

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

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

Транспорт и транзитный потенциал в национальной стратегии России/Transport and transit potential in national strategy of Russia

Аннотация

Непростая военно-политическая обстановка и нестабильность в зонах евразийских транспортных коридоров делают востребованным у расположенных там государств успешный опыт миротворчества и разгрома международных террористических формирований, которым располагает Россия. В обмен на оказание политической, дипломатической и военной помощи дестабилизируемым странам РФ могла бы получить от них права на совместный контроль и доступ к транспортным коридорам, участие в их развитии и управлении ими, обеспечение их безопасности на возмездной основе. Представляется, что совокупность этих мероприятий позволит реализовать транзитный потенциал нашей страны и компенсировать снижающие его риски экономического, финансового, технического и политического характера.

Ключевые слова

Безопасность; геополитический контроль; национальная стратегия; один пояс, один путь; Россия; транзитный потенциал; транспортный коридор.

Abstract

The difficult military-political situation and instability in the zones of Eurasian transport corridors make the successful Russian experience of peacemaking and defeating international terrorist groups in demand among the states located there. In exchange for providing political, diplomatic and military assistance to destabilized countries, the Russian Federation could obtain from them the rights to joint control and access to transport corridors, participate in their development and management, and ensure their security on a reimbursable basis. It seems that the combination of these measures will allow Russia to fulfill the transit potential of this country and compensate for the economic, financial, technical and political risks that reduce it. At the same time, the article contains the points of such specialists as G. Simmel, A. Wendt, P. Schmidt-Egner and others.

Keywords

Security; geopolitical control; national strategy; Belt and road; Russia;

transit potential; transport corridor .

Транспорт был и остается важным фактором социально-экономического развития современных государств. Данная роль транспорта проявляется в формировании в зонах притяжения магистралей экономических поясов развития. Они связывают между собой районы нового освоения, центры инновационной активности, обеспечивающие весомый вклад в ВВП крупные города, регионы и целые страны. Помимо этого использование транспортных коммуникаций для потребностей международных перевозок ведет к росту доходов в бюджеты различного уровня располагающих значительным транзитным потенциалом государств.

Говоря о месте транспорта в современной национальной стратегии нашей страны, следует отметить, что, в документах стратегического планирования социально-экономического развития Российской Федерации роль транспортных коммуникаций отмечается в связи с решением, несомненно, неотложных и важных задач по модернизации страны и развитию ее транзитного потенциала¹. Однако данное ограничение представляется малооправданной мерой, поскольку подлинный потенциал транспортных коммуникаций много шире. В частности, транспорт в целом, а не только его трубопроводная разновидность, вполне может использоваться в качестве инструмента обеспечения безопасности и внешней политики РФ. Транспорт предоставляет возможность устанавливать отношения взаимозависимости между государствами, что, при прочих равных условиях, может способствовать снижению конфликтов и напряженности, налаживанию и расширению взаимовыгодного сотрудничества между ними, а значит и устранению военных и невоенных угроз их безопасности. Такого рода потенциалом располагают и транспортные коммуникации России, геополитическое, геоэкономическое и геостратегическое положение которой в мировом пространстве лишь повышают его. Это позволяет сделать имеющийся у России как регионального центра силы на Евразийском континенте геополитический контроль над проходящими по ее территории транспортными коммуникациями, прежде всего над транспортными коридорами «Север – Юг» и «Запад – Восток», Северным морским путем, конечно, при условии их дальнейшего развития и обустройства.

Однако в настоящее время для России складывается весьма

¹ Стратегия национальной безопасности РФ // Совет безопасности РФ [сайт]. Дата обновления: 31.12.2015. URL: <http://www.scrf.gov.ru/security/docs/document133/> (дата обращения: 05.10.2018); Стратегия пространственного развития РФ на период до 2025 г. // КонсультантПлюс [сайт]. Дата обновления: 13.02.2019. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=318094&fld=134&dst=100008,0&rnd=0.3581405396314819#008446980306057533> (дата обращения: 09.03.2019); Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г. // Совет безопасности РФ [сайт]. Дата обновления: 11.06.2014. URL: <http://www.scrf.gov.ru/security/economic/document123/> (дата обращения: 05.10.2018), и др.

непростая ситуация, связанная с реализацией ее значительного транзитного потенциала и сказывающаяся, тем самым, на возможностях геополитического контроля РФ над международными магистралями.

Прежде всего, отметим, что после 1991 г. РФ был утрачен монопольный контроль над торгово-экономическими связями союзных республик, осуществлявшимися посредством прежде централизованной транспортной системы Советского Союза, замыкавшейся на РСФСР. Бывшие союзные республики целенаправленно в обход РФ начали и зачастую продолжают развивать свои транспортные коммуникации – речь идет о ряде восточно-европейских, среднеазиатских и закавказских новых независимых государств. Так, находясь в составе СССР, Казахская, Киргизская, Узбекская, Таджикская и Туркменская советские социалистические республики осуществляли внешнеэкономические связи в основном посредством транспортной системы РСФСР. На нее выходили более десятка железнодорожных линий, сотни автомобильных дорог. В то же время на южной границе СССР действовали всего лишь два автомобильных перехода: Хоргос – между Казахстаном и КНР, а также Термез. Это создавало препятствия для масштабных внешнеэкономических связей Казахстана, Средней Азии и Закавказья с южными и восточными соседями СССР. Однако в 1990-е гг. в эксплуатацию были введены участки Дружба – Алашанькоу (Казахстан – КНР) и Теджен – Саракс – Мешхед (Туркмения - Иран), что позволило завершить строительство двух (помимо Транссиба) магистралей: Евро-Азиатской (Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали) по направлениям Западная Европа – Беларусь, Украина – Россия – Казахстан – Китай – Юго-Восточная Азия; Трансазиатской (Южный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали) по направлению Пекин – Алматы – Ташкент – Чарджоу – Тегеран – Стамбул, совпавшей с маршрутом Великого шелкового пути. Строившийся в это же время Центральный транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия (TRACECA)¹ серьезным конкурентом Транссиба не стал. Но в целом все эти перемены негативно сказались на перспективах транзита грузов через территорию РФ, ряд возможностей которого был, по сути, перехвачен у нее бывшими союзными республиками.

Считается, что Россия, по территории которой проходят основные пути в Западную Европу, может сыграть ключевую роль в проекте Экономического пояса Шелкового пути. Первоначально это предполагало транспортную интеграцию нашей страны с КНР, модернизацию БАМа и Транссиба, привлечение китайского бизнеса к освоению российского Дальневосточного макрорегиона². 8 мая

¹Исингарин Н. 10 лет СНГ. Проблемы, поиски, решения. СПб.: Паллада-медиа, СЗРЦ «Русич», 2001. С. 201 – 203.

² Несолена А.К. Приоритеты развития отечественного железнодорожного транспорта в посланиях Президента Федеральному Собранию Российской Федерации // Вестник Российской нации. 2011. Т. 6. № 20. С. 123-131.

2015 г. было принято совместное Заявление о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути, которое стало компромиссным документом – основой для дальнейшего поиска взаимовыгодных вариантов сотрудничества между участниками Евразийского экономического союза и Китаем. В рамках Экономического пояса Шелкового пути России отводится роль одной из стран-транзитеров Нового евразийского континентального моста. Он связал приблизительно полсотни китайских мегаполисов с 50 городами в 15 европейских странах и по нему уже совершено около 13 тыс. рейсов контейнерных поездов.

Однако ситуация в сфере реализации данных российско-китайских проектов неоднозначна. В частности, не наблюдается существенных прорывов в привлечении китайских капиталов в развитие российского Дальнего Востока, хотя и действуют совместные предприятия, подобно Ямал СПГ. Под вопросом находится строительство высокоскоростной магистрали Москва – Казань. Большой оптимизм эксперты выражают в связи с участием РФ в дальнейшем развитии Нового евразийского континентального моста, в особенности подключения к нему Транссиба западнее Урала. Однако при этом происходит снижение интереса перевозчиков к сибирскому и дальневосточному участкам Транссиба, обусловленное большей выгодой от развития моста «Китай – Европа» через Казахстан. С повестки дня не снят окончательно вопрос о его прохождении полностью в обход России через Центральную Азию и Турцию. В то же время происходит рост грузоперевозок из северо-восточных провинций КНР, дающий надежду на китайские инвестиции в модернизацию восточного участка Транссиба и региональных железнодорожных сетей¹.

Отсутствие внятной реакции и ожидаемого потока инвестиций из КНР в ответ на список из 40 транспортных проектов, подготовленный Правительством РФ и Евразийской экономической комиссией, некоторыми исследователями связывается с кардинальной переоценкой китайским руководством уровня накопленных «плохих» долгов в финансовой системе этой страны. Такая переоценка началась в 2015 г. вслед за падением китайской биржи и капитализации рынка на 4,5 трлн долларов США. Проверка, которой подверглись все государственные банки, в том числе вполне способные профинансировать проекты Экономического пояса Шелкового пути Банк развития Китая и Экспортно-импортный банк, показала наличие «дыр» в балансах этих ключевых учреждений. К тому же к концу 2014 г. образовался совокупный долг местных властей в объеме около 4 трлн долларов, потраченных на финансирование сомнительных с точки зрения окупаемости и действительной необходимости инфраструктурных проектов. Все это потребовало внимательной

¹ Уянаев С.В. Инициатива «Пояс и путь» и российско-китайское «сопряжение» в Евразии. Актуальные проблемы современных российско-китайских отношений (Круглый стол в ИДВ РАН) // Проблемы Дальнего Востока. 2019. № 3. С. 13 – 14.

оценки рисков применительно и к реализации транспортных проектов РФ и ее партнеров по ЕАЭС в рамках Экономического пояса Шелкового пути¹.

Кроме того, Китай не устраивают российские условия инвестирования в модернизацию железнодорожного транспорта нашей страны. К данным условиям относятся получение отечественными компаниями льготных кредитов, использование произведенных в России строительных материалов, технологий и т.п. КНР, напротив, стремится к использованию в инвестируемых ею проектах собственных избыточных производственных мощностей и инженерных возможностей. В противоположность ситуации с РФ, Китай активно инвестирует в строительство коридоров на территории Пакистана, Казахстана, 16 бывших социалистических стран Восточной Европы, а также в Морской Шелковый путь².

Экспертами также отмечается, что невыгодность Транссиба определяется ценой перевозки по этой магистрали, которая в 2-3 раза выше морского фрахта. Такая цена транспортировки осложняет использование западного участка Транссиба как для китайских грузоперевозок в Россию, так и для обслуживания транзита из КНР и стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу. На фоне крайней загруженности железных дорог центральных и южных регионов КНР, магистрали Харбин – Чанчунь – Шэньян – Далянь с последующей отправкой грузов из портов Данлянь и Тяньцзинь, для перевозок сельскохозяйственных и промышленных товаров из северо-восточных провинций Китая привлекательным становится использование международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2». Через эти коридоры по восточному участку Транссиба идут грузоперевозки из провинций Северо-востока Китая до морских портов Приморья с последующей транспортировкой продукции в южные порты КНР или страны Азиатско-Тихоокеанского региона. «Приморье-1» через контрольно-пропускные пункты Забайкальск – Маньчжоули и Гродеково – Суйфэньхэ обеспечивает сообщение провинции Хэйлунцзян с портами Владивосток, Находка и Советская Гавань. «Приморье-2» через контрольно-пропускной пункт Махалино – Хунчунь обеспечивает вывоз грузов из провинции Цилинь через южными приморские порты Зарубино, Славянка, Посыет. В случае снижения стоимости перевозки 1 тонны груза прогнозируемый грузопоток через оба коридора к 2030 г. может превысить 55 млн т. Вероятно, что произойдет и расширение российского экспорта в северо-восточные провинции КНР, а также привлечение транзитных грузопотоков из Японии, Южной Кореи и стран Юго-Восточной Азии. Поэтому главные надежды на взаимовыгодное сотрудничество РФ и КНР в рамках «Одного пояса, одного пути» видятся в совместном

¹ Габуев А. Шелковый путь в никуда // Ведомости. 2017. 14 мая.

² Михеев В., Луконин С., Чже С. Китай: режим личной власти и новая пятилетка // Мировая экономика и международные отношения. 2016. № 10. Т. 60.

развитии международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2»¹. Тем самым, для России по-прежнему сохраняется возможность принять участие в качестве страны-транзитера в инициативе «Одного пояса, одного пути» с использованием западного и восточного полигонов Транссибирской магистрали и международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2».

Таким образом, в силу ряда технических, технологических, тарифных и прочих причин российский Транссиб, будучи основой коридора «Восток – Запад», не может конкурировать на равных с Трансазиатской магистралью как частью Экономического пояса Шелкового пути.

Те же причины, а также недостаточная обустроенность и климатический фактор тормозят превращение Северного морского пути в международный транспортный коридор, способный привлечь немалую часть грузопотоков с южного маршрута, проходящего из Восточной Азии через Индийский океан, Суэцкий канал в Европу.

Согласно договоренностям между руководством РФ и КНР предполагается, что развитие СМП будет тесно сопряжено с проектом «Один пояс, один путь», в рамках которого этот российский коридор позволит диверсифицировать сообщения между КНР и странами Евросоюза. Однако для Китая, сталкивающегося с угрозой блокирования своих перевозок по маршрутам через Индийский океан и строящего сеть своих военно-морских баз по его побережью («Нить жемчуга»), СМП становится важной, но не единственной альтернативой Морскому Шелковому пути для XXI века. Руководство КНР рассматривает и возможность кроссполярных перевозок в Арктике по мере потепления климата в этом регионе и таяния в нем льдов. Это позволило бы практически полностью не зависеть от России и ее СМП, за исключением (в определенной мере) навигационного обеспечения и транспортной безопасности. Руководство КНР делает ставку не только на СМП, но и на развитие Северо-Западного прохода, рассматривая оба арктических маршрута как составные части «Полярного (Ледового) шелкового пути» – морского экономического коридора между Китаем и европейскими странами в Северном Ледовитом океане. Этот коридор рассматривается как важное дополнение проекта «Один пояс, один путь» и оценивается как более безопасный и короткий, чем южное направление. При этом учитывается, что время доставки грузов из КНР в Евросоюз через Малаккский пролив и Суэцкий канал сегодня составляет 35 суток, в то время как Северный морской путь сокращает это время на две недели и уменьшает расстояние перевозок на 6,5 тыс. км².

¹ Сазонов С.Л. Проблемы и перспективы инфраструктурной интеграции РФ и КНР в рамках концепции «ОПОП». Актуальные проблемы современных российско-китайских отношений (Круглый стол в ИДВ РАН) // Проблемы Дальнего Востока. 2019. №3. С. 15–17.

² См.: Иванов В. Силовая составляющая битвы за Арктику // Независимое военное обозрение. 2018. 8 июня.

В целом, можно согласиться с А.В. Криворотовым, отмечающим, что «китайские научные и транспортные организации ведут интенсивную проработку арктических транзитных путей, оценивая маршруты через Россию на общих основаниях. Так, одновременно с транзитом по СМП (в ходе которого китайские суда, кстати, стремятся по минимуму заходить в российские порты) китайцы изучают перспективы судоходства по Северо-Западному проходу через Канадский Арктический архипелаг и по высокоширотному трансполярному маршруту»¹. В то же время вероятно, что жесткие подходы КНР в отношении СМП и других магистралей, проходящих по территории России, могут быть скорректированы в условиях осложнения международных условий реализации «Одного пояса, одного пути». К этому может подтолкнуть растущее сопротивление развивающихся стран и Запада той модели инвестирования в проекты инициативы «Пояса и пути», которая предполагает полное доминирование китайской стороны при их реализации, а также торговые конфликты КНР с США и ЕС, ограничения сотрудничества Китая с членами НАТО под давлением Соединенных Штатов².

Круги крупного бизнеса Японии, Южной Кореи и других стран АТР, декларируя свой интерес к СМП и Транссибу, не спешат инвестировать в их развитие. Так, к Северному морскому пути присматривается правительство Японии, выразившее заинтересованность в его эксплуатации и развитии его инфраструктуры. На верфях Республики Корея по российскому заказу идет строительство 15 танкеров-ледоколов для перевозки сжиженного природного газа по трассе СМП, однако этим все пока и ограничивается.

Какироссийские партнеры в Восточной Азии, некоторые европейские государства лишь декларируют свою заинтересованность в развитии и использовании СМП. В частности, правительством Исландии рассматривается возможность строительства международного порта для крупных судов, следующих по Севморпути³. В октябре 2019 г. бизнес-круги Бельгии заявили о том, что их интересуется возможность доставки своей продукции посредством СМП в порт Владивостока для поставок на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона⁴.

¹ Криворотов А.В. Политика Китая в Арктике: национальные и международные аспекты. Актуальные проблемы современных российско-китайских отношений (Круглый стол в ИДВ РАН) // Проблемы Дальнего Востока. 2019. № 3. С. 20.

² Криворотов А.В. Политика Китая в Арктике: национальные и международные аспекты. Актуальные проблемы современных российско-китайских отношений (Круглый стол в ИДВ РАН) // Проблемы Дальнего Востока. 2019. № 3. С. 21.

³ «Арктическая доктрина» США: Северный морской путь будет заблокирован // РИА НОВОСТИ [сайт]. URL: https://ria.ru/20191018/1559911797.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews (дата обращения: 18.10.2019).

⁴ Бельгийский бизнес рассчитывает использовать Севморпуть для поставок своей продукции на рынок АТР // Интерфакс – Россия [сайт]. URL: http://www.interfax-russia.ru/FarEast/news.asp?sec=1671&id=1074336&utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews (дата обращения: 20.10.2019).

Правительства и компании других стран ЕС оценят перспективы своего участия в развитии СМП с точки зрения его соответствия неким экологическим требованиям. В данной связи следует обратить внимание на заявление президента Франции Э. Макрона в августе 2019 г. на саммите «G 7» в Биаррице о том, что крупнейшая французская логистическая компания CMA CGM (11,6 % на мировом рынке морских перевозок грузов) отказалась от использования СМП, поскольку оно представляет собой значительную опасность для уникальных экосистем Арктики. Вслед за ним премьер-министр Норвегии И.М. Эрикссон Серейде высказалась за проверку Севморпути на соответствие экологическим стандартам морских маршрутов в Северном Ледовитом океане. С точки зрения последних Северный морской путь имеет ряд проблем в сфере проведения поисково-спасательных работ, слаборазвитую инфраструктуру, проходит в суровых климатических условиях, что препятствует превращению маршрута в коммерчески успешный. Крупнейший в мире морской контейнерный перевозчик Maersk (17,7 % мирового рынка морских грузоперевозок), совершив в сентябре 2018 г. рейс по СМП, объявил, что пока путь не представляется ему экономически выгодным¹.

В октябре 2019 г. американская компания-производитель спортивных товаров Nike и группа по защите окружающей среды Ocean Conservancy объявили, что не будут осуществлять перевозки своей продукции по Северному Ледовитому океану, призвав другие транснациональные корпорации последовать их примеру. С подобным заявлением выступила и немецкая компания Hapag-Lloyd. Ранее судоходная швейцарская компания Mediterranean Shipping Company (MSC) объявила об отказе использовать СМП для контейнерных грузоперевозок между Северной Европой и Азией, мотивировав это решение рисками таяния льдов и утраты биологического разнообразия².

Однако РФ стремится обеспечить экологическую безопасность Севморпути. На нем происходит снижение использования судов на дизельном топливе, а в перспективе намечено наращивание судов с силовыми установками и на ядерном топливе. В августе 2019 г. танкер Совкомфлота «Перспектив Королёва» прошел всю трассу СМП на экологически чистом топливе – сжиженном природном газе³.

Вместе с тем в широкой евразийской полосе транспортных коридоров «Одного пояса, одного пути», включающей страны Ближнего

¹ См.: Егоров И. Макрон призывает бойкотировать Северный морской путь // Э Вести [сайт]. Дата обновления: 26.08.2019. URL: <http://www.e-vesti.ru/ru/makron-prizyvaet-bojkotirovat-severnyj-morskoy-put/> (дата обращения: 26.08.2019).

² Минтранс прокомментировал отказ западных компаний от Севморпути // РИА Новости [сайт]. Дата обновления: 22.11.2019. URL: <https://ria.ru/20191122/1561452722.html> (дата обращения: 05.12.2019).

³ «Арктическая доктрина» США: Северный морской путь будет заблокирован // РИА НОВОСТИ [сайт]. URL: https://ria.ru/20191018/1559911797.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews (дата обращения: 18.10.2019).

и Среднего Востока, Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии сохраняются старые и формируются новые очаги военных конфликтов, создающие риски и угрозы безопасности международных магистралей. К ним относятся пока не урегулированный конфликт в Сирии, чреватая войной ситуация в Персидском заливе и Ормузском проливе в связи с обострением американо-иранских противоречий, очаги исламского фундаментализма в Ферганской долине, перемещение центра международной террористической организации ИГ¹ в Афганистан с возможностью проецирования ее активности на Среднюю Азию и Россию, столкновения буддистов и исламских фундаменталистов в Бирме и др.

КНР в качестве заинтересованной державы - инициатора «Одного пояса, одного пути» готова и намерена применять военную силу, достаточную для стабилизации обстановки, далеко не во всех этих конфликтных зонах². Подобное осторожное поведение Китая проявляется в связи с интернационализированным внутригосударственным конфликтом в Сирии, где Россия, напротив, деятельно поддерживает правительство Б. Асада и осуществляет миротворческие операции. Маловероятным представляется оказание КНР военной помощи Ирану в случае развязывания против него войны Соединенными Штатами и их союзниками по НАТО и Ближневосточному региону (на прошедших в декабре 2019 г. военно-морских учениях Ирана, КНР и РФ «Пояс морской безопасности» отрабатывались лишь задачи по борьбе с терроризмом, пиратством и обеспечению региональной безопасности). РФ, не принимая на себя все бремя потенциальных расходов и проведения оборонительных операций, в состоянии участвовать в сдерживании региональной войны (в том числе с применением оружия на новых физических принципах) и оказать помощь в рамках установившегося военно-технического сотрудничества с Ираном, если от его руководства будет получена просьба об этом. В пользу оказания такой помощи говорит значение Ирана как ключевого звена формирующегося ныне коридора «Север – Юг», координация действий этого государства и России в сфере энергетической дипломатии в качестве крупных стран-экспортеров природного газа, партнерство с РФ в борьбе с международным терроризмом в Сирии.

Применительно к очагам нестабильности в Центральной Азии КНР демонстрирует сегодня несколько большую активность – ведется строительство военно-тренировочной базы НОАК для подготовки афганских военнослужащих в Ваханском коридоре в провинции Бадахшан³, образована коалиция КНР, Таджикистана, Пакистана и

¹ Запрещена в РФ.

² Семченков А.С. Управление межгосударственными конфликтами в системе обеспечения национальной безопасности России. М.: Социально-политическая мысль, 2006.

³ См.: В Афганистане появится китайская военная база // Военно-промышленный курьер [сайт]. Дата обновления: 29.08.2018. URL: <https://vpk-news.ru/news/44657> (дата обращения: 29.08.2018).

Афганистана для борьбы с терроризмом и стабилизации обстановки в Центральной Азии, фактически – для защиты Шелкового пути¹. Однако и эта активность пока не выходит за рамки помощи в области боевой подготовки, координации между центральными органами военного управления деятельности по планированию борьбы с международным терроризмом. Китай не имеет прямых обязательств по оказанию военной помощи Киргизии, Таджикистану, Афганистану и другим уязвимым к угрозам ИГ и исламистских формирований странам Центральной Азии. Максимум, на что может пойти КНР – обеспечить безопасность магистралей с помощью китайских частных охранных организаций. Россия совместно с союзниками взяла на себя ответственность за безопасность в Средней Азии вслед за образованием ОДКБ и готова в случае появления военной опасности применить войска Центрального военного округа для нейтрализации угрозы международного терроризма.

Сложившаяся нестабильная ситуация в зоне «Одного пояса, одного пути» ставит перед Российским государством задачу разработки и реализации стратегии активных действий по получению геополитического контроля над ключевыми участками международных транспортных коридоров, проходящих южнее ее территории. Непростая военно-политическая обстановка и нестабильность в этой части дальнего зарубежья делают востребованным у расположенных там государств успешный опыт миротворчества и разгрома международных террористических формирований, которым располагает Россия. В обмен на оказание политической, дипломатической и военной помощи дестабилизируемым странам РФ могла бы получить от них права на совместный с ними контроль, доступ к данным коридорам, участие в их развитии и управлении ими, обеспечение их безопасности на возмездной основе. Представляется, что совокупность этих мероприятий позволит реализовать транзитный потенциал нашей страны и компенсировать снижающие его риски экономического, финансового, технического и политического характера.

Существование и потенциальное разрастание очагов нестабильности в ряде стран-участников Экономического пояса Шелкового пути, безусловно, может сыграть в пользу переориентации грузопотоков с коридоров южного направления на российские транспортные коммуникации, однако это не отменяет неотложной необходимости их модернизации и удешевления перевозок по ним. Целесообразно в этом контексте ускорить развитие коридоров «Север – Юг», «Приморье-1» и «Приморье-2», кроссполярных воздушных коридоров, проработать вопросы о строительстве трансиранского судоходного канала, магистрали «Токио – Дублин», завершении строительства Транскорейской магистрали. Наряду с этим необходимо

¹ См.: Храмчихин А.А. Пекин переходит в наступление // Независимое военное обозрение [сайт]. Дата обновления: 16.11.2018. URL: http://nvo.ng.ru/realty/2018-11-16/1_1022_beijing.html (дата обращения: 16.11.2018).

не допустить бесконтрольное открытие внутренних водных путей России, строительство альтернативных Транссибу судоходных каналов по территории юга нашей страны между Азово-Черноморским и Каспийским бассейнами, а также аналогичного канала между данными морями через Азербайджан, Грузию и РФ.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Несоленая А.К. Приоритеты развития отечественного железнодорожного транспорта в посланиях Президента Федеральному Собранию Российской Федерации // Вестник Российской нации. 2011. Т. 6. № 20. С. 123 – 131.
2. Сазонов С.Л. Проблемы и перспективы инфраструктурной интеграции РФ и КНР в рамках концепции «ОПОП». Актуальные проблемы современных российско-китайских отношений (Круглый стол в ИДВ РАН) // Проблемы Дальнего Востока. 2019. № 3. С. 15 – 17.
3. Семченков А.С. Управление межгосударственными конфликтами в системе обеспечения национальной безопасности России. – М.: Социально-политическая мысль, 2006. – 348 с.

REFERENCES

1. Nesolenaya A. K. Priorities of development of domestic railway transport in the President's messages to the Federal Assembly of the Russian Federation [*Prioritety razvitiya otechestvennogo zheleznodorozhnogo transporta v poslaniyakh Prezidenta Federal'nomu Sobraniyu Rossiyskoy Federatsii*] // Bulletin of the Russian nation. 2011. Vol. 6. No. 20. P. 123 – 131.
2. Sazonov S. L. Problems and prospects of infrastructure integration of the Russian Federation and China within the framework of the «Belt and road» concept. Actual problems of modern Russian-Chinese relations (Round table at the Institute of Far Eastern studies, RAS) [*Problemy i perspektivy infrastrukturnoy integratsii RF i KNR v ramkakh kontseptsii «OPOP». Aktual'nyye problemy sovremennykh rossiysko-kitayskikh otnosheniy (Kruglyy stol v IDV RAN)*] // Problems of the Far East. 2019. No. 3. P. 15 – 17.
3. Semchenkov A.S. International conflicts regulation in the system of protecting national security of Russia [*Upravleniye mezhgosudarstvennymi konfliktami v sisteme obespecheniya natsional'noy bezopasnosti Rossii*]. – Moscow: Socio-political Thought, 2006. – 348 p.