

СЕМЧЕНКОВ
Андрей Сергеевич
доктор политических наук,
профессор, Российский
университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия
andsem4@yandex.ru

SEMCHENKOV
Andrej Sergeevich
doctor of political sciences,
professor, Russian University of
Transport (MIIT),
Moscow, Russia
andsem4@yandex.ru

НЕСОЛЁНАЯ
Алина Кирилловна
кандидат политических наук,
доцент, Российский университет
транспорта (МИИТ),
Москва, Россия
nesolenay@mail.ru

NESOLENAYA
Alina Kirillovna
candidate of political sciences,
associate professor, Russian Uni-
versity of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Безопасность международного транспортного коридора «Север – Юг» / The security of the international transport corridor «North – South»

Аннотация

В статье рассматриваются основные угрозы безопасности международного транспортного коридора «Север – Юг». Ими являются находящиеся в непосредственной близости к маршруту коридора зоны потенциальных и перешедших в фазу низкой интенсивности конфликтов в Закавказье, Средней Азии, Ближнем Востоке и Южной Азии, активность террористических организаций, а также возможность проведения «цветных революций» в странах-участницах проекта «Север – Юг». Предотвращению и урегулированию данных международных и внутренних конфликтов могут способствовать сотрудничество государств в рамках ШОС, ОДКБ и двустороннее взаимодействие России с участниками проекта.

Ключевые слова

Безопасность; война; конфликт; международный транспортный коридор; «Север – Юг»; угроза.

Abstract

The article deals with the main threats to the security of “North – South” international transport corridor. These threats are the potential conflicts located near transport communications of “North – South” in the South Caucases, Central Asia, Middle East and South Asia, activity of terrorist organizations and colored revolutions in the countries participating in the building of the corridor. Such international and inner conflicts prevention and solving could be provided by SCO, CSTO and bilateral cooperation between Russia and states-participants of the “North – South” project.

Keywords

Security; war; conflict; international transport corridor; «North – South»; threat.

Изначально международный транспортный коридор «Север – Юг» задумывался как полимагистраль, предназначенная для транзитных евроазиатских грузовых и пассажирских перевозок в меридиональном направлении от Санкт-Петербурга до Мумбаи. Инициатором формирования коридора в нашей стране явилось Министерство транспорта РФ, перед которым руководством государства была поставлена задача развития стратегического партнерства России со странами Каспийского региона – Азербайджаном, Ираном, Казахстаном и Туркменистаном. 12 сентября 2000 г. во время II Евроазиатской конференции по транспорту в Санкт-Петербурге между РФ, Индией и Ираном было подписано межправительственное соглашение о создании транспортного коридора «Север – Юг». В феврале 2002 г. был принят Федеральный закон о ратификации Соглашения о международном транспортном коридоре «Север – Юг», а в мае того же года министры транспорта России, Ирана и Индии подписали протокол о его официальном открытии. В 2005 г. к межправительственному соглашению присоединился Азербайджан, а еще позднее – Белоруссия, Казахстан, Оман, Таджикистан, Азербайджан, Армения, Сирия, Болгария, Киргизия, Турция и Украина¹.

Наиболее заинтересованными в развитии коридора государствами стали основатели проекта Россия, Иран и Индия. Интересы РФ в этом проекте связаны с встраиванием в международные логистические цепочки между Европой и Южной и Юго-Восточной Азией, а также, как следствие, получение ренты с транзитных перевозок по маршруту «Север – Юг». После старта функционирования международного коридора Иран также превращается в государство-транзитера, узел мировой торговли, наращивая экспорт своих сырьевых и промышленных товаров. Индия приобретает возможность серьезно снизить издержки своих компаний вследствие уменьшения времени доставки товаров в Европу по южному морскому маршруту через Суэцкий канал с 35 до 17 суток (более чем в 2 раза), и, тем самым, повышает свою конкурентоспособность по сравнению с КНР. Общим мотивом всех трех государств служит развитие железно-, автодорожной и морской транспортной инфраструктуры на их территориях.

Не заинтересованными в развитии коридора «Север – Юг» государствами, по мнению экспертов, являются США, утрачивающие в случае начала его функционирования монополию на управление ключевыми транспортными коммуникациями мира, а также

¹ Международный транспортный коридор (МТК) «Север – Юг» // РИА «Новости» [Электронный ресурс]. URL: ria.ru/spravka/20171101/1507611427.html (дата обращения: 01.11.2017); Международный транспортный коридор «Север – Юг» // МИД РФ [Электронный ресурс]. URL: mid.ru (дата обращения: 01.11.2017).

Великобритания, сохраняющая за счет страховых услуг контроль над морскими перевозками через Суэцкий канал¹. Коридор оказывается и вне влияния со стороны КНР, которая реализует свой проект евразийской интеграции в форме строительства широтных транспортных коридоров «Пояс и путь».

Вместе с тем, несмотря на общую заинтересованность трех крупных государств, на длительный период времени строительство инфраструктуры коридора «Север – Юг» было заморожено. Вначале препятствием к этому, с точки зрения индийской стороны, было участие Азербайджана в проекте TRASECA и блоке бывших союзных республик ГУАМ. Однако грузино-российский военный конфликт в августе 2008 г. и обнародование проекта КНР о создании наземного Экономического пояса Шелкового пути в 2013 г. послужили импульсом для активизации участия Индии в процессе развития коридора. В это же время РФ провела работы по восстановлению железнодорожного сообщения по маршруту Казахстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран. Маршрут через Казахстан и Туркменистан был воссоздан в 2014 г. Проблемой на западном направлении коридора стало недостаточное развитие железнодорожной инфраструктуры Азербайджана. Однако данная коллизия была устранена к февралю 2017 г., когда ОАО «Российские железные дороги» и Азербайджанские железные дороги замкнули последний контур западного направления (Индия – Иран – Азербайджан – Россия) и приступили к перевозкам по нему. К недостаткам коридора относят отсутствие у него выхода к трем океанам, на Транссибирскую магистраль, Северный морской путь. «Север – Юг» также не может воспользоваться мощностями тихоокеанского морского транспорта и коммуникационным потенциалом арктического флота, кроме того коридор не задействован в развитии регионов Сибири и Дальнего Востока².

Будучи полимагистралью, «Север – Юг» включает в себя железно- и автомобильные маршруты, морские пути по Каспийскому и Аравийскому морям. Общая протяженность коридора составляет более 7 тыс. км. Коридор пройдет по следующим направлениям: стержневое – «Бусловская – Астрахань» протяженностью 2513 км по территории России с ответвлением Берлин – Варшава – Минск – Москва и Хельсинки – Бусловская; западное – железнодорожное сообщение через пограничные переходы Самур (Россия) и Ялама (Азербайджан), далее по проектируемой железнодорожной магистрали Решт (Иран) – Астара (Азербайджан) протяженностью 172 км; транскаспийское – от портов Астрахань, Оля, Махачкала (Россия) до портов Бендер-Энзели, Ноушехр, Бендер-Амирабад (Иран); восточное – железнодорожное

¹ Россия, Иран и Индия тестируют новый торговый маршрут Север – Юг // Русское Агентство Новостей [Электронный ресурс]. URL: новости-россии.ru-an.info (дата обращения: 01.11.2018).

² Хубиев Р. Итоги 2017 г.: Россия перенаправляет на себя мировую торговлю // Русское Агентство Новостей [Электронный ресурс]. URL: новости-россии.ru-an.info (дата обращения: 01.11.2018).

сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан (пограничные переходы Серахс и Акяйла) в Иран (пограничные переходы Серахс и Инче-Бурун); далее – участки Бендер-Аббас (Иран) – Мумбаи (Индия) и Бендер-Аббас – Стамбул (Турция)¹.

Сегодня «Север – Юг» включает 11 стран и мыслится как мультимодальный (с использованием морского, автомобильного и железнодорожного транспорта) торговый коридор от Индии (порты Джавахарлала Неру и Кандла) через Иран (порты Бендер Аббас и, вероятно, Чабахар), Азербайджан (Баку) до России (Москва и Санкт-Петербург) и Евросоюза, связывая Индийский океан и Персидский залив с Каспийским морем. Эксперименты 2014 г. показали, что маршрут коридора на 30% дешевле и на 40% короче действующих трасс (через Суэцкий канал и Гибралтарский пролив в Западную и Северную Европу). Особое внимание уделяется второму коридору полимагистрали «Север – Юг» – из иранского Чабахара в Центральную Азию через Афганистан, Индия собирается построить железную дорогу из иранского Захеда в Чабахар. Эта линия обеспечит поставки сырья из Афганистана в Индию, минуя пакистанский порт Гвадар. Однако дальнейшее развитие коридора пока осложняется отсутствием достаточных инвестиций и, как следствие, незавершенностью строительства его инфраструктуры².

Угрозы безопасности транспортных коммуникаций, о которых идет речь в данной работе, связаны не с рисками транспортной безопасности, а с деструктивными социальными процессами международного и внутривнутриполитического характера. Это межгосударственные вооруженные конфликты, боевые действия сторон в которых способны нанести существенный ущерб инфраструктуре транспортных коридоров³. Это также действия иррегулярных вооруженных формирований, относящихся к террористическим и экстремистским сетям, ущерб от которых аналогичен по своим параметрам боевым действиям в военных конфликтах. К рассматриваемым угрозам стоит отнести и дестабилизацию внутривнутриполитической обстановки в странах-участницах строительства и развития коридоров. Социально-политическая дестабилизация в своих насильственных формах может вызвать повреждение транспортной инфраструктуры. Кроме того удавшиеся «цветные революции» как форма дестабилизации создают

¹ Международный транспортный коридор «Север – Юг» // Клуб «Валдай» [Электронный ресурс]. URL: Ru.valdaiclub.com (дата обращения: 01.11.2018).

² Унникришнан Н., Пурушотхаман У. Сказ о многих путях: подход Индии к концепции Китая «Один пояс – один путь» и другим идеям о сотрудничестве в регионе // Пути и пояса Евразии. Национальные и международные проекты на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения / Под ред. А.В. Лукина и В.И. Якунина. М.: Издательство «Весь мир», 2019. С. 127 – 130, 141 – 142.

³ См.: Семченков А.С. Управление межгосударственными конфликтами в системе обеспечения национальной безопасности России. М.: Социально-политическая мысль, 2006; Семченков А.С., Несолоная А.К. Безопасность Северного морского пути и Арктической зоны России // Вестник Российской нации. 2018. № 1. С. 166 – 182.

риски значительной неопределенности относительно дальнейшего участия государств в реализации проектов создания коридоров после смены правящих режимов. Новое руководство таких государств может отказаться от строительства транспортных коридоров или передать их под экономический, финансовый и политический контроль третьим странам – спонсорам «цветных революций».

Судя по представленному выше маршруту, коридор «Север – Юг» проходит в непосредственной близости или через несколько зон потенциальных и перешедших в фазу низкой интенсивности конфликтов, которые выступают в качестве основных источников угроз его инфраструктуре и устойчивому функционированию.

Речь, в частности, идет о нестабильной обстановке в Закавказье, особенно чреватой «размораживанием» военного конфликта Азербайджана и Армении вокруг Нагорного Карабаха. Хотя Минская группа (РФ, США и Франция) и осуществляет функции миротворчества, время от времени не только в этом районе, но и на участках границы между обоими государствами возникают локальные военные инциденты (артиллерийские обстрелы, общевоинские бои и т.п.), чреватые эскалацией насилия. Последнее достаточно крупное вооруженное столкновение произошло осенью 2020 г., в прекращении которого приняли деятельное участие РФ (миротворческий контингент, основой которого является мотострелковое соединение из состава Центрального военного округа), ООН (Верховный комиссар по делам беженцев) и ОДКБ. В конфликт на его новом витке могут быть в той или иной мере вовлечены Россия, Организация Договора о коллективной безопасности (ОДКБ) и Турция как союзники сторон столкновения. Возобновление крупномасштабных военных действий между Арменией и Азербайджаном может нанести ущерб объектам критической инфраструктуры (например, разрушение Мецаморской АЭС и плотины Мингечаурского водохранилища вызовет экологическую катастрофу¹), а также перевозочным процессам и железнодорожным магистралям коридора, расположенным в этом регионе. Ситуация в Южном Кавказе отличается и сохраняющимися риском проведения в Азербайджане «цветной революции», победа оппозиционных сил в которой может привести к переориентации внешней политики данной страны с учета российских интересов на преимущественно западные приоритеты и негативно сказаться на участии этого государства в развитии коридора. Аналогичные риски характеризуют и обстановку в Белоруссии, где уже состоялось 7 попыток проведения «цветной революции» (последняя из них – после выборов президента этой страны в августе 2020 г.), и по территории которой проходит одно из ответвлений коридора «Север-Юг».

Потенциальные опасности для коридора существуют и на

¹ Вяткин Я. Вмешается ли Турция в конфликт Азербайджана с Арменией? // Аргументы недели. 2020. № 28; Храмчихин А., Калашников М. Убить войну в зародыше! // Военно-промышленный курьер. 2020. № 27.

восточном его направлении – они вытекают из возможности активизации в Средней Азии вообще и в Казахстане и Туркменистане в частности сторонников исламского фундаментализма, в том числе боевиков террористической организации «Исламское государство»¹. В случае развертывания ими партизанско-диверсионной войны (направленной на дестабилизацию обстановки в Центральной Азии и последующий перенос активности в сторону России за счет наступления на север вдоль восточного побережья Каспийского моря) и получения контроля над районами прохождения восточного маршрута коридора железнодорожная инфраструктура полимагистрали «Север – Юг» может подвергнуться террористическим атакам, а ее бесперебойная работа, вероятно, будет нарушена.

Обе разновидности данных угроз – военное столкновение и внутривосточная дестабилизация – могут реализоваться в Иране. Межгосударственный конфликт Ирана с США и их союзниками по Североатлантическому альянсу и т.н. «ближневосточному НАТО» способен при определенных обстоятельствах перерасти в войну. Предлогом к ней может стать возобновление Ираном своей ядерной программы или его столкновение с одной из монархий Персидского залива, вероятнее всего – с Саудовской Аравией. Война с США и руководимой ими коалицией может продлиться несколько месяцев. Иран способен сформировать группировку численностью свыше 1 млн человек, со значительной авиационной составляющей и гарантированным прикрытием важнейших административных и экономических центров страны. В ответ на это США и их союзники должны будут обеспечить превосходство в воздухе и на море, а также сформировать сухопутную группировку численностью не менее 300 тыс. военнослужащих. Война при условии невмешательства великих держав Евразии, скорее всего, завершится разгромом группировки вооруженных сил Ирана и сменой правящего режима (исламской республики) в этой стране². В ходе боевых действий, очевидно, могут пострадать иранские железные дороги и морские порты, относящиеся к коридору «Север – Юг».

Прологом к военным действиям США и их союзников против Ирана, вероятнее всего, станет «цветная революция» в этой стране или серия внутренних конфликтов. Предваряющими переворот шагами западных стран могут стать резкое и значительное снижение доходов Ирана от экспорта нефти и начало антиправительственной пропаганды за счет вещания на его население зарубежных радио и телеканалов на фарси. Спровоцированный таким образом экономический и финансовый кризис должен подтолкнуть общество к массовым протестам и социальному взрыву. Одновременно по линии американских и арабских спецслужб может вырасти финансирование

¹ Запрещена в РФ.

² Сивков К.В. Где и когда начнется Третья мировая // Военно-промышленный курьер. 2018. 30 июля.

акций саботажа и гражданского неповиновения арабов-ахазов в Хузестане, белуджей из «Джунул Алла» и курдов из «Партии свободной жизни в Курдинстане»¹. Вероятный приход к власти несистемных оппозиционных сил может поставить под вопрос дальнейшее участие Ирана в развитии коридора или переходе контроля над его участком в этой стране в руки государств-спонсоров переворота.

На развитии коридора «Север – Юг» может негативно сказаться и противостояние Индии и Пакистана, которое из локального пограничного столкновения вокруг территориальной принадлежности штата Джамму и Кашмир может вылиться в региональную войну с вовлечением в это противоборство других государств мира вплоть до применения обеими непризнанными ядерными державами оружия массового уничтожения друг против друга. В случае развязывания войны морские порты Индии могут подвергнуться ударам пакистанской армии и флота.

Разнообразие угроз инфраструктуре и функционированию коридора «Север – Юг» подразумевает постановку разных задач по их купированию. Для нейтрализации угроз межгосударственных конфликтов достаточной мерой может стать недопущение перехода этих столкновений в вооруженную фазу, хотя, безусловно, наиболее надежным путем обеспечения безопасности коридора стало бы урегулирование или разрешение подобных противоречий. Противодействие террористической активности иррегулярных вооруженных формирований требует осуществления целого комплекса мероприятий по предупреждению и борьбе с этого рода угрозой. Поддержание внутреннего мира в странах-участницах проекта «Север – Юг» также предполагает реализацию системы мер по конструктивному управлению процессами дестабилизации политической обстановки.

Говоря в связи с данными угрозами о механизме обеспечения безопасности создаваемого международного транспортного коридора «Север – Юг», необходимо констатировать, что он не сформирован, и остается неясным, какая международная организация могла бы взять на себя ответственность в этой сфере. На первый взгляд, может показаться, что наиболее адекватным международным институтом, способным предотвратить или урегулировать рассмотренные выше войны и внутренние конфликты, является Шанхайская организация сотрудничества (ШОС)². В нее входят наиболее крупные государства – участники строительства коридора – Россия и Индия, страной-наблюдателем является Иран. Также полноправным членом ШОС является сторона одного из потенциальных военных конфликтов – Пакистан. Однако в ШОС пока не состоят два партнера этой организации

¹ Сатановский Е. Корпус стражей нефтяного экспорта // Военно-промышленный курьер. 2018. 30 июля.

² Столетов О.В. Сравнительный анализ стратегий трансформации евразийского политического пространства // Политическая наука. 2015. № 4. С. 81 – 98.

по диалогу – Армения (государство-член ОДКБ) и Азербайджан (практически не участвует в работе военных структур СНГ, больше упоая на свое стратегическое партнерство с Турцией). ШОС, к тому же, не имеет военной составляющей, которая позволила бы вести системную и результативную борьбу с иррегулярными вооруженными формированиями наподобие джихадистов, наращивание активности которых можно ожидать на восточном маршруте коридора. Региональная антитеррористическая структура ШОС к решению подобных задач не готова.

По похожим причинам представляются ограниченными и возможности урегулирования конфликтов и купирования иных угроз безопасности коридора, которыми располагает ОДКБ. Кроме Армении в нее не входят другие страны, районы которых попадают в соответствующие зоны нестабильности и по территориям которых одновременно проходит «Север – Юг». Хотя при этом ОДКБ и обладает силовым потенциалом, использование которого позволит установить мир между конфликтующими государствами. Единственной универсальной легитимной организацией по обеспечению международной безопасности в этих условиях остается ООН.

Тем самым, функционирование системы обеспечения безопасности коридора «Север – Юг» в силу разнообразия угроз будет неизбежно характеризоваться реализацией довольно разнородных мер и действий. Эти меры и действия могут осуществляться как вышеуказанными международными организациями, так и заинтересованными в установлении и укреплении стабильности в Евразии великими державами – прежде всего Россией как страной, непосредственно не участвующей ни в одном из межгосударственных конфликтов, в целом политически стабильной и свободной от значительных террористических угроз. РФ может взять на себя координирующие функции в деятельности по обеспечению безопасности коридора, поскольку является постоянным членом Совета безопасности ООН, одним из учредителей ШОС и ОДКБ и установила союзнические либо стратегические партнерские отношения со всеми государствами-участниками проекта. Эти обстоятельства делают положение России в формируемой системе обеспечения безопасности коридора «Север – Юг» во многом уникальным.

Так, применительно к риску возобновления Нагорно-Карабахского конфликта могут быть востребованы усилия РФ, ООН и ОДКБ по оказанию конструктивного воздействия на Армению и Азербайджан как противоборствующие стороны с целью удержания их от перехода к полномасштабному военному столкновению. Ресурсами влияния на Армению и Азербайджан, помимо дипломатии, могут служить торгово-экономические, военно-технические и военно-политические связи асимметричной зависимости от РФ.

Террористические угрозы безопасности восточному маршруту коридора могут быть совместно нейтрализованы силами ОДКБ и

России (войсками Центрального военного округа, соединениями Воздушно-десантных войск) на многосторонней основе и путем двустороннего взаимодействия с Узбекистаном и Туркменистаном.

В отношении рисков для коридора, вытекающих из возможности проведения в странах ближнего зарубежья и Иране «цветных революций», действенным может оказаться двух- и многостороннее сотрудничество с Россией по линии спецслужб. Его сферами могут стать противодействие финансированию, оказанию военно-технической помощи несистемной оппозиции и экстремистским силам, охрана государственных границ, примирение враждующих сторон (по опыту военного контингента РФ в Сирии) и т.п.

Опасности, связанные с возможностью ведения США и их союзниками войны против Ирана, могут быть снижены за счет оказания Тегерану дипломатической и экономической поддержки от участников проекта развития коридора, а также (при условии достижения договоренностей между РФ и Исламской республикой об оказании ей военной помощи) неядерного сдерживания агрессии. Для решения последней задачи может быть использовано высокоточное оружие большой дальности, находящееся на вооружении Каспийской флотилии ВМФ России, а также гиперзвуковые комплексы «Кинжал», уже более двух лет несущие боевое дежурство в Южном военном округе.

Тлеющий индо-пакистанский конфликт возможно урегулировать в рамках ШОС, поскольку оба противостоящих государства состоят в этой организации. Вероятно, для удержания Пакистана от поспешных опасных действий оказалось бы полезным посредничество КНР, а для предотвращения подобных шагов со стороны Индии – медиаторская роль России.

В заключение вновь отметим, что проект «Север – Юг» пока не завершен. Вместе с тем в контексте потенциальных военных и политических угроз в Южном Кавказе, Среднем Востоке, Центральной и Южной Азии актуальной задачей становится заблаговременное создание системы обеспечения безопасности этого международного транспортного коридора за счет усилий всех государств-участников проекта. Уникальное положение России в системе отношений между участниками проекта и международных организациях в области региональной безопасности в Евразии позволяет ей стать центром координации совместных действий по защите полимагистрали.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Семченков А.С. Управление межгосударственными конфликтами в системе обеспечения национальной безопасности России. – М.: Социально-политическая мысль, 2006. – 348 с.

2. Семченков А.С., Несолена А.К. Безопасность Северного морского пути и Арктической зоны России // Вестник Российской нации. 2018. № 1. С. 166 – 182.

3. Столетов О.В. Сравнительный анализ стратегий трансформации евразийского политического пространства // Политическая наука. 2015. № 4. С. 81 – 98.

REFERENCES

1. Semchenkov A.S. International conflicts regulation in the system of protecting national security of Russia [*Upravleniye mezhdgosudarstvennymi konfliktami v sisteme obespecheniya natsional'noy bezopasnosti Rossii*]. – Moscow: Socio-political Thought, 2006. – 348 p.

2. Semchenkov A.S., Nesolenaya A.K. Security of the Northern Sea Route and the Arctic Zone of Russia [*Bezopasnost' Severnogo morskogo puti i Arkticheskoy zony Rossii*] // The Bulletin of the Russian Nation. 2018. № 1. P. 166 – 182.

3. Stoletov O.V. A Comparative Analysis of the Transformation Strategies of the Eurasian Political Space [*Sravnitel'nyy analiz strategiy transformatsii yevraziyskogo politicheskogo prostranstva*]// Political Science. 2015. № 4. P. 81 – 98.