система ЕАЭС помогут решить экономические и социальные проблемы на национальном и региональном уровне. Транзитный потенциал ЕАЭС на сегодняшний день не реализован в полном объеме. Основные грузопотоки из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу идут в обход стран ЕАЭС.

Современные тенденции развития мировой транспортной системы, прежде всего, детерминируются факторами совершенствования технологий перевозок и принципов управления ими. Так, в странах Запада прослеживается тенденция к либерализации и дерегулированию (приватизация, акционирование предприятий) транспортной

сферы. Как показывает практика ряда экономически развитых стран Запада (Германия, Франция, Япония и др.), основная транспортная сеть и база основных фондов транспортной инфраструктуры остаются в собственности государства. Частные компании по перевозке вынуждены арендовать магистраль, по которой осуществляется перевозка.

Масштабы мировой торговли позволяют и нуждаются в быстром перемещении товаров и ресурсов между странами. Транспортный комплекс в масштабах мира, обеспечивая коммуникацию между производителями товаров, сырья и услуг с потребителями, значительно повышает эффективность функционирования рыночной экономики.

Рынок транспортных услуг как самостоятельная сфера мировой экономики превращается в мощный катализатор ускорения экономического развития. Рост объема товарооборота и конкуренция между производителями товаров способствуют дальнейшему развитию и диверсификации рынка транспортных услуг. Комплекс предоставляемых транспортных услуг включает перевозку грузов, услуги по профессиональному оформлению документации, оптимально спланированной логистике доставки грузов, правильно выбранного транспортного средства и сопровождения экспедитора. Совокупность всех этих факторов повышает значимость транспортных и логистических компаний на рынке услуг и способствует росту их востребованности у предприятий по производству товаров.

Развитие МТК в условиях глобализации выгодно большинству акторов мировой политики, так как существенно снижает весь спектр издержек, сопутствующих перемещению товаров на большие расстояния и способствует экономическому росту всех партнеров.

Формирование единой рыночной и транспортно-коммуникационной инфраструктуры в мире говорит о появлении еще одного глобального аспекта функционирования мирового рынка – МТК. Контроль над МТК приведет к обострению конкуренции среди региональных и мировых акторов, негосударственных субъектов (бизнес-структуры) за рынки и пути транспортировки товаров. Поэтому политические решения по функционированию МТК необходимо включать в повестку политического диалога. Самые первые шаги в этом направлении будут касаться снижения тарифных и таможенных барьеров, что предоставит выход на рынки сбыта вовлеченных стран.

Таким образом, МТК в современном политическом развитии имеет большое значение. Совокупность международных политических норм,

правил и институтов МТК влечет за собой видоизменение функционирования политического пространства. Сеть международных транспортных коридоров на территории ЕАЭС ускорит процессы интегрирования в мировую экономику, обеспечит социально-экономическое развитие, рост ВВП стран – членов ЕАЭС.

Литература

1. Соколов К.Н. Противоречия глобализации и их разрешения в мировом политическом пространстве К.Н Соколов // Геополитическая доктрина России: реалии и проблемы выборы: материалы науч. конференции. СПб.: Балт. ГТУ, 2004. С. 74–77.
2. *Szczudlik-Tatar J.* China's New Silk Road Diplomacy // PISM Policy paper. 2013. № 34 (82), December. P. 1–8 // URL: https://www.pism.pl/files/?id_plik=15818
3. Цит. по: *Mike Whitney.* The Broken Chessboard: Brzezinski Gives Up on Empire // The Unz Review: An Alternative Media Selection. A Collection of Interesting, Important, and Controversial Perspectives Largely Excluded from the American Mainstream Media. 25 августа 2016 г. // URL: <http://www.unz.com/mwhitney/the-broken-chessboard-brzezinski-gives-up-on-empire/>
4. *Подберезкина О.А.* Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России: автореф. дис. ... канд. полит. наук 23.00.04 / О.А. Подберезкина. М., 2015. 27 с.
5. *Подберезкина О.А.* Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах (на примере ЕАЭС) / О.А. Подберезкина // Вестн. МГИМО-университета. 2012. № 4 (25). С. 161–169 // URL: http://www.vestnik.mgimo.ru/sites/default/files/pdf/018_politologiya_podberezkinaoa.pdf