

**Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА
И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ
ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»**

Маруев А.Ю.

**Разработка системы обеспечения комплексной
безопасности трансграничных транспортных коридоров
на Дальнем Востоке и в Арктической зоне
Российской Федерации**

Москва 2018

Маруев А.Ю. ведущий научный сотрудник лаборатории Правовые проблемы управления и финансов ИПНБ Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ

Данная работа подготовлена на основе материалов научно-исследовательской работы, выполненной в соответствии с Государственным заданием РАНХиГС при Президенте Российской Федерации на 2017 год

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	6
1 Теоретико-методологические основы исследования состояния безопасности трансграничных транспортных коридоров на Дальнем Востоке и в Арктической зоне Российской Федерации	7
1.1 Роль и место Российского Дальнего Востока и Арктической зоны России в стратегии государственного строительства, развития экономики РФ и обеспечения ее национальных интересов.....	7
1.2 Трансформация пространственного подхода в теории классической и посткритической геополитики и формирование моделей безопасного геополитического ландшафта Дальнего Востока и Арктического сектора РФ .	24
1.3 Методология синтеза пространственного, балансного и мультимодального методов создания системы комплексной безопасности международных транспортных коммуникаций на Дальнем Востоке и в Арктической зоне России	32
2 Исследование практик международного сотрудничества в создании и безопасной эксплуатации трансграничных транспортных коридоров.....	45
2.1 Сравнительный анализ реализации стратегических интересов государств АТР, стран-членов Арктического совета и государств-наблюдателей в Арктической зоне России и Дальневосточного геополитического пространства	45
2.2 Совершенствование международного и национального законодательства на платформе общих интересов развития и безопасности международных транспортных коммуникаций на Дальнем Востоке и в международном арктическом пространстве	61
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	72
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	75

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

АЗ РФ	- Арктическая зона Российской Федерации;
АСЕАН	- Ассоциация стран Юго-Восточной Азии;
АТР	- Азиатско-Тихоокеанский регион;
АТЭС	- Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество;
АЭС	- Атомная электростанция;
ВтамО	- Всемирная таможенная организация;
ДФО	- Дальневосточный федеральный округ;
ДВТТ	- Дальневосточный таможенный транзит;
ЕАЭС	- Евразийский экономический союз;
ЕАЭК	- Евразийская экономическая комиссия;
МДП	- международные дорожные перевозки;
НИР	- научно-исследовательская работа;
НБК	- Народный банк Китая;
РАНХиГС	- Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации;
МАГАТЭ	- Международное агентство по атомной энергии;
МВФ	- Международный валютный фонд;
МТК	- международный транспортный коридор;
КНР	- Китайская народная республика;
КПЭК	- Китайско-пакистанский экономический коридор;
СМП	- Северный морской путь;
СМВП	- Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения
ООН	- Организация объединенных наций;
ТТКДВ и АЗ	- трансграничные транспортные коридоры на Дальнем Востоке и Арктической зоне;

- ТТСМП - таможенный транзит Северный морской путь;
ЭПШП - экономический пояс Шелкового пути;
ЮНКТАД - Конференция ООН по торговле и развитию.

ВВЕДЕНИЕ

Фундаментальным преимуществом России во все исторические эпохи является ее значительная территориальная протяженность, обеспечивающая уникальные транспортные возможности. Более того, географическое положение России позволяет обеспечивать переброску транспортных потоков как по Южному транспортному коридору из дальневосточных регионов, граничащих с Китаем, в западные, обеспечивающие выход на западноевропейский рынок, так и по Северному – посредством Северного морского пути.

Однако реалии геоэкономической обстановки показывают, что действующие программные документы федерального и регионального уровней РФ не в полной мере учитывают вызовы и угрозы, сопутствующие развитию российского сегмента трансграничных и трансконтинентальных проектов, обеспечивающих комплексное взаимодействие России с государствами Азиатско-тихоокеанского региона, вследствие чего национальные интересы РФ в сфере трансграничных транспортных коридоров на Дальнем Востоке и в Арктической зоне России не могут быть обеспечены. Для создания базовой транспортной инфраструктуры Российской Арктики и Дальнего Востока, морской и континентальной составляющих их безопасности необходима целостная система обеспечения комплексной безопасности транспортных коммуникаций в этих регионах.

1 Теоретико-методологические основы исследования состояния безопасности трансграничных транспортных коридоров на Дальнем Востоке и в Арктической зоне Российской Федерации

1.1 Роль и место Российского Дальнего Востока и Арктической зоны России в стратегии государственного строительства, развития экономики РФ и обеспечения ее национальных интересов

В условиях расширения международного сотрудничества и углубления интеграционных процессов формированию транзитных международных транспортных коридоров принадлежит ведущая роль в решении транспортных проблем, связанных с обеспечением межгосударственных экономических, культурных и иных связей, с целесообразностью создания международной транспортной инфраструктуры, имеющей согласованные технические параметры и обеспечивающей применение совместных технологий перевозок, как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему.

Особое географическое положение России определяет её ведущую роль в международных связях между государствами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, в связи с чем Россия официально объявлена транзитной страной.

Дальний Восток как одно из ключевых геополитических пространств России в настоящее время является достаточно проблемным регионом, с недостаточным уровнем социального и экономического развития. Это наименее освоенная часть территории России. В то же время низкая освоенность территории и особое геополитическое положение позволяют говорить о большом потенциале развития Дальнего Востока и его крайне важном значении. Таким образом, актуален вопрос об укреплении геополитического положения

Дальневосточного федерального округа и противодействию угрозам его развитию.

Дальний Восток - это крупнейший по территории федеральный округ, занимающий 36,4% территории России. Регион имеет выход к Тихому и Северному Ледовитому океанам, имеет границу с Китаем, КНДР, Японией и США [1]. Таким образом, из крупных геополитических пространств Дальневосточный федеральный округ имеет выход к Азиатско-Тихоокеанскому и Арктическому регионам. Такое положение ДФО формирует потенциал России как крупной геополитической державы, связывающей Азиатско-Тихоокеанский регион с Европейским континентом.

Территория российского Дальнего Востока богата природными ресурсами. В регионе сосредоточено 98% запасов натуральных алмазов, 50% золота, 80% олова, 30% древесины, добывается 58,3% всей продукции рыболовства [2]. Это определяет потенциал Дальнего Востока как ресурсной базы для обеспечения безопасности и развития России.

С точки зрения геополитической науки Дальневосточный федеральный округ имеет важное значение как ресурсно-сырьевая база, и как значительная часть территории страны, имеющая выход в Азиатско-Тихоокеанский регион.

В настоящее время для Дальнего Востока России актуальны следующие угрозы:

- сокращение численности населения;
- преобладание сырьевых отраслей в экономике региона;
- низкая транспортная доступность;
- территориальные претензии со стороны Японии.

Кроме того, можно отметить угрозу попадания российского Дальнего Востока или отдельных его территорий в сферу влияния иностранных государств, в частности Китая, США или Японии.

Депопуляция Дальнего Востока России началась после распада СССР. С 8,063 млн. человек в 1991 г. население округа сократилось до 6,226 млн. человек

в 2014 г [3]. Убыль населения ДФО связана с миграцией населения. Основная причина – относительно низкий уровень и качество жизни населения. Согласно Индексу развития человеческого потенциала, только один из субъектов ДФО – Сахалинская область – имеет высокое значение, для остальных же индекс имеет среднее значение или значение ниже среднего[4].

В структуре ВВП Дальневосточного федерального округа 24,7% составляет добыча полезных ископаемых, 5,6% – обрабатывающая промышленность [5]. Для сравнения, по России в целом добыча полезных ископаемых составляет 10,9% ВВП, обрабатывающей промышленности – 14,9% [6]. Таким образом, в экономике ДФО непропорционально велика доля сырьевых отраслей.

Объективно ситуация обусловлена тем, что регион, богатый природными ресурсами, имеет низкую плотность населения. Однако следствием ее является своего рода «замкнутый круг»: отсутствие потребности в высококвалифицированных специалистах делает регион малопривлекательным с точки зрения миграции, что приводит к оттоку населения, который, в свою очередь, затрудняет развитие наукоемких и трудоемких отраслей экономики. Кроме того, развитие экономики региона затрудняется недостаточным развитием инфраструктуры и высокими тарифами платных услуг.

Транспортная сеть на Дальнем Востоке и в Арктике развита слабо, а полноценная сеть железных и автомобильных дорог фактически существует только на юге региона. В целом по ДФО плотность железных дорог в расчете на 10 тыс. кв. км в 3,6 раза меньше, чем в среднем по стране, а автомобильных дорог с твердым покрытием – в 5,6 раза. Недостаточная развитость наземного транспорта частично компенсируется воздушным, морским и речным транспортом. Протяженность внутренних судоходных путей Дальневосточного федерального округа составляет 28,7% от общей протяженности внутренних судоходных путей России. На побережье Дальнего Востока находятся 32 морских порта, а также около 300 портовых пунктов. Их доля в общем грузообороте российских портов составляет около 35% [7].

Следствием низкой транспортной доступности Дальнего Востока и Арктической зоны является высокая составляющая транспортных затрат при перевозке грузов и пассажиров между дальневосточными регионами и остальной части России, а также большие сроки доставки грузов в отдаленные районы. К примеру, грузы, доставляемые в арктические улусы Якутии, находятся в пути в среднем до 270 суток [8].

В контексте обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, можно обозначить следующие угрозы по видам национальной безопасности:

- с точки зрения военной безопасности невысокая численность населения и депопуляция региона снижают мобилизационный потенциал Восточного военного округа, а низкая транспортная доступность затрудняет переброску и снабжение войск, что превращает регион в слабозащищенный. Здесь же необходимо отметить протяженность границы в Арктической зоне и на Дальнем Востоке, безопасность которой необходимо обеспечивать в непрерывном режиме;
- существующая система развития экспортно-ориентированных, в первую очередь сырьевых, отраслей экономики способна привести к укреплению экономических связей региона с иностранными государствами, ослаблению связей с федеральным центром и превращению региона в поставщика сырья. Факторами, препятствующими развитию обрабатывающих и высокотехнологичных отраслей экономики, являются недостаток квалифицированных трудовых ресурсов, низкая транспортная доступность, высокая стоимость перевозок, высокие тарифы;
- рассматривая регион через призму угроз социально-политической безопасности, можно заключить, что отставание Дальнего Востока от других регионов по уровню и качеству жизни может стать предпосылкой для возникновения социальной нестабильности в регионе и «миграционной экспансии» других, более многочисленных государств.

Для укрепления социально-экономической стабильности Дальнего Востока и российской Арктики, повышения уровня и качества жизни населения округа необходимо, в том числе, развитие транспортной сети, повышение транспортной связанности Дальнего Востока с другими регионами России и внешними рынками.

В настоящее время в решение этой задачи вкладываются значительные средства. Идет строительство Амуро-Якутской железнодорожной магистрали с целью соединения центральной части Якутии с Байкало-Амурской и Транссибирской магистралями, развивается Байкало-Амурская железнодорожная магистраль с целью увеличения ее пропускной способности с 18 до 50 млн. тонн грузов в год [9], строится автомобильная дорога, соединяющая Чукотский автономный округ с Магаданской областью.

Особое значение для развития региона имеет приграничная торговля. Через приграничные регионы проходит большая часть импорта России из стран дальнего зарубежья, в том числе более 60% - через Приморский край. Это связано с расположением здесь основных портов – Владивостока, Находки, Посыета, Зарубино, Козьмино. Грузооборот этих портов составляет более 57% от грузооборота всех тихоокеанских портов России (в 2011 г. — 70,6 млн. т). Здесь находится приграничная зона экономической кооперации Пограничный-Суйфэньхэ (Китай).

Под трансграничными транспортными коридорами будем понимать такие, для которых выполняются условия:

- и начало, и конец пути лежит вне пределов РФ (транзитный коридор).
- на территории РФ лежит начало коридора (экспортный коридор);
- на территории РФ лежит окончание коридора (импортный коридор).

В соответствии с заданными ограничениями, в работе рассматриваются четыре коридора, расположенных в Арктике и на Дальнем Востоке Российской Федерации:

- Транссиб (Центральная Европа - Москва - Екатеринбург - Красноярск - Хабаровск - Владивосток/Находка и система его ответвлений на Санкт-Петербург, Киев, Новороссийск, Казахстан, Монголию, Китай и Корею) - TS;
- Северный морской путь (Мурманск - Архангельск - Кандалакша - Дудинка) - SMP;
- Приморье-1 (Харбин - Гродеково - Владивосток / Находка / Восточный - порты АТР) - PR1;
- Приморье-2 (Хуньчунь - Краскино – Посъет / Зарубино - порты АТР) - PR2.

Для конкретизации разрабатываемых в работе методов и методик, а также для предметного получения и анализа статистики, принято решение ограничить исследование временными рамками в 10 лет. При этом рассматривается период с 2010 по 2020 годы, затрагивая как ретроспективные данные, так и прогнозные оценки, что позволяет не только анализировать и оценивать прошлый опыт, но и объективно обосновывать прогноз развития ситуации на среднесрочную перспективу.

Принято считать, что международные транспортные коридоры формируются для развития и улучшения как грузового, так и пассажирского международных сообщений.

К основным задачам формирования и развития международных транспортных коридоров относятся [10]:

- согласованное развитие транспортной инфраструктуры с целью интеграции евроазиатских транспортных систем для беспрепятственного передвижения через национальные границы пассажиров и грузов;
- рационализация взаимодействия между различными видами транспорта в интермодальной транспортной цепи;
- оптимизация транспортного процесса с целью повышения качества перевозок и снижения транспортных издержек в конечной стоимости товаров;

- создание условий для снижения тарифов на перевозки пассажиров и грузов во внутреннем сообщении посредством повышения загрузки отечественной транспортной сети и лучшего использования имеющихся резервов;
- содействие освоению новых территорий и развитию приграничного сотрудничества, освоению новых внутренних и международных рынков;
- повышение мобильности населения и улучшение транспортной доступности регионов;
- переключение транзитных и российских внешнеторговых грузопотоков с портов других стран на отечественные морские порты;
- повышение привлекательности инвестиционных проектов развития международных транспортных коридоров;
- содействие развитию международного туризма и культурных связей.

В статье Генерального директора Института экономики и развития транспорта Ф.С. Пехтерева определен ряд принципов, позволяющих говорить об эффективности формирования транспортных коридоров [11]:

- сбалансированное развитие отдельных участков транспортных коридоров, включая совместимость технических стандартов, отсутствие «узких мест» по пропускным способностям;
- концентрация ресурсов на наиболее эффективных направлениях с устранением, по возможности, деструктивной конкуренции между отдельными международными направлениями;
- повышение уровня транспортного обслуживания за счет развития транспортно-логистической и информационной инфраструктуры;
- приемлемые сроки следования грузов от производителя до потребителя продукции в сравнении с конкурентными маршрутами;
- надлежащее качество перевозок: своевременность доставки, сохранность грузов, полнота информации о состоянии груза и его местоположение в любой момент времени, и др.

Кроме того, отмечается, что основными подходами по обеспечению эффективного функционирования международных транспортных коридоров являются [11]:

- формирование согласованной тарифной политики;
- единая нормативно-правовая база обеспечения перевозок;
- развитие информационного обеспечения перевозок;
- внедрение современных технологий международных перевозок;
- повышение уровня взаимодействия и кооперации с зарубежными партнерами.

В настоящее время более 80% грузопотоков мировой транспортной системы приходится на морские перевозки, которые являются наиболее рентабельным видом транспорта. В этой связи Арктика и Дальний Восток вызывают дополнительный интерес с позиции развития международных морских коммуникаций для ускорения и удешевления доставки грузов из Азии в Европу. Таяние арктических льдов позволяет уже сейчас рассматривать выгоды от использования судоходных маршрутов через Северный Ледовитый океан. При этом ученые прогнозируют значительное удлинение периода навигации в арктическом бассейне, а некоторые (в первую очередь сторонники теории парникового эффекта) предсказывают полное освобождение ото льдов через 20-30 лет.

Проведем анализ международных транспортных коридоров, в которых участвует Россия.

Транссибирская железнодорожная магистраль — железная дорога через Евразию, соединяющая Москву с крупнейшими восточносибирскими и дальневосточными промышленными городами России, в соответствии с рисунком 1. Длина магистрали 9288,2 км, это самая длинная железная дорога в мире.

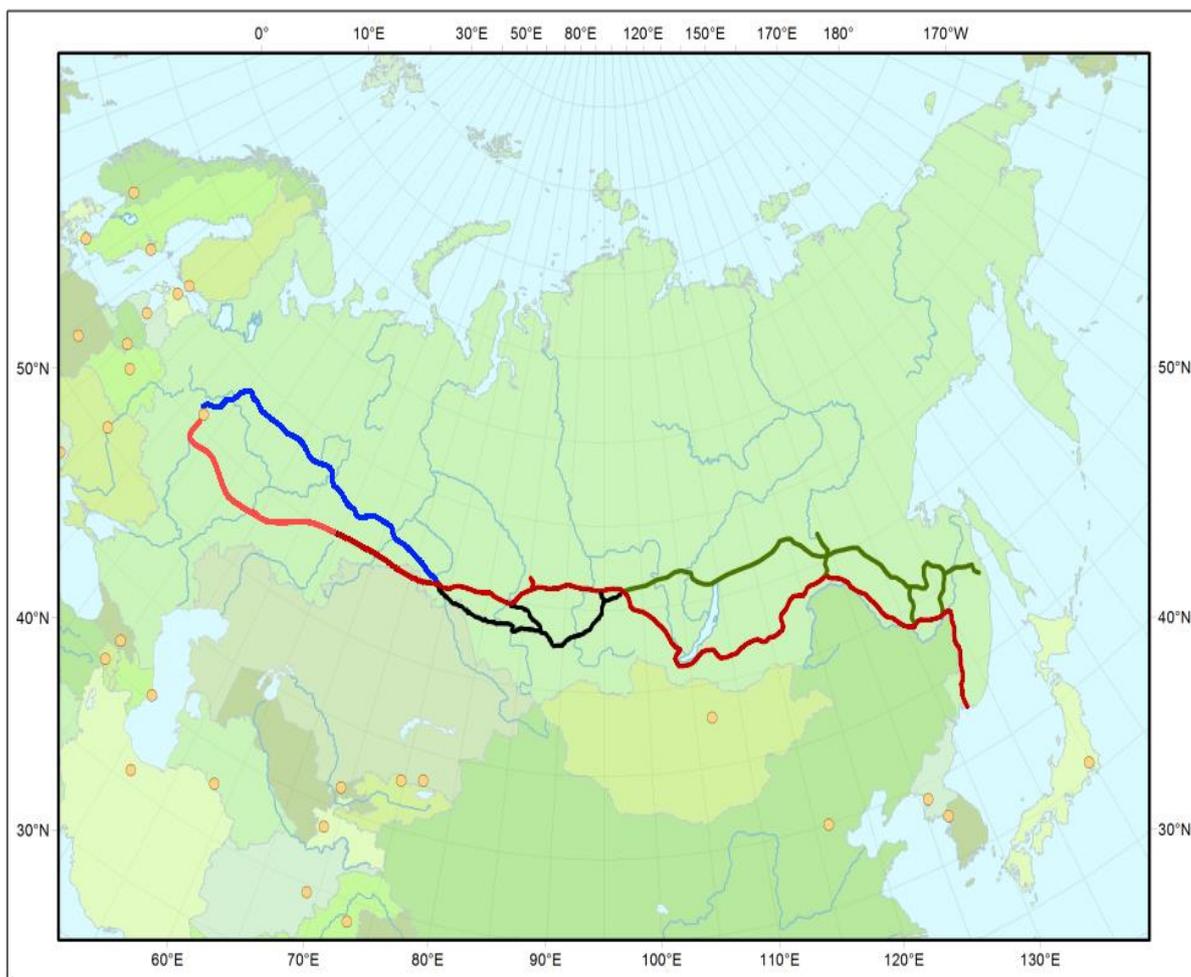


Рисунок 1 – Маршрут транссибирской магистрали

Транссиб соединяет Европейскую часть, Урал, Сибирь и Дальний Восток России, российские западные, северные и южные порты, а также железнодорожные выходы в Европу, с одной стороны, с тихоокеанскими портами и железнодорожными выходами в Азию.

Северный морской путь, Северный морской коридор — кратчайший морской путь между Европейской частью России и Дальним Востоком в соответствии с рисунком 2.



Рисунок 2 – Северный морской путь

Северный морской путь проходит по морям Северного Ледовитого океана (Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское) и частично Тихого океана (Берингово). Длина Северного морского пути от Карских Ворот до бухты Провидения — около 5600 км. Расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по Северному морскому пути составляет свыше 14 тыс. км (через Суэцкий канал — свыше 23 тыс. км).

Потенциальные грузы для СМП это не только транзит между портами Западной Европы, Дальнего Востока, Северной Америкой и Юго-Восточной Азии. Сегодня десятки миллионов тонн российских металлов и удобрений экспортируются в Юго-Восточную Азию и миллионы тонн экспортируются из Китая южным морским маршрутом через Суэцкий канал, а могли бы идти по Северному морскому пути.

У Северного морского пути есть ряд преимуществ. Во-первых, грузы из Европы в Азию доставляются в два раза быстрее, чем через Панамский или

Суэцкий каналы. Экономятся время и топливо. Во-вторых, в приполярных широтах торговым судам не угрожают пираты – в отличие от прибрежных вод Африки. В-третьих, согласно прогнозам учёных, в Северном полушарии в ближайшие годы ожидается похолодание, отчего льда в Арктике станет больше.

Многими экспертами прогнозируется тенденция роста объема перевозимых грузов по этим направлениям, особенно по Северному морскому пути. В период 2022-2025 гг. ожидается количественный и качественный скачок грузопотока углеводородной продукции. По некоторым оценкам, он будет достигать 30 млн. тонн в год. В первую очередь это связано с вводом в эксплуатацию в порту Сабетта завода по сжижению природного газа.

К 2022 г. «Газпром нефть» начнет ежегодные отгрузки нефти и конденсата в размере 8,5 млн. тонн в год с Новопортовского месторождения на Ямале, а Пайяхское месторождение должно выйти на запланированную мощность.

Следует отметить, что развитие Северного морского пути предполагает комплексное развитие транспортных маршрутов в субарктических и арктических регионах, районах Крайнего Севера России. В транспортный комплекс входят не только международные транзитные коридоры, но и все реки региона. В долгосрочной перспективе, СМП может стать альтернативой Суэцкому каналу для некоторых типов грузов.

Целями развития Северного морского пути – доведение реальной пропускной способности МТК до теоретически возможных, а именно до 50 – 80 млн тонн грузов ежегодно. Такой объём грузопотока вполне достижим, если учитывать работу по освоению газовых и нефтяных месторождений Арктики и Ямала. Следует учитывать и военно-политические цели России в освоении Арктики, что в рамках СМП выражается в виде увеличения объёма перевозок военных грузов. Для достижения «транзитных» целей в развитии Северного морского пути предложена реализация железнодорожной магистрали «Белкомур» («Заполярный Транссиб»), глубоководного региона Архангельского морского порта.

К преимуществам СМП как международного транспортного коридора следует отнести:

- географическое расположение вблизи от природных заказов Арктической Европы, на границе России и Норвегии;
- политически стабильный и конкурентоспособный регион;
- богатые запасы углеводорода;
- туристический имидж и популярные международные туристические объекты;
- квалифицированная рабочая сила;
- интенсивное экономическое развитие стран АТР.

Некоторые государства, не имеющие территории в Арктике, например, Китай, заинтересованы в развитии СМП. Перспективы Северного морского пути как альтернативы традиционным южным трассам, крепнут и с учетом факта глобального потепления, так как маршруты, ранее требующие для своего прохождения ледокольной проводки, сегодня становятся свободными ото льда.

Несмотря на то, что большинство крупных мировых держав не рассматривают МТК в Арктике как экономически выгодные в ближайшей перспективе, продуманная и последовательная политика по развитию конкурентных преимуществ мультимодальных коммуникаций в регионе, а также сотрудничество в области строительства инфраструктуры и снижение тарифов, в долгосрочной перспективе могут превратить их в главные судоходные маршруты мира.

Тем не менее, у проекта Северного морского пути есть и очевидные проблемы – самая главная из которых, безусловно, суровые климатические условия. В этих условиях на Западном и Восточном участках навигация осуществляется только 2 – 4 месяца в году. Для круглогодичной проводки судов требуется ледовая проводка, кроме того, для региона характерно быстрое оледенение.

К тому же климатические и погодные условия в Арктике тяжело прогнозируются. Ещё одной серьезной проблемой и сдерживающим фактором в

развитии СМП являются малые для крупнотоннажных судов глубины на традиционных маршрутах. Требуется прокладка глубоководных высокоширотных маршрутов севернее Новосибирских островов. И хотя в 2011 году здесь была запущена программа исследования глубин, география этих районов пока слабо изучена.

Для решения указанных проблем и обеспечения национальных интересов России в регионе в дальнейшей перспективе Правительством Российской Федерации подготовлен Закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» [12]. Кодификация законов возлагает на Россию серьёзные международные обязательства:

- обеспечение безопасности движения судна под любым флагом;
- предоставление ледокольного и лоцманского сопровождения;
- оказание помощи в чрезвычайной ситуации;
- обеспечение права использования береговой инфраструктуры.

Следует отметить, что в развитии Северного морского пути на современном этапе российские власти делают ставки на перспективу значительного роста грузопотоков, в первую очередь экспортных и, в гораздо меньшей степени, транзитных.

В этих условиях необходима выработка новой экономической модели развития международного транспортного коридор. Она должна учитывать прогнозируемый грузопоток, включая восстановление инфраструктуры и обеспечение функционирования восточного сектора СМП, обеспечения безопасности мореплавания, развития атомного ледокольного флота, создания единой целостной системы организации плавания судов по всей акватории СМП, включая акватории морских портов и обеспечения перевозки социально важных грузов.

Другой Транспортный коридор, расположенный на Дальнем Востоке - Приморье-1 - создан в рамках Расширенной Туманганской Инициативы.

Программа развития ООН в июле 1991 г. одобрила региональную программу помощи странам Северо-Восточной Азии (КНДР, КНР, Монголия и Республика Корея) на 1992-1996 годы. Одним из четырех главных проектов этой региональной программы был проект «Программа по развитию района реки Туманная» в соответствии с рисунком 3.



Рисунок 3 - Карта-схема МТК Приморье-1

В сентябре 2005 г. страны-участницы Программы приняли решение продлить срок действия ПРРТ до 2015 года, а также изменить ее название на «Расширенная туманганская инициатива».

Преимущества транспортного коридора Приморье-1 связаны с сокращением транзитного времени, оптимальной стоимостью доставки и обеспечением прямого морского линейного сервиса минуя транзитные порты.

Другим стратегическим транспортным проектом на Дальнем Востоке России является коридор «Приморье-2». Этим коридором соединена провинция Цзилинь с портами Славянка, Зарубино и Посыет. В конце июня 2017 года было подписано соглашение между компанией «Транзит-ДВ» и китайской «Чжун Гун Синь» – компанией по управлению госактивами, которым предусматривается

совместное строительство и дальнейшая эксплуатация порта Славянка для осуществления транзитных контейнерных перевозок между Россией и Китаем.

Китайская сторона становится инвестором данного проекта. Объемы перевозок ожидаются на уровне 10 млн тонн в год, что в контейнерном эквиваленте составляет 500 тысяч TEUs. Инновацией стал способ перевалки контейнеров без швартовки судна к причалу. С помощью специального крана погрузочно-разгрузочные работы проводятся прямо с причала в контейнеровоз.

Вместе с портом будет развиваться и остальная инфраструктура – трасса от Славянки до границы, которую со временем планируют сделать четырехполосной. В поселке будет создана придорожная инфраструктура, построены социальные объекты и жилье, появятся новые рабочие места.

Таким образом, создана технологическая возможность для организации транзитного грузопотока из Северного Китая через порты Хасанского района конечным грузополучателям в АТР, США и Европу в соответствии с рисунком 4.

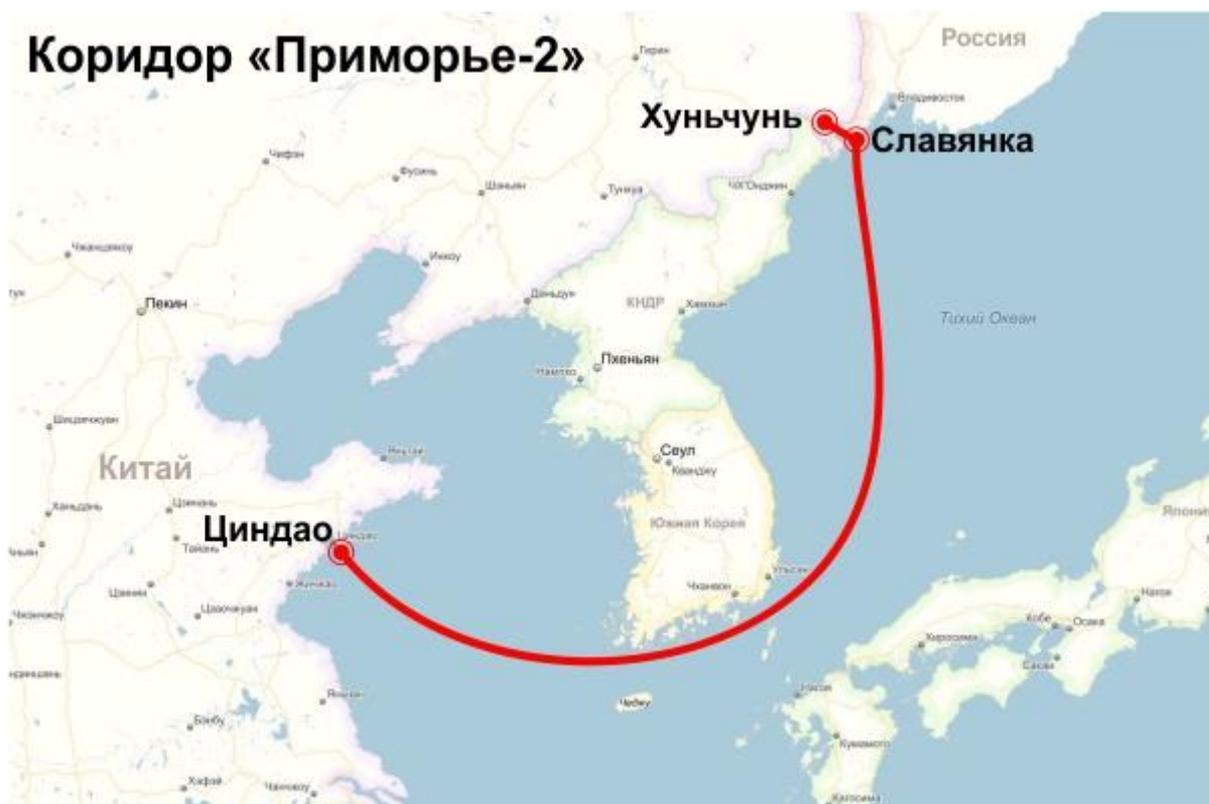


Рисунок 4 - Карта-схема МТК Приморье-2

Сейчас товары, произведенные в Яньбянь-Корейском автономном округе (эта свободная экономическая зона не имеет собственного выхода к морю), вывозятся через китайские порты. До ближайшего порта Далянь – почти 1,5 тысячи километров.

В порту Зарубино планируется запустить первую очередь в 2018 году. Объект обеспечит ежегодную перевалку 500 тысяч TEUs в год, десяти миллионов тонн зерна. Здесь также будут обрабатываться Ro-Ro и другие грузы, приниматься пассажирские суда. По подсчетам экспертов, 60% грузового потока будут обеспечены за счет северных провинций Китая, экспорт в АТР должен быть на уровне 30%, а оставшиеся 10% составят внешнеторговые операции российских предприятий [13]. Порты Славянка и Зарубино обладают огромным потенциалом. Скорее всего, что в дальнейшем это станет единой территорией опережающего развития.

До настоящего времени транспортный коридор «Приморье-2» не использовался из-за отсутствия у инфраструктуры, позволяющей организовать регулярный грузопоток.

Направление коридора - Хуньчун-Краскино-Посьет/Зарубино – порты АТР. Ж/д маршрут - Камышовая (граница с Китаем) – Посьет/Зарубино. Авто маршрут - Краскино (граница с Китаем) - Посьет/Зарубино. Цель создания МТК «Приморье-2» – развитие морской, автодорожной и железнодорожной инфраструктуры для осуществления региональных и трансконтинентальных транзитных международных грузовых и пассажирских перевозок.

Экономически эффективное направление развития включает развитие порта Зарубино (в условиях портовой особой экономической зоны с созданием мегапорта – крупного транспортного узла с функциями порта-хаба), возобновление железнодорожного сообщения до границы с КНР (железнодорожный пограничный переход Махалино) и далее до Хуньчуня.

Проведенный анализ и оценка ряда источников, среди которых как научные статьи, так и оценочные материалы крупных государственных корпораций,

показал актуальность изучения роли и места Дальнего Востока и Арктической зоны России в государственном строительстве.

Сегодня, когда существенная доля территории планеты Земля освоена человеком и включена в экономический оборот, лишь запасы российской Арктики и Дальнего Востока остаются последней нетронутой прогрессом кладовой человечества. Кроме того, региону присущ важный фактор – выступать связующим звеном между двумя крупнейшими рынками современности – Азией и Европой.

Не случайно, именно транспортная составляющая сегодня приобретает особую важность в качестве стратегической направленности развития регионов. Обеспечение необходимой инфраструктурой транспортных потоков, формируемых сегодня на этих рынках, позволит Дальнему Востоку и Арктике в ближайшие десятилетия выйти в мировые лидеры по удельному весу перевалки грузов.

Более того, рассматриваемые регионы сами являются источниками формирования новых транспортных потоков – огромные запасы углеводородного сырья и многих редкоземельных полезных ископаемых. Немаловажную роль в становлении региона сыграет инновационно-промышленный кластер, который сегодня формируется в районе космодрома «Восточный».

Многофакторность и многогранность возможностей развития региона, безусловно, является и его основной уязвимостью, поскольку формирует избыточную конкурентную среду, создавая новые опасности и угрозы безопасности не только региону в целом, но и всей стране.

Именно по этой причине крайне важно объективно оценивать и прогнозировать развитие ситуации в области безопасности регионального развития с учетом формирующихся и развивающихся инфраструктурных проектов, которые, помимо их основного предназначения, также являются и проводниками новых, не всегда доброжелательных намерений.

1.2 Трансформация пространственного подхода в теории классической и посткритической геополитики и формирование моделей безопасного геополитического ландшафта Дальнего Востока и Арктического сектора РФ

На современное состояние системы международных отношений оказывают влияние как минимум два процесса - глобализация и регионализация [14]. Способность государства создать условия для собственного экономического развития в этих условиях показывают его контроль за изменениями на рынке, за транспортными путями и логистической инфраструктурой для доставки товаров и сырья, а главное – эффективность принимаемых мер для обеспечения безопасности в условиях современных угроз, в том числе международного терроризма.

В статье «Геополитическая трансформация международных транспортных коридоров» Владимир Дергачев указывает, что после падения «железного занавеса» появилась возможность возродить трансконтинентальные коммуникации и создать благоприятный режим на рубежах цивилизаций Евразии между Западом и Востоком, Севером и Югом. Возможно, именно они могли стать гарантом евразийского мира, в том числе на Балканах, Кавказе, Центральной Азии и Ближнем Востоке [15]. Появились проекты международных путей, для реализации которых не было технических ограничений. Однако они не были реализованы.

Подчеркнем, что международные транспортные коридоры - исключительно сложная технологическая система, концентрирующая на генеральных направлениях транспорт общего пользования (железнодорожный, автомобильный, морской, трубопроводный) и телекоммуникации. Концентрация материальных, финансовых и информационных потоков, высокое качество обслуживания и разнообразие оказываемых услуг обеспечивают ускорение

оборачиваемости капитала и синхронизации прохождения товаров, документов и денег в условиях преференциального режима.

Формирование новых ветвей мировой транспортной системы и их включение в мировое логистическое пространство является одним из вызовов современности. Экспертами высказываются мнения, что мировые политические процессы в XXI в. будут протекать под сильным влиянием развития транспортно-логистического потенциала национального государства и интеграционных объединений [16].

Говоря о транспортных коридорах, исследователь непременно выходит на понятие «пространство», по которому, собственно, и пролегает тот или иной рассматриваемый коридор. В современных условиях данное понятие претерпевает изменения – глобализация буквально формирует новые пространства и меняет роль и соотношение существующих пространств, «отрывая» их от физических территорий. В этой связи по-прежнему необходимо рассматривать отношения между государствами, в том числе, через призму организации пространства.

В современной политической науке к анализу понятия «пространство» применяются различные подходы: системный подход, транснационализм, институционализм, конструктивизм, коммуникативный подход, организационная теория. Так, сторонники системного подхода подчеркивают обозначенное влияние глобализации [17]. Приверженцы социального конструктивизма в понятии пространства акцентируют внимание на личности, вопросах идентичности, предполагая пространство как «как социальную сущность», от которой уже и происходит территориальная привязка. Сторонники институционального подхода рассматривают пространство в категориях политического управления и организации такого управления [18]. Представители организационной теории рассматривают организации и пространства как социальные организмы, что позволяет изучать нетрадиционных акторов международных отношений [19].

Существенный вклад в пространственную теорию внес немецкий географ и один из родоначальников геополитики Фридрих фон Ратцель, сформулировавший семь законов пространственного роста государства [20]. Именно от идей Ратцеля обычно ведут историю классической геополитики, получившей развитие с начала XX в. У этого процесса было несколько измерений [21]. Во-первых, требовалось переосмысление географии: пространственная организация мира и международных отношений в определенной степени определяла развитие физических и социальных процессов. Появляются концепции, рассматривающие сильные и слабые стороны государства, исходя из его географического положения, территории, наличия ресурсов и т.п. Отсюда деление на «сушу» и «море», выделение геополитически стратегических территорий («Хартленд»). Во-вторых, идеи эволюции переносятся на социальные объекты, коими и являются властные и международные отношения. Итогом становятся экспансионистские стратегии для государственного развития. В то же время, в рамках закона борьбы за существование геополитика изначально указывала на необходимость управления пространством, поскольку оно не может полностью детерминировать место государства в мире.

Обоснование экспансии и управления пространством привели геополитические идеи к кризису после Второй мировой войны. Однако после ее окончания возникает две геополитические парадигмы: ревизионистская и критическая геополитика.

Ревизионистская геополитика, также как и классическая, отстаивает идеи влияния физического пространства на международные отношения. Однако теперь большее внимание уделяется балансу сил – причем не только как статичному состоянию (*balance of power*), но и как динамическому процессу (*balancing of power*) [22]. Иными словами, ревизионистская геополитика несколько смягчила свой подход. Например, Н. Спикман уже утверждал, что география не предопределяет, но только создает условия и предлагает

возможности, а пространственные факторы должны считаться не детерминирующими, а обуславливающими [23]. К концу XX в. появилась критика ревизионистской парадигмы, так как она также рассматривала только актуальную ситуацию в мире и была значительно субъективна.

В конце XX в. геополитику затронул постмодернистский сдвиг: появилось направление, которое обратилось к анализу того, как формируются конкретные геополитические представления. Его представители предположили, что геополитика государств формируется не под влиянием фундаментальных естественных законов и структур пространства, а посредством географического воображения и пространственных мифов, т.е. под влиянием идеального, а не материального. Это направление получило название критической геополитики.

Критическая геополитика, в отличие от традиционной геополитики, опирающейся на постоянные факторы и свойства – географическое положение, основывается на «хронополитике» – высоких скоростях происходящих изменений и не географических, а кибер-пространствах. В фокусе оказывается весь мир, которому угрожают отрицательные последствия индустриализации, финансовая глобализация, обособление бедных регионов и «информациализация» и др.

Критическая геополитика отказывается от традиционных бинарных оппозиций и с учётом глобализации предложила объединяющий подход для взаимодействия пространств [24], тем самым показав, что она образует самостоятельную парадигму трактовки международных отношений – пространственную, прошедшую в своем развитии эволюцию от географического детерминизма Х. Маккиндера и К. Хаусхофера до либерализма географии человека П. В. де ла Блаша, от неореализма ревизионистской геополитики Н. Спикмена до постмодерна критической геополитики Дж. Тоала. Эволюционируя, геополитика переосмысливала свою главную категорию - пространство.

В свою очередь, критическая география также была «раскритикована», поскольку при изучении пространства отошли на второстепенный план собственно географические характеристики пространства: за рамками остались объективные географические факторы и их влияние на развитие государства. Критическая геополитика перешла в семиотическое поле.

Новым этапом в развитии критической геополитики стала работа Ф. Келли «Критика критической геополитики», который заявил, что необходимо комплексное рассмотрение традиционной и критической геополитики [25]. Так, например, в классической геополитике сила государства и его развитие зависят от географических факторов, что предопределяет консультативную функцию геополитики – для разработки курса с учетом использования имеющихся объективных и материальных преимуществ.

Проведя сравнение традиционной и критической геополитики, Ф. Келли пришел к выводу, что два подхода в геополитике могут дополнять друг друга, что позволит говорить о переходе западной геополитики к новой фазе развития – посткритической, в которой традиционный предмет геополитики (география международных отношений) рассматривается с учётом критики детерминистских представлений, свойственной критической геополитике. В посткритической геополитике уже не строятся универсальные концепции геополитического обустройства всего мира, но происходит переход к анализу пространственных факторов, определяющих развитие политических процессов [24].

В 2014 г. в журнале «Geopolitics» была опубликована статья, в которой поставлена задача достижения методологического синтеза в геополитике, который бы позволил объединить ревизионистскую и критическую геополитику для создания единой картины влияния пространства на политические процессы [26]. Было предложено назвать новое направление неоклассической геополитики – «посткритическая».

Таким образом, в настоящее время в политологическом дискурсе активно применяется категория «геополитическое пространство», структура которой в рамках посткритической геополитики формируется из двух взаимодействующих оснований: материально-физического и идейного. В пределах первого лежит территория государства со всеми присущими ей характеристиками и параметрами, опирающимися на природную географическую среду. Идейное опирается на коммуникационное взаимодействие нематериальных полей влияния в виде информационного, идеологического, духовного и всей гаммы общественных интересов и отношений. На основании изложенного геополитическое пространство можно определить как системное, многоуровневое образование, обладающее протяжённостью своей структуры, нелинейно развивающегося в историческом времени через коммуникационное взаимодействие социально-политической сферы с «природно-гео-графической средой» [27]. Геополитическое пространство – среда, оказывающая влияние на формирование отношений между государствами.

Понятие «пространства» легло в основу многих экономических теорий пространства. Данная категория фигурирует в трудах мыслителей XVII–XVIII вв.: Дж. Стюарта, А. Смита, Д. Риккардо. Отмеченные выше идеи Ратцеля повлияли на разработки немецких экономистов XIX – начала XX вв. (И.Г. фон Тюнен, В. Лаунхардт, А. Вебер и др.). Считается, что понятие «экономическое пространство» введено в 1950 г. Ф. Перру, который писал, что «пространство национальной экономики есть не территория страны, но зона действия экономических планов государства и индивидов» [28].

В 1940-х гг. А. Леш изучал проблему «центральных мест», предполагающих иерархическую структуру экономического пространства на уровне регионов. В его работе «Пространственная организация хозяйства» впервые была представлена концепция пространственного экономического равновесия. Свойства пространства различны от региона к региону и внутри региона.

Отечественными учеными исследования в области теории пространственного развития велись под знаком интеграции различных отраслей знания: региональной экономики, регионоведения, экономической географии, территориального стратегического планирования.

Базовая логико-методологическая парадигма пространственного подхода к экономическому развитию сформулирована А.Г. Гранбергом: «экономика России – не монообъект, а пространственный (многорегиональный) организм, функционирующий на основе вертикальных (центр - регионы) и горизонтальных (межрегиональных) экономических взаимодействий и входящий в систему мирохозяйственных связей» [29].

Исследователь Б. Жихаревич предлагает следующее определение: «Социально-экономическое пространство региона – совокупность свойств социально-экономической среды региона, в которой происходит хозяйственная деятельность и жизнь людей» [30]. Другими словами, социально-экономическое пространство региона – это региональная среда, в которой происходит жизнь регионального сообщества. У такого пространства есть группы свойств (слои) [30]. Первая группа свойств – физические (природные) свойства: ландшафт, климат, вода, воздух (с учетом антропогенного влияния). Вторая группа свойств – инженерные (инфраструктурные) свойства: жилье, общественные пространства, транспорт, связь, энерго- тепло-, водоснабжение. Третья группа свойств – институциональные свойства в широком понимании: культура, традиции, обычаи, язык, политика, нормативно-правовая среда и др.

Также важно понятие «пограничное пространство». Приграничное положение региона – один из существенных факторов социально-экономического развития региона. Приграничные территории выступают в качестве естественных «мостов» экономического сотрудничества между соседними странами. Такая постановка вопроса имеет особое значение для приграничных субъектов Дальнего Востока и Сибири.

В условиях глобализации и регионализации, влияющих на современное состояние международных отношений, способность государства создать условия для собственного стабильного развития показывают его способность осуществлять контроль за изменениями на рынке, за транспортными путями и логистической инфраструктурой, а главное – эффективность принимаемых мер для обеспечения безопасности. Освоение пространства предполагает различные формы контроля над ним. Для России наиболее актуально стоит вопрос о развитии своих геополитических пограничных полей, включающих азиатские пространства Сибири и Дальнего Востока.

В России, самой протяженной стране мира, развитие и создание новых международных транспортных коридоров, безусловно, отвечает целям экономического развития. Однако по ряду причин реализация коммуникационных проектов в России проходит неэффективно. Одна из таких причин заключается в том, что по-прежнему недооцениваются геополитические факторы в реализации проектов МТК.

Как уже было сказано, география не предопределяет, но создает условия и возможности для развития государства и его регионов. Посткритическая геополитика, предполагающая учет как территориально-географических объективных факторов, так и влияние нематериальных (информация, область идеологии и т.п.), на жизнедеятельность государства подчеркивает динамичность происходящих в мире процессов и изменений. В этих условиях государству важно грамотно оценить свои ресурсы потенциал и обеспечить планомерное развитие своих территорий и пространств.

Дальний Восток России является интересным примером геополитически важной территории, недостаточно связанной с центром и осуществляющей свое пространственное развитие не только в рамках региона, Российской Федерации, но и при интеграции и пересечении с пространствами зарубежных государств.

Решению задачи развития территории Дальнего Востока и связности с центральной частью России может способствовать развитие транспортных

артерий, в частности, Транссиба, повышение эффективности данного маршрута и обеспечение безопасности на нем. Рынок транспортных услуг как самостоятельная сфера мировой экономики действительно в настоящее время превращается в мощный катализатор ускорения развития экономических пространств государств. Рост объема товарооборота и конкуренция способствуют дальнейшему развитию и диверсификации рынка. Совокупность этих факторов повышает значимость транспортных и логистических маршрутов и государств, которые контролируют их функционирование.

Поскольку само наличие транспортной магистрали ещё не является достаточным для обеспечения развития примыкающих к ней территории, повышение эффективности трансграничных перевозок грузов по российской территории требуют обеспечения необходимых технических, технологических, организационных, правовых и других условий для развития на территории России системы МТК, которая бы характеризовалась способностью к динамической устойчивости и саморегуляции.

Создание системы обеспечения безопасности транспортных коридоров позволит оптимизировать российские маршруты, что будет способствовать решению сразу нескольких задач: социально-экономического развития территорий, повышения грузопотока и пополнения региональных и федерального бюджетов, сохранения связующей роли России в транспортном сообщении государств АТР, Центральной Азии и Европы, усиления геополитических позиций в Азиатско-Тихоокеанском регионе и превратить её в ключевого актора в регионе.

1.3 Методология синтеза пространственного, балансного и мультимодального методов создания системы комплексной безопасности

международных транспортных коммуникаций на Дальнем Востоке и в Арктической зоне России

Для успешного решения поставленной проблемы, необходимо принять в качестве базовой некоторую модель, формально описывающую функционирование международного трансграничного транспортного коридора.

Учитывая принятое ранее определение МТК (а именно, что МТК есть система, объединяющая ряд структурно-функциональных единиц), предлагается разработать комплексную модель на основе принципов построения «модели взаимодействия открытых систем».

В рамках данного теоретического подхода применяется многоуровневый подход к описанию взаимодействия сложных иерархических систем. Также обязательным условием является то, что каждый из уровней сообщается с вышестоящим по специальному протоколу, принятому всеми участниками процесса.

Так, модель трансграничного международного транспортного коридора может выглядеть следующим образом (рисунок 5).



Рисунок 5 – модель международного транспортного коридора

Это семиуровневая структура, объединяющая выполнение задач от обеспечения условий связности источника и приемника товаропотоков по транспортному коридору, до непосредственного перемещения некоторых материальных ценностей.

Рассмотрим более подробно каждый из предложенных уровней:

а) Обеспечение условий связности и безопасности;

Уровень (а) - это основной, базовый уровень, определяющий наличие потребностей в переправке грузов по транспортному коридору. На этом уровне определяется принципиальная возможность объединения транспортным маршрутом ряда точек на территории государств, охваченных транспортными связями в рамках рассматриваемого коридора.

Безопасность транспортного коридора рассматривается как состояние защищенности объектов инфраструктуры транспортного коридора от актов

незаконного вмешательства. Угрозы безопасности носят комплексный характер, включая в себя как терророгенные риски, так и угрозы, связанные с эксплуатацией средств передвижения и т.д.

В свою очередь, обеспечение безопасности транспортного коридора подразумевает реализацию системы правовых, экономических, организационных и иных мер, способствующих обеспечению защиты объектов инфраструктуры транспортных коридоров от актов незаконного вмешательства

Безусловно, возрастающая интенсивность эксплуатации транспортного направления сопровождается большим масштабом негативных воздействий. Однако чрезмерные стремления обеспечить состояние защищенности может приводить к снижению грузопотока по транспортному пути и, соответственно, к снижению целесообразности затрат государства на поддержание безопасности.

Для повышения эффективности обеспечения безопасности транспортного коридора необходимо реализовывать принцип «безопасность через развитие», обеспечивая сбалансированное развитие всех этапов транспортного коридора.

Рассматривая вопросы «связности» транспортного коридора, в зависимости от оценки потребностей, объема потенциального грузопотока и характера перемещаемых грузов, на этом уровне определяется вид транспортного коридора (его модальность): будет ли он автомобильным, железнодорожным, судоходным или авиационным. При этом при наличии соответствующих возможностей, возможно и объединение нескольких модальностей (интермодальность или мультимодальность транспортного пути).

На этом уровне определяется также возможная протяженность транспортного пути в рамках коридора, его конфигурация в пространстве.

Этот же уровень связан с безопасностью будущего транспортного коридора. В частности, если коридор пролегает по регионам с потенциально высоким уровнем конфликтности, то такой коридор будет менее выгодным даже при условии его более короткого пути в сравнении с иными, более протяженными, но проходящими по более спокойным районам транспортным путям.

б) Обеспечение транспортной досягаемости;

Этот уровень (б) напрямую связан с предыдущим уровнем. Если определены потребности в перевалке определенного количества грузов за определенное время, а также определены примерные темпы роста такого грузопотока, то важным становится условие о возможности и целесообразности создания транспортной сети, обеспечивающей текущие потребности перевалки грузов, а также обеспечивающие резерв роста объемов перевозки.

Примером неправильного анализа потребностей и отсутствие верного решения по транспортной доступности является проблема «Транссиба», когда большая часть формирующих этот транспортный коридор железнодорожных путей создавались как однопутные дороги, что серьезно ограничило возможности всего проекта сегодня, когда резко возросли потребности в перевалке грузов по этому направлению.

Важно понимать, что транспортная досягаемость определяется также и техническим оборудованием пути. Так, например, ограниченность дальности хода грузового автотранспорта составляет 400-500 км до дозаправки, соответственно, инфраструктура должна обеспечивать бесперебойное движение автотранспорта с учетом этого ограничения.

То же касается и железнодорожного транспорта, особенно электрифицированного, для которого весьма существенны затраты на энергообеспечение, что требует наличия соответствующих энергетических мощностей в зоне размещения транспортного коридора.

в) Юридическое и правовое обеспечение перевозок;

Это крайне важный уровень (в) в формируемой модели, поскольку существенная доля успешности работы трансграничных транспортных коридоров будет связана с полноценностью международно-правовых договоренностей, формирующих юридическое пространство взаимодействия субъектов в рамках функционирования транспортного коридора.

В частности, наличие юридической возможности блокирования транспортного коридора, наложения санкций и др., может крайне негативно сказаться на эффективности функционирования всего проекта. Именно по этой причине основой формирования транспортных коридоров должны служить такие международные договорённости, которые бы исключали саму возможность юридического блокирования нормальной работы транспортного коридора.

г) Таможенное обеспечение;

Этот уровень (г) также непосредственно связан с функционированием международного транспортного коридора. Без обеспечения приемлемого уровня таможенного взаимодействия, упрощающего перевалку груза по транспортному коридору, добиться его нормальной полноценной работы также не получится.

Более того, таможенный и иные виды пограничного контроля (например, фитосанитарный) могут быть использованы в качестве инструментов недобросовестной конкуренции в целях снижения эффективности транспортного коридора, путем его блокирования на этом уровне.

д) Социально-бытовое и техническое обеспечение;

Мероприятия данного уровня (д) призваны обеспечить хорошие условия жизни и деятельности всему персоналу, отвечающему за бесперебойное функционирование транспортного коридора.

Учитывая, что к обеспечению его работы привлекается широкий круг специалистов (от технического персонала дорожных ремонтных бригад, до таможенных служащих и пограничников), необходимо обеспечить высокий уровень социально-бытовых условий, чтобы избежать возможности потенциальных забастовок, нарушения условий безопасного эксплуатирования инфраструктуры комплекса в результате роста социальной напряженности внутри коллектива обслуживающего транспортный коридор.

е) Хранение и перевалка;

Этот уровень (е) предполагает наличие развитой инфраструктуры в местах, где доставленный по транспортному коридору груз будет распределяться по внутренней транспортной сети.

В случае если по транспортному коридору перевозятся, в частности, опасные грузы, то это должно найти свое отражение в специальной инфраструктуре мест хранения и распределения грузов. Если игнорировать данное условие, то не исключены катастрофы, подобные той, что случились в китайском Тяньцзине в 2015 году, когда в результате сильного пожара в морских складах, в окружающую среду попало огромное количество отравляющих веществ и погибло около 200 человек.

ж) Груз и пассажиры;

Это один из важнейших уровней (ж) модели, так как именно на него работает вся пирамида, рассмотренная выше. В конечном счете, именно ради доставки этого груза и функционирует весь транспортный коридор.

Вместе с тем, характер груза накладывает особые требования на функционирование транспортного коридора. Так, в случае перевалки скоропортящихся или продовольственных товаров, это повлечет за собой дополнительные требования по контролю.

Также особого контроля требуют опасные грузы, перевозимые по транспортному коридору.

Перевозка пассажиров – самостоятельная сложная задача, непосредственно связанная также и с миграционной политикой государства, по территории которого проходит транспортный коридор.

Ранее было показано, что потенциально для решения транспортной задачи по доставке грузов и пассажиров может существовать целый ряд альтернативных маршрутов перевалки. В зависимости от реальных и потенциальных возможностей того или иного маршрута, можно говорить об эффективности и конкурентных преимуществах существующих вариантов перевалки необходимых грузов.

Рассмотрим возможные неблагоприятные факторы, влияющие на эффективность транспортного коридора на каждом из уровней модели.

Учитывая, что в основе эффективности транспортного коридора лежит его экономическая рентабельность, а также наличие потенциальной возможности изменять (управлять) значения слагаемых эффективности таким образом, чтоб снизить эффективность использования транспортного коридора (снизить его экономическую привлекательность в сравнении с альтернативными маршрутами), то следует предполагать наличие как объективных (природных), так и субъективных (связанных с деятельностью человека) факторов.

Первый уровень связан с обеспечением условий связности и безопасности.

К объективным факторам на этом уровне относятся, прежде всего, геофизические и геоклиматические особенности того участка земной поверхности по которому (или над которым) проходит маршрут транспортного коридора.

Так, в частности, наличие непредсказуемых природных факторов, которые могут повлечь за собой разрушение или угрозу разрушения транспортного полотна в результате наводнений, оползней и др. резко снижает значение данного слагаемого эффективности транспортного коридора.

Тоже относится и к невозможности использования транспортного коридора при определенных природно-климатических условиях: замерзание, затопление в результате паводка, мощные песчаные и снежные бури и др.

Указанные субъективные факторы имеют достаточно высокую инертностью и относительно высокую предсказуемость, что позволяет снизить их негативное влияние путем их систематического и глубокого изучения и учета в работе.

Важнейшим субъективным фактором является наличие политической воли к развитию транспортного коридора с целью удовлетворения экономических потребностей его участников. Этот, по сути, ключевой фактор, имеет достаточно высокую мобильность и в случае обострения отношений между участниками

проекта транспортного коридора, его роль и значение может быть нивелирована даже в ущерб экономической целесообразности.

Наиболее ярким примером такой ситуации является утрата значения транспортного коридора поставки углеводородов в Европу по территории Украины с началом политических процессов дестабилизации в этой стране.

Учитывая высокое значение этого фактора, следует уделять ему особое внимание при проектировании транспортных коридоров. При этом особое значение следует отдавать предпочтение не политически, а исторически мотивированным маршрутам.

Следующим по значимости субъективным фактором, определяющим условия связности и безопасности транспортного коридора, является социально-политическая стабильность районов, по которым пролегает маршрут транспортного коридора. Чем спокойнее (а в некоторых случаях - чем менее заселены) такие районы, тем безопаснее сам маршрут.

Из этого утверждения следует, что транспортные коридоры, имеющие в своем составе участки водные или воздушные, могут быть более безопасны, чем те, которые состоят исключительно из сухопутных участков. Это справедливо в тех случаях, когда водные или воздушные пути в составе транспортного коридора позволяют миновать наиболее нестабильные участки маршрута.

Соответственно, наличие возможности повышения нестабильности обстановки на том или ином участке пути транспортного коридора, позволяет управлять его эффективностью.

Учитывая относительную дешевизну подобных действий, это может быть одним из наиболее эффективных инструментов снижения экономической привлекательности транспортного коридора. Особенно эффективным этот инструмент будет в случае, если ситуация дестабилизируется на том участке пути, которые не имеет альтернативных или обходных маршрутов.

Одним из показательных примеров использования этого инструмента для дестабилизации обстановки на маршруте транспортного коридора, является внутривнутриполитическая ситуация в Афганистане.

Многие геополитические центры заинтересованы в задействовании маршрута через Афганистан для создания транспортного коридора по экспорту углеводородов из внутренних районов Центральной Азии к берегам Индийского океана, однако высокая нестабильность на территории Афганистана и отсутствие практических инструментов ее стабилизации делает этот проект экономически нерентабельным.

Как будет показано далее, использование этого фактора индийской стороной сегодня оказывает существенное влияние на эффективность Китайско-пакистанского транспортного коридора.

Второй уровень связан с обеспечением транспортной досягаемости транспортного коридора.

Одним из наиболее значимых факторов тут является возможность наращивания пропускной способности и модальности созданного транспортного коридора исходя из геофизических особенностей территории.

Примером может служить Британо-европейский транспортный коридор, долгие годы использовавший только паромный транспорт для перевалки грузов. Однако исчерпание возможностей портовой инфраструктуры как в Южной Англии, так и в прибрежных европейских государствах, поставила на повестку дня вопрос о расширении границ транспортного коридора за счет прокладки тоннеля под проливом Ла-Манш и запуска в нем железнодорожного сообщения.

Невозможность расширения пропускной способности транспортного коридора в ряде случаев может оказаться фатальным для его экономической эффективности. Пример – исчерпание пропускной способности панамского канала и в связи с этим рост экономической привлекательности создания дублера – Никарагуанского канала.

Субъективным фактором в вопросе обеспечения транспортной досягаемости является освоенность территорий, по которым проходит маршрут транспортного коридора: чем более освоена территория в экономическом отношении, тем проще и эффективнее решаются вопросы обеспечения транспортной доступности и связности в рамках транспортного коридора.

Следующий уровень касается юридического и правового обеспечения перевозок по транзитному пути. Объективным, относительно трудноизменяемым фактором являются международно-правовые нормы и договора, связывающие инициативу стран, участниц транспортного коридора, вне их двустороннего сотрудничества. Кроме того, чем больше международных участников проекта транспортного коридора, тем сложнее поиск консенсуса в принятии решений.

Юридическое и правовое обеспечение деятельности транспортного коридора является достаточно мобильным и позволяет оперативно разрешать многие вопросы, возникающие в деятельности транспортного коридора. Прежде всего, это вопросы перенесения границы, обеспечение миграционной политике в районах транспортного коридора и др.

Четвертый уровень связан с таможенным обеспечением.

В части таможенного обеспечения объективных факторов не так много. Это, опять же, главным образом международные договора и соглашения, которым вынуждены следовать участники проекта и которые сложно изменить в рамках реализации проекта транспортного коридора.

Основными субъективными факторами таможенного обеспечения деятельности являются соглашения в области введения/снятия пошлин на товар, пересекающий границу государства, нормы фитосанитарного и гигиенического контроля.

Эти нормы достаточно мобильны и могут оперативно использоваться в качестве параметров управления эффективностью транспортного коридора.

Пятый уровень - социально-бытовое и техническое обеспечение.

Объективным фактором является социально-бытовая освоенность районов транспортного коридора. Это достаточно инерционный фактор, требующий учета еще на стадии проектирования транспортного коридора.

Создание привлекательных условий жизни и работы в районах пролегания транспортного коридора, наличие рабочих мест, создает благоприятные условия социализации маршрута транспортного коридора, его глубокой вовлеченности в экономику страны.

Вместе с тем, следует учитывать и тот факт, что большая социализация транспортного коридора влечет за собой и рост ее негативного влияния, в частности – чрез рост преступности и контрабанды в районе транспортного коридора.

В рамках настоящей работы предлагается использовать интегральный показатель эффективности того или иного маршрута (1):

$$\begin{aligned} \text{Эффективность} = & A * C_{\text{св}} + B * D_{\text{ос}} + V * ЮрП + Г * Т + Д * СоцБыт + \\ & + E * ХиП + Ж * ГиП \end{aligned} \quad (1)$$

где, А, В, ... Ж – соответствующие весовые коэффициенты, принимающие значение от 0 до 1, показывающие значимость того или иного фактора для конкретного маршрута;

$C_{\text{св}}$ – связность и безопасность;

$D_{\text{ос}}$ – транспортная досягаемость;

ЮрП - юридическое и правовое обеспечение перевозок;

СоцБыт - социально-бытовое и техническое обеспечение;

ХиП - хранение и перевалка;

ГиП – груз и пассажиры.

Показателями $C_{\text{св}}$, $D_{\text{ос}}$, ..., ГиП соответствуют значения соответствующих факторов для конкретного маршрута, определяется по шкале от 1 до 10.

Максимальное значение эффективности для транспортного коридора по предложенному подходу может составлять до 70 (высшая оценка наиболее рентабельного и эффективного пути), а минимальная 0 (транспортный коридор с такой оценкой не только не целесообразен, но и просто невозможен).

Как весовые коэффициенты, так и значение соответствующих параметров в рамках настоящего исследования определяются методом экспертного опроса компетентных специалистов.

Принятая в работе многоуровневая модель транспортного коридора позволяет комплексно рассматривать понятие «эффективности функционирования коридора».

Также понятно, что сами слагаемые эффективности не статичны: в зависимости от изменения условий могут меняться и они. При этом динамика изменений каждого из слагаемых может быть разной.

Важно понимать и учитывать наличие критических значений каждого из слагаемых, при котором дальнейшая эксплуатация коридора становится нецелесообразной.

Таким образом, можно говорить об «управлении эффективностью» транспортного коридора через изменение соответствующих параметров. Из этого следует основная задача системы обеспечения безопасности транспортного коридора - в условиях воздействия неблагоприятных факторов, обеспечить значение каждого из слагаемых эффективности функционирования транспортного коридора на уровне, обеспечивающем значение эффективности транспортного коридора выше минимально необходимой экономической рентабельности его существования.

Взяв это определение в качестве основного, попробуем определить неблагоприятные факторы (угрозы безопасности) транспортного коридора на каждом из уровней и определить диапазон приемлемых значений для каждого из слагаемых.

Следует помнить также, что каждый из описанных выше факторов, являющихся параметрами управления, имеет разную временную динамику: на реализацию управляющих воздействий на разных уровнях требуется разное время. Иногда эта разница может достигать до нескольких порядков (например, изменить связность в рамках транспортного коридора, построить дополнительные развязки и пути обхода опасных участков, требует месяцев и годов, в то время как таможенное регулирование позволяет в считанные часы запретить или разрешить провоз товаров по транспортному коридору.

Исходя из этого, можно говорить уже об эффективности управления и значимости отдельных факторов для построения эффективного алгоритма управления функционированием и обеспечением безопасности транспортного коридора.

2 Исследование практик международного сотрудничества в создании и безопасной эксплуатации трансграничных транспортных коридоров

2.1 Сравнительный анализ реализации стратегических интересов государств АТР, стран-членов Арктического совета и государств-наблюдателей в Арктической зоне России и Дальневосточного геополитического пространства

Повышение интереса к Азиатско-Тихоокеанскому региону вызвано смещением в регион мировой торговой деятельности, появлением здесь влиятельных государств, перспективой смещения сюда центров мировой финансовой и деловой активности, а также развитием военно-политической и экономической конкуренции в данной зоне интересов ведущих государств. В современном мире АТР занимает особое место, как в виду своего экономического потенциала, так и в связи с возможностями влияния на мировую политику.

Регион обладает достаточно большим конфликтным потенциалом. Можно отметить, как минимум, несколько важных моментов. Так, например, меняется расстановка сил в регионе: от преобладания Советского Союза и США регион перешел к состоянию «полицентричности» с появлением новых центров влияния, таких как Китай, Индия, Бразилия, политико-экономические амбиции которых значительно возросли и окрепли. Нельзя также забывать и о других государствах АТР, например, Индонезии с ее почти 250 млн. населением. Усиление позиций новых государств предполагает и появление новых интересов в регионе, и попытки их реализации.

В АТР сохраняется ряд неразрешенных конфликтов: территориальные претензии Японии к России, Тайваньская проблема, ситуация на Корейском полуострове, территориальные споры между Китаем и Японией (острова Сенкаку / Дяоюй), странами Юго-Восточной Азии (острова Спратли и Парельские острова и др.), Республикой Корея и Японией (острова Такэсима). Все межгосударственные разногласия в регионе носят актуальный характер.

Ситуацию с безопасностью региона также может усугублять вопрос о ядерном оружии: в регионе таковым официально обладают Китай, Россия, США, фактически – Индия, КНДР, Пакистан (не входит в АТР, но вопрос о ядерной программе напрямую связан с пакистано-индийскими отношениями). Потенциалом для развития своих ядерных программ обладают, как минимум, Япония, Республика Корея. Помимо ядерного оружия в государствах региона разрабатываются и развиваются программы военной модернизации, например, в тех же Индии, Китае, США, Японии. На страны АТР приходится 1/3 импорта вооружений в мире.

Как следствие развития экономик и военных потенциалов стран региона неизбежна конкуренция государств АТР за ресурсы, что является одной из наиболее существенных проблем в XXI в. Считается, что основная конкуренция в регионе развернется между Китаем и США.

Помимо обозначенных проблем для региона также характерны угрозы, связанные с демографическим ростом, контролем миграционных потоков, терроризма, наркотрафиком, проблемами сепаратизма и др.

Обозначенные вызовы дополнительно обуславливают необходимость для России в развитии своих восточных районов. Россия не выдвигает в АТР территориальных или иных претензий ни к одному государству региона. Главные направления для России в этом регионе: обеспечение своей безопасности, территориальной целостности и взаимовыгодное сотрудничество со странами региона, для чего необходимо обеспечение благоприятных внутренних и внешних условий для развития восточных регионов страны [31].

Россия заинтересована в расширении экономического сотрудничества со странами АТР, в привлечении иностранных инвестиций и реализации совместных проектов в различных отраслях экономики, для чего сейчас прорабатываются и внедряются различные меры в рамках создания особых экономических зон и территорий опережающего развития. Приоритетным партнёром в АТР является Китай, что объясняется географическим соседством и ответным интересом, а также наличием определенной инфраструктуры для наращивания сотрудничества. Кроме того, России может быть интересно сотрудничество со странами региона в вопросах регулирования миграционных потоков, разработки и эксплуатации природных ресурсов, охраны морских биологических ресурсов, рыболовства и др.

Прямых военных и других серьезных внешних угроз для безопасности России на дальневосточном направлении в настоящее время нет, что, однако, не означает отсутствие косвенных угроз экономического и демографического характера. Эффективное обеспечение интересов России в АТР требует более серьезных и концентрированных усилий по развитию экономики Сибири и Дальнего Востока. В частности, в первую очередь необходимо решить проблемы превращения Дальнего Востока в регион, привлекательный для жизни, работы, ведения бизнеса, а также диверсификации экономики региона. Из внешних угроз

наибольшего внимания требует проблема Курильских остров, наращивание соперничества за ресурсы арктического шельфа между Канадой, Китаем, Россией, США, Японией, другими странами. На обоих направлениях постоянно происходят изменения. Например, визит В.В. Путина в Японию в декабре 2016 г. завершился совместным заявлением о достижении сторонами договоренности и совместном хозяйственном освоении Россией и Японией Южных Курильских островов и допуске на острова бывших японских жителей в упрощенном режиме.

С точки зрения обеспечения национальной безопасности России на Дальнем Востоке и АТР в целом наиболее важно отметить несколько моментов: усиление Китая с вытекающими угрозами территориального, демографического, ресурсного и экономического характера, дальнейшее укрепление экономической и военной мощи Японии, что скажется на ее стремлении разрешить в свою пользу территориальный спор, конфликт на Корейском полуострове, а также политика США в регионе. В связи с этим важным является рассмотрение позиций Китая, США, Японии в регионе, учет наличия корейской проблемы, а также внимание к экономическому росту и развитию Индонезии, Вьетнама, Малайзии и др.

После окончания Второй мировой войны Япония была превращена Соединенными Штатами в постоянного оппонента Советского Союза. В основе антисоветской политики Токио были территориальные претензии, юридический аспект которых возник в связи с подписанием Сан-Францисского договора.

Важнейшей характеристикой политики Японии в области безопасности является тесный союз с США, который с конца 1990-х гг. претерпел существенные изменения: приоритет постепенно смещается с обороны территории Японии на обеспечение мира и стабильности в Азиатско-Тихоокеанском регионе в целом.

В АТР помимо США Япония развивает отношения также со своими ближайшими соседями: Китаем, Республикой Корея и Россией.

Китай с 2004 г. – первый торговый партнер Японии, хотя между странами существуют серьезные исторические противоречия, среди которых «историческая память» и территориальный спор. Китайцы не могут простить японцам их агрессию. В последние годы японо-китайские отношения также обострились из-за территориального спора вокруг островов Сенкаку / Дяоюйдао [32].

С Россией у Японии по-прежнему не подписан мирный договор и не разрешен территориальный спор. При этом развивается экономическое сотрудничество. Приоритетное направление в российско-японских экономических отношениях отводится сотрудничеству в сфере энергетики и торговле. Японская сторона заинтересована в сотрудничестве с Россией в области энергетики (нефтегазовые проекты серии Сахалин, нефтепровод «Восточная Сибирь – Тихий океан» и т.д.), что может стать фактором развития всего комплекса двусторонних отношений. Из всего объема российского экспорта СПГ 65% поставляется именно в Японию. Активно идет строительство инфраструктуры в рамках Федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Курильских островов Сахалинской области». Главным образом, создается инфраструктура газового и нефтяного сообщения при использовании существующих портов и объектов морского транспорта.

Японские инвесторы также заинтересованы в развитии алмазно-гранительной отрасли в Якутии. В последние годы в ДФО активно развивается автосборочное производство, партнерами в котором также выступает Япония.

Большие изменения происходят и на региональном уровне: появились новые отделения обществ дружбы, увеличилось число городов-побратимов, разнообразными стали формы сотрудничества [33]. Например, Приморский край заключил соглашения о дружественных связях с японскими префектурами Осака, Тояма, Симане и Тоттори. В целом, российско-японские отношения демонстрируют положительную динамику в своем развитии. Особенный

прогресс наблюдается в сфере торгово-экономических и культурных связей, что отвечает интересам народов двух стран.

В целом, современная внешняя политика Японии в АТР отличается разнонаправленностью, преемственностью и постоянством в ключевых вопросах. Главным внешнеполитическим партнером Японии остаются Соединенные Штаты Америки. В то же время внешняя политика Японии сориентирована на расширение сотрудничества с ключевыми игроками АТР – Китаем, Республикой Кореей, Россией, на решение северокорейской ядерной проблемы как главной угрозы безопасности в регионе. Также важно отметить, рост самостоятельности японской политики и даже появление экспертных комментариев о конкуренции Японии и США, в которой Япония будет стремиться к развитию отношений с Китаем. Япония долгое время играла ведущую роль в ЮВА, хотя в последние годы и здесь на первый план выходит Китай. Тем не менее, Япония остается важным экономическим партнером стран региона и способна выступать в качестве некоего противовеса Китаю.

На Дальнем Востоке российская сухопутная и морская границы соприкасаются с рубежами Китая, КНДР и Японии. Здесь пересекаются интересы четырех соседних государств. Именно с Корейского полуострова исходит потенциальная угроза безопасности России и всему Азиатско-Тихоокеанскому региону, что связано с ядерной программой КНДР.

В настоящее время можно констатировать ослабление позиций России в сравнении с позициями СССР в КНДР при значительном преобладании в товарообороте России Южной, а не Северной Кореи.

Укрепить позиции России на Корейском полуострове мог бы масштабный проект соединения Транссибирской магистрали с железными дорогами КНДР и Южной Кореи [34]. Объединение Транссиба и межкорейской железной дороги способно на месяц сократить срок поставок грузов из АТР в Европу и значительно удешевить их. По оценке Министра иностранных дел России С.В. Лаврова, помимо чисто экономического эффекта (получение Россией

выхода к порту Пусан и осуществление перевозок по Транссибу грузов в Европу), это еще и важная материальная база для укрепления доверия на полуострове и нормализации отношений между Северной и Южной Кореями [35].

Данная концепция принадлежит Корейскому правительству и получила название «Евразийская инициатива». Идея находится на начальной стадии развития и, по признанию самой корейской стороны, уступает китайской концепции развития экономического пояса Шелкового пути «Один пояс, один путь». Однако последняя таит определенные угрозы для Южной Кореи, так как в Республике Корея отсутствуют транспортно-логистические центры, которые могут быть связующим звеном в соответствующем регионе в рамках концепции «Один пояс и один путь». Железнодорожные магистрали «обрываются» на Северной Кореи. Кроме того, в отличие от Китая, у корейских морских логистических компаний полностью отсутствуют морские транспортно-логистические узлы на территории Евразийского региона.

Таким образом, в сложившейся ситуации корейские эксперты не видят общей стратегии, которая позволила бы дать «выход» логистике, а вслед за ней - производству. Как результат, в рамках «Евразийской инициативы» ничего не сформировано. Кроме того, в настоящее время перспективы снижения напряженности и налаживания взаимовыгодного сотрудничества на Корейском полуострове также не велики.

Тем не менее, в последние годы Дальневосточный федеральный округ по объективным причинам активно развивает свои связи с Республикой Корея, в частности в автомобилестроении. Так, например, с конца 2009 г. с привлечением корейских инвестиций реализуется проект организации автосборочного производства во Владивостоке.

В связи со стремительным развитием АТР торговля США с регионом выросла с 300 млрд. долл. в 1990 г. до 900 млрд. долл. в 2006 г. Кроме

экономической заинтересованности США имеют сеть соглашений с разными странами АТР, такими как Япония, Австралия, Филиппины, Таиланд и другими.

В связи с перечисленными факторами, интересы США в данном регионе являются крайне важными. Политика Вашингтона обеспечивается по следующим направлениям:

- обеспечение безопасности граждан США в регионе (в т.ч. военных сил);
- доступ к местным рынкам (инициативы в рамках АТЭС);
- свободный доступ к морям;
- сохранение своей роли в регионе;
- предотвращение распространения оружия массового поражения;
- распространение демократии и прав человека.

США традиционно стремятся к контролю Азиатско-Тихоокеанского региона. Однако происходящие в последние десятилетия динамические сдвиги в АТР, в особенности превращение Китая и Индии в ведущие мировые державы, восприняты в Вашингтоне как серьезное препятствие этому. Пытаясь преодолеть это препятствие, в ноябре 2011 года Белый дом объявил о смещении центра тяжести глобальной стратегии США в сторону Азиатско-Тихоокеанского региона.

Практически все американские официальные или неправительственные источники напрямую связывают решение бывшего Президента Б.Обамы о стратегическом развороте политики безопасности США в АТР, прежде всего, с ускоренным экономическим и военным усилением Китая, который, как считается, становится главным соперником США в регионе. По оценке аналитического центра Economist Intelligence Unit (EIU), к 2050 году Китай почти вдвое превзойдет экономический потенциал США [36].

В ноябре 2013 года советник президента по вопросам национальной безопасности С. Райс заявила, что «к 2020 году 60% американского флота будет базироваться в Тихом океане и Тихоокеанское командование США получит большую часть из наиболее передовых возможностей» [37].

Другим важным элементом обновленного подхода США к АТР является более инициативная политика в отношении стран региона, особенно тех, которые имеют неурегулированные проблемы и споры с Китаем, в частности территориального характера.

В экономической сфере тихоокеанским государствам ранее навязывалось так называемое Транстихоокеанское партнерство, нацеленное на обеспечение неограниченного доступа американских монополий и товаров к рынкам стран АТР [38]. Соглашение о создании Транстихоокеанского партнёрства было подписано 4 февраля 2016 года в Окленде, Новая Зеландия. 23 января 2017 г. США вышли из Соглашения, реализация чего было одним из предвыборных обещаний Президента США Д.Трампа. Тем самым были разрушены усилия администрации Обамы относительно экономического порядка в АТР. Его будущая архитектура и содержательное наполнение неясны, равно как и перспективы политики Соединенных Штатов в этом вопросе. Администрация Трампа предпочитает двусторонние торгово-экономические соглашения со странами региона.

В области геополитики особое внимание отводится разрешению всех накопившихся противоречий периода холодной войны с Индией, которая наряду с Китаем признается Белым домом одной из ведущих держав Азии и мира в целом. С точки зрения Вашингтона, в первую очередь Индия и государства - члены АСЕАН, а также традиционные союзники в регионе (Япония, Австралия, Новая Зеландия, Филиппины и Сингапур) могут сыграть роль «противовеса» китайской экспансии в Азии.

По мнению некоторых экспертов, США не воспринимают Россию как серьезного игрока в сфере безопасности в АТР [39]. Также у Соединенных Штатов в настоящее время нет значительных экономических интересов на российском Дальнем Востоке - американское присутствие в этом регионе России «минимальное за последние два десятилетия» [40].

В последние годы динамика инвестиций в основной капитал в ДФО имеет положительный тренд. Если в 2005 г. инвестиции в основной капитал составили 276291 млн. руб., то в 2013 г. они увеличились более чем в 3 раза и составили 814,5 млрд. руб. [41]. Рассматривая огромный потенциал сотрудничества дальневосточных субъектов РФ со странами АТР, хотелось бы обратить внимание на то, что развитие ДФО не представляется возможным без достижения стратегически важной геополитической цели – закрепления и увеличения населения на Дальнем Востоке России.

Рынок транспортных услуг как самостоятельная сфера мировой экономики превращается в мощный катализатор ускорения экономического развития. Рост объема товарооборота и конкуренция между производителями товаров способствуют дальнейшему развитию и диверсификации рынка транспортных услуг. Комплекс таких услуг включает перевозку грузов, услуги по профессиональному оформлению документации, оптимально спланированной логистике доставки грузов, правильно выбранного транспортного средства и сопровождения экспедитора и др. Совокупность всех этих факторов повышает значимость транспортных и логистических маршрутов и государств, которые контролируют их функционирование.

Китай предложил идею строительства МТК в инициативе «Экономический пояс Шелкового пути» в рамках концепции «Одного пояса, одного пути». Европейские страны сотрудничают по МТК ТРАСЕКА – проекту евроазиатского транспортного коридора Запад – Восток из Европы. США пытаются реализовать свои геополитические и экономические интересы в разных регионах через собственные проекты.

В контексте развития транспортных коммуникаций соперничество за МТК между ЕС, США, Россией и КНР предъявляет особые требования к обеспечению экономической и политической безопасности, поскольку они станут важным фактором при определении предпочтительности тех или иных транспортных коридоров.

Всё вышесказанное дает основания говорить о возможности столкновения главных геополитических и военно-стратегических сил в Дальневосточном пограничном пространстве России. Для Китая, Японии и в определенном смысле для Соединенных Штатов, Дальний Восток является сферой национальных интересов, либо как ресурсная база, либо как геополитический плацдарм для сдерживания другого политического актора. Для России это столкновение является проверкой национальных возможностей страны. Важность этих территорий для России и её национальных интересов обусловило активизацию стратегических и тактических действий для развития дальневосточного пространства.

Важным фактором формирования регионального экономического порядка в АТР является китайская инициатива «Один пояс – один путь», предполагающего сухопутные и морской маршруты (в частности, направленные на обход контролируемых Соединенными Штатами маршрутов и портов). Углубляя экономические отношения с прибрежными странами АТР и многими евразийскими государствами, Китай делает упор на проекты сотрудничества со странами «Пояса и Пути». Заключены двусторонние соглашения о свободной торговле с ключевыми странами региона, включая Австралию, Корею, Сингапур и Новую Зеландию. Пекин пересмотрел и вывел на новый уровень соглашение о свободной торговле с АСЕАН и создал новые международные финансовые институты, призванные удовлетворить потребность региона в финансировании инфраструктурных проектов.

Следует отметить, что проект нового «Шелкового пути» предполагает комплексное развитие товарных рынков стран Средней Азии, а также разработку и внедрение новых логистических цепочек как в Средней Азии, так и для транзита грузов по коридору Китай – Россия – Европа – Китай.

Россия является прямым бенефициаром данного проекта: часть транзитного пути по территории России, также есть косвенная выгода, поскольку другие

страны ЕАЭС, получают транзит по своей территории, автоматически включается в глобальный логистический рынок.

В основе «Шелкового пути» лежит строительство трёх железнодорожных и автомобильных коридоров – северного, центрального и южного. Именно северный маршрут проходит через Россию. Его маршрут: из Западного Китая в Европу через Казахстан и Российскую Федерацию к Балтийскому морю, а от неё западная ветка пройдёт через Белоруссию и Польшу в Германию и Голландию.

Безусловно, есть множество вариантов маршрута Китай – Россия - Европа: через Польшу, через Белоруссию. Однако, мы видим, что оптимальный вариант маршрута в Центральную Европу, в частности в промышленный центр ЕС – Германию, в рамках уже начатого трансконтинентального проекта – это Китай – Казахстан – Россия – Белоруссия – Польша.

Поэтому, чтобы стать частью глобального инфраструктурного проекта и заполучить большие транзитные потоки возникает необходимость России и Казахстану найти пути договора с Польшей.

Анализ показывает, что Россия на Новом Шелковом пути пока выступает только соучастником, поставщиком сырья, транзитёром. Для развития в рамках «пути» необходима целостная стратегия.

Однако следует отметить, что проект Нового Шелкового пути будет способствовать увеличению торговых оборотов и развитию собственной как сухопутной, так и морской транспортной сети России. Для этого необходимо создавать сопряженную инфраструктуру.

Подключение России к маршруту в целом зависит от степени развития отечественной инфраструктуры железных дорог. Планировалось, что Новый Шелковый путь через Россию пойдёт по Среднему, Южному Уралу и северным региональным территориям, где идёт стройка Северного широтного хода. Рассматривается возможность продления магистрали через линию «Полуночное – Обская» до Казахстана и Китая. Северный Урал можно было бы интегрировать

в «путь» по морю или по суше, но лишь выполнив условия по модернизации железнодорожной сети.

Министерством транспорта России был поднят вопрос о модернизации БАМа и Транссиба, что позволило бы создать скоростную железнодорожную магистраль «Москва – Пекин», но денег не ожидается. В 2015 году, согласно плану, финансирование БАМа и Транссиба должно было составить не менее 21 млрд рублей, фактически же выделено 16 млрд [42].

В 2009 г. была подписана «Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики (2009–2018 годы)», сформулировавшая направления взаимодействия между Россией и Китаем [43].

Среди основных проектов – открытие российско-китайского международного железнодорожного сообщения Даньдун-Уссурийск с выходом на Транссиб, от российских железных дорог через Маньчжурию с выходом на железные дороги Северо-Востока Китая. В 2015 г. возобновлено железнодорожное сообщение по маршруту Хуньчунь – Махалино – Зарубино, по которому обеспечиваются поставки российского угля в Китай [43]. Предполагалось наладить через железнодорожный пункт пропуска Махалино – Хуньчунь транзит контейнеров в паромном сообщении Сокчо (Республика Корея) — Ниигата (Япония) — Зарубино — Махалино — Хуньчунь (КНР), а также грузов из северо-восточных провинций КНР через порт Зарубино в юго-восточные провинции и в обратном направлении.

В заявленных в Программе мероприятиях и проектах доминирует те, что отвечают интересам Китая по получению ресурсов (хотя надо признать, что и российских интересов тоже – в сбыте продукции). Необходимо отметить декларативный характер Программы. Предусмотренные меры часто не отражают интересы регионов, делая упор в основном на ресурсные отрасли. Иными словами, сотрудничество Дальнего Востока с северо-восточными провинциями Китая не отвечает интересам развития региона.

Ключевым географическим направлением приграничного сотрудничества Дальнего Востока и Китая является взаимодействие с провинцией Хэйлунцзян, занимающей первое место среди провинций Китая в торговле с Россией. Общая протяженность границы с провинции составляет 2981 км. Провинция имеет прямое железнодорожные и автомобильные сообщения с крупнейшими портами Дальнего Востока – Владивостоком и Ванино. По итогам 2010 г. инвесторы из провинции Хэйлунцзян создали в России более 800 предприятий, что составило 41,9% всех предприятий в стране с участием китайского капитала [44].

Таким образом, с учетом ресурсного потенциала Дальнего Востока существует угроза его превращения в сырьевой придаток экономики Китая, что подтверждает и внешнеторговая статистика: структура внешнеторгового оборота регионов ДФО с Китаем отрицательная.

Следует отметить, что РЖД в рамках Единого экономического пространства ЕАЭС предусматривает до 2022 года вложить в реализацию проекта 2,5 трлн рублей. Этот проект предусматривает не только собственные вложения РЖД, но и привлечение средств федерального бюджета, а также сторонних инвесторов. Программа охватывает модернизацию БАМа и Транссиба, создание сети скоростного и высокоскоростного сообщения на ближайшие пять лет. Кроме того, на эти средства РЖД будет развивать грузовые подходы к морским портам Японского, Балтийского и Чёрного морей. Речь идёт о расширении провозных и пропускных способностей международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» и развитии подходов к портам Северо-Запада и юга России.

В 2016 году Объединённая транспортно-логистическая компания, которая была создана по инициативе РЖД отправила 100 тыс. контейнеров из Китая в Европу автоматизацию всех, а к 2020 году планируется увеличить их поставки до миллиона. Впрочем, появление конкурентов у железнодорожного коридора Китай – Россия – Европа – Китай, мешает существующее таможенное законодательство ЕАЭС.

Следует отметить, что Россия имеет определённые интересы в отношении проекта «Новый Шелковый путь»:

- для России крайне важно встроиться в трансевразийские транспортные коридоры «Нового Шелкового пути», упрочив тем самым своё положение как крупной транзитной страны. Россия должна стать полноценным «евразийским мостом» между странами Востока и Запада;
- на фоне сложных отношений с Западом в настоящее время, Россия заинтересована в усилении и расширении сотрудничества с Китаем. Совместные крупные проекты являются наиболее надёжным способом выстраивания долгосрочного партнёрства;
- Россия нуждается в расширении трансграничных связей с Китаем – без этого едва ли возможно полноценное экономическое развитие регионов Сибири и Дальнего Востока. Приграничные регионы нуждаются в близких рынках для сбыта своей продукции и в потоках туристов из Китая;
- Россия, как и Китай, весьма заинтересована в установлении политической стабильности в странах Центральной Азии и Ближнего Востока, а также в активном экономическом развитии этих стран. Проект «Нового Шелкового пути» может сыграть исключительно важную роль, став стимулом и инструментом для установления мира и экономического процветания в Евразии.

В ходе визита в апреле 2015 года председателя КНР Си Цзиньпина в Пакистан был подписан пакет из 51 межправительственного соглашения, большая часть которых касались вопросов реализации до 2030 года проекта так называемого «Китайско-пакистанского экономического коридора» Гвадар-Кашгар.

План реализации КПЭК разбит на два этапа. Приоритетными задачами первого являются:

- реконструкция стратегического Каракорумского шоссе Пакистан-КНР, протяженностью 1300 километров;

- дальнейшее развитие инфраструктуры по приему и обработке грузов пакистанского порта Гвадар;
- завершение строительства ирано-пакистанского газопровода «Мир», конечной точкой которого является Гвадар;
- строительство в зоне порта завода по производству СПГ;
- реконструкция аэропорта Дживани, расположенного недалеко от Гвадара;
- строительство нефте- и газопровода от Гвадара до города Кашгар в Синьцзян-Уйгурском автономном округе Китая;
- начало строительства высокогорной скоростной железнодорожной магистрали Гвадар-Кашгар;
- создание инфраструктуры обеспечения вокруг вышеперечисленных объектов.

Кроме того, в рамках реализации первого этапа проекта предусмотрена модернизация существующих ТЭС и угольных месторождений Синдской низменности, что поможет частично ликвидировать дефицит электроэнергии в Пакистане.

На примере реализации этого проекта можно подчеркнуть важность вопроса обеспечения безопасности транспортного коридора. Одновременно с нарастанием политического протеста против проекта КПЭК со стороны легально действующих националистов происходит рост террористической активности сепаратистских и экстремистских группировок в отношении объектов инфраструктуры Китайско-пакистанского экономического коридора. Так, в августе нынешнего, 2015 года был атакован пункт радиолокационной системы аэропорта в Гвадаре.

Пакистанские специалисты по безопасности обращают внимание на изменение тактики боевиков в отношении КПЭК. После того, как была усилена охрана объектов проекта, мишенями для нападения стали как технические специалисты, так и лагеря, где проживают занятые на строительстве приезжие рабочие.

Анализ деятельности и инициатив стран, участвующих в развитии международных транспортных коридоров в АТР, в Арктике и на Дальнем Востоке показывает, что все крупные игроки заинтересованы в усилении транзитного потенциала этих регионов в рамках взаимовыгодного сотрудничества на основе принципов прагматизма и предсказуемости.

При этом очевидно усиление конкуренции между различными проектами транспортных маршрутов. Соответственно главной угрозой развитию коридоров на российской территории является появление альтернативных путей, обладающих конкурентными преимуществами в таких вопросах как таможенное обеспечение, развитость инфраструктуры и скорость передвижения грузов и пассажиров.

2.2 Совершенствование международного и национального законодательства на платформе общих интересов развития и безопасности международных транспортных коммуникаций на Дальнем Востоке и в международном арктическом пространстве

Система МТК на территории России формируется в соответствии с географией и структурой существующих и перспективных международных транспортных связей. В Стратегии национальной безопасности, п. 62, «создание транспортных коридоров и мультимодальных транспортно-логистических узлов» обозначено как одна из составляющих государственной социально-экономической политики, реализуемой в целях противодействия угрозам экономической безопасности [31].

МТК обладают как национально-правовым, так и международно-правовым режимами. Правовой режим МТК обычно закрепляется в международном договоре, который содержит обязательства государств-участников договора относительно функционирования и использования МТК. Вместе с тем необходимо понимать, что международный договор о МТК является основой для

принятия в дальнейшем норм и положений, направленных на его реализацию. Возможно принятие другого международного договора.

Конвенционное регулирование континентальных МТК началось в конце XX в. на европейском региональном уровне. На текущий момент представлено следующими конвенциями: Европейское соглашение о международных автомагистралях 1975 г.; Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях 1985 г.; Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах 1991 г.; Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения 1996 г. Все вышеуказанные документы являются международными договорами РФ. Соглашения 1985 и 1991 гг. заложили конвенционный базис для прохождения трансевропейских железнодорожных МТК по территории России.

Таким образом, на текущий момент сложилась система международно-правового регионального (европейского) регулирования европейских МТК. Важнейшими признаками данной системы являются следующие:

- на международно-правовом уровне закреплены маршруты европейских МТК;
- для обеспечения безопасности установлены единые требования для транспортных путей.
- недостатки конвенционного регулирования европейских МТК:
- закреплены маршруты только европейских МТК, хотя направление основного мирового грузопотока носит евразийский характер, а потенциал транспортной системы РФ позволяет продлить их в Азию;
- маршруты МТК закреплены для отдельных видов транспорта, что не позволяет в полной мере получить эффект от комбинированных перевозок — наиболее характерных для МТК;
- конвенции не закрепляют основополагающий для МТК принцип свободы транзита.

Как отмечает Д.В. Семенов, «универсальное конвенционное определение МТК на универсальном уровне отсутствует, хотя некоторые международные организации в своих резолюциях делают попытку дать определение МТК» [45]. Следует иметь в виду, что у этих резолюций нет юридической силы, – это так называемое «мягкое право» [45]. Наиболее авторитетными являются дефиниции Европейской экономической комиссии ООН и Конференции ООН по торговле и развитию.

Как показывает анализ нормативно-правовых документов, ни в рамках ЕЭК ООН, ни в рамках ЮНКТАД не существует однозначно сформулированного, полного и юридически исчерпывающего определения МТК. Точного определения понятия «транспортный коридор» и «международный транспортный коридор» в российском федеральном законодательстве также нет.

В основу системы МТК на территории России положены официально установленные на второй Общеевропейской конференции по транспорту международные транспортные (критские) коридоры № 1, 2 и 9, предложения по их продлению по территории России, одобренные на третьей Общеевропейской конференции по транспорту, и система евроазиатских коридоров, принятая на второй Международной евроазиатской конференции по транспорту (г. Санкт-Петербург, сентябрь 2000 года)*.

В Постановлении Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 (ред. от 29.07.2016) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)» дано перечисление того, что входит в международный транспортный коридор: «Международные транспортные

* Маршруты Критских коридоров закреплены в декларациях и докладах 2-й Общеевропейской конференции по транспорту (Крит, 1994 г.). Были установлены маршруты девяти европейских МТК. В качестве правовой основы европейских МТК в них названы Соглашения об Ассоциации между ЕС и странами Центральной и Восточной Европы (Европейские Соглашения), а также Соглашения о партнерстве и сотрудничестве между ЕС и Россией, Украиной и с другими странами Восточной Европы. Резолюции закрепляют 10 маршрутов МТК для Центральной и Восточной Европы. Однако маршруты критских МТК заканчиваются в европейской части РФ.

коридоры включают в себя евроазиатские коридоры «Север - Юг» и «Транссиб», Северный морской путь, панъевропейские коридоры № 1, № 2 и № 9, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты в Приморском крае с портами Азиатско-Тихоокеанского региона - «Приморье-1» и «Приморье-2».

Понятие международного транспортного коридора включает в себя инфраструктурную, регуляторную и институциональную составляющие» [46].

Помимо проблемы единого понимания и формулировок существуют также и отраслевые проблемы правового регулирования. Специалисты выделяют следующие сферы: таможенное регулирование, страхование грузов, тарифное регулирование, транспортная безопасность, организационно-техническое регулирование, сертификация и лицензирование, экологическое регулирование, требования к транспортной документации, визовый режим и др. В данных сферах отсутствуют унификация с международным универсальным и региональным законодательством. Имеются также проблемы в транспортном законодательстве РФ. Например, выделяют различные подходы к определению «перевозчик», отсутствуют определения «экспедитора» и «оператора».

Статус Северного морского пути изменился после ратификации Россией в 1997 г. Конвенции ООН по морскому праву. Маршруты и правовые режимы МТК «Севморпуть» закреплены в рамках «мягкого права» и не имеют конвенционной основы. Соответственно, он может рассматриваться как МТК в широком значении, иначе – транспортными коридорами международного значения.

МТК «Севморпуть» состоит из трех элементов. Обратимся к российскому участку МТК. Это национальный транспортный маршрут Северный морской путь. Регламентация его статуса содержится, прежде всего, в ст. 14 ФЗ РФ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ. СМП определяется как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация

Российской Федерации в Арктике. Плавание по трассам СМП, в том числе в проливах Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева, Санникова, осуществляется в соответствии с настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами, международными договорами Российской Федерации и правилами плавания по трассам СМП, утвержденными Правительством Российской Федерации и опубликованными в «Извещениях мореплавателям».

Вместе с тем единой трассы на СМП не существует. Проблема правового режима СМП в том, что рассмотренный национально-правовой режим касается только низко- и среднеширотных маршрутов. Высокоширотные трассы СМП рассматриваются международным морским правом как открытое море.

Понятие «Северный морской путь» встречается в статье 5.1 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ: «Под акваторией Северного морского пути понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар». Также статьей установлено, что имеются Правила плавания в акватории Северного морского пути (утверждены Приказом Минтранса №7).

На сегодняшний день торговое мореплавание в Арктической зоне Российской Федерации регулируется следующими нормативными правовыми актами:

- Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (Федеральный закон от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ);

- Федеральный закон от 28 июля 2012 г. № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути»;

- Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации».

Кроме того, действуют и большое количество Постановлений Правительства РФ, и ведомственные нормативные акты, которые существенно влияют на порядок мореплавания. Федеральным законом от 28 июля 2012 г. № 132-ФЗ (Закон о Северном морском пути) определено, что организацию плавания судов по акватории Северного морского пути осуществляет администрация Северного морского пути, которая является федеральным государственным казенным учреждением. Этот же федеральный закон называет Северный морской путь «исторически сложившейся национальной транспортной коммуникации Российской Федерации» [47].

В соответствии с Законом о Северном морском пути Министерством транспорта Российской Федерации были разработаны и в 2013 г. утверждены Правила плавания в акватории Северного морского пути. Правовой режим судоходства по Северному морскому пути должен, с одной стороны, соответствовать нормам международного права, а с другой - отвечать интересам России в первую очередь в плане сохранения контроля над акваторией Северного морского пути.

Правовой основой Концепции развития Северного морского пути являются Федеральный закон «Об основах государственного регулирования социально-экономического развития Севера Российской Федерации», Концепция государственной поддержки экономического развития районов Севера, Федеральные целевые программы «Мировой океан» и «Модернизация транспортной системы России...» и Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года.

В механизм реализации Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации, обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г. заложены государственные федеральные и региональные программы развития Арктической зоны, учитывающие особенности муниципальных образований районов Арктической зоны и их населения [48]. Здесь определено, что в целях модернизации и развития инфраструктуры арктической транспортной системы, обеспечивающей сохранение Северного морского пути как единой национальной транспортной магистрали Российской Федерации, предусматриваются: «развитие единой Арктической транспортной системы Российской Федерации в качестве национальной морской магистрали, ориентированной на круглогодичное функционирование, включающей в себя Северный морской путь и тяготеющие к нему меридиональные речные и железнодорожные коммуникации, а также аэропортовую сеть, ..., совершенствование нормативно-правовой базы Российской Федерации в части государственного регулирования судоходства по акватории Северного морского пути, обеспечения его безопасности, тарифного регулирования услуг в области ледокольного и иных видов обеспечения, а также развитие механизмов страхования ...» [48].

Что касается Транссиба, то в Постановлении Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 (ред. от 29.07.2016) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)» отмечается, что «Транспортный коридор «Запад - Восток» («Транссиб») представляет собой альтернативу традиционному морскому пути доставки контейнеров из Юго-Восточной Азии вокруг Индии и через Суэцкий канал в Европу. Его основа - Транссибирская железнодорожная магистраль, использование которой позволяет на 8 тыс. км сократить путь между Европой и Азией и сэкономить 8 - 19 суток транзитного времени. В перспективе по этому универсальному коридору широтного направления может осуществляться часть товарообмена между Соединенными Штатами Америки и Европейским Союзом». Также

указаны ключевые звенья этого коридора: «комплексное развитие инфраструктуры международного транспортного коридора «Транссиб» в направлении Европа - Российская Федерация - Япония с ответвлениями на Республику Казахстан, Монголию и Китай. Ключевыми звеньями этого коридора являются морские порты Новороссийск, Тамань, Восточный, Находка, Ванино и Транссибирская железнодорожная магистраль, которая должна стать двухпутной и полностью электрифицированной, а также выход на северо-восточные провинции Китая и Корейский полуостров».

Основой маршрута МТК «Транссиб» является Транссибирская железная дорога, проходящая по территории РФ. Кроме того, в состав МТК «Транссиб» на территории РФ входит Байкало-Амурская железнодорожная магистраль (БАМ), «федеральная автодорога «Амур», трубопроводные энергетические коммуникации, линии связи». Функционирование указанных компонентов регулируется законодательством РФ. Иная ситуация – с регулированием зарубежных участков маршрута. Зарубежные участки данного МТК представлены одним из панъевропейских Критских коридоров – МТК № 2 (Берлин – Варшава – Минск – Москва).

Задача России в отношении системы Критских коридоров была в том, чтобы продлить маршруты МТК по территории РФ до соединения со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (далее – АТР). В 1995 г. Россия, Беларусь, Германия и Польша при участии Комиссии Европейского Союза подписали Меморандум о взаимопонимании по развитию МТК № 2. После этого на 3-й Общеευропейской конференции по транспорту в Хельсинки (1997 г.) было принято решение о продлении МТК № 2 по территории России до Нижнего Новгорода и далее на соединение с Транссибирской магистралью. Таким образом, маршрут МТК № 2 был продлен до Владивостока и трансформировался из европейского в евразийский.

Критский проект планировалось реализовать к 2010 году. Политические реалии привели к гораздо более медленной степени интеграции.

Восточноевропейские страны, в том числе Россия, оказались не готовы в сжатые сроки модифицировать транспортную инфраструктуру и унифицировать транспортное и таможенное законодательство.

На сегодняшний день система Критских коридоров, закреплённая в «мягком праве», продолжает функционировать. Отказываться от нее было бы неразумным и для России, и для ЕС, ведь эти МТК обеспечивают транспортные связи на всем географическом пространстве Европы вплоть до Урала.

Весь этот транспортный комплекс (Транссибирская магистраль, соединённая с МТК № 2) признан МТК в 2000 г. резолюцией 2-й евроазиатской конференции по транспорту. Документ относится к категории «мягкого права», то есть формально не является юридически обязательным. Вместе с тем, нельзя не учитывать межправительственный характер конференции.

Согласно Концепции развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2», «Приморье-1 и Приморье 2 – комплексные объекты, для которых определена инфраструктура, регуляторные меры и институциональные меры» [47].

В Концепции развития приграничных территорий субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа и Байкальского региона, утверждённой распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 октября 2015 г. № 2193-р одна из задач сформулирована как «создание условий, способствующих прохождению экспортных и импортных товаров через дальневосточные и байкальские приграничные территории, включая развитие инфраструктуры на государственной границе Российской Федерации, для развития транспортных коридоров по обслуживанию экспортно-импортных товаропотоков» [48]. При этом перспективными направлениями приграничного сотрудничества в Приморском, Хабаровском, Забайкальском краях и Республике Бурятия названо «содействие развитию международных транспортных коридоров», «интеграция с транспортной сетью Северо-Восточной Азии», «обеспечение выхода предприятий северо-восточных районов

Китая к морским портам Хабаровского края». Здесь же перечислено, что предполагается в рамках создания условий, способствующих прохождению экспортных и импортных товаров через дальневосточные и байкальские приграничные территории, включая развитие инфраструктуры на государственной границе Российской Федерации и развитие транспортных коридоров по обслуживанию экспортно-импортных товаропотоков. В частности, отмечаются следующие цели:

- обеспечение оборудования и технического оснащения зданий, помещений, сооружений, необходимых для организации пограничного, таможенного и иных видов контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации в пределах Дальневосточного федерального округа и Байкальского региона;
- установление и строительство новых пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации;
- развитие международных транспортных коридоров между Российской Федерацией в пределах Дальневосточного федерального округа и Байкальского региона, Китайской Народной Республикой, Монголией и Корейской Народно-Демократической Республикой;
- внедрение механизмов государственно-частного партнерства при создании и модернизации трансграничных объектов транспортной и инженерной инфраструктуры, пунктов пропуска, создание современной сервисной, инженерной и транспортной инфраструктуры пунктов пропуска».

Постановление Правительства от 31 марта 2017 г. №398 «О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы» одной из задач Программы определяет «повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров» [49]. Здесь дополнительно перечисляются по федеральным округам инвестиционные проекты строительства и реконструкции автомобильных, железнодорожных, морских и речных узлов и путей. В частности, упоминаются «международные

транспортные коридоры», такие как «Север-Юг», «Приморье-1, «Приморье-2», включающих «инфраструктуру пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, автомобильные и железные дороги, припортовые станции, стивидорные и портовые мощности», однако отдельно вопросы МПК не поднимаются.

Анализ показал, что для увеличения транзитного грузопотока по территории России необходимо, в первую очередь, усовершенствовать таможенные операции, обеспечивающие работу без длительных простоев грузов на границе, а также разработать технологию применения упрощенного документооборота, в том числе, за счет организации перевозок по единому транспортному документу.

Одним из главных препятствий транзита через Россию грузоотправители называют не эффективную процедуру пропуска транзита. На границе до сих пор имеют место быть сложные и длительные очереди оформления грузов на таможне. В настоящее время проводятся соответствующие мероприятия по совершенствованию организации проведения таможенных операций, увеличению мощностей и совершенствованию технического оснащения пунктов пропуска, по упрощению процедуры таможенного оформления и таможенного контроля товаров, однако, этого пока не достаточно.

До сих пор актуален вопрос о модернизации Транссиба и БАМа. Данная проблема может быть решена только на правительственном уровне. Реконструкция дороги, введение в эксплуатацию скоростных путей, позволит значительно увеличить грузопоток транзита из Китая и других стран АТР. В настоящее время скорость железнодорожного состава составляет 11,7 км/час (247 км/сутки), что не может соответствовать современным требованиям. Причиной этому служат изношенность локомотивного парка и путей, отсутствие необходимой инфраструктуры и др.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Развитие регионального пространства предполагает, в частности, создание внутренних или международных транспортных коридоров, в том числе, для организации торговых потоков, а также постановку целей для данного региона, исходя из его потенциала и возможностей. Система целеполагания в теории пространственного развития должна формировать не просто стратегию действий, но, скорее, целесообразную, целеустремленную деятельность как таковую. Не вызывает сомнения, что МТК являются средством реализации транзитного потенциала Дальнего Востока и Арктики, который обусловлен не только вектором внешнеполитического развития России, но и геоэкономическим расположением данных территорий, спецификой международных связей и международной интеграции. Цель развития коридоров заключается в укреплении экономического международного сотрудничества, интеграции России в экономику стран Азиатско-Тихоокеанского региона, социально-экономическом развитии территории Дальнего Востока и Байкальского региона.

В работе проведена комплексная оценка роли и места российского Дальнего Востока и Арктической зоны России в стратегии государственного строительства и развития экономики РФ. С точки зрения геополитики и геоэкономики Дальневосточный федеральный округ и Арктическая зона имеют важное значение как ресурсно-сырьевая база, и как значительная часть территории страны, имеющая выход в Северный Ледовитый океан и обеспечивающая многостороннюю коммуникацию с Азиатско-Тихоокеанский регионом.

Создание системы обеспечения безопасности транспортных коридоров на Дальнем Востоке и в Арктической зоне России позволит оптимизировать российские маршруты, что будет способствовать решению сразу нескольких задач: социально-экономического развития территорий, повышения грузопотока и пополнения региональных и федерального бюджетов, сохранения связующей роли России в транспортном сообщении государств АТР, Центральной Азии и

Европы, усиления геополитических позиций в Азиатско-Тихоокеанском регионе и превратить её в ключевого актора в регионе.

В настоящее время для Дальнего Востока России актуальны следующие угрозы:

- сокращение численности населения;
- преобладание сырьевых отраслей в экономике региона;
- низкая транспортная доступность;
- территориальные претензии со стороны Японии.

Развитие регионального пространства предполагает, в частности, создание внутренних или международных транспортных коридоров, в том числе, для организации торговых потоков, а также постановку целей для данного региона, исходя из его потенциала и возможностей. Система целеполагания в теории пространственного развития должна формировать не просто стратегию действий, но, скорее, целесообразную, целеустремленную деятельность как таковую.

Не вызывает сомнения, что МТК являются средством реализации транзитного потенциала Дальнего Востока, который обусловлен не только вектором внешнеполитического развития России, но и геоэкономическим расположением данных территорий, спецификой международных связей и международной интеграции. Цель развития коридоров заключается в укреплении экономического международного сотрудничества, интеграции России в экономику стран Азиатско-Тихоокеанского региона, социально-экономическом развитии территории Дальнего Востока и Байкальского региона.

Разработана семиуровневая теоретическая модель, объединяющая выполнение задач от обеспечения условий связности источника и приемника товаропотоков по транспортному коридору до непосредственного перемещения некоторых материальных ценностей на всех уровнях развития. Соответственно, выделены уровни модели:

- обеспечение условий связности и безопасности;

- обеспечение транспортной досягаемости;
- юридическое и правовое обеспечение перевозок;
- таможенное обеспечение;
- социально-бытовое и техническое обеспечение;
- хранение и перевалка;
- груз и пассажиры.

В рамках работы предложено использовать интегральный показатель эффективности транспортных маршрутов, опирающийся на весовые коэффициенты, принимающие значение от 0 до 1, и иллюстрирующие значимость того или иного фактора для конкретного маршрута. Как весовые коэффициенты, так и значение соответствующих параметров в рамках настоящего исследования определяются методом экспертного опроса компетентных специалистов.

На основе применения модели разработаны методики оценки уровня безопасности Дальнего Востока РФ и Арктической зоны РФ.

Принятая в работе многоуровневая модель транспортного коридора позволяет комплексно рассматривать понятие «эффективности функционирования коридора». При этом сами слагаемые эффективности не статичны: в зависимости от изменения условий могут меняться и они. При этом динамика изменений каждого из слагаемых может быть разной.

Таким образом, можно говорить об «управлении эффективностью» транспортного коридора через изменение соответствующих параметров. Из этого следует основная задача системы обеспечения безопасности транспортного коридора.

В условиях воздействия неблагоприятных факторов, обеспечить значение каждого из слагаемых эффективности функционирования транспортного коридора на уровне, обеспечивающем значение эффективности транспортного коридора выше минимально необходимой экономической рентабельности его существования.

Это сложная задача многовекторной оптимизации. Для ее эффективного решения необходимо рассматривать вопрос создания специального моделирующего программно-аппаратного комплекса. Основной задачей такого комплекса стало бы анализ игровых ситуаций развития обстановки в регионе Дальнего Востока и в Арктической зоне с учетом динамики развития транспортных коридоров.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1 Дальневосточный федеральный округ // Официальный сайт полномочного представителя Президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе [Электронный ресурс]. - Электр. дан. - Режим доступа: <http://www.dfo.gov.ru/index.php?id=25>

2 Кретов Б.И. Транспортная политика России в Азиатско-Тихоокеанском регионе // Транспортная политика и политические коммуникации: Сборник статей по политологическим и социологическим теоретико-методологическим и прикладным проблемам истории и современности. Выпуск III. Геополитика и национальная безопасность. / Ред.-сост.: А.А. Горбунов, Б.И. Кретов, А.В. Федякин. – М.: Изд-во «Социально-политическая МЫСЛЬ», 2011. – С. 193-203.

3 Щербакова Е.М. Население России за первое полугодие 2012 года увеличилось на 85,6 тысячи человек, составив на 1 июля 143,1 млн. человек // Демоскоп Weekly [Электронный ресурс]. - Электрон. дан. - Режим доступа: <http://www.demoscope.ru/weekly/2012/0521/barom01.php>

4 Калашникова И.В., Филиппова К.В. Некоторые социально-демографические аспекты кадрового обеспечения промышленности в регионах российского Дальнего Востока // Региональная экономика: теория и практика. - 2013. - № 26 (305). – С.12-17

5 Отраслевая структура валовой добавленной стоимости субъектов Российской Федерации в 2010 г. // Федеральная служба государственной статистики

[Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/vvp/otr-stru10.xls .

6 Валовой внутренний продукт и валовая добавленная стоимость по видам экономической деятельности // Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: http://gks.ru/bgd/free/b04_03/Isswww.exe/Stg/d03/18vvp31.htm

7 Черкасов И.Л. К вопросу о роли транспорта в социально-экономическом развитии российского Дальнего Востока // Региональная экономика: теория и практика. - 2012. - № 9. – С.15-18

8 Егорова Т.П. Методологические аспекты разработки стратегии инновационного развития региональной транспортной системы // Региональная экономика: теория и практика. - 2012. - № 20. – С.45-50

9 Проект БАМ-2 обеспечит работой 500 тысяч человек. // ФедералПресс [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: http://fedpress.ru/news/polit_vlast/news_polit/1375170968-ishaev-proekt-bam-2-obespechit-rabotoi-500-tysyach-chelovek.

10 Об основных направлениях формирования и развития международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации // Министерство иностранных дел РФ [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: http://www.mid.ru/foreign_policy/rso/-/asset_publisher/0vP3hQoCPRg5/content/id/600144

11 Пехтерев Ф.С. Современные подходы и принципы формирования железнодорожных международных транспортных коридоров // Вести Евразии. [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://www.eav.ru/publ1.php?publid=2013-04a41>

12 Федеральный закон "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути" от 28.07.2012 N 132-ФЗ //

- КонсультантПлюс. ВерсияПроф [Электронный ресурс]. – Электрон. дан.- Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133277/
- 13 Транспортные коридоры // Российско-китайский информационный центр РЖД. [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://russiachina-eastcargo.com/ru/transport-corridors>
- 14 Соколов К.Н. Противоречия глобализации и их разрешения в мировом политическом пространстве // Геополитическая доктрина России: реалии и проблемы выборы: материалы науч. конференции. - СПб.: Балт. ГТУ, 2004. - С.74–77.
- 15 Дергачев В.А. Геополитическая трансформация международных транспортных коридоров // Вестник аналитики. - 2006. - №3. - С. 148-161
- 16 Подберезкина О.А. Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах (на примере ЕАЭС) // Вестник МГИМО-университета. - 2012. - № 4(25). - С. 161–169
- 17 Баталов Э.Я. Человек, мир, политика - М.: Научно-образовательный форум по международным отношениям, 2008. - С. 68-69.
- 18 Кангельдиев А.Н. Методологические подходы концептуализации политического пространства в контексте трансграничных транспортных коридоров // Вестник Кыргызско-российской славянского университета. – 2016. - №10. – С.166-169
- 19 Стрежнева М.В. Структурирование политического пространства в Европейском союзе. Многоуровневое управление // Мировая экономика и международные отношения. - 2009. - № 12. - С. 38.
- 20 Геополитика: хрестоматия / сост. Б.А. Исаев. - СПб.: Питер, 2007. - 510 с.
- 21 Окунев И.Ю. Методологический синтез в современной геополитике: навстречу неоклассической (посткритической) геополитике // Политическая наука. – 2015. - №2. – С.26-38

- 22 Klieman A. Balance of Power, Balancing Power and Geopolitics: Paper presented at the IPSA RC-41 // Workshop on Geopolitics & Great Powers. – Jerusalem, 2013. – P. 26–64.
- 23 Spykman N.J. Geography and foreign policy // American political science review. – 1938. – Vol. 32. – P. 28–50.
- 24 Окунев И.Ю. Критическая геополитика и посткритический сдвиг в исследовательской парадигме геополитики // Культурная и гуманитарная география. - 2012. - №2. - С. 152-158
- 25 Kelly P. A critique of critical geopolitics // Geopolitics. - 2006. Vol. 11. - No. 1. - P. 24-53.
- 26 The three critical flaws of critical geopolitics: towards a neo-classical geopolitics / Haverluk T.W., Beauchemin K.M., Brandon A. Mueller B.A. // Geopolitics. – 2014. – Vol. 19, N 1. – P. 19–39.
- 27 Шарапов А.К. Геополитическое пространство 0 анализ содержания категории // Вестник ЧитГУ. – 2012. - №6. – С.41-47
- 28 Перру Ф. Экономическое пространство: теория и приложения // Пространственная экономики. - 2007. - №2. - С. 90.
- 29 Стратегии макрорегионов России: методологические подходы, приоритеты и пути реализации / под ред. акад. А.Г. Гранберга. – М.: Наука, 2004. – С.8.
- 30 Жихаревич, Б.С. Институциональное измерение регионального социально-экономического пространства: подход к исследованию // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы. – 2011. – № 2-3. – С.18-23
- 31 Стратегия национальной безопасности Российской Федерации. Утв. Указом Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 г. №683// Официальный сайт Президента [Электронный ресурс]. - Электрон. дан. - России. Режим доступа:
<http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/l8iXkR8XLAtxeilX7JK3XXy6Y0AsHD5v.pdf>

- 32 Япония. Обзор экономики // Информационный портал Минэкономразвития РФ. [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: http://www.ved.gov.ru/exportcountries/jp/about_jp/econo_jp/
- 33 Афонин Б.М. Политика Японии в АТР: основные тенденции и направления // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2014. – №4. – С.23-33
- 34 Сидоров А.С. Сотрудничество Дальневосточных субъектов РФ со странами АТР: состояние и перспективы развития // Право и политика. – 2014. - №12. – С.1849-1855
- 35 Россия рассчитывает на соединение Корейской магистрали и Транссиба // Газета Взгляд. [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <https://vz.ru/news/2014/11/20/716265.html>
- 36 К 2050 году Китай увеличит свою экономику в десять раз // Российская газета [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: www.rg.ru/2015/06/24/china-site-anons.html
- 37 Rice S. Remarks as Prepared for Delivery by National Security Advisor at Georgetown University. Washington, D.C., 2013. November 20 // White House [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://www.whitehouse.gov/the-press-office/2013/11/21/remarks-prepared-delivery-national-security-advisor-susan-e-rice>
- 38 Труш С. Американский проект Транстихоокеанского партнерства и Китай // Международная жизнь. - 2014. - №11. – С.127-140
- 39 Mankoff J., Varabanov O. Prospects for U.S.-Russia Cooperation in the Asia Pacific Region. Cambridge: Harvard University, 2013. – 30 p.
- 40 Прокопало О., Исаев А., Суслов Д., Мазитова М. Экономическая конъюнктура в Дальневосточном федеральном округе в 2013 г. // Пространственная экономика 2014. - № 2. - С. 112.
- 41 Рыжова А.В. Экономический пояс Шёлкового пути или «архимедов рычаг», который способен перевернуть весь мир // Русский информационно-

аналитический центр [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <https://rusiac.ru/analytics/3518/>

42 О ходе реализации Программы сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики (2009 – 2018 годы) в 2014 году // Межрегиональная Ассоциация экономического взаимодействия субъектов Российской Федерации «Дальний Восток и Забайкалье». [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://assoc.khv.gov.ru/regions/foreign-economic-activities/russian-chinese-cooperation-program-monitoring/788>

43 Чэнь Ц. Проблемы и перспективы экономического взаимодействия между провинцией Хэйлуцзян (Китай) и Россией // Известия УрГЭУ. – 2015. - №1 (57). - С. 85.

44 Семенов Д.В. Проблемы международно-правового регулирования евразийских транспортных коридоров // Актуальные проблемы российского права. - М.: Изд-во МГЮА, 2010, № 1. - С. 340-351

45 Концепция развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2». Утв. 30 декабря 2016 // Правительство РФ [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://government.ru/media/files/jqfm5NIYLGTTVhUn3AKqOAg9mJcb2Yxx.pdf>

46 Федеральный закон «О внесении изменений отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» от 28 июля 2012 г. N 132-ФЗ // Консультант Плюс [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133277/

47 Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года Утв. Президентом Российской Федерации 13 февраля 2013 г. // Официальный сайт Правительства Мурманской области. [Электронный ресурс].- Электрон. дан. - Режим доступа: https://minec.gov-murman.ru/files/Strategy_azrf.pdf

48 Распоряжение Правительства Российской Федерации «Об утверждении Концепции развития приграничных территорий субъектов РФ, входящих в состав Дальневосточного федерального округа» от 28 октября 2015 г. N 2193-р // Гарант. [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71139078/#ixzz4k5LqV41P>

49 Постановление Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации Развитие транспортной системы» от 31 марта 2017 г. №398. // Правительство РФ [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://government.ru/docs/27117/>