

Владимир ЕГОРОВ

ГЕОПОЛИТИКА ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Дата поступления в редакцию: 20.05.2021.

Для цитирования: Егоров В. Г., 2021. Геополитика транспортных коридоров. – Геоэкономика энергетики. № 2 (14). С. 6–31. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_6

В статье представлен авторский ракурс исследования проблематики, связанной с феноменом транспортных коридоров. Тема, получившая достаточное отражение в академической литературе, по-прежнему остаётся востребованной, что связано с динамичностью самого объекта исследования. Слабо разработанным аспектом проблемы остаётся геополитическая составляющая процессов формирования, становления и развития транспортных коридоров. На восполнение этой лакуны направлена представленная статья.

В представленной работе ставилась цель изучить влияние геополитических факторов на развитие транспортных коридоров, изменения их структуры. В рамках этой цели были проведены исследования по следующим направлениям: изучение природы геополитических факторов, политических мотивов создания, управления и контроля за транспортными коридорами. В результате автором обоснован качественно новый уровень сложности мирового геополитического ландшафта, обуславливающий развитие транспортных коридоров. В статье исследованы процессы формирования двух диалектически противоположных тенденций: «сжатия» пространства за счёт увеличения интенсивности и скорости коммуникации и его «расширения» в силу интеграции в глобальную транспортную систему новых территорий. Статья дополняет содержание, которое агрегируется вокруг назревшей необходимости формирования новой научной дисциплины «геополитика транспорта».

ЕГОРОВ Владимир Георгиевич, доктор исторических наук, доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой международных отношений и геополитики транспорта Российского университета транспорта. **Адрес:** Российская Федерация, г. Москва, 127994, ул. Образцова, 9, стр. 9. **E-mail:** korrka@mail.ru. **SPIN-код:** 9130-3997. **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-2473-8590>

Ключевые слова: связанность мира, транспорт, транспортные коридоры, естественные условия, глобальный, региональный и национальный уровни, геополитика.

Методы исследования

К написанию статьи был привлечён широкий круг источников: материалы европейских структур и институтов ООН, официальные сайты организаций, периодика. Селекция фактологии, отражающей определённый в статье исследовательский ракурс, потребовала использования структурно-функционального принципа организации текста работы. Видение геополитического фона развития транспортной инфраструктуры вообще и транспортных коридоров (ТК) в частности предполагало диалектический подход, позволивший представить противоречивый процесс интеграции государственных, региональных и глобальных потребностей и интересов в пространстве, вовлечённом в функционирование транспортных коридоров.

Исследуемая проблема в научной литературе

В научной литературе отсутствует устоявшееся определение транспортных коридоров. Одни исследователи склонны характеризовать ТК как «набор договорённостей, нацеленных на изменение скорости и направления движения потоков на определённом пространстве» [Pynnöniemi, 2008].

Другие при описании транспортных коридоров делают упор на техническое обеспечение (инфраструктуру и подвижной состав). Такой подход доминирует в определении ТК, данном на общеевропейских конференциях по транспорту в 1993–1994 гг.: «Совокупность магистральных транспортных коммуникаций (как имеющихся, так и вновь создаваемых) с соответствующим обустройством и инфраструктурой, связывающих крупные транспортные узлы, в рамках которых используются различные виды транспорта, обеспечивающие перевозки пассажиров и товаров в международном сообщении на направлении их наибольшей концентрации» [ЕАБР. Отраслевой обзор, 2009: 20].

Специалисты в области физической географии понимают под ТК пространство «вдоль главного направления масштабных перевозок грузов и пассажиров внутри или между агломерациями, включающее один или сеть параллельных маршрутов и транзитных дорог с прилегающими к ним территориями» [Corridor planning guide..., 2007: 11].

В российской академической литературе имеет хождение понятие ТК как направления «концентрации материальных финансовых и информационных потоков», «обеспечивающих оборачиваемость капитала и синхронизацию прохождения товаров, документов и денег в условиях преференциального режима» [Вардомский, Тураева, 2018: 9].

Представители юридической науки обычно при характеристике ТК основываются (особенно если речь идёт о международных транспортных коридорах) на наличии соответствующей правовой базы. Правила и договорённости являются основополагающими в характеристике ТК, содержа-

щейся в документах ООН. Транспортный коридор, согласно определению этой организации, — это «набор правил, регулирующих аспекты транспортировки и транзита товаров по определённом маршруту, которые подкреплены договором, подписанным странами-участниками»¹.

Попытка объединить все отмеченные черты содержит определение ТК Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН одной из пяти региональных организаций ЭКОСОС: «Транспортный коридор — это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а также совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок» [ЕАБР. Отраслевой обзор, 2009: 6].

Содержание этого определения в артикуляции Всемирного банка дополнено положением о том, что входящие в состав ТК инфраструктура и подвижной состав координируются «национальными и международными региональными органами» и их функционирование содействует «торговым и транспортным потокам между центрами экономической деятельности и международной торговли» [Roberts, Melecky, Bougna, 2018: 2].

Обобщая опыт концептуализации понятия «транспортные коридоры», авторы аналитического доклада Института экономики РАН предложили свой вариант определения ТК как «согласованного развития и унификации технических параметров национальных магистральных путей нескольких стран, образующих международное направление перевозок между крупными центрами производства и потребления, национальных норм регулирования транзитных и внешнеторговых перевозок, логистической деятельности и широкое внедрение на этом направлении интермодальных технологий в доставке грузов» [Вардомский, Тураева, 2018].

Вместе с тем, сводя содержание ТК исключительно к их экономическому наполнению, исследователи оставляют без внимания важный с точки зрения понимания этого феномена аспект — политический. О необоснованности такого редуцирования ТК как объекта научного поиска говорится во многих работах и аналитических материалах [Калиниченко, 2018; Щербанин, 2009].

Подметив эту лакуну в научном освоении темы, авторы аналитического обзора Евразийского транспортного альянса отмечают способность транспортных коридоров «преодолеть объективные физические, политические и экономические ограничители». При этом «инструментами преодоления

¹ Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве. Развитие широтных маршрутов // <https://index1520.com/analytics/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-evraziyskom-prostranstve-razvitie-shirotnykh-marshrutov/>, дата обращения 05.05.2020.

пространства и сжатия времени являются снижение институциональных и транзакционных барьеров, использование современных цифровых технологий и кооперация международных и национальных институтов и бизнес-сообществ»².

Например, для Евразии (континентальность которой, по имеющимся расчётам, снижает темпы роста стран на 1,5%) ТК являются «естественным и неизбежным ответом на вызов континентального положения»³.

По мнению М. Захера и Б. Саттона, ТК стали реальностью благодаря имплементации норм международного права, согласно которым регулирование перевозок основано на взаимном интересе государств, а не навязывании своих предпочтений государствами-лидерами или группой могущественных стран [Zacher, Sutton, 1995].

Синергический, катализирующий эффект транспортных коридоров в социально-экономическом развитии в результате формирования системы, включающей инфраструктуру, политические институты, инвестиции и др., отмечает А. Куим [Quium, 2019: 11].

Значительная часть исследователей связывает функционирование транспортной инфраструктуры вообще и ТК в частности с позитивным эффектом для реальной экономики стран*. Однако другие учёные считают, что транспортные коридоры прежде всего обеспечивают рост благосостояния населения.

Государственную оценку сетей трафика в связи с функционированием транспортных коридоров исследовал Х. Хашеми [Hashemi, Abdelghany, 2015]. Моделированию рисков функционирования ТК посвятил свою работу Д. Ченг [Cheng, 2014; Cheng, Verma, Verter, 2017]. Анализу препятствий в осуществлении бесперебойного функционирования ТК посвятили свой научный доклад А. Бейферт и его коллеги [Beifert, Shcherbanin, Vinokurov, 2018].

Среди немногих трудов, включающих в изучение транспортных коридоров геополитический контекст, — работа Д. Тертри [Тертри, 2019] и научный доклад Института экономики РАН, подготовленный Л. Б. Вардомским и М. О. Тураевой [Вардомский, Тураева, 2018].

Транспортные коридоры в глобальном цивилизационном пространстве

Транспортные коридоры — результат качественно нового уровня связанности глобального цивилизационного пространства.

² Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве. Развитие широтных маршрутов // <https://index1520.com/analytics/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-evraziyskom-prostranstve-razvitie-shirotnykh-marshrutov/>, дата обращения 05.05.2020.

³ Там же.

* [Alder, Roberts, Tewari, 2018; Asturias, Garcia, Ramos, 2018; Berg, Deichmann, Liu, Selod, 2017; Laird, Venables, 2017].

Несмотря на разнонаправленные тенденции изменения ландшафта современного планетарного пространства, результирующим трендом его формирующейся архитектуры является взаимосвязанность. Новый цивилизационный облик обретает очертания всеобщности и нераздельности. Мир становится настолько взаимосвязанным, что позволяет говорить об ином уровне академической рефлексии, приобретаемой в видении П. Ханна возможности имплементации научной дисциплины «коннектография», рефреном которой стало утверждение «Связанность — это судьба» [Ханна, 2019].

«Связанный» миропорядок рождается в результате борьбы двух диалектически противоречивых тенденций — с одной стороны, мегатренда глобализации, с другой — нарастающей в последнее время альтернативы культурной, этнической и национальной идентичности. И та и другая разнонаправленные тенденции в равной степени «участвуют» в рождении «связанного мира». Первая, в основе которой лежит «всеобщность» базисного основания — информации, преодолевает границы идентичностей (в том числе национальных), универсализирует коммуникационные каналы, связывающие неразрывной сетью все страны, народы и континенты, обрекая на депривацию прежние структуры центров и периферии, структур, альянсов, союзов и т. д. Другая благодаря преодолению примитивного взгляда на мировой культурный ареал как на иерархию развитых и отстающих стран и народов, вызывающую отторжение перспективу общественного развития в виде репликации партикулярного культурного опыта с приданием последнему универсальных характеристик, продуцирует цивилизационный «запрос» на формирование «органического» порядка, чертой которого является неисчерпаемая ценность каждой культурно-этнической общности и востребованности их интеракции, обогащающей всех участников цивилизационного процесса.

Рассматривая транспортные коридоры в контексте проявления глобальной тенденции «взаимосвязанности», следует признать их качественно иным явлением в сравнении с традиционными транспортными путями, которые в ходе совершенствования инфраструктуры способствовали углублению взаимодействия стран и народов и территориального разделения труда.

Геополитический тренд, «сжимающий» физическое пространство, порождает иное качество коммуникаций, одним из которых становятся транспортные коридоры, агрегирующие новые технологии мульти- и интермодальности, комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания управления транспортными потоками, контейнерными и контрейлерными перевозками. Именно транспортные коридоры как ни одна другая составляющая транспортной системы вбирают в себя все инновации, активно продвигаемые в ходе информационного обновления отрасли.

По оценкам экспертов, цифровизация транспорта вообще и ТК в частности может увеличить пропускную способность железных дорог на 40%,

а себестоимость перевозок снизить на 30% [Жунусов, 2018]. В материале, подготовленном специалистами российской Высшей школы экономики, содержатся такие данные: если в 2020 году объем востребованных транспортной отраслью России цифровых технологий составлял 89,4 млрд рублей, то к 2030 г. этот показатель может увеличиться в 7 раз, за счёт чего производительность транспорта увеличится на 20%⁴.

Виды транспортных коридоров

Транспортные коридоры в зависимости от локализации связываемых территорий и субъектов коммуникации могут быть *национальными* (внутренними), *региональными* и *международными*.

Национальные транспортные коридоры реализуют ряд задач, определяемых стратегией внутреннего развития, как то экономический рост (за счёт освоения естественных ресурсов, формирования единого рынка труда и сбыта), повышение качества жизни населения (выравнивание имеющихся диспропорций в уровне жизни), обеспечение национального суверенитета. В Транспортной стратегии России на период до 2030 года подчёркивается, что развитие отрасли не является самоцелью, а её реализация нацелена на обеспечение социально-экономического роста страны и повышение качества жизни населения⁵.

Типичным национальным транспортным коридором (до обретения конвенционального статуса) является российский Северный морской путь, проходящий через Карское море, море Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское моря и частично выходящий в Тихий океан.

Региональные транспортные коридоры, как правило, обеспечивают эффективность сообщения в границах отдельных регионов. Наиболее очевидным примером региональных ТК является Трансъевропейская транспортная сеть на территории ЕС, функционирующая параллельно с десятью панъевропейскими коридорами в Центральной и Восточной Европе, четырьмя панъевропейскими транспортными зонами и евразийским маршрутом ТРАСЕКА [*Status of the Pan-European Transport Corridors...*, 1998: 3].

Программой развития Трансъевропейской транспортной сети (*TEN-T*), рассчитанной до 2050 года, предусмотрено создание девяти ТК: Северное море – Балтика, Средиземноморский, Рейн – Дунай, Балтика – Адриатика, Северное море – Средиземное море, Средневосточный, Атлантический, Скандинавия – Средиземное море и Рейн – Альпы. Реализация

⁴ В ВШЭ считают, что цифровизация транспорта поможет реализовать транзитный потенциал России // <https://tass.ru/ekonomika/11176601>, дата обращения 02.05.2021.

⁵ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., 2008 // mintrans.gov.ru/documents/3/1009, дата обращения 02.05.2021.

намеченных планов будет способствовать дальнейшему сплочению пространства ЕС⁶.

Транспортные коридоры в рамках соглашения *NAFTA* обеспечивают продвижение грузового потока между Канадой, США и Мексикой. Региональный характер имеют ТК «Приморье-1», «Приморье-2», связывающие российский Дальний Восток и порты стран Юго-Восточной Азии.

Характерной чертой региональных ТК является их катализирующее влияние на рост интеграционного потенциала, который, как в случае с ЕС, продуцирует в том числе политическое взаимодействие. Создание панъевропейских коридоров отвечало геополитической потребности интеграции в единое европейское пространство стран бывшего социалистического блока, в том числе обрётших независимость прибалтийских республик. В течение восьми лет на Пражской (1991), Критской (1994) и Хельсинкской (1997) конференциях разрабатывался транспортный геополитический проект охвата сетью коммуникаций территории стран, избравших западный вектор развития после распада СССР. Панъевропейские транспортные коридоры, как и МТК (международный транспортный коридор) ТРАСЕКА, выполняют геополитическую функцию создания интегративных направлений, альтернативных центростремительным векторам, усиливающимся по мере укрепления России и роста ее внешнеполитического влияния. После того как стало очевидным несовпадение аксиологических и политических ориентиров России и Запада, панъевропейские транспортные коридоры выполняют помимо прочего миссию укрепления материального основания и военно-политического влияния на страны Восточной Европы, объективно ставшие буферной зоной между двумя цивилизациями*.

Международные транспортные коридоры — это транспортные коммуникации, обеспечивающие оптимальные направления сообщения в мире в целом.

С точки зрения геополитики в развитии международных транспортных коридоров прослеживается тенденция потенциального ограничения доступности. Стремление мировых центров к контролю над стратегически важным пространством сопровождается конкуренцией и даже отстранением стран с политической позицией, не совпадающей с позицией доминирующих государств. Особенно заметным стало проявление этой тенденции с углублением противоречий по линии Запад — не Запад. В контексте такого противоборства МТК обретают функцию политической конкуренции.

Так, Украина, политическая элита которой с 2014 г. взяла крутой курс на вестернизацию, имеющая естественные транзитные преимущества уча-

⁶ Trans-European Transport Network. European Commission // https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en, дата обращения 02.05.2021.

* В 2005 г. была разработана программа ЕС по созданию пяти международных транспортных коридоров, выходящих за пределы TEN-T. См.: Транспортные системы во имя мира и развития, 2005 // https://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/doc/2005_12_07_ten_t_final_report_ru.pdf, дата обращения 14.05.2021.

ствия в МТК Восток — Запад (уменьшение пути на 520 км для доставки грузов, например, в Словакию и на юг Европы), понесла убытки от сокращения транзита на сумму 1,3 млрд долл.

С другой стороны, Европейский союз, на интеграцию с которым нацелены украинские руководители, пытается каким-то образом компенсировать деструктивные последствия разрыва отношений с Россией, Беларусью и проблем «Мотор-Сич» с КНР, негативно влияющих на участие Киева в транзите по МТК. В 2019 г. парламент Украины ратифицировал соглашение о процедуре общего транзита с ЕС, позволяющей Киеву «перевозить товары из одного места таможенной территории ЕС в другое через государство или территорию, расположенную за пределами ЕС, без изменения таможенного статуса товаров»⁷.

В этом же году на территории Украины была опробована в тестовом режиме новая компьютеризированная транзитная система (*NCTS*) ЕС, уже действующая в 35 европейских странах. «Австрийские федеральные железные дороги» (*ÖBB*) заявили о намерении модернизировать 450 км ширококолейного участка железной дороги от Чопа (Закарпатье, Украина) до Кошице (Словакия), а в перспективе — создать полноценный транспортный коридор Владивосток — Вена, позволяющий доставлять груз с одной сменой колеи на границе с КНР. В случае реализации обсуждаемых планов по передаче украинских железных дорог под операционный контроль «Германских железных дорог» (*Deutsche Bahn*) Украина сможет восстановить свои позиции в транзите грузов через Россию⁸.

Тенденция доминирования на международных транспортных коридорах инициирует формирование альтернативных транзитных маршрутов. Так, ограничение возможности развития широтного транзитного направления в связи с нарастанием политической напряжённости продуцирует меридиональный вектор транспортных коммуникаций, в частности проект «Литовских железных дорог», «Белорусских железных дорог» и «Украинских железных дорог» «Викинг» сообщением Клайпеда — Минск — Киев — Одесса — Стамбул с ответвлениями через Румынию и Болгарию, который позволил в 2019 г. осуществить перевозку 50 тыс. ДФЭ (условная единица вместимости контейнеров)⁹. Политические соображения легли в основу альтернативных маршрутов на центральном участке коридора Восток — Запад. Помимо ТРАСЕКА в этом качестве представляется проект «Транскаспийский международный транспортный маршрут» (ТМТМ), в который вошли Каспийское морское паро-

⁷ Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве. Развитие широтных маршрутов // <https://index1520.com/analytics/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-evraziyskom-prostranstve-razvitie-shirotnykh-marshrutov/>, дата обращения 05.05.2020.

⁸ Там же.

⁹ Там же.

ходство (Азербайджан), Бакинский и Батумский (Грузия) торговые порты. С 2017 г. к его реализации подключились «Турецкие железные дороги» (*TCDD Transportation*), «Украинские железные дороги» («Укрзализныця»), а также ряд румынских, китайских компаний и «Казахстанские железные дороги»¹⁰.

Однако по объективным причинам Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) вряд ли способен стать действительно альтернативным традиционным направлением МТК Восток – Запад. Для продвижения грузов в ЕС через ТМТМ необходимо пересечение Каспийского моря с использованием портов Актау, Курык (Казахстан) и Алят (Азербайджан), что значительно увеличивает стоимость услуг. Дальнейшее движение груза через Грузию в Турцию железной дорогой или морским путём также сопряжено с дополнительными трудностями. Таким образом, если транзитное время по евразийскому маршруту от Алтынколь или Достык (Казахстан) до границы Беларуси составляет менее 5 суток, то транзит по ТМТМ от станции Алтынколь до Батуми составляет 7 суток, а до Стамбула – 11 суток. Кроме того, транспортировка грузов через Турцию делает нецелесообразным участие Украины в транзитных поставках в Европу, так как может осуществляться непосредственно на южные европейские границы, минуя её территорию. Очевидное преимущество ТМТМ имеет только для прямого сообщения Турции с КНР.

Безусловно, структурирование ТК на национальные, региональные и международные носит условный характер, прежде всего потому, что таковые не являются феноменом статичным и способны в ходе своего развития интегрироваться в транспортные системы более высокого уровня, и, во-вторых, потому, что их функционирование в рамках локализации ограниченных территорий значительно расширяет потенциал транспортных коридоров в рамках трансрегиональных и международных коммуникационных систем. Так, Транспортная стратегия России на период до 2030 г. предполагает расширение потенциала ТК, проходящих по территории России, за счёт:

- интеграции российского транспорта в европейскую транспортную систему;
- формирования и развития общего транспортного пространства со странами СНГ;
- повышения роли России в создаваемой интегрированной транспортной системе Азиатско-Тихоокеанского региона;
- развития взаимодействия в рамках регионального сотрудничества¹¹.

Учитывая, что ТК является сложным организационным, правовым, техническим продуктом, его становление и развитие проходят достаточно про-

¹⁰ Trans Caspian Transporte Poute // <https://middlecorridor.com/ru>, дата обращения 05.05.2020.

¹¹ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., 2008 // mintrans.gov.ru/documents/3/1009, дата обращения 02.05.2021.

тяжённые временные периоды. Таким образом, на начальном этапе своего формирования международные транспортные коридоры, несмотря на свой конвенциональный статус, могут фактически исполнять роль национальных. Так, соглашение о международном транспортном коридоре Север — Юг было подписано в 2000 г. Формально коридор был открыт в 2002 г. для обеспечения короткого (в сравнении с морским) пути из России и стран Восточной Балтии и СНГ в Индию, Иран и страны Персидского залива. Предполагалось функционирование МТК в комбинированном железнодорожно-морском исполнении. В реальности конкурентоспособность и политические препятствия позволили МТК Север — Юг функционировать в усечённом виде — обслуживать перевозки с Азербайджаном, Ираном и Туркменией, а участок маршрута Астрахань — Бусловская (на границе с Финляндией) пока имеет значение только как важная составляющая российской транспортной системы, поскольку проходит по территории многих субъектов РФ.

Условность дифференциации уровней ТК объясняется тем, что они представляют собой подвижный организм, как уже сказано, интегрирующий национальные и региональные транспортные системы в международные маршруты и постоянно развивающийся. Например, существующие тринадцать транспортных коридоров Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) согласно принятому 2—5 июня 2015 года в Улан-Баторе комплексному плану были значительно расширены:

- двенадцатый железнодорожный транспортный коридор через территорию Молдовы — от станции Окница до станции Волчинец и далее, до станции Жмеринка (Украина);
- подключены коридоры № 2, 5 и 8 к железнодорожным линиям ¹²;
- Илецк — Кандыга — Никельтау — Тобол в качестве ответвления второго железнодорожного транспортного коридора ОСЖД;
- Жетыген — Алтынколь в качестве ответвления пятого железнодорожного транспортного коридора ОСЖД;
- Бейнеу — Узень — Большак — восьмой транспортный коридор ОСЖД;
- Достык — Мойынты — Жезказган — Саксаульская — Бейнеу — порт Актау — десятый железнодорожный транспортный коридор ОСЖД.

Участниками программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества реализуется Транспортная стратегия ЦАРЭС, в соответствии с которой осуществляется развитие сети мультимодальных логистических хабов и модернизация пунктов пересечения границ вдоль шести коридоров ЦАРЭС ¹³:

¹² Евро-азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией. ЕЭК ООН. Нью-Йорк и Женева, 2020 // <https://unesc.org/DAM/trans/doc/2019/wp5eatl/ECE-TRANS-265r.pdf>, дата обращения 14.05.2021.

¹³ CAREC Program // www.carecprogram.org, дата обращения 14.05.2021.

- *коридор 1* — Европа — Восточная Азия;
- *коридор 2* — Средиземноморье — Восточная Азия;
- *коридор 3* — Российская Федерация — Ближний Восток и Южная Азия;
- *коридор 4* — Российская Федерация — Восточная Азия;
- *коридор 5* — Восточная Азия — Ближний Восток и Южная Азия;
- *коридор 6* — Европа — Ближний Восток и Южная Азия.

Социально-экономическое и политическое значение транспортных коридоров

Географическое положение и естественные условия стран, по которым проходят транспортные коридоры, определяют их социально-экономическое и политическое значение.

Безусловно, особое значение ТК приобретают в условиях протяжённости территорий континентально локализуемых стран. Так, для России, где большую часть пространства «занимают регионы, удалённые от открытого моря на 1000 и более километров, развивающиеся в условиях дистанционной изолированности от внешних рынков», и большинства постсоветских государств интеграция в глобальные рынки и транспортные коридоры, повышающие транзитный потенциал, являются безальтернативным вариантом [Вардомский, Тураева, 2018: 4].

Роль транспортных коридоров в преодолении изолированности внутренних континентальных территорий возрастает, в связи с развитием производственно-сбытовых цепочек претерпевают трансформацию традиционные функции морских портов, которые благодаря «терминализации» активно включаются в создание специализированных терминалов для обслуживания внутренних регионов.

Порты в современном облике не рассматриваются как исключительно перевалочные пункты, а обретают вид комплексных сборно-распределительных центров, «функционально связанных с развитием системы дистрибуции во внутренних районах страны». Внутренние логистические центры, терминалы и сухие порты* приобретают статус узловых центров агрегирования грузов. Неотъемлемым компонентом логистического комплекса или сухого порта является интермодальный терминал, где осуще-

* Согласно Межправительственному соглашению о сухих портах, под сухим портом международного значения понимается место внутри территории страны с логистическим центром, соединённым с одним видом транспорта или более и предназначенным для обработки, временного хранения и предусматриваемого законом осмотра грузов, перевозимых в процессе международной торговли, а также совершения применимых таможенных контрольных функций и формальностей. См.: Евро-азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией. ЕЭК ООН. Нью-Йорк и Женева, 2020 // <https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp5eatl/ECE-TRANS-265r.pdf>, дата обращения 14.05.2021.

ствляется перевалка грузов (контейнерных, контрейлерных или в съёмных кузовах) с одного вида транспорта на другой.

Функционирование транспортных коридоров между странами, входящими в интеграционные объединения и разделяемыми территориями с повышенными рисками, имеет критически важное значение. Именно таким образом выглядит ограниченная воздушным транспортом и не всегда благоприятным потенциалом Военно-Грузинской дороги транспортная связь России и Армении. Благодаря достигнутому соглашению между Азербайджаном, Арменией и Россией (11 января 2021 г.), положившему конец военному конфликту в Карабахе, может быть восстановлен транспортный коридор (функционировавший при СССР), соединяющий Азербайджан с анклавом Нахичевань, который должен проходить через Сюникскую область Армении и железнодорожное сообщение Еревана с Сюникской областью через Нахичевань. В случае успешной реализации планов по восстановлению ТК Азербайджан получит транспортный маршрут в Нахичевань и Турцию, РФ — в Турцию и Армению, а Армения — в Иран и Россию [Двали, 2021: 6]. Безусловно, такой исход дела особенно важен для армянской стороны. На преодоление «континентальной блокады» направлен проект формирования Кабульского коридора, который свяжет Узбекистан с портами Карачи и Гвадар на Аравийском море. В случае успеха в осуществлении этих планов Узбекистан получит выход в Мировой океан, а Пакистан — доступ к рынкам Центральной Азии [Панфилова, 2021: 5].

Транспортные коридоры в геополитике

Способность ТК «сужать» время, преодолевать и «собирать» пространство наделяет их инструментальным геополитическим содержанием. По меткому выражению французского социолога Бруно Латура, «преодоление расстояния является актом силы» [Latour, 2008].

Формирование и функционирование ТК становятся мощным фактором агрегирования и продвижения политической воли, направленной на интеграцию или изоляцию субъектов международных отношений*.

При этом притязания на власть в контексте геополитики, ТК приемлемо в артикуляции Дж. Аллена не трактовать как беспрекословное подчинение силе или авторитету, а «соотносить с эффективностью, с которой субъекты усваивают своё значение» [Allen, 2003: 65]. Действительно великим державам и ведущим региональным государствам для формирования коалиций

* По определению Д. М. Жовтуна, «политическая воля — это форма проявления политической активности, включающая в себя политическое сознание и поведение субъекта политики, направленная прежде всего на реализацию интересов и потребностей, связанных с притязанием на власть, её удержанием и укреплением» [Жовтун, 2012].

и продвижения собственных инициатив, в том числе в транспортной сфере, как правило, не приходится прибегать к демонстрации силы или прямому давлению. Их политическая воля чаще реализуется через признание странами-реципиентами лидерских позиций центров мировой силы.

И ещё одно важное замечание Дж. Аллена относительно власти, продуцируемой транспортными коридорами, в соотношении с преодолением пространства: «Власть как результат не может и не должна, — по мнению интеллектуала, — выражаться из ресурсной базы, независимо от её размера и объёма», но результируется в эффекте «близости или удалённости, присутствия или отсутствия». Другими словами, сама структура пространства «служит как ресурсом, так и средством, при помощи которого осуществляется власть» [Allen, 2003: 10–11].

Так, геополитическим отражением курса на «мирное возвышение» Китая через продвижение внешнеполитической концепции «сообщества единой судьбы» человечества стал масштабный проект Экономического пояса Шёлкового пути (ЭПШП), в рамках которого активно развиваются евразийские транспортные коммуникации вообще и коридоры в частности [Бояркина, Печерица, 2020: 23, 28–30]. К реализации этого проекта китайское руководство приступило в марте 2016 г. Инициатива «Один пояс — один путь», объединяющая ЭПШП и Морской шёлковый путь, предполагает подписание меморандумов о взаимопонимании и сотрудничестве со странами, вовлечёнными в проект.

Инициатива «Одни пояс — один путь» призвана связать Азию, Европу и Африку с помощью пяти основных маршрутов¹⁴:

Маршруты Экономического пояса Шёлкового пути:

- Китай — Европа через Центральную Азию и Российскую Федерацию;
- Китай — Ближний Восток через Центральную Азию;
- Китай — порты Индийского океана через Юго-Восточную и Южную Азию.

Маршруты Морского шёлкового пути XXI века:

- китайские морские порты — Южно-Китайское море — Индийский океан — Европа;
- китайские морские порты — Южно-Китайское море — страны южной части Тихого океана.

Напротив, претензия Китая на глобальное лидерство, не всегда комплементарно соответствующая национальным интересам, прежде всего, соседей, инициировала геополитический вектор транспортного сотрудничества стран Юго-Восточной Азии с Россией. Несмотря на наличие политических разногласий, развивается российско-японское сотрудничество в транспорт-

¹⁴ Евро-азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией. ЕЭК ООН. Нью-Йорк и Женева, 2020 // <https://unesce.org/DAM/trans/doc/2019/wp5eatl/ECE-TRANS-265r.pdf>, дата обращения 14.05.2021.

ной сфере. Началась реализация транспортных коридоров из Японии в Европу по Транссибирской железной дороге. В соответствии с достигнутыми договорённостями министерств транспорта Японии и России по Транссибу открыто движение маршрутных контейнерных поездов, или блоктрейнов (составов, которые идут из одного пункта отправления в один пункт назначения без разделения или хранения грузов в пути). В транспортировке своих товаров по ТК принимают участие крупнейшие компании Японии: нефтехимическая корпорация *Nippon Shokubai*, один из лидеров автомобилестроения *Honda Motors*, производитель медицинской техники *Nipro Corporation* и др. В проекте принимает участие японская логистическая корпорация *Nippon Express*. Как отмечает японский новостной портал *Yaho News Japan*, функционирование транспортного коридора Япония — Европа через территорию РФ позволяет сократить время доставки грузов в сравнении с морским путём через Суэцкий канал в два раза и расходы грузоотправителей — в 1,5 раза¹⁵.

Руководители ОАО «РЖД» и корпорации «Корейские железные дороги» в 2018 году подписали меморандум об изучении и проработке вопроса организации железнодорожных перевозок по коридору Республика Корея — Россия — Европа путём реализации трёхстороннего проекта Транскорейской железной дороги и Транссибирской магистрали.

Транспортные коридоры как инструмент контроля над территорией

«Собирая» пространство, ТК являются инструментом контроля над территорией. В этой связи важно отметить их особое значение для укрепления национального суверенитета и режима безопасности по периметру государственных границ.

В отмеченном аспекте транспортные коридоры, развивающиеся в рамках постсоветских интеграционных проектов, приобретают для России критически важное значение. Именно поэтому РФ уделяет большое внимание наращиванию интеграционного потенциала в рамках Евразийского экономического союза. ЕАЭС создан в 2014 году Арменией, Беларусью, Казахстаном и Российской Федерацией. С момента своего учреждения целеполагание объединения направлено на создание единого пространства перемещения рабочей силы, капитала и товаров. Безусловно, транспорт в достижении этой цели играет одну из доминирующих ролей. В декабре 2016 г. Высший евразийский экономический совет (ВЕЭС) принял основополагающие принципы скоординированной политики в сфере транспортного сообщения, которая должна устранить препятствия в создании

¹⁵ Япония налаживает доставку грузов в Европу через российский Транссиб // <https://eadaaily.com/ru/news/2020/11/16/yaponiya-nalazhivaet-dostavku-gruzov-v-evropu-cherez-rossiyskiy-transsib>

единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг к 2025 г. [Решение Высшего совета ЕАЭС..., 2017].

Реализация принятого документа инициирует создание новых транспортных коридоров и увеличение транзитного потенциала территории объединения. В настоящее время на каждую страну ЕАЭС приходится сорок и более препятствий (барьеров, изъятий, ограничений): Республика Армения — 41, Республика Беларусь — 43, Республика Казахстан — 44, Кыргызская Республика — 40, Российская Федерация — 48. На пути создания единого транспортного пространства устранение таковых с помощью транспортных коридоров увеличит экспортный потенциал каждого члена ЕАЭС на 15% в год [Чибухчян, Чибухчян, Гаспарян, 2018]. Значительно повысит эффективность транспортного сообщения в ЕАЭС цифровизация логистической инфраструктуры (создание цифровых транспортных коридоров).

Проект создания этой экосистемы был утверждён Евразийским межправительственным советом на форуме *Digital Almaty* 31 января 2020 г. В планах реализации проекта — создание сервисов для расчёта маршрутов, внедрение электронных путевых листов, электронных международных транспортных накладных, электронных протоколов проверки органами внутренних дел и т. д. [Кинякина, 2020].

По поручению глав государств — членов ЕАЭС и КНР Евразийская экономическая комиссия осуществляет работу по «совмещению» интеграционных планов ЕАЭС с китайским проектом «Экономический пояс Шёлкового пути» в целях активизации региональных производственно-сбытовых цепочек. В 2016 г. в рамках этой работы намечены более 40 проектов по расширению транспортной инфраструктуры. Осуществление запланированных проектов увеличит степень интеграции транспортной системы Евразийского экономического союза с действующими международными транспортными коридорами¹⁶.

Оценивая геополитическое значение транспортной сети ЕАЭС, Д. Тертри пишет: «Россия содействует объединению евразийского пространства через ЕАЭС, который создаёт некий политико-экономический континуум от Китая до Европы. ЕАЭС является не только сдерживающим фактором для прямых контактов Китая и Средней Азии, но и мостом между Китаем и Европой» [Тертри, 2019].

Транспортные коридоры приобретают способность «конструирования» пространства исходя из интересов субъектов политического процесса, анализируя его трансформацию в желаемом направлении.

В направлении реализации своих уставных целей ООН и ее подразделения стремятся к установлению условий развития евро-азиатского

¹⁶ ЕЭК. Транспорт, 2015. Наша цель — единое транспортное пространство Евразийского экономического союза // <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/Транспорт.pdf>, дата обращения 15.05.2021.

транспортного сообщения. С 2002 г. реализуется совместный проект региональных организаций Европейской экономической комиссии (ЕЭК) и Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС). На первом этапе воплощения проекта (2002–2007 гг.) были определены автомобильные, железнодорожные и внутренние водные транспортные маршруты, речные и морские порты и расставлены приоритеты перспектив их развития и препятствия для грузовых транспортных потоков. Тщательная проработка потенциала реализации проекта результировалась в создание группы экспертов для координации процесса формирования «целостной евро-азиатской системы внутренних перевозок».

В ходе второго этапа (2008–2013 гг.) были согласованы девять железнодорожных и девять автомобильных маршрутов из предложенных 311 в качестве основных «соединений между Европой и Азией», разработана бесплатная интерактивная географическая информационная система (ГИС) с доступной базой данных маршрутов ЕАТС.

В реализации третьего этапа, в ходе которого продолжается работа по мониторингу грузовых потоков, оптимизации сроков и затрат доставки грузов, предпринимается попытка введения комплексных графиков движения по маршрутам и унификации тарифов, приняли участие 38 стран. Благодаря осуществлению третьего этапа проекта были сделаны существенные шаги в продвижении региональных и глобальной повесток, формализованных в резолюциях Генеральной ассамблеей ООН 69/213 «Роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития» (декабрь 2014 г.), 70/1 «Преобразование нашего мира: повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» (сентябрь 2015 г.), 70/197 «На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров» (декабрь 2015 г.), Венской программе, принятой второй конференцией ООН по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 гг. (ноябрь 2014 г.), Ашхабадском процессе по устойчивому транспорту (ноябрь 2016 г.).

На сессии Комитета по внутреннему транспорту (февраль 2017 г.) министры транспорта, представители высокого уровня 58 стран и комиссар ЕС по транспорту приняли резолюцию «Вступление в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и мобильности» и согласились действовать в направлении повышения эффективности регионального и межконтинентального транспортного сообщения¹⁷.

¹⁷ Евро-азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией. ЕЭК ООН. Нью-Йорк и Женева, 2020 // <https://unesce.org/DAM/trans/doc/2019/wp5eatl/ECE-TRANS-265r.pdf>, дата обращения 14.05.2021.

Интересы субъектов политического пространства неизбежно продуцируют конкуренцию за продвижение своего направления транспортных коммуникаций. При этом транспортные коридоры становятся мощным инструментом в этом противоборстве.

Вместе с тем противоречия, возникающие в связи с конкуренцией национально ориентированных транспортных коридоров, не всегда становятся причиной международных разногласий. Например, в практике сотрудничества стран ЕАЭС таковые преодолеваются на основе взаимовыгодного сотрудничества.

С 2010 года государства ЕАЭС активно участвуют в трансконтинентальном контейнерном транзите Китай — ЕС по Транссибу и Северному коридору Трансазиатской железнодорожной магистрали. За счёт внедрения практики перевозок контейнерных поездов (блоттрейнов) удалось добиться конкурентоспособности железнодорожного транзита грузов по Транссибу в сравнении с морским. Благодаря реализации программы «Транссиб за 7 дней» стали использоваться поезда со среднесуточной скоростью 1200 км.

Однако китайские производители (особенно с 2015 года) предпочли более короткий (приблизительно на 1 тыс. км) Северный коридор ТСЖ, проходящий через территорию Казахстана. В 2014 г. основная часть транзитных грузов КНР — ЕС — КНР шла через Забайкальск (Россия), а уже в 2016 г. 2/3 объёма китайских контейнеров стал направляться через казахстанские пограничные пункты [Вардомский, Тураева, 2018].

Дальнейшее продвижение транзита из Китая в Европу потребовало участия России и Беларуси. Координация деятельности этих стран, интеграция инвестиционных потоков, информационное обеспечение транзитных перевозок обусловили необходимость создания АО «Объединённая транспортно-логистическая компания — Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА).

В 2020 г. объём широтных контейнерных перевозок компании достиг около 600 тыс. ДФЭ (в двухфутовом эквиваленте) (ТЕИ). Средняя скорость движения контейнерных поездов от пограничного пункта Достык (Казахстан) до границы ЕС составляет 5 суток.

Интеграция как альтернатива конкуренции способна активизировать формирование новых транспортных коридоров за счёт агрегирования национальных ресурсов, недостаточных для реализации масштабных проектов. Так, 50% акций АО «Улан-Баторская железная дорога», обслуживающего маршрут Китай — Монголия — Россия, принадлежит РЖД [Тертри, 2019: 100].

Вместе с тем было бы упрощённым представлять, что функционирование ТК результируется исключительно в интеграционные тенденции. В геополитическом ракурсе их организация и развитие всё же связаны с конку-

ренцией. Например, посол Исламской Республики Иран в Москве Казем Джалали в интервью «Ведомостям» 7 апреля 2021 г. высказал уверенность в том, что транспортный коридор Север — Юг «может составить конкуренцию Суэцкому каналу» [Лесных, 2021].

Транспортные коридоры, агрегирующие инновационные подходы в отрасли, являются важным фактором обретения субъектами международной политики геополитической статусности, определяемой в том числе уровнем развития экономики и её продвижения в инновационном переустройстве. В этой связи контроль над ТК способен предоставить определённый «аванс» состоятельности и политической значимости даже развивающемуся государству, претендующему на определённое место и роль в глобальной коммуникационной системе.

Осознание важности ТК в повышении экономического и политического потенциала страны подвигло руководство Турции, последовательно реализующее стратегию воссоздания Великой Порты, к развитию транспортных коридоров по меридиональным и широтным направлениям. В 2013 году был реализован проект «Мармарай», обеспечивший железнодорожное сообщение между азиатской и европейской частями Стамбула через тоннель под проливом Босфор протяжённостью 13,6 км. Вкупе с железнодорожной магистралью Баку — Тбилиси — Карс (2017 г.) «Мармарай» обеспечил интермодальное сообщение между странами Центральной Азии, Китаем и Европой через Турцию. Повышению транзитного потенциала Турции способствует реализация проекта «Лазуриновый коридор», пролегающего по маршруту древнего Великого шёлкового пути и способствующего активизации транспортного сообщения по направлению Афганистан — Азербайджан — Грузия — Турция — Туркменистан.

Маршрут «Викинг», соглашение о котором достигнуто в сентябре 2013 г. между «Литовскими железными дорогами» и «Турецкими государственными железными дорогами», соединил порты Балтийского и Чёрного морей¹⁸.

Геополитическим контекстом в рамках польской доктрины «Междуморья» (интеграции Польши, Украины, Беларуси, Литвы, Латвии, Эстонии, Молдавии, Венгрии, Румынии, балканских стран, Чехии и Словакии) выполняется проект транспортного коридора «Виа Карпатия», который проходит по маршруту Литва — Польша — Словакия — Венгрия — Румыния — Болгария — Греция [Скрипов, 2019].

¹⁸ Евро-азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией. ЕЭК ООН. Нью-Йорк и Женева, 2020 // <https://unesce.org/DAM/trans/doc/2019/wp5eatl/ECE-TRANS-265r.pdf>, дата обращения 14.05.2021.

Выводы

Таким образом, транспортные коридоры, структурируемые на национальные, региональные и международные, помимо своего прямого назначения — социально-экономического развития территорий и повышения уровня жизни населения — имеют важный и неотъемлемый геополитический контекст. Обладая такими свойствами, ТК становятся действенным инструментом конструирования геополитического «дизайна» цивилизационного пространства. В плане геополитики транспортные коридоры являются средством институализации её направляющих векторов, а мультимодальные логистические центры выполняют функцию «регулирующих клапанов», способных увеличивать либо ограничивать трафик по транспортным коммуникациям и, следовательно, выполнять важную роль средства конкуренции за их регулирование. В свете указанного представляется возможным определить транспортные коридоры как пространства массовых транспортных потоков, организованных на основе единой технической, управленческой и правовой инфраструктуры, имеющие важное значение с точки зрения социально-экономического развития территорий, продвижения национальных интересов и определяющие геополитический ландшафт.

Список литературы

Бояркина А. В., Печерица В. Ф., 2020. Концепция Си Цзиньпина «Сообщества единой судьбы человечества» от идеи до практического воплощения / Дальневосточный федеральный университет. Владивосток. 224 с.

Вардомский Л. Б., Тураева М. О., 2018. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад) / Институт экономики РАН. М. 66 с.

Двали Г., 2021. Сравнимая с ампутацией. Из-за соглашений между Россией, Арменией и Азербайджаном Грузия боится стать никому не нужной // Коммерсант. № 7. 19 января 2021 г. С. 6.

Жовтун Д. Т., 2012. Политическая воля в государственном управлении // Социология власти. № 2. С. 20–29.

Жунусов А. О., 2018. Драйверы развития инфраструктуры: цифровая повестка // Инновации транспорта. № 1 (31). С. 6.

Калиниченко М., 2018. Коридорная дипломатия. Business Guide (Стратегические инвестиции). Коммерсант. Приложение № 195 // <https://kommersant.ru/apps/50140>, дата обращения 05.05.2020.

Кинякина Е., 2020. Грузовой коридор в цифрах // Ведомости. № 19 (4991). 6 февраля 2020 г. С. 13.

- Лесных А.*, 2021. Выгода перевешивает риски // Ведомости. № 61 (5220). С. 5.
- Панфилова В.*, 2021. Россия готова подключиться к «Кабульскому коридору» // Независимая газета. № 77 (8128). С. 5.
- Скрипов В.*, 2019. Via Carpatia: через Карпаты сквозь Европу // <https://www.delfi.lt/ru/opinions/comments/via-carpatia-cherez-karpaty-skvoz-evropu.d?id=81274789>, дата обращения 15.05.2021.
- Тертри Д.*, 2019. Стальные коридоры Евразии и роль России // Россия в глобальной политике. Т. 17. № 3. С. 89–104.
- Ханна П.*, 2019. Коннектография. Будущее глобальной цивилизации. М.: Манн, Иванов и Фербер. 432 с.
- Чибухчан С., Чибухчан Г., Гаспарян Ш.*, 2018. Развитие логистических возможностей ЕАЭС – основа экономического роста // Логистика. № 5 (138). С. 52–55.
- Щербанин Ю. А.*, 2009. Геополитика и транспорт: о возможностях проекта «Российская транспортная дипломатия» // Мир и политика. № 4. С. 3–23.
- Alder S., Roberts M., Tewari M.*, 2018. The Effect of Transport Infrastructure on India's Urban and Rural Development // University of North Carolina at Chapel Hill. 73 p.
- Allen J.*, 2003. The lost Geographies of Power. Oxford: Blackwell Publishing. 232 p.
- Asturias J., Garcia S. M., Ramos R.*, 2018. Competition and the Welfare Gains from Transportation Infrastructure: Evidence from the Golden Quadrilateral of India // Journal of the European Economic Association. 17 p. DOI: 10.1093/jeea/jvy039.
- Beifert A., Shcherbanin Y., Vinokurov E.*, 2018. Trans-Eurasian Land Transport Corridors: Assessment of Prospects and Barriers // <https://clck.ru/VCGvP>, дата обращения 05.05.2020.
- Berg C. N., Deichmann U., Liu Y., Selod H.*, 2017. Transport Policies and Development // The Journal of Development Studies. № 53 (4). P. 465–480. DOI: 10.1080/00220388.2016.1199857.
- Chen Y. J.*, 2014. Modeling transit technology selection in a linear transportation corridor // Journal of advanced transportation. № 49 (1). P. 48–72. DOI: 10.1002/atr.1262.
- Cheng J., Verma M., Verter V.*, 2017. Impact of train makeup on hazmat risk in a transport corridor // Journal of Transportation safety & security. № 9. P. 167–194. DOI: 10.1080/19439962.2016.1162890.
- Hashemi H., Abdelghany K. F.*, 2015. Real-Time Traffic Network State Prediction for Proactive Traffic Management: Simulation Experiments and Sensitivity Analysis // Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board. № 73. P. 128–146. DOI: 10.3141/2491-03.
- Laird J. J., Venables A. J.*, 2017. Transport Investment and Economic Performance: A Framework for Project Appraisal // Transport Policy. Elsevier. Vol. 56 ©. P. 1–11. DOI: 10.1016/j.tranpol.2017.02.006.

Latour B., 2008. When things strike back: a possible contribution of ‘science studies’ to the social sciences // *The British Journal of Sociology*. Vol. 51. № 1. P. 107–123. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1468-4446.2000.00107.x>.

Pynnöniemi K., 2008. Pan-European/International Transport Corridors at the Conjunction of Geography and Politics in Russia // *Russia’s European Choice* / Hopf T. (eds). N.-Y.: Palgrave Macmillan // https://doi.org/10.1057/9780230612587_6.

Quium A. S. M. A., 2019. Transport Corridors for Wider Socio-Economic Development // *Sustainability*. № 11 (19). 55 p. <https://doi.org/10.3390/su11195248> // <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/19/5248/pdf>, дата обращения 05.05.2020.

Roberts M., Melecky M., Bougna Th. Xu Y. S., 2018. Transport Corridors and Their Wider Economic Benefits: A Critical Review of the Literature // Policy Research Working Paper. № 8302. World Bank. Washington, DC // <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29212/WPS8302.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, дата обращения 05.05.2020.

Zacher M., Sutton B., 1995. Governing Global Networks: International Regimes for Transportation and Communications // *Cambridge Studies in International Relations*. Cambridge: Cambridge University Press. DOI: 10.1017/CBO9780511521812.

В ВШЭ считают, что цифровизация транспорта поможет реализовать транзитный потенциал России // <https://tass.ru/ekonomika/11176601>, дата обращения 02.05.2021.

ЕАБР. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор, 2009 // <https://eabr.org/upload/iblock/eba/Mezhdunarodnye-transportnye-koridory-EvrAzES.pdf>, дата обращения 05.05.2020.

Евразийский Железнодорожный Альянс ОТЛК // <https://www.utlc.com>, дата обращения 14.05.2021.

Евро-азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией. ЕЭК ООН. Нью-Йорк и Женева, 2020 // <https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp5eatl/ECE-TRANS-265r.pdf>, дата обращения 14.05.2021.

ЕЭК. Транспорт. 2015. Наша цель – единое транспортное пространство Евразийского экономического союза // <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/Транспорт.pdf>, дата обращения 15.05.2021.

Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве. Развитие широтных маршрутов // <https://index1520.com/analytics/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-evraziyskom-prostranstve-razvitie-shirotnykh-marshrutov/>, дата обращения 05.05.2020.

Решение Высшего Совета ЕАЭС от 26.12.2016 № 19 «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Европейского экономического союза» // <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71552308/>, дата обращения 14.05.2021.

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., 2008 // mintrans.gov.ru/documents/3/1009, дата обращения 02.05.2021.

Транспортные системы во имя мира и развития, 2005 // https://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/doc/2005_12_07_ten_t_final_report_ru.pdf, дата обращения 14.05.2021.

Япония налаживает доставку грузов в Европу через российский Транссиб // <https://eadaily.com/ru/news/2020/11/16/yaponiya-nalazhivaet-dostavku-gruzov-v-evropu-cherez-rossiyskiy-transsib>, дата обращения 14.05.2021.

CAREC Program // www.carecprogram.org, дата обращения 14.05.2021.

Corridor planning guide towards a more meaningful integration of transportation and land use. Delaware Valley Regional Planning Commission. September 2007 // <https://www.dvrpc.org/Reports/07028.pdf>, дата обращения 05.05.2020.

Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas. TINA Office Vienna-Corridor Status Report, 1998. Р. 3 // <http://aei.pitt.edu/39350/1/A4030.pdf>, дата обращения 02.05.2021.

Trans Caspian Transporte Poute // <https://middlecorridor.com/ru>, дата обращения 05.05.2020.

Trans-European Transport Network. European Commission // https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en, дата обращения 02.05.2021.

VLADIMIR G. EGOROV,

D. Sc. (History), D. Sc. (Economics), Professor, Head of the Department of International Relations and Transport Geopolitics of the Russian University of Transport.

Address: 9, b. 9, Obraztsova str., Moscow, 127994, Russian Federation.

E-mail: korrka@mail.ru

SPIN-code: 9130-3997

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2473-8590>

THE GEOPOLITICS OF TRANSPORT CORRIDORS

DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_6

Received: 20.05.2021.

For citation: *Egorov V. G.*, 2021. The Geopolitics of Transport Corridors. – *Geeconomics of Energetics*. № 2 (14). P. 6–31. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_6

Keywords: connectivity of the world, transport, transport corridors, natural conditions, global, regional and national levels, geopolitics.

Abstract

The article presents the author's perspective on the problems associated with the phenomenon of transport corridors. This topic has received sufficient reflection in the academic literature, but still remains in demand due to the dynamic nature of the research object itself. The geopolitical component of the formation, and development of transport corridors is still poorly covered. This article is aimed at filling this gap.

The goal of this paper was to study the influence of geopolitical factors on the development of transport corridors and changes in their structure. As part of this goal, research was carried out in the following areas: study of the nature of geopolitical factors, political motives for the creation, management and control of transport corridors. As a result, the author substantiated a qualitatively new level of complexity of the world geopolitical landscape, which determines the development of transport corridors. The article examines the processes of formation of two dialectically opposite tendencies: «space compression» due to an increase in the intensity and speed of communications and its expansion due to the integration of new territories into the global transport system. The article supplements the content, which is aggregated around the urgent need to form a new scientific discipline «transport geopolitics».

References

Boyarkina A. V., Pecheritsa V. F., 2020. Xi Jinping's concept of the «Community of the Common Destiny of Humanity» from idea to practical implementation. Vladivostok. Far Eastern Federal University. 224 p. (In Russ.)

Vardomsky L. B., Turaeva M. O., 2018. Development of the post-soviet transport corridors in terms of contemporary geopolitical and economic challenges (scientific Report) / Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences. M. 66 p. (In Russ.)

Dvali G., 2021. Comparable to an amputation. Because of the agreements between Russia, Armenia and Azerbaijan, Georgia is afraid of becoming useless // *Kommersant*. № 7. January 19. 2021. P. 6. (In Russ.)

Zhovtun D. T., 2012. Political will in public administration // *Sociology of Power*. № 2. Pp. 20–29. (In Russ.)

Zhunusov A. O., 2018. Drivers of infrastructure development: the digital agenda // *Transport innovations*. № 1 (31). P. 6. (In Russ.)

Kalinichenko M., 2018. Corridor diplomacy. Business Guide (Strategic investments) *Kommersant*. Appendix № 195 // <https://kommersant.ru/apps/50140>, accessed 05.05.2020. (In Russ.)

Kinyakina E., 2020. Cargo corridor in numbers // *Vedomosti*. № 19 (4991). February 6, 2020. P. 13. (In Russ.)

Lesnykh A., 2021. The benefits outweigh the risks // *Vedomosti*. № 61 (5220). P. 5. (In Russ.)

Panfilova V., 2021. Russia is ready to join the Kabul corridor // *Nezavisimaya Gazeta*. № 77 (8128). P. 5. (In Russ.)

Skripov V., 2019. Via Carpatia: through the Carpathians through Europe // <https://www.delfi.lt/ru/opinions/comments/via-carpatia-cherez-karpaty-skvoz-evropu.d?id=81274789>, accessed 15.05.2021. (In Russ.)

Turtry D., 2019. The Steel corridors of Eurasia and the role of Russia // *Russia in Global Politics*. Vol. 17. № 3. Pp. 89–104. (In Russ.)

Hanna P., 2019. Connectography is the future of global civilization. M.: Mann, Ivanov, and Ferber. 432 p. (In Russ.)

Chibukhchyan S., Chibukhchyan G., Gasparyan Sh., 2018. The development of the EAEU's logistics capabilities is the basis for economic growth // *Logistics*. № 5 (138). Pp. 52–55. (In Russ.)

Shcherbanin Yu. A., 2009. Geopolitics and transport: about the possibilities of the Russian Transport Diplomacy project // *Mir i politika*. № 4. Pp. 3–23. (In Russ.)

Alder S., Roberts M., Tewari M., 2018. The Effect of Transport Infrastructure on India's Urban and Rural Development // *University of North Carolina at Chapel Hill*. 73 p. (In Eng.)

Allen J., 2003. *The lost Geographies of Power*. Oxford: Blackwell Publishing. 232 p. (In Eng.)

Asturias J., Garcia S. M., Ramos R., 2018. Competition and the Welfare Gains from Transportation Infrastructure: Evidence from the Golden Quadrilateral of India. // *Journal of the European Economic Association*. 17 p. DOI: 10.1093/jeea/jvy039. (In Eng.)

Beifert A., Shcherbanin Y., Vinokurov E., 2018. Trans-Eurasian Land Transport Corridors: Assessment of Prospects and Barriers // <https://clck.ru/VCGvP>, дата обращения 05.05.2020. (In Eng.)

Berg C. N., Deichmann U., Liu Y., Selod H., 2017. Transport Policies and Development // *The Journal of Development Studies*. № 53 (4). P. 465–480. DOI: 10.1080/00220388.2016.1199857. (In Eng.)

Chen Y. J., 2014. Modeling transit technology selection in a linear transportation corridor // *Journal of advanced transportation*. № 49 (1). P. 48–72. DOI: 10.1002/atr.1262. (In Eng.)

Cheng J., Verma M., Verter V., 2017. Impact of train makeup on hazmat risk in a transport corridor // *Journal of Transportation safety & security*. № 9. P. 167–194. DOI: 10.1080/19439962.2016.1162890 / (In Eng.)

Hashemi H., Abdelghany K. F., 2015. Real-Time Traffic Network State Prediction for Proactive Traffic Management: Simulation Experiments and Sensitivity Analysis // *Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board*. № 73. P. 128–146. DOI: 10.3141/2491-03. (In Eng.)

Laird J. J., Venables A. J., 2017. Transport Investment and Economic Performance: A Framework for Project Appraisal // *Transport Policy*, Elsevier. Vol. 56 ©. P. 1–11. DOI: 10.1016/j.tranpol.2017.02.006. (In Eng.)

Latour B., 2008. When things strike back: a possible contribution of ‘science studies’ to the social sciences // *The British Journal of Sociology*. Vol. 51. № 1. P. 107–123. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1468-4446.2000.00107.x>. (In Eng.)

Pynnöniemi K., 2008. Pan-European/International Transport Corridors at the Conjunction of Geography and Politics in Russia // *Russia’s European Choice* / Hopf T. (eds). N.-Y.: Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1057/9780230612587_6. (In Eng.)

Quium A. S. M. A., 2019. Transport Corridors for Wider Socio-Economic Development // *Sustainability*. № 11 (19). 55 p. <https://doi.org/10.3390/su11195248> // <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/19/5248/pdf>, accessed 05.05.2020. (In Eng.)

Roberts M., Melecky M., Bougna Th. Xu Y. S., 2018. Transport Corridors and Their Wider Economic Benefits: A Critical Review of the Literature // *Policy Research Working Paper*. № 8302. World Bank. Washington, DC // <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29212/WPS8302.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, accessed 05.05.2020. (In Eng.)

Zacher M., Sutton B., 1995. Governing Global Networks: International Regimes for Transportation and Communications // *Cambridge Studies in International Relations*. Cambridge: Cambridge University Press. DOI: 10.1017/CBO9780511521812. (In Eng.)

The HSE believes that the digitalization of transport will help to realize the transit potential of Russia // <https://tass.ru/ekonomika/11176601>, accessed 02.05.2021. (In Russ.)

EDB. EurAsEC international Transport Corridors: faster, cheaper, bigger. Industry Review, 2009 // <https://eabr.org/upload/iblock/eba/Mezhdunarodnye-transportnye-koridory-EvrAzES.pdf>, accessed 05.05.2020. (In Russ.)

Eurasian Railway Alliance OTLK // <https://www.utlc.com>, accessed 14.05.2021. (In Russ.)

Euro-Asian transport links. Introduction of land transport links between Europe and Asia. UN / ECE. New York and Geneva, 2020 // <https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp5eatl/ECE-TRANS-265r.pdf>, accessed 14.05.2021. (In Russ.)

ECE. Transport, 2015. Our goal is a single transport space of the Eurasian Economic Union // <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/Transport.pdf>, accessed 15.05.2021. (In Russ.)

International transport corridors in the Eurasian space. Development of latitudinal routes // <https://index1520.com/analytics/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-evraziyskom-prostranstve-razvitie-shirotnykh-marshrutov/>, accessed 05.05.2020. (In Russ.)

Decision of the Supreme Council of the EAEU of 26.12.2016 № 19 «On the main directions and stages of implementation of the coordinated (coordinated) transport Policy of the Member States of the European Economic Union» // <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71552308/>, accessed 14.05.2021. (In Russ.)

Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030, 2008 // mintrans.gov.ru/documents/3/1009, accessed 02.05.2021. (In Russ.)

Transport Systems for Peace and Development, 2005 // https://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/doc/2005_12_07_ten_t_final_report_ru.pdf, accessed 14.05.2021. (In Russ.)

Japan sets up cargo delivery to Europe via the Russian Trans-Siberian Railway // <https://eadaily.com/ru/news/2020/11/16/yaponiya-nalazhivaet-dostavku-gruzov-v-evropu-cherez-rossiyskiy-transsib>, accessed 14.05.2021. (In Russ.)

CAREC Program // www.carecprogram.org, accessed 14.05.2021. (In Russ.)

Corridor planning guide towards a more meaningful integration of transportation and land use. Delaware Valley Regional Planning Commission. September 2007 // <https://www.dvrpc.org/Reports/07028.pdf>, accessed 05.05.2020. (In Russ.)

Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas. TINA Office Vienna-Corridor Status Report, 1998. P. 3 // <http://aei.pitt.edu/39350/1/A4030.pdf>, accessed 02.05.2021. (In Russ.)

Trans Caspian Transporte Poute // <https://middlecorridor.com/ru>, accessed 05.05.2020. (In Russ.)

Trans-European Transport Network. European Commission // https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en, accessed 02.05.2021. (In Russ.)