

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

Безопасность международных транспортных коридоров в Евразии / Security of international transport corridors in Eurasia

Аннотация

В статье рассматриваются альтернативные пути обеспечения безопасности международных транспортных коридоров в Евразии – на основе двустороннего партнерства государств или многостороннего формата их взаимодействия. Второй путь при необходимости также подразумевает создание межправительственной организации по безопасности. Целью исследования является определение возможности создания международной организации по безопасности в Евразии, которая была бы способна обеспечить защиту международных транспортных коридоров от социально-политических угроз. Автор приходит к выводу о наличии возможности и необходимости создания международной организации по обеспечению региональной безопасности и защите транспортных коридоров в Евразии. Данная организация способна лучше решать данную задачу, чем двустороннее взаимодействие заинтересованных государств региона.

Ключевые слова

Безопасность; Евразия; международная организация; международный транспортный коридор; Организация Договора о коллективной безопасности; Шанхайская организация сотрудничества.

Abstract

The article considers alternative ways to ensure the security of international transport corridors in Eurasia – on the basis of a bilateral partnership of states or a multilateral format of their interaction. The second way, if necessary (in case of the the growth of threats), also implies the creation of an intergovernmental security organization. The purpose of the study is to determine the possibility of creating an international organization for security in Eurasia, which would be able to protect international transport corridors from socio-political threats. The author concludes that it is possible and necessary to create an international organization to ensure regional security and protect transport corridors in Eurasia. Such an organization is better able to solve this problem than the bilateral interaction of the interested states of the region.

Keywords

Security; Eurasia; international organization; international transport corridor; Collective Security Treaty Organization; Shanghai Cooperation Organization.

Безопасность международных транспортных коридоров можно определить как деятельность государств и международных правительственных организаций по защите инфраструктуры и обеспечению устойчивости транзитных перевозок грузов и пассажиров по железным и автомобильным дорогам, морским и воздушным путям от социальных, техногенных и природных угроз. Среди них в настоящее время на передний план выдвинулись социально-политические угрозы. К социально-политическим угрозам относятся: возможность проведения вблизи или на самих маршрутах международных транспортных коридоров террористических актов, кибернетических атак на цифровую инфраструктуру магистралей; военные конфликты; вооруженные столкновения; пиратство; транснациональная организованная преступность; провокационные действия третьих государств по нарушению наземных, морских и авиационных перевозок, дестабилизации обстановки на маршрутах, подрыву репутации и снижению транзитных доходов тех стран, по территории которых они проходят, и др.

Сегодня сложились два подхода к обеспечению безопасности международных транспортных коридоров от данного рода угроз. Первый подход предполагает обеспечение безопасности на основе двусторонних отношений сотрудничества между государствами-участниками проекта создания международного транспортного коридора. В рамках двусторонних партнерских отношений одно из государств может играть ведущую роль в обеспечении безопасности транспортного коридора. Ведущее государство может предоставлять правительствам других стран услуги в сфере охраны инфраструктуры коридора, по ее защите от кибератак, террористических угроз, создавать военные компании и специальные фонды для финансирования мероприятий по обеспечению безопасности магистралей. Первого подхода придерживается Китай, который обеспечивает безопасность Экономического пояса Шелкового пути преимущественно на основе двусторонних договоренностей по вопросам безопасности с теми странами, в которых существует опасность для строительства и развития инфраструктуры проекта «Пояса и пути». Кроме того, для снижения угроз безопасности Экономического пояса Шелкового пути Китай сотрудничает с региональными и субрегиональными международными организациями по противодействию терроризму¹.

¹ Денисов И.Е. «Один пояс – один путь»: взгляд из Китая // Пути и пояса Евразии. Национальные и международные проекты развития на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения / Под ред. А.В. Лукина и В.И. Якунина. М.: Издательство «Весь Мир», 2019. С. 49 – 53.

Второй подход предполагает опору преимущественно на многосторонние форматы сотрудничества государств по обеспечению безопасности международных транспортных коридоров и при появлении необходимости – на создание международной организации, деятельность которой была бы направлена и на устранение такого рода угроз. В пользу формирования специальной межправительственной организации по сотрудничеству в сфере региональной безопасности и безопасности международных транспортных коридоров в Евразии или придания подобных функций уже существующим международным структурам говорит сохранение в ряде регионов (Центральной Азии, Южном Кавказе, на Ближнем и Среднем Востоке, Южной Азии) угроз развязывания вооруженных и военных конфликтов, а также «притягательность» критической инфраструктуры (включая транспортные сети) для террористических, экстремистских и сепаратистских формирований. Поэтому наличие данных постоянных угроз должно побудить государства, участвующие в проектах развития международных транспортных коридоров, к созданию полноценного института региональной безопасности. При этом, чем раньше такая организация будет создана и начнет действовать, тем легче правительствам стран регионов будет в дальнейшем обеспечивать социально-политическую стабильность в Евразии¹.

Наличие этих подходов ставит перед исследователями проблему того, насколько необходимо создание международной организации по безопасности в Евразии, которая решала бы, в том числе, задачу по обеспечению безопасности транспортных коридоров. Данная проблема непосредственно затрагивает и Российскую Федерацию, которая принимает участие в строительстве и обустройстве некоторых международных транспортных коридоров. Речь идет о международном транспортном коридоре «Север – Юг» и тех маршрутах Экономического пояса Шелкового пути, которые проходят вблизи или через зоны нестабильности в Центральной Азии и других регионах.

Исследования проблем обеспечения безопасности международных транспортных коридоров в настоящее время находится еще на начальном этапе и практически неотделимы от исследований в области безопасности международных регионов. Применительно к региону Евразии большинство работ посвящено безопасности Экономического пояса Шелкового пути как части китайской инициативы «Пояс и путь»². Практически вне внимания

¹ Лузянин С.Г. «Экономический пояс Шелкового пути»: взгляд из России // Пути и пояса Евразии. Национальные и международные проекты развития на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения / Под ред. А.В. Лукина и В.И. Якунина. М.: Издательство «Весь Мир», 2019. С. 81 – 87.

² Денисов И.Е. «Один пояс – один путь»: взгляд из Китая // Пути и пояса Евразии. Национальные и международные проекты развития на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения / Под ред. А.В. Лукина и В.И. Якунина. М.: Издательство «Весь Мир», 2019. С. 49 – 53.

исследователей остается безопасность панъевропейских коридоров, коридоров «Север – Юг», «Степной путь» и др.¹, поскольку строительство и обустройство многих из этих магистралей еще не завершено. Российские исследователи традиционно анализируют процессы изменения международной политической обстановки в Арктике и в данном контексте рассматривают военные и правовые аспекты обеспечения безопасности Северного морского пути². При этом тема формирования многосторонних механизмов обеспечения безопасности международных транспортных коридоров от социально-политических угроз остается пока недостаточно разработанной.

Решение проблемы исследования предполагает проведение факторного анализа, необходимого для выявления и оценки предпосылок формирования такой международной организации, одним из направлений деятельности которой могло бы стать обеспечение безопасности международных транспортных коридоров на пространствах Евразии. Основными факторами, способствующими формированию международной организации по обеспечению региональной безопасности, как правило, являются: 1) наличие у ее участников тесных экономических связей и их перерастание в процессы экономической интеграции между ними; 2) существование совместной или общей хозяйственной, транспортной, энергетической и иной инфраструктуры как объекта для совместной защиты; 3) появление и вызревание в течение относительно долгого времени внешних, внутренних или трансграничных угроз данному объединению государств; 4) наличие договорно-правовой базы для создания международной организации в сфере безопасности; 5) заинтересованность государств-лидеров региона в военно-политическом объединении входящих в него стран; 6) успешное функционирование в регионе ограниченных по своему составу интеграционных объединений в военно-политической сфере.

Проведение факторного анализа позволило прийти к следующим результатам. Рассматривая первый и второй факторы образования международной организации, следует сказать, что процессы экономической интеграции охватывают многие государства континента. Уже сложились такие интеграционные объединения, как Шанхайская организация сотрудничества³ и Евразийский экономический союз. Сама китайская инициатива «Пояс и путь» является интеграционным объединением, формирующимся вокруг строительства и развития

¹ Пути и пояса Евразии. Национальные и международные проекты развития на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения / Под ред. А.В. Лукина и В.И. Якунина. М.: Издательство «Весь Мир», 2019. С. 121 – 147, 335 – 352.

² S. N. Grinyaev S.N., Zhuravel V.P. Integrated security issues in the Basic Principles of Russian Federation State Policy in the Arctic to 2035: experience and prospects for implementation // *Arktika i Sever [Arctic and North]*. 2020. No. 39. P. 52 – 74. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.39.52.

³ Лузянин С.Г., Фроленков В.С. «Возвышение» ШОС: успехи и препятствия // *Вестник Томского государственного университета*. 2016. № 404. С. 105 – 110. С. 105.

общей транспортной и иной инфраструктуры КНР, стран Центральной и Южной Азии, Среднего Востока и России. Складывается система нефтепроводов и газотранспортная система, охватывающая многие страны Азии. Таким образом, можно утверждать, что первая и вторая предпосылки для создания международной организации по обеспечению безопасности международных транспортных коридоров уже становятся реальностью.

Что касается третьего фактора, то многие угрозы евроазиатским международным транспортным коридорам, с одной стороны, являются внутренними и трансграничными (терроризм, экстремизм и сепаратизм), и их субъектами выступают не локализованные в каком-либо одном месте сетевые структуры, ячейки которых располагаются и действуют в целом ряде стран Евразии. С другой стороны, в число угроз входят очаги конфликтов низкой интенсивности, которые время от времени переходят в фазу вооруженной борьбы. Это конфликты в Нагорном Карабахе, Афганистане, Синьцзян-Уйгурском автономном районе КНР. Опасность несет активность экстремистских и террористических организаций, территориально сосредоточенных в Ферганской долине, Афганистане и Пакистане. Рациональный подход к противодействию транснациональным угрозам подразумевает не только двустороннее межправительственное взаимодействие, но и вовлечение в системную борьбу с международным терроризмом и экстремизмом большинства стран Евразии. Многосторонний формат сотрудничества государств в сфере региональной безопасности позволит не допустить миграции представителей террористических, экстремистских и сепаратистских организаций из одной страны в другую, как это удалось сделать боевикам джихадистских организаций, которые понесли поражение в Сирии в 2015 г. Создание международной организации предоставит правительствам стран Евразии возможность осуществлять координацию действий по предупреждению и борьбе с трансграничными угрозами международным транспортным коридорам.

Помимо внутренних и трансграничных угроз существуют и внешние угрозы строящимся международным транспортным коридорам. Субъектами таких угроз являются определенные государства и международные организации, формирующие свои конкурирующие интеграционные объединения в экономике и военно-политической сфере. Возможны столкновения между странами-участницами строительства международных транспортных коридоров – например, между Арменией и Азербайджаном, Киргизией и Таджикистаном, Пакистаном и Индией и др. Поэтому данное обстоятельство делает востребованным создание международной организации, способной решать некоторые задачи по коллективной обороне и миротворческой деятельности.

Еще одно обстоятельство, диктующее необходимость создания международной организации, это наличие в регионах Центральной Азии и Ближнего Востока слабых государств, не способных самостоятельно

обеспечивать безопасность проходящих по их территории участков международных транспортных коридоров. Для решения данной задачи такие государства нуждаются в помощи более сильных и опытных партнеров и союзников. Однако в этом случае слабые государства могут попасть в зависимость от великих и региональных держав. Поэтому другим вариантом помощи слабым государствам может стать создание международной организации по региональной безопасности, в которой при принятии решений они имели бы равные возможности с более сильными державами.

Четвертый фактор – договорно-правовая база для создания международной организации, способной решать задачи по обеспечению безопасности транспортных коридоров, – пока отсутствует. Вместо нее существуют двусторонние соглашения и немногочисленные многосторонние договоры, например, договор КНР с Таджикистаном, Пакистаном и Афганистаном по борьбе с терроризмом и обеспечению стабильности в Центральной Азии, который фактически предусматривает совместную охрану участков Экономического пояса Шелкового пути, проведение мероприятий боевой подготовки при поддержке китайской стороны¹. В общем можно утверждать, что эти четыре государства образовали коалицию по обеспечению безопасности одного из коридоров. Однако аналогичные данному соглашению договоры об обеспечении безопасности других транспортных коридоров пока не были заключены. Поэтому многих элементов для формирования договорно-правовой базы международной организации по безопасности в Евразии все еще не существует.

Характеризуя пятый фактор, отметим, что к государствам-лидерам Евразии, участвующим в создании коридора «Север – Юг» и коридоров Экономического пояса Шелкового пути, относятся КНР, Индия и Россия. Выражая общее стремление к достижению мира и стабильности в Евразии, эти три великие державы по-разному относятся к военно-политическому объединению стран, участвующих в реализации проектов международных транспортных коридоров². Россия является лидером Организации Договора о коллективной безопасности (ОДКБ) и открыто не высказывалась в поддержку инициативы по военно-политическому объединению государств Евразии, хотя эксперты из РФ первыми выдвинули данную идею³. КНР пока отвергает необходимость создания военно-политической

¹ Соболева Е., Кривохиж С. Лидерство в многополярном мире: политика Китая в Центральной Азии // Международные процессы. 2020. Т. 18. № 1 (60). С. 119 – 134. DOI 10.17994/IT.2020.18.1.60.7. С. 122 – 123.

² Лузянин С.Г. Внешняя политика Китая в глобальном и региональном измерениях // Вестник Российской академии наук. 2012. Т. 82. № 4. С. 307 – 322. С. 308 – 309.

³ Клименко А.Ф. Некоторые вопросы развития российско-китайского партнерства в сфере безопасности в современных условиях // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2020. Т. 25. № 25. С. 51 – 65.

организации в Евразии, опираясь в основном на двусторонние связи в сфере безопасности со странами Центральной и Южной Азии, Среднего Востока. Шанхайская организация сотрудничества, ведущие роли в которой играют Китай и Россия, пока не имеет общих сил безопасности, штаба и командования¹, хотя в силу приведенных выше причин необходимость в них очевидна. Индия, поддерживая весьма непростые партнерские отношения с Китаем, также не стремится к созданию международной организации по безопасности транспортных коридоров, ограничиваясь своей работой в ШОС.

К числу сильных государств Ближнего и Среднего Востока относится Иран. Ирак также сохраняет свой суверенитет в сфере безопасности и не стремится к более высокому уровню военно-политической интеграции с другими странами в рамках ШОС.

Вместе с тем все эти влиятельные государства заинтересованы в тесной кооперации по противодействию трансграничным угрозам, что может стать основанием для институционализации их взаимодействия в сфере региональной безопасности.

Шестой фактор – наличие успешно функционирующих в Евразии региональных и субрегиональных интеграционных объединений в военно-политической сфере. Единственным относительно успешно функционирующим интеграционным объединением в военно-политической сфере можно считать ОДКБ, которая реализует функции по коллективной безопасности и обороне на постсоветском пространстве. В ОДКБ сформированы Коллективные силы оперативного реагирования. Они могут использоваться по решению высшего органа ОДКБ – Совета коллективной безопасности для отражения военного нападения третьих государств, борьбы с международными террористическими, экстремистскими, транснациональными преступными организациями, незаконным распространением наркотиков, ликвидации последствий аварий и катастроф. Кроме того, в ОДКБ образованы Коллективные миротворческие силы. ОДКБ осуществляет координацию действий по борьбе с киберпреступностью и противодействию информационным войнам. Данная организация за счет имеющихся под ее управлением войск может обеспечивать безопасность транспортных коридоров лишь в зоне своей ответственности, которая не распространяется на маршруты путей «Север – Юг» и Экономического пояса Шелкового пути на всем их протяжении. Однако в случае достижения согласия других государств ОДКБ могла бы решать данные задачи или поделиться своим практическим опытом в этой области с другой международной организацией, которая охватывала бы большее число стран Евразии.

Таким образом, факторный анализ показывает, что создание международной организации, одной из задач которой стало бы

¹ Васильев Л.Е., Клименко А.Ф. ШОС: правда и вымыслы // Проблемы Дальнего Востока. 2018. № 6. С. 42-48; Клименко А.Ф. Экономический пояс Шелкового пути и проблема безопасности на пространстве Шанхайской организации сотрудничества // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XXI. М., 2016. С. 119 – 137.

обеспечение безопасности международных транспортных коридоров на пространствах Евразии, принципиально возможно. В этой связи можно согласиться с точкой зрения А.Ф. Клименко, обосновывающего необходимость и целесообразность создания данного международного института, который действовал бы в интересах всех государств региона¹. Представляется, что подобная организация способна лучше решать задачу по защите транспортных коридоров, чем двустороннее взаимодействие заинтересованных государств региона. Сегодня появлению такой организации препятствуют отсутствие договорно-правовой базы и заинтересованности государств-лидеров региона в военно-политическом объединении входящих в него стран. При этом более сильными факторами, которые будут неуклонно способствовать созданию международного института региональной безопасности в Евразии, являются дальнейшая экономическая интеграция ее стран, строительство общей хозяйственной, транспортной, энергетической и иной инфраструктуры как объекта для совместной защиты и нарастание внешних, внутренних или трансграничных угроз данному объединению государств. Организационной основой для появления международной организации или ее важными элементами могут стать существующие в настоящее время успешно действующие интеграционные объединения в военно-политической сфере, например, ОДКБ. Хорошей организационной основой для создания международной структуры по обеспечению безопасности Евразии в целом и международных транспортных коридоров в частности может стать ШОС. Однако для этого необходимо создание в этой организации полноценных институтов коллективной безопасности и командования коллективными силами.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Денисов И.Е. «Один пояс – один путь»: взгляд из Китая // Пути и пояса Евразии. Национальные и международные проекты развития на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения / Под ред. А.В. Лукина и В.И. Якунина. М.: Издательство «Весь Мир», 2019. С. 49 – 53.
2. Клименко А.Ф. Экономический пояс Шелкового пути и проблема безопасности на пространстве Шанхайской организации сотрудничества // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XXI. М., 2016. С. 119 – 137.
3. Клименко А.Ф. Крах «несокрушимой свободы» и безопасность на пространстве Шанхайской организации сотрудничества // Военная мысль. 2016. № 1. С. 31 – 43.

¹ Клименко А.Ф. Крах «несокрушимой свободы» и безопасность на пространстве Шанхайской организации сотрудничества // Военная мысль. 2016. № 1. С. 31 – 43; Семченков А.С., Несолена А.К. Исламистские организации в странах Центральной Азии и безопасность Экономического пояса Шелкового пути // Вестник Российской нации. 2018. № 3. С. 222 – 223.

REFERENCES

1. Denisov I.E. “One Belt – one road”: a view from China [«*Odin poyas – odin put'*»: *vzglyad iz Kitaya*] // Paths and Belts of Eurasia. National and international development projects in the Eurasian space and prospects for their integration. Edited by A.V. Lukin and V. I. Yakunin. Moscow: “Ves Mir” Publishing House, 2019. P. 49 – 53.
2. Klimenko A.F. Silk Road Economic Belt and security problem in the Shanghai Cooperation Organization area [*Ekonomicheskiy poyas Shelkovogo puti i problema bezopasnosti na prostranstve Shankhayskoy organizatsii sotrudnichestva*] // China in world and regional politics. History and modernity. 2016. Vol. 21. No. 21. P. 119 – 137.
3. Klimenko A.F. The collapse of the “Enduring freedom” and security in the areas of Shanghai Cooperation Organisation [*Krakh «nesokrushimoy svobody» i bezopasnost' na prostranstve Shankhayskoy organizatsii sotrudnichestva*] // Military Thought. 2016. No. 1. P.31 - 43.