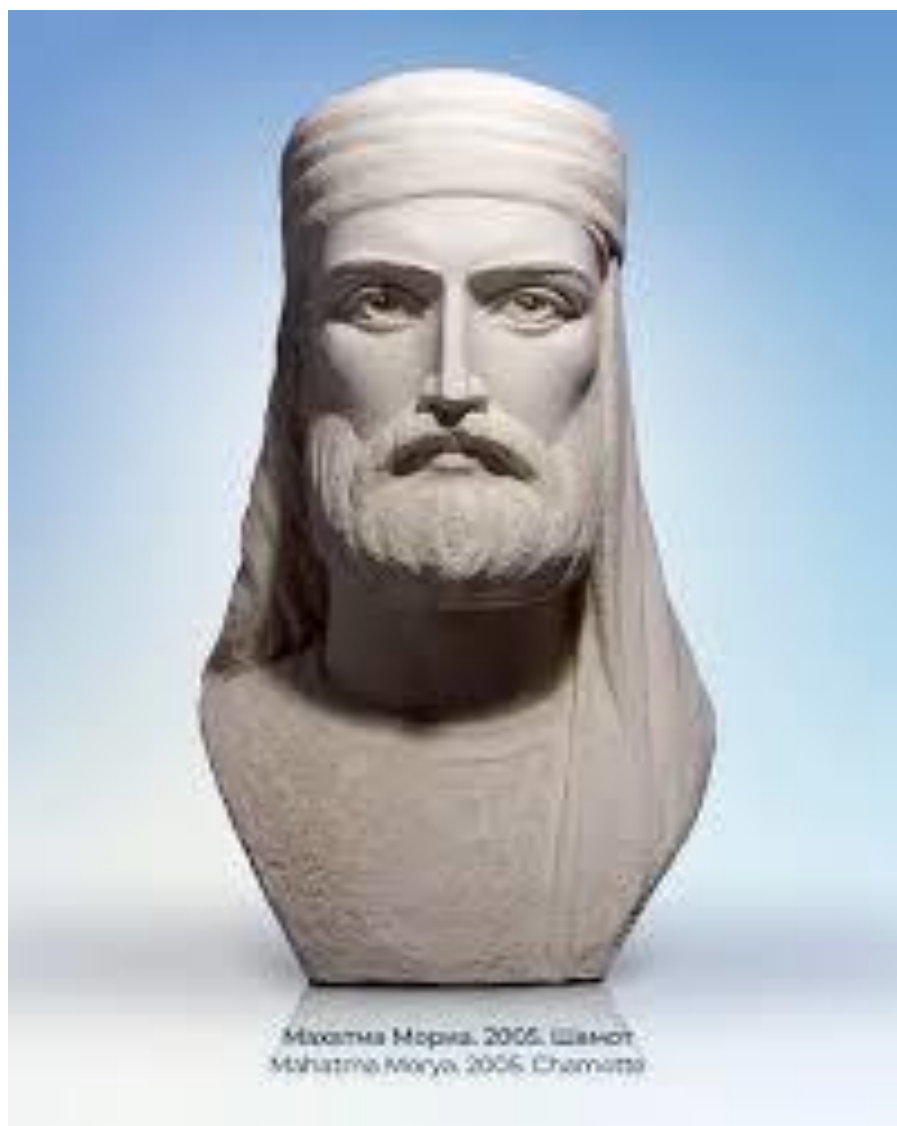


Посвящается Владыке БОЛЕЕ!

Академик АРИТПБ, к.т.н. Кузьмина Вера Павловна.

Книга. **«Борьба стран Севера и Юга за рынки сбыта»**



2023 гг.

Полицентричный мировой порядок, который формируется в XXI веке, наиболее отвечает современной системе международных отношений и современным реалиям. Множество участников международных отношений формируют новые структуры и центры глобального управления, и это непосредственно доказывает плюралистический и гетерогенный характер системы международных отношений в XXI веке.

Таким образом, происходит трансформация «старых центров силы».

В политической науке, центры силы определялись понятием «полюса».

Ими считались только великие державы Новые - «центры силы», в XXI веке, считаются не только великие державы, а также группы государств, в том числе и интеграционные объединения, поскольку их влияние является равноправным, и они способны конкурировать с великими державами на мировой арене.

Системный анализ позволил раскрыть международный порядок, который состоит из двух компонентов: системного и локального (или регионального). Системный анализ раскрывает процесс трансформации современной системы международных отношений и верифицирует переход к полицентричному миру.

Развёртка международных транспортных коридоров по уже существующим, национальным - одно из приоритетных направлений.

Примером тому могут служить транспортные коридоры Евросоюза или Северной Америки. Это два лучших примера, как в логистике, так и в мировой экономике.

Задачи, которые ставятся перед международными транспортными коридорами, просты:

1. Груз должен быть доставлен вовремя и в нужном количестве.
2. Груз должен быть доставлен с минимальными расходами.

Следовательно, международные транспортные коридоры, проложенные по уже существующим национальным коридорам, должны приводить к уменьшению затрат.

<https://www.dissercat.com/content/rol-evraziiskoi-integratsii-v-formirovanii-politsentrichnogo-mira>

Великий шёлковый морской путь начал развиваться с развитием мореходства. Рассмотрим борьбу стран Севера и Юга за рынки сбыта и ресурсы. В целях привлечения к сотрудничеству между развитыми и развивающимися странами Генеральная Ассамблея ООН установила День сотрудничества Север - Юг Организаций Объединённых Наций.

Наряду с утверждением о том, что в проблеме “Север-Юг” изначально и прежде всего, виноват сам “Юг”, получило развитие прямо противоположная точка зрения - виноват, прежде всего, “Север”. Основная идея этих работ состоит в том, что международные экономические отношения изначально были сформированы индустриально более развитыми странами и, следовательно, отражали в первую очередь их интересы, т.е. экономические интересы “Севера”.

В условиях расширения международного сотрудничества, и углубления интеграционных процессов, формирования международных транспортных коридоров (далее МТК) принадлежит ведущая роль в решении транспортных проблем.

Целесообразность создания международной транспортной инфраструктуры, имеющей согласованные технические параметры и обеспечивающей применение совместимых технологий перевозок, как основы интеграции национальных транспортных систем в мировой транспортной системе.

Именно международные отношения обусловили дальнейшее развитие логистических подходов к системам транспортировки, что привело к созданию **транспортных коридоров** на наиболее значимых направлениях движения потоков грузов и пассажиров.

Отношения России с зарубежными странами в последние годы интенсивно развиваются. Кроме того, особое географическое положение России определяет ее ведущую роль в международных связях между государствами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, в связи с чем, **Россия** недавно официально **объявлена транзитной страной**.

Развивающиеся рыночные отношения заставляют грузовладельцев и перевозчиков применять современные методы проектирования систем транспортировки и реализации транспортного процесса для повышения качества транспортировки грузов и пассажиров с гарантией безопасности.

Проблема развития МТК в России носит комплексный характер.

Это выражается в необходимости государственного регулирования, непосредственном участии в решении стоящих задач федеральных и региональных органов исполнительной власти, высокой степени необходимой координации функционирования и развития отдельных видов транспорта, участии в ее реализации широкого круга транспортных предприятий и предприятий других отраслей экономики России, иностранных инвесторов, финансовых, научных и проектных организаций.

Посвящается Владыке БОЛЕЕ!

Для решения этих проблем была разработана Программа "Модернизация транспортной системы России".

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 27 ноября 2021 года N 3363-р

[О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года]

1. Утвердить прилагаемую Транспортную стратегию Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (далее - Стратегия).

2. Федеральным органам исполнительной власти руководствоваться положениями Стратегии при разработке и корректировке государственных программ Российской Федерации и иных документов стратегического планирования.

3. Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации руководствоваться положениями Стратегии при разработке и корректировке государственных программ субъектов Российской Федерации и иных документов стратегического планирования.

4. Минтрансу России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти:

представить в 6-месячный срок в Правительство Российской Федерации проект плана мероприятий по реализации Стратегии;

обеспечить реализацию Стратегии.

5. Мониторинг реализации Стратегии и ведение транспортно-экономического баланса Российской Федерации возложить на федеральное государственное бюджетное учреждение "Научный центр по комплексным транспортным проблемам Министерства транспорта Российской Федерации".

6. Признать утратившими силу:

распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. N 877-
(Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, N 29, ст.3537);

распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. N 1734-
(Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, N 50, ст.5977);

распоряжение Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. N 1032-
(Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, N 25, ст.3349);

распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. N 327-
(Собрание законодательства Российской Федерации, 2016, N 10, ст.1462);

распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 ноября 2017 г. N 2469-
(Собрание законодательства Российской Федерации, 2017, N 47, ст.7016);

распоряжение Правительства Российской Федерации от 12 мая 2018 г. N 893-
(Собрание законодательства Российской Федерации, 2018, N 22, ст.3176).

Председатель
Российской
М.Мишустин

Правительства
Федерации

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 27 ноября 2021 года N 3363-р

В соответствии с Подпрограммой "Международные транспортные коридоры" (которая входит в Программу "Модернизация транспортной системы РФ", предусматривается развитие таких объектов транспортной инфраструктуры, как магистральные пути сообщения различных видов транспорта, крупнейших транспортных узлов.

Необходимо оценить основных сведений о МТК, таких как, например, смысл понятия "международный транспортный коридор", история развития МТК, основные направления существующих на сегодняшний день транспортных коридоров (1,2,9) и т.д.

Единая методика формирования МТК, основные задачи формирования и развития коридоров, и источники финансирования.

Экологические проблемы функционирования МТК, допуски разрешённых выбросов в атмосферу, автомобильного, железнодорожного, морского, водного и воздушного транспортов. Превышение международных допусков вызывает повышенное техногенное воздействие на окружающую среду, и представляет собой серьезную угрозу природной среде и здоровью населения.

Так как значение МТК оценивается не только с точки зрения коммерческой выгоды, а с более широких позиций национальной безопасности (особенно таких ее составляющих, как: военная, экономическая, промышленная, технологическая, продовольственная, демографическая).

Необходимо оценить "Международные транспортные коридоры и национальную безопасность России", а также перспективы их развития.

Наряду с отношениями *Север-Юг* большое значение имеют также отношения на линиях *Север-Север* и *Юг-Юг*. Особое место в них занимают страны с переходной экономикой.

Одно из ярких проявлений открытой экономики - создание свободных экономических зон свободного предпринимательства, которые получили широкое распространение во всем мире. СЭЗ - это территория с выгодным ЭГП, для которой устанавливаются льготный налоговый и таможенный режим, особые условия ценообразования с целью привлечения финансовых, материальных, технологических и трудовых ресурсов. Они создаются, прежде всего, для привлечения иностранного капитала и новейших технологий, для увеличения валютных поступлений и лучшего насыщения внутреннего рынка товарами и услугами. В мире 3 тыс. СЭЗ, и мировой товарооборот их превысил 1/4.

Координацией мировых экономических отношений занимаются такие органы, как:

1. Генеральное соглашение о тарифах и торговле (ГАТТ);
2. Международный банк реконструкции и развития (МБРР);
3. Мировой валютный фонд (МВФ).

Сотрудничество стран-членов «Группы 77» в рамках проекта «Юг — Юг» имеет целью обеспечить благополучие народов Юга и является механизмом укрепления и поддержания солидарности и единства всех стран-членов группы, обеспечивая их приверженность к проекту и к достижению общей цели.

В 1981 году в Каракасской программе действий были выработаны общие принципы проведения Саммитов Юга в рамках направления «Юг — Юг». Первый организованный «Группой 77» Саммит Юга был проведён в Гаване (Куба) в апреле 2000 года. На нём была принята Гаванская декларация и Программа действий.

В декабре 2003 года, в Марракеше (Марокко), была проведена Конференция высокого уровня по сотрудничеству «Юг-Юг».

На Конференции были приняты Марракешская декларация и Марракешские рамки осуществления сотрудничества по проекту «Юг — Юг», в которых были прописаны инициативы и конкретные меры всей Группы и стран-участниц для достижения эффективной совместной политики по этому вопросу.

Вторая встреча на высшем уровне Стран Юга прошла в 2005 году в столице Катара — Дохе.

Третий саммит в рамках проекта «Юг — Юг» состоялся в 2010 году в Африке. Для поддержки сотрудничества по направлению «Юг — Юг» «Группой», для экономического и технического сотрудничества между развивающимися странами, был создан Целевой фонд Переса-Герреро (ЦФПГ) — Perez-Guerrero Trust Fund (PGTF). Цель этого проекта — расширение торговли в направлении Юг-Юг (то есть между развивающимися странами).

Для этого Группой в 1989 году была создана Глобальная система торговых преференций между развивающимися странами (ГСТП) — Global System of Trade Preferences (GSTP). Также в рамках Совместного координационного комитета для содействия реализации общих приоритетов развивающихся стран и развития сотрудничества в проекте «Юг — Юг» активное участие принимают Китай и Движение неприсоединения.

В структуре мирового хозяйства можно выделить центр и периферию. К центру относятся высокоразвитые промышленные страны, на долю которых приходится три четверти совокупного объема мирового валового национального продукта, потоков капитала и мировой торговли.

Эти страны (многие из них входят в Организацию экономического сотрудничества и развития), являются пионерами научно-технического прогресса, применения высоких технологий и научных открытий, обладают огромным военно-промышленным комплексом и наиболее дееспособной военной организацией (НАТО).

Отношения между промышленно развитыми странами характеризуются борьбой *двух тенденций* — *сотрудничества и соперничества (конкуренции)*. Среди экономически развитых стран наибольшей мощностью обладают США, которые совместно с Канадой и Мексикой строят обширное экономическое пространство, страны Западной Европы (ЕС и ЕАСТ), Япония, новые индустриальные государства Азиатского региона (Гонконг, Сингапур, Тайвань, Южная Корея).

К периферии относятся все остальные государства. Их также называют «третий мир» или «развивающиеся» страны. Многие из них, имеют одностороннюю сырьевую или полуфабрикатную специализацию экономики, устаревшую материальную базу производства, низкий уровень развития товарно-денежных отношений.

Центр и периферия находятся в постоянной связи и взаимовлиянии, несмотря на то, что перед государствами стоят разные проблемы. Для многих стран центра на первое место выдвигаются экологические и гуманитарные критерии развития, формирование качественно новой структуры производства и потребления. Для развивающихся – переход к устойчивому росту, решение социальных проблем; в ряде стран – обеспечение населения продовольствием.

Мировое хозяйство отличается от национального, наличием единого мирового рынка. На его функционирование существенное влияние оказывает экономическая политика развитых государств.

Отличительной особенностью мирового рынка, выступает функционирование системы мировых цен и международной конкуренции. Последняя, сводит различные национальные стоимости к единой интернациональной. Мировая цена определяется условиями в тех странах, которые поставляют на мировой рынок основной объем благ. Между странами ведется *ожесточенная конкуренция за рынки сбыта*. Она нередко протекает в ценовой форме: текстильных, автомобильных, компьютерных, торговых войн. Широкое распространение получили различные виды неценовой конкуренции, связанные с эффективностью использования достижений НТР и организационно-управленческих мер.

Мировое хозяйство характеризуется все более широкой и глубокой интеграцией и интернационализацией.

Таким образом, специфика Востока и Запада, их отличие друг от друга онтологически укоренено.

Вместе с тем, Восток и Запад укоренены не в разных, а в одной и той же объективной онтологии. Это – онтология Универсума и Человека, Космоса и Макрокосмоса. Поэтому по своей универсальной сущности и Человек Востока, и Человек Запада один и тот же; равно один и тот же предстоит и тому и другому. В то же время, Восток и Запад представляют собой лишь два модуса единого Целого, различающиеся противоположными модальностями (как Инь и Янь в китайской философии). Они, как «сиамские близнецы», неслиянно-нераздельны, и в качестве таковых присутствуют во всём.

Великий арабский мистик-суфий Ибн Араби (1165-1240) в своих «Геммах мудрости» писал, что «Восток» означает явное, открытое взору, «Запад» – скрытое от взора, неявленное чувствам.

Тем самым, «Запад» и «Восток» очерчивают границы Универсума, и «между

ними», то есть, сочетая их черты, и располагается мир, в котором одно постигается чувствами (Восток), а другое скрыто от них и постигается разумом (Запад).

В свое время Гегель высказал весьма проницательную мысль: «Восток и Запад присущи каждой вещи». Планета наша в этом смысле может быть уподоблена большому магниту, полюсами которого являются специфические и мироотношенческие модальности.

Т.П. Григорьева сравнивает соотношение Востока и Запада с функциональной асимметрией полушарий головного мозга человека: «правое, более древнее, отвечает за более целостное видение, интуицию, единство; левое – за логику, анализ и синтез. Но, лишь вместе они обеспечивают жизнедеятельность Целого».

С Востоком и Западом дело обстоит аналогично. И подобно тому, как полноценное сознание обеспечивается лишь работой обоих полушарий, так и полноценное бытие Человека, как Макрокосмоса, может быть понято, как гармоническое сочетание восточного и западного способов бытия Человека в Мире. Стало быть, Восток и Запад по своей самой глубинной сущности суть лишь два «полушария» единого Целого – мира Человека. Поэтому вслед за Германом Гессе можно заявить, что «в мудрости Востока и Запада мы видим.... не враждебные, борющиеся силы, но полюса, между которыми раскачивается жизнь». <https://works.doklad.ru/view/tucgQ9jQ0Yc/all.html>

Проблема «Запад – Восток» в историографии философии конца XIX - XX вв. пока не освящена, впрочем, как и ее важность. В трудах зарубежных ученых напротив отложился серьезный пласт теоретических и иных научных разработок, без знания и использования которых содержание и общественных движений и вообще историю народов Востока XIX - XX вв. нельзя понять и раскрыть в достаточной степени. Естественно, здесь нужен критический подход.

Современный Восток, – как пишет Гаджиев К.С., - представляет собой целый комплекс социокультурных, национально-историко-культурных ареалов, таких, как ближневосточный арабо- и тюрко-мусульманский, средне-восточный иранско-тюркомусульманский, центральноазиатский тюрко-мусульманский, восточно-азиатский буддийско-синтоистский, конфуцианско-индийский, индусско-буддийско-мусульманский и т.д. Каждый из этих миров, как по своим внутренним

базовым характеристикам, так и по взаимоотношениям с западным миром, имеет свои особенности и требует соответствующей трактовки.

При всем том, преобладающие на Западе подходы к Востоку, определяются восходящими еще к Гегелю, представлениями о пассивности, летаргичности и неспособности восточного менталитета к социальному, технологическому и иным формам прогресса. Современные же авторы, в факторах способствовавших модернизации ряда азиатских стран, ищут не в них самих, а вовне, акцентируя внимание исключительно на роли вне экзогенных факторов, импульсов извне, феномене революции сверху, доминирующей роли надстроечных институтов.

При этом некоторые авторы видят некую дуальность, в системе отношений Восток - Запад или Запад - Восток, *подразумевая под «Западом» принцип личностный, а под «Востоком» - принцип социальный.*

Оставляя в стороне вопрос о правомерности и обоснованности тезиса о дуальности, следует указать на то, что потеря такой «геосоциокультурной дуальности», привела бы к утверждению той или иной формы унитарности, что было бы чревато ускорением социокультурной и духовной энтропии единой унитарной цивилизации, ее самоограничением и смертью.

Как считал Гегель, Восток - начало всемирной истории, Европа - ее конец. Причем, по его мнению, на Востоке «восходит внешнее физическое солнце», а на Западе «восходит внутреннее солнце самосознания». Не заблуждался ли, утверждая это классик немецкой философии? Если вспомнить Екклесиаста, то «во многой мудрости много печали» и вряд ли у человека Востока «внутреннего солнца самосознания» меньше, чем у современного европейца. Для исследований западных специалистов показательным был период 50 - 70 гг. XX века, когда европейские и афро-азиатские общества описывались, как разнотипные социокультурные явления, причем вторые ассоциировались с неразвитостью, отсутствием внутренних потенциалов развития. Методологическое противопоставление указанных обществ не было, к примеру, преодолено и школой «мир системного анализа».

И. Валлерстайна, выделивший центр, полупериферию и периферию мирового развития. В теориях школы периферия не имеет перспектив национального процветания. Большой успех сопутствовал концепциям национализма, усмотревшим его обусловленность в контексте исторического развития любых обществ, включая глобальный фактор современного существования (Э. Геллнер). Отметим также распространенность употребления в западных

теориях понятий «модернизация», «традиция», формировавших подходы к изучению сложных процессов взаимодействия культур Запада и Востока.

Модернизация на Востоке началась с XIX века, как социальная трансформация общества, и была связана с глобализацией исторического процесса, где социальная трансформация различных обществ, различных стран оказалась включенной в определённый общемировой процесс.

В самом кратком виде модернизацию можно определить, как форму перехода от традиционной, аграрной цивилизации к либеральной, индустриальной цивилизации.

XIX век поляризовал мир на две части: западную (капиталистическую) и не западную (не капиталистическую). Доминантой поляризации было активное воздействие Запада на мир традиционного Востока с тем, чтобы преобразовать его, по своему образцу и подобию.

«Исторически модернизация – отмечает С. Айзенштадт, - это процесс изменения в направлении тех типов социальной, экономической и политической систем, которые развивались в Западной Европе и Северной Америке с XVII по XIX век, и затем распространились на другие европейские страны, а в XIX и XX вв. – на южно-американский, азиатский и африканский континенты».

Однако, и Восток не был в этом процессе только лишь пассивным объектом воздействия. Для Востока столкновение с Западом породило потребность восприятия, адаптации многих элементов западной цивилизации. На это указывал выдающийся индийский мыслитель-гуманист Шри Ауробиндо Гхош:

«Когда культура, впавшая в состояние пассивного существования, сна, застоя, сталкивается или, что ещё серьёзнее, получает прямое воздействие от «бодрствующей», активной, чрезвычайно творческой культуры и обнаруживает себя противопоставленной её молодой и плодотворной энергии, видит её громадные успехи и развитие новых идей и формаций, первым же жизненным инстинктом будет, конечно, перенять эти идеи и формы, заимствовать их вплоть до имитации и репродуцирования, чтобы обогатить себя, и тем или иным путём обрести все преимущества этих новых сил и возможностей».

Имитация и репродуцирование означает, что Индия, как и другие страны Востока, при столкновении с Западом ощутила свою отсталость.

Модернизация для неё означала объективную потребность преодоления отсталости посредством усвоения достижений западной цивилизации.

Но модернизация неевропейских стран как репродуцирование означает вместе с тем перенос на местную социокультурную почву идей и ценностей иной культуры, как правило, западной. При этом возникает проблема встречи и культур, цивилизаций, их конвергенции. Это сложный социальный процесс, который сопровождается такими явлениями, как сопротивление модернизации, раскол в обществе между силами сопротивления и приспособления к реформам, опасность утери национально-культурной идентичности, духовной деградации.

Технологический прорыв Запада в середине второго тысячелетия породил иллюзию о том, что единственной перспективной цивилизацией ориентированной на будущее, является ее западноевропейская форма. Восток в европоцентристской культурологии, - как считает известный казахстанский культуролог Т.Х. Габитов, - воспринимался только как ареал аккультурации, то есть в качестве полигона вестернизации. Но объективный научный анализ показывает, что Запад без Востока одномерен и духовно-нравственно ограничен.

Современная доминирующая западная техническая цивилизация ограничила человеческую духовность, подчинила ее потребительским и прагматическим установкам, сделало «усеченным» сознание человека, откуда и возникло «одномерно-плоскостное» видение мира. По мнению Р. Розака, выход из этого тупика заключается в формировании новой культуры, где соединяются логика и интуиция, наука и вера, индивидуализм и общность, искусственное и естественное. Взаимоинтегрирование систем ценностей Запада и Востока не породило еще новый культурологический опыт. Доминирующие универсалии западного мира не затрагивают глубинных пластов культуры и менталитета Востока, а пока действуют лишь на уровне адаптации восточного социума к новым информационным, технологическим и социальным преобразованиям. Л. Гумилев считает, что нет народов изначально передовых или отсталых, все большие народы Востока и Запада имели в своей истории полосы и стремительного движения вперед, и движения замедленного, а то и вовсе попятного, что приводило к временному отставанию.

Сопротивление модернизации оказывали, как правило, традиционные слои общества, которые чувствовали в западной культуре, европейской

рациональности структурно чуждую им силу, которая окончательно подрывает основы их бытия.

В настоящее время Запад и Восток объединяются в поисках решения проблем духовного развития человечества и становления высшего человеческого бытия. Точнее, инициатива в большей степени исходит от Запада, т.к. триумф западного мышления так и не дал окончательного разрешения проблем человека. Более того, генерируемая на Западе жизненная философия, опирающаяся на силу, конкуренцию и самоутверждение, проявляющая линейный прогресс и неограниченный рост, привела с одной стороны, к разработке современной наукой высочайших технологий, а с другой стороны к социальному, экологическому, моральному кризису. Стало очевидным, что препятствия прогрессу находятся не в сфере технологий, а в сфере, которую можно отнести к человеческой природе. Именно поэтому Запад обращается к восточным философским системам, к их традициям психофизического совершенствования.

Тема кризиса западной цивилизации, культуры, философии, являлась сквозной для русской общественной мысли «серебряного века». Сегодня, в современном мире, проблема «Восток-Запад», столь волновавшая русских ученых конца XIX - начала XX столетий, не менее, если не более актуальна. Понятия «межнациональный конфликт», «исламский терроризм», увы, прочно входят в нашу жизнь. И это касается не только России, для которой, как для многонационального и многоконфессионального государства, расположенного как в Европе, так и в Азии, их активизация крайне опасна. Конфликт Востока и Запада сегодня для многих очевиден и, что самое важное, крайне опасен для всего мирового сообщества. Именно поэтому оценки русских ученых, касающиеся проблемы «Восток-Запад», создание которых относится к периоду «золотого века» русской философии, их анализ сегодня актуален как никогда. История есть опыт, накопленный человечеством. История философии содержит в себе варианты ответов на многие из стоящих перед нами и сегодня острых вопросов.

Так, например, отрицание объективности противопоставления Востока и Запада мы наблюдаем в историофилософии Н.Я. Данилевского, в частности в его знаменитой книге «Россия и Европа».

Восток и Запад, - отмечает Н.Я. Данилевский, - порождая новые и новые культурно-исторические типы, сменяющие друг друга, привносят в историю человечества общие для него достижения. Взаимодействие и

преимущество типов приводит к дальнейшему развитию. Открытия и изобретения, такие, как порох, гравюра, компас и другие, пришли на Запад с Востока, посредством арабов. Только взаимопроникновение могло принести их в западную цивилизацию. Противопоставление Запада и Востока, если бы оно существовало в абсолютном понимании этого слова, а уж тем более постоянная вражда и борьба Запада и Востока, остановили бы прогресс. Именно поэтому противопоставление Запада и Востока, наделение Запада званием единственного носителя прогресса и исторической динамики, а Востока – упадка и регресса, не может иметь под собой реальных оснований. Интересную особенность взаимодействия культур Востока и Запада, мы находим в философии Н. Бердяева. Он считал проблему «Восток-Запад» наиважнейшей в мировой истории, отправной точкой для тех, кто хочет понять мировую борьбу, рассматривая ее сквозь призму философии истории. «Проблема Востока и Запада, - писал Бердяев, - в сущности, всегда была основной темой всемирной истории, ее осью» [16]. Мировую войну в этом контексте он понимал как один из актов всемирно-исторической драмы Востока и Запада. Именно мировая война, по мнению философа, привела Восток и Запад к невиданному доселе соприкосновению. То, чего не смог сделать «мир», смог сделать «раздор» - он вывел западного человека за границы европейской культуры, цивилизации и истории. Но, это не говорит о том, что до сих пор Запад был равнодушен к Востоку, не стремился его познать. <https://works.doklad.ru/view/tucgQ9jQ0Yc/all.html>

Транспорт - одна из ведущих форм общественного производства, крупнейший социальный фактор. От качества функционирования транспортной системы зависит состояние и развитие промышленности, сельского хозяйства, обороны страны и, во многом, благополучие и удобство населения. Ежедневно, Российским транспортом доставляется к местам производства около 700 млн. тонн грузов и перевозится свыше 135 млн. пассажиров. Полная стоимость основных фондов транспортного комплекса России в ценах 1991 года составляет 195 млрд. рублей, однако, более половины этих фондов изношена и требует замены.

Приходится констатировать, что показатели перевозочных процессов в *России значительно отстают от мирового уровня*. В частности, объем перевозок в два раза меньше, чем в США, а транспортные издержки составляют 11,5% от национального дохода, в то время, как в США - менее 7%. Потери времени потребителей в России в 5 раз выше, чем в развитых

странах мира. Потребность в транспортных услугах удовлетворяется только на 60 - 70%, а простои достигают более 40% общего времени транспортного обслуживания. В бывшем Советском Союзе существовало развернутое, единое транспортное пространство, с едиными плохими или хорошими средствами, с четкой технической политикой, с обоснованной налоговой системой. К сожалению сегодня, в России ничего этого нет, так как в результате изменения геополитической ситуации в России ее транспорт оказался в особо тяжелом положении.

Помимо общих для страны причин, это положение в наибольшей степени обусловлено недопониманием роли транспорта в экономической и социальной жизни страны и его специфики, как особой структуры в народном хозяйстве. Прежде всего, это относится к недостаткам законоп-правовой базы, налоговой и тарифной политике, т.е. всего круга вопросов, которые определяют экономический и политический базис транспорта. Важнейшим фактором является технический уровень всех видов транспортных систем, организации и инфраструктуры, промышленности производящей продукцию. Высокая степень физического и морального износа основных фондов, в первую очередь, транспортной техники, является определяющей характеристикой для всех видов транспорта.

К этому можно добавить значительное отставание в развитии транспортной инфраструктуры, главным образом, морских портов, автомобильных и железных дорог, терминальных пунктов и т.д.

В то же время, в Европе и в мире наступают решительные интеграционные транспортные процессы, наиболее ярким проявлением которых, является формирование международных транспортных коридоров. И России необходимо участвовать в этих процессах.

Согласно определению КВТ ЕЭК ООН: "Транспортный коридор - это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а так же совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок".

Переход к системам транспортных коридоров осуществлялся постепенно. Из краткого исторического обзора мероприятий по формированию транспортных коридоров (табл.1) видно, что это долгий процесс, имеющий тенденции к расширению участников, внедрению национальных транспортных сетей в общемировые с выработкой определенных принципов по финансированию, развитию технологий работы в системе транспортных коридоров, введению в эту систему новых проектов и т.д.

Таблица 1. - Обзор мероприятий по формированию транспортных коридоров.

Год	Место проведения	Основные решения
1978	---	Образование Комитета по рассмотрению вопросов развития транспортной сети в интересах Европейского Союза (EU).
1982	---	Создание бюджета EU для финансирования проектов транспортной инфраструктуры.
1991	Прага	1-я Панъевропейская конференция министров транспорта по вопросам сотрудничества и интеграции европейских транспортных сетей.
1991	Маастрих	Выработка "правил игры".
1992	Эдинбург	"Эдинбургская инициатива" для расширения участия Европейского Инвестиционного банка в финансировании транспортных коридоров.
1992	---	Издание "белой книги" по транспортной политике на Трансъевропейских сетях с конкретными коридорами.
1994	о. Крит (Греция)	2-я Панъевропейская конференция министров транспорта по девяти коридорам Трансъевропейских сетей и основные пути взаимодействия стран.
1997	Хельсинки	3-я Панъевропейская конференция министров транспорта по развитию транспортных коридоров.
1998	Санкт - Петербург	1-я Международная Евро-Азиатская конференция по транспорту для выравнивания уровней транспортных систем Востока и Запада.
1999	Ташкент	Международная конференция "Проблемы транспортного моста Азия - Европа" или "Шелковый путь".

2000	Санкт - Петербург	1-я Международная Евро-Азиатская конференция по транспорту для развития мультимодальных перевозок, интеграции в мировую транспортную систему и расширения проекта "Балтийский мост".
2001	Иркутск	1-я конференция МСАТ по автотранспортным перевозкам "Европа - Азия"

Система МТК на территории России включает в себя два евроазиатских коридора ("Север - Юг" и "Транссиб"), Северный морской путь, панъевропейские транспортные коридоры №№ 1, 2 и 9, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-тихоокеанского региона.

Каждому из коридоров присвоено собственное обозначение:

Коридор "Север - Юг" (страны Восточной, Центральной Европы и Скандинавии - европейская часть Российской Федерации - Каспийское море - Иран - Индия, Пакистан и др.) – NS.

Коридор "Транссиб" (Центральная Европа - Москва - Екатеринбург - Красноярск - Хабаровск - Владивосток/Находка и система его ответвлений (на Санкт-Петербург, Киев, Новороссийск, Казахстан, Монголию, Китай и Корею); на территории России и сопредельных стран сопрягается с общеевропейскими коридорами №№ 2, 3 и 9) – TS.

Коридор "Северный морской путь" (Мурманск - Архангельск - Кандалакша - Дудинка) – SMP.

Коридор "Приморье-1" (Харбин - Гродеково - Владивосток/Находка/Восточный - порты АТР) - PR1.

Коридор "Приморье-2" (Хуньчунь - Краскино - Посьет/Зарубино - порты АТР) - PR2.

Панъевропейский транспортный коридор № 1 (ответвление от основного направления коридора граница с Латвией (от Риги) - Калининград - граница с Польшей (на Гданьск) - PE1.

Панъевропейский транспортный коридор №2 (граница с Белоруссией (от Минска) - Смоленск - Москва - Нижний Новгород с предполагаемым продолжением до Екатеринбурга) - PE2.

Панъевропейский транспортный коридор № 9 (граница с Финляндией (от Хельсинки) - Санкт-Петербург - Москва - граница с Украиной (на Киев) и

ответвления коридора Санкт-Петербург - граница с Белоруссией (на Витебск) и граница с Литвой (от Вильнюса) - Калининград) - РЕ9.

В системе МТК на территории России панъевропейский транспортный коридор № 2 полностью включен в состав коридора "Транссиб", участок панъевропейского транспортного коридора № 9 граница Финляндии - С. Петербург - Москва - включен в состав коридора "Север - Юг".

В составе коридоров выделены основные железнодорожные, автомобильные и водные маршруты и ответвления от них, обозначение которых включает наименование коридора, вид транспорта и порядковый номер (для ответвлений от основного маршрута).

Железнодорожные маршруты обозначены буквой "R", автомобильные - буквой "A", водные - буквой "W".

Ответвления от основных маршрутов коридоров "Север - Юг" и РЕ9 пронумерованы в направлении с севера на юг.

При этом, с восточной стороны от основного маршрута, они имеют нечетные номера, с западной - четные.

Ответвления от основного маршрута коридора "Транссиб" пронумерованы в направлении с запада на восток, при этом с северной стороны от основного маршрута они имеют нечетные номера, с южной - четные [4, раздел 3].

Для более полного учета геополитических и экономических интересов России, направления указанных МТК на территории страны дополнены рядом новых маршрутов, расширяющих зоны действия коридоров и повышающих их эффективность вследствие более полного охвата международных и внутренних корреспонденций.

Дополняющими евроазиатскими международными транспортными соединениями являются:

направление Санкт-Петербург - Пермь - Екатеринбург, обеспечивающее кратчайшую связь Транссибирской железнодорожной магистрали с морскими портами и пограничными переходами на Северо-Западе России;

направление граница Украины (от Харькова) - Самара - Уфа, являющееся продолжением третьего панъевропейского транспортного коридора и обеспечивающее связи Украины с Казахстаном и странами Средней Азии и далее по Транссибу, по которому осуществляются перевозки в сообщениях с Китаем, Монголией и другими странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Единая глубоководная система европейской части России (включая Волго-Донской канал и Волго-Балтийский водный путь), по которой осуществляются перевозки внутренним водным транспортом между Балтийским и Азово-Черноморским бассейнами, с одной стороны, и Каспийским бассейном, с другой стороны;

Северный морской путь, имеющий значительный нереализованный потенциал в обеспечении зоны российского Севера и международного транзита.

В составе инфраструктуры международных транспортных коридоров на территории России рассматриваются постоянные устройства (инфраструктурные объекты) универсальных видов транспорта, отнесенных к МТК, железнодорожные, автомобильные и внутренние водные магистрали с их обустройством, морские порты, расположенные на границах российских участков коридоров, аэропорты гражданской авиации и транспортные терминалы, размещенные в зонах коридоров и влияющие на их работу.

При этом в состав МТК включены, как правило, наиболее оснащенные существующие магистрали и объекты, на которых концентрируются внешнеторговые и транзитные грузо- и пассажиропотоки, и звенья российской транспортной сети, имеющие благоприятные перспективы для привлечения на них указанных потоков.

Главными критериями при выборе транспортных коммуникаций для включения в состав международных транспортных коридоров являются:

совпадение их с согласованными международным сообществом интегрированными направлениями международных транспортных связей;

максимальное использование существующих хорошо технически оснащенных транспортных коммуникаций, имеющих значительные резервы провозной способности;

конкурентоспособность цены перевозки на всем маршруте груза;

приемлемые сроки следования грузов от производителя до потребителя продукции в сравнении с конкурентными маршрутами;

надлежащее качество перевозок - безопасность, своевременность доставки, сохранность грузов, полнота информации о состоянии груза и его местоположении в любой момент времени;

обеспечение интермодальных перевозок на основе логистических принципов и современной информационной базы, с использованием оптико-волоконных линий связи и спутниковых систем.

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:

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.

Практическая работа по формированию МТК начинается с подготовки и последующего подписания международного соглашения с участием всех государств, по территории которых проходит МТК, и стран, заинтересованных в его использовании. В этой работе должны принять участие министерства транспорта и путей и сообщений, МИД и другие министерства и ведомства.

Далее создаются специальные национальные (межведомственные комиссии) и международные органы (координационные комитеты), в задачи которых входит работа по формированию национальных участков МТК и созданию международных условий функционирования коридора. Штаб-квартира координационного комитета должна располагаться в стране, играющей

наиболее важную роль в работе по формированию МТК, в странах-участницах создаются региональные офисы.

Прогнозирование развития МТК должно выполняться главным образом на основе анализа имеющихся и перспективных грузо- и пассажиропотоков, тяготеющих к конкретным направлениям, проходящим по территории России.

"НЦКТП Минтранса России при прогнозировании развития МТК использует эвристические, аналитические и статистические методы, а так же методы математического моделирования и исследовательского проектирования. Результаты прогнозов, полученные на основе применения математических и статистических моделей, могут быть откорректированы с помощью эвристических процедур, позволяющих учесть дополнительные составляющие при поиске искомых показателей. В случае значительного расхождения результатов прогнозирования, полученных с использованием различных методов, проводят экспертную оценку".

При формировании любого транспортного коридора потенциальные перевозки должны быть представлены в виде грузо- и пассажиропотоков, которые будут развиваться в рамках данного коридора. Должны быть указаны категории грузов, плотности грузо- и пассажиропотоков, их распределение и т.д. Необходимое внимание должно быть уделено организации перевозок укрупненных грузовых единиц по стандартам ЕС, Международной морской организации и других организаций, параметры которых отличны от принятых в России, а так же грузов, требующих специальной технологии перевозок.

"Прогноз перевозок разрабатывается как на ближайшие годы, так и на более отдаленную перспективу, определяемую наличием необходимой для него достаточно надежной информации.

В качестве источников информации при прогнозе объемов взаимных грузовых перевозок между государствами региона конкретного МТК могут служить отчетные данные о результатах развития экономики государств за прошедшие периоды, особенно изменения в сфере внешней торговли и транспорта, а так же текущие результаты реализации национальных программ развития отдельных отраслей, перспективные прогнозные разработки развития экономики государств".

После окончательного решения о необходимости создания МТК с участием России обозначаются границы национального участка МТК, при этом

должны учитываться объемы существующих и перспективных грузопотоков, их конфигурации и состояния транспортной инфраструктуры. В результате проделанной работы формируется заключение об оптимальном маршруте прохождения коридора, на котором наиболее полностью будут использоваться имеющиеся мощности транспортной системы страны. Затем проводится детальная оценка текущей эффективности функционирования и состояния объектов транспортной инфраструктуры в рамках формируемого МТК. "Результаты такой оценки в дальнейшем будут являться основой для планирования и осуществления конкретных мероприятий с целью развития транспортной инфраструктуры, внедрения передовых транспортно-таможенных технологий, совершенствования нормативно-правовой базы, повышения безопасности транспортной деятельности, улучшения информационного обеспечения участников транспортного процесса, обеспечения международной поддержки формирования МТК".

"Финансирование формирования транспортных коридоров осуществляется международными транспортными организациями в соответствии со специальными программами ЕС Фаре и Тасис, а так же заинтересованными странами и частными инвесторами. Причем, обустройство коридоров может включать строительство новых путей сообщений, реконструкцию и ремонт уже имеющихся основных технических сооружений на тех видах транспорта, которые создают конкретный коридор. В связи со строительством новых сооружений и реконструкцией старых особое значение придается экологическим аспектам".

Хорошо известно, что функционирование автомобильного, железнодорожного, морского, водного, воздушного и трубопроводного транспорта вызывает повышенное техногенное воздействие на окружающую среду и представляет собой серьезную угрозу природной среде и здоровью населения.

Характер и величина атмосферного загрязнения определяются объемом выбросов загрязняющих веществ и степенью их рассеяния в атмосфере, обусловленной общей метеорологической ситуацией и типом подстилающей поверхности. Попавшая в атмосферу примесь переносится воздушными потоками и выпадает на подстилающую поверхность в результате сухого осаждения и вымывания осадками.

Суммарное выпадение загрязняющих веществ складывается из выпадения от собственных источников и потоков извне (импорта). Часть загрязнителей,

выброшенных источниками региона, переносится воздушными потоками за его пределы, составляя экспорт. Рассмотрение всех этих потоков позволяет составить баланс эмиссии и выпадения загрязняющих веществ для исследуемой территории.

Загрязнение атмосферы выбросами от стационарных или передвижных источников оказывает негативное воздействие, как на здоровье человека, так и на состояние природных экосистем. Выпадение из атмосферы соединений серы и азота и их поступление в экосистемы приводит к закислению почв и, следовательно, к ухудшению их плодородия. Однако различные типы почв в той или иной степени способны сопротивляться внешнему, в данном случае атмосферному, закислению благодаря процессам химической нейтрализации, биохимической фиксации или вымывания поверхностными и внутрипочвенными водами. Критерием достаточности или избыточности атмосферных поступлений загрязняющих веществ в экосистемы служат величины критических нагрузок, зависящие от природной устойчивости экосистем и указывающих предел загрязнения, выше которого происходят структурные нарушения в экосистемах или их гибель.

В этой связи одной из важнейших проблем создания и функционирования новых международных транспортных коридоров является проблема обеспечения их экологической безопасности, особенно в крупных транспортных узлах (урбанизированных территориях) и на тех участках, которые проходят по пограничным территориям различных государств. Соответствующие мероприятия по обеспечению экологической безопасности транспортных коридоров должны проводиться как на стадии их обоснования и проектирования, так и в процессе строительства и эксплуатации.

Транспортная система состоит из двух важнейших подсистем. Первая из них - транспортные сети - требует при ее создании проведения большого объема строительных работ, связанных с перемещениями огромного количества грунта, нарушением естественного ландшафта, строительством мостов, путепроводов, водоотвода и т.д. Транспортные сети - это стационарный источник экологической опасности.

Вторая подсистема - это те транспортные средства, которые пользуются данной транспортной сетью. Эти транспортные средства представляют собой нестационарные источники экологической опасности и вносят решающий вклад в загрязнение окружающей среды акустическими, электромагнитными

и тепловыми полями, токсическими выхлопами, различными ядовитыми химическими соединениями и т.д.

Транспортные сети для своего нормального функционирования требуют создания соответствующей инфраструктуры. Чрезвычайно важно, чтобы в состав этой инфраструктуры изначально была включена система обеспечения экологической безопасности как транспортных сетей, так и тех транспортных средств, которые эту сеть используют. В состав системы обеспечения экологической безопасности в обязательном порядке должен входить информационно-аналитический центр, организованный с учетом современных требований к информационному обеспечению системы принятия решений соответствующего уровня.

Среди многоплановых задач обеспечения экологической безопасности транспортных коридоров важнейшей является задача создания действенной системы государственного экологического контроля. Для этого необходимо подготовить и принять на региональном уровне нормативные акты, регламентирующие порядок и проведение государственного экологического контроля на индивидуальном и государственном транспорте всех типов. Эти акты должны предусматривать меры административной ответственности за невыполнение установленных требований и тем самым создать механизм управления системой государственного экологического контроля за соблюдением требований государственных стандартов, в частности, по токсичности и дымности на автотранспорте.

Нормативные акты должны определить схемы взаимодействия органов государственного контроля, уточнить тарифы и отработать порядок взимания платы за загрязнение окружающей среды транспортом. На основе этих актов должны осуществляться сборы за проведение проверок транспортных средств на соответствие требованиям стандартов, а также отчисления в территориальные экологические фонды. Наконец, эти акты должны служить методической основой для проведения оценки эффективности предлагаемой системы контроля на индивидуальном автотранспорте, доля которого в крупных городах составляет около 80% от всего транспорта.

Для решения этих проблем необходимо создание развитой системы природоохранного управления и системы информационного обеспечения в соответствии с требованиями международных стандартов, например, ИСО 14000, входящей в систему общего управления транспортными коридорами, а также независимых и вневедомственных структур, которые бы

осуществляли экологический контроль, мониторинг и аудит транспортных коридоров.

Для решения экологической проблемы в структуру программы "Развитие международных транспортных коридоров" входит Подпрограмма "Безопасность транспортной деятельности", целью которой является снижение вредного воздействия на окружающую среду.

Международные транспортные коридоры и национальная безопасность России

Значение МТК оценивается не только с точки зрения коммерческой выгоды, но с более широких позиций национальной безопасности, таких ее составляющих, как: военная, экономическая, промышленная, технологическая, продовольственная, демографическая.

Доказательством необходимости комплексного подхода является и то, что международные транспортные коридоры проходят по участкам наиболее насыщенных национальных транспортных коридоров.

Это, с одной стороны, способствует снижению себестоимости перевозок, увеличению финансовых возможностей для модернизации и развития элементов совместно используемой инфраструктуры, но, с другой - накладывает повышенные требования по синхронизации графика движения, соблюдению мер безопасности, а также определяет предел, который можно выделить для международных перевозок, не срывая внутреннего товарообмена, являющегося основой для любого государства.

Именно с этих системных позиций должна строиться государственная транспортная политика России в отношении международных транспортных коридоров, как собственных, так и коридоров, формируемых ее конкурентами. В этом позиция России не должна отличаться от позиций других стран, напористо и системно участвующих в интеграции в мировую экономику, в том числе в сфере транспорта, открыто ставящих перед собой цель - получить от этой интеграции наибольшую выгоду.

В настоящее время в мире сформировалось три мировых экономических полюса: Евросоюз; Северо-Восточная, Восточная и Юго-Восточная Азия; Северная Америка. Россия пока, к сожалению, в число экономических полюсов не входит, при наличии всех объективных предпосылок.

Поэтому задача России состоит в том, чтобы изменить ситуацию, в том числе и использованием тех возможностей, которые дает глобализация мировой

экономики и ее механизмы в виде международных транспортных коридоров.

Функции международных транспортных коридоров

Влияние международных транспортных коридоров на национальную безопасность страны зависит от функций, которые они выполняют.

Прямыми функциями международных транспортных коридоров являются обслуживание экспортно-импортных перевозок, а также международного транзита. Все остальные проявления являются мультипликативным эффектом при совместном воздействии международных и национальных транспортных коридоров на составляющие национальной безопасности.

Соседние государства никогда не испытывали проблему беспрепятственной связи. Для стран, не граничащих непосредственно, это условие является критичным. Поэтому отдаленные международные торговые партнеры стараются выбирать маршруты с минимальным количеством промежуточных стран, с их пограничными барьерами, разнообразием политической обстановки, денежными сборами.

Другой базовой функцией международных транспортных коридоров является обеспечение международного транзита. В настоящее время роль евроазиатского сухопутного транзита резко возросла. Это объясняется лавинообразным ростом объемов товарооборота между Европой и Азией.

При этом Европа к настоящему моменту фактически достигла предела в развитии своего промышленного потенциала в объемных показателях для удовлетворения внутреннего спроса. Дальнейшее развитие производства в Европе связано лишь с увеличением экспорта в другие регионы мира, в первую очередь в Азию.

Исходя из тех экономических выгод, которые дает обслуживание международного транзита, многие страны борются за то, чтобы международные транспортные коридоры проходили по их территориям. Однако, чем больше страна, чем сильнее развито ее промышленное производство, внутренняя производственная кооперация, чем более емким является внутренний рынок, тем меньшую долю составляют доходы от международного транзита по отношению к валовому внутреннему продукту. Международные транспортные коридоры так же влияют на промышленную, продовольственную, демографическую, военную и технологическую безопасность.

Это связано не только с глобализацией мировой экономики и переводом промышленных предприятий из Европы в Азию, но и необходимостью соблюдения единых международных стандартов при всех видах обслуживания международного транспортного коридора.

Возросшие требования к качеству транспортной инфраструктуры, транспортным средствам заставляют повышать качество изготовления транспортного оборудования.

Повышение требований международной конкуренции обязывает вводить тотальный контроль за прохождением каждого контейнера, каждого движущегося транспортного средства, переходить на логистические методы обслуживания грузопотоков на основе синхронного взаимодействия всех видов транспорта, перегрузочных комплексов, таможенных и пограничных служб. К процессу транспортировки подключаются информационно-аналитические системы и космическая навигация. Транспортно-перегрузочные логистические центры становятся точками технологической активности.

Гарантией технологического успеха азиатских стран была государственная технологическая политика, в результате которой отбирались для функционирования лишь те международные компании, которые ввозили в страну только самые передовые технологии. Поэтому есть все основания утверждать, что при верно выбранной государственной политике международные транспортные коридоры являются проводниками технологического прорыва.

Для России высокие технологические требования международных транспортных коридоров, емкий отечественный спрос в сфере транспорта, верно выбранная государственная транспортная политика с учетом технологических требований способны обеспечить решение принципиальной задачи - обеспечения технологической безопасности России.

Военная безопасность напрямую связана с насыщенностью территории железными, автомобильными дорогами, внутренними водными путями, портами, аэропортами, другими объектами транспортного обслуживания, с самой конфигурацией железнодорожной и автомобильной сети.

Именно вопросы военной безопасности, сохранения территориальной целостности России были главными при строительстве Транссибирской магистрали.

Международные транспортные коридоры, как правило, становятся базовыми национальными коридорами, на основе которых формируется опорная транспортная сеть циклического типа, так называемая опорная транспортная решетка.

У Российской империи, Советского Союза, России имеются все природные возможности к интенсивному развитию, обеспечению национальной безопасности в сырьевой, промышленной, продовольственной, военной и транспортной сферах. Следует отметить, что фактор военной защиты являлся одним из определяющих при выборе ширины железнодорожной колеи в России, отличной от европейской.

Исчерпывающий ответ на обеспечение национальной безопасности дает "Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года" своим ключевым проектом - строительством Северо-Сибирской магистрали. Эта магистраль является недостающим, центральным звеном Северо-Российского евразийского международного транспортного коридора, который насквозь пересечет всю страну севернее Транссиба. Поэтому в Транспортной стратегии однозначно сформулировано требование - "в кратчайшие сроки предусмотреть строительство Северо-Сибирской магистрали".

Проведенная оценка влияния международных коридоров на национальную безопасность, их нынешнее состояние, а также вызовы глобализации позволяют сделать следующие выводы:

1. Необходима динамичная, системная, подкрепленная наукой государственная транспортная политика в области международных транспортных коридоров. России необходимо своевременно вносить инициативы по развитию МТК и упреждающе реагировать на вызовы и угрозы, связанные с МТК, участия в формировании общей транспортной системы континента.
2. Транссиб имеет перспективу развития, но не полностью решает проблему национальной безопасности и тем более задачу удвоения ВВП с поддержание набранного темпа в последующие периоды.
3. Ключевым, безальтернативным международным транспортным коридором, решающим вопросы безопасности и экономики является главный проект Транспортной стратегии Российской Федерации на период 2025 года армирование Северного Российского международного транспортного

коридора, точнее его недостающего центрального звена - Северо-Сибирской магистрали.

4. Решение проблема МТК "Север-Юг" зависит лишь от самой России, от государственной транспортной политики в этом регионе.

В России не используется мировой опыт такого безотказного механизма повышения эффективности МТК (их перегрузочных узлов и важнейших направлений) и одновременно ускоренного развития экономики, как свободные экономические зоны. На сегодняшний день Россия предлагает мировому сообществу, наряду с нефтью, газом и металлом, новый национальный продукт - экспорт транзитных транспортных услуг. Россия готова реализовывать этот продукт на взаимовыгодных условиях вместе с зарубежными партнерами. Немаловажно, что транзит через нашу страну осуществляется по единой таможенной территории, на которой действуют единые законы. Экспорт транзитных транспортных услуг принесет выгоды России. Это, прежде всего, прямые денежные поступления в виде оплат транспортных и сопутствующих услуг. Кроме того, в транзитные страны направляются инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры, и они становятся полигонами внедрения современной транспортной техники и технологий, так как все участники сложившихся и функционирующих коридоров заинтересованы в его устойчивой работе и снижении логистических издержек. Все это, в свою очередь, создает условия для развития национальной внешней торговли и внутренних перевозок, а так же влечет за собой развитие тех регионов, по которым проходят транзитные коридоры. Так же транзит является надежным средством усиления влияния страны на международной арене.

Для России особое значение придается 9-му коридору ("Балтийский мост" или "Путь из варяг в греки"), 2-му коридору, а так же Северному морскому пути.

Девятый коридор будет длиной 2 000 км, что обеспечит перевозками территорию площадью 1 млн. км² с численностью населения 60 млн. человек (14 субъектов Российской Федерации). Создание крупных портов в Санкт - Петербурге и его области ("Европейские ворота Росси") позволит отказаться от услуг прибалтийских стран, через порты которых сейчас проходит огромное количество российских грузов, благодаря чему Россия ежегодно теряет значительные суммы денег. Кроме того, транспортный узел Санкт - Петербурга положит начало формированию трансконтинентального моста

Восток - Запад, который обеспечит интермодальные перевозки транзитных грузов третьих стран.

Второй коридор обеспечит полноценную связь между Востоком и Западом, так как в перспективе дойдет до находки и Владивостока, загрузит Транссибирскую магистраль как транзитный путь между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (рис.2).

Транссибирская магистраль уже в настоящее время осуществляет пуск контейнерных поездов с укороченным временем оборота до Польши, Германии, Венгрии, Швейцарии со специальными раздвижными колесными парами для перехода с отечественной колеи (1520 мм) на европейскую (1435 мм). Увеличивается количество перевозок в районе Астрахани.

Большое значение предается развитию Северного морского пути как главной магистрали России в Арктике, которая позволит связать порты Северной и Западной Европы с портами Северной Америки, Японии, Кореи и Китая. Особое значение придается терминальной обработке грузопотоков, которая позволит ускорить обработку грузов с таможенным обслуживанием.

Активное участие России в формировании международных транспортных коридоров стало в последние годы одной из первоочередных задач в области отечественного транспорта. Государственная важность этой задачи для Российской Федерации обуславливается тем, что максимальное использование преимуществ международного разделения труда и выгодного для экспорта транспортных услуг географического положения страны может внести значительный вклад в улучшение сложившейся в России экономической ситуации.

Благодаря развитию международной электронной торговли через всемирную сеть Интернет к транспорту предъявляются дополнительные требования по ускорению товародвижения, объявлению более точных сроков доставки грузов.

Одним из ключевых звеньев развития российской экономики становится совершенствование транспортной системы страны и реализация ее мощного транзитного потенциала для обеспечения евроазиатских связей. Это станет существенным вкладом в увеличение ВВП России, обусловленным ростом объемов транспортной работы и мультипликативным эффектом в других отраслях экономики. Транзитная рента (доход национальной транспортной системы от транзитных перевозок пассажиров и грузов) будет важной статьей валютных поступлений.

Россия, занимающая более 30% территории Евразийского континента и располагающая высокоразвитой транспортной системой, объективно является естественным мостом, обеспечивающим транзитные связи на этом направлении. Пока мощный транзитный потенциал России используется слабо.

В то же время иницируется ряд крупных международных транспортных проектов, предусматривающих реализацию евроазиатских связей в обход территории России. Реализация таких проектов может нанести ущерб экономике нашей страны и ее политическим интересам.

Учитывая, что в настоящее время за счет средств международных организаций, включая международные финансовые институты, начато финансирование этих проектов, Россия имеет минимальный запас времени для принятия мер, предусматривающих разработку и реализацию эффективной транзитной политики страны, использование резервов национальной транспортной системы, подготовку и реализацию транспортных проектов в целях привлечения крупных транзитных и внешнеторговых грузопотоков на отечественные транспортные коммуникации.

Необходима целенаправленная деятельность государства по координации действий федеральных и региональных органов власти в целях создания благоприятных условий для привлечения на транспортные коммуникации России транзитных пассажиро- и грузопотоков.

Для более полного использования преимуществ географического положения страны, обеспечения возрастающих объемов внешнеторговой деятельности, укрепления роли России в мировой хозяйственной системе необходимо формирование и планомерное развитие российских международных транспортных коридоров, как важных элементов создаваемой международной евроазиатской транспортной инфраструктуры.

Основные грузопотоки внешнеторговых и транзитных перевозок концентрируются по осям Запад - Восток и Север - Юг и совпадают с главными направлениями перевозок в межрегиональном сообщении внутри России, в районе прохождения которых сосредоточено свыше 80% населения и промышленного потенциала Российской Федерации. Из этого следует, что развитие международных транспортных коридоров отвечает как внешним, так и внутренним экономическим интересам Российской Федерации.

Заключение

Положение России в XXI веке и становление её, как одного из ведущих центров многополярного мира, должно опираться на устойчивое экономическое развитие, основанное на дальнейшей структурной перестройке экономики и повышении конкурентоспособности отечественных товаров и услуг на мировых рынках, а также на интеграцию страны в динамично изменяющуюся систему международных отношений, что позволило бы ей занять достойное место в постиндустриальной структуре мира.

Проводя внешнеэкономическую политику, направленную на расширение взаимовыгодного сотрудничества с государствами всех континентов земного шара, обладая огромным ресурсным потенциалом, Россия является одним из крупнейших участников мирового товарообмена.

Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внешнеторгового обмена требуют новых подходов к развитию транспорта, поиску новых технологий и рациональных путей освоения перевозок пассажиров и грузов.

Располагая системой морских портов на Балтийском, Азово-Черноморском, Каспийском, Северном и Дальневосточном бассейнах, развитыми сетями железных дорог и внутренних судоходных путей, протяженной сетью автомобильных дорог, комплексом международных аэропортов, воздушными трассами, проходящими над территорией страны в широтном и меридиональном направлениях и обеспечивающими эффективное использование нашего воздушного пространства для международных и, прежде всего, транзитных перевозок, Россия обладает огромным транспортным потенциалом, который способен реализовать национальный транзитный ресурс для обеспечения евроазиатских связей и потребности страны в перевозках пассажиров и грузов во всех видах сообщений.

Для более полного использования преимуществ географического положения страны, обеспечения возрастающих объемов внешнеторговой деятельности, укрепления роли России в мировой хозяйственной системе необходимо формирование и планомерное развитие российских международных транспортных коридоров, как важных элементов создаваемой международной евроазиатской транспортной инфраструктуры.

Основные грузопотоки внешнеторговых и транзитных перевозок концентрируются по осям Запад - Восток и Север - Юг и совпадают с главными направлениями перевозок в межрегиональном сообщении внутри

<https://referatbank.ru/referat/preview/31494/referat-mezhdunarodnye-transportnye-koridory.html>
России, в районе прохождения которых сосредоточено свыше 80% населения Российской Федерации. Из этого следует, что развитие международных транспортных коридоров отвечает, как внешним, так и внутренним экономическим интересам Российской Федерации.



Что представляют собой транспортные коридоры?

Транспортный коридор представляет собой совокупность транспортных коммуникаций различных видов транспорта, обеспечивающий транспортировку грузов между различными странами. Таким образом, транзит также является основой перевозок по транспортным коридорам.

Под понятием «международный транзит» понимается перевозка грузов из одной страны в другую через территорию третьей страны или третьих стран.

Какие транспортные коридоры есть в России?

Система МТК на территории России включает в себя два евроазиатских коридора ("Север - Юг" и "Транссиб"), Северный морской путь, панъевропейские транспортные коридоры №№ 1, 2 и 9, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-тихоокеанского региона.

Какие транспортные коридоры есть в России?

Система МТК на территории России включает в себя два евроазиатских коридора ("Север - Юг" и "Транссиб"), Северный морской путь, панъевропейские транспортные коридоры №№ 1, 2 и 9, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-тихоокеанского региона.

Виды транспортных коридоров

Различают международные и национальные транспортные коридоры. Первые соединяют несколько государств и могут проходить через транзитные государства, вторые развиваются в рамках определенного государства и, как правило, входят в состав первых.

Транспортные коридоры включают в себя пути сообщения различных видов транспорта, унимодальные и мультимодальные терминальные объекты.

Виды транспортных документов

К основным транспортным документам можно отнести:

коносамент, штурманская расписка, чартер, арендум, бернс-нот, букинг-нот, таймшит, морская накладная, коммерческий акт, железнодорожная накладная, авиагрузовая накладная, автодорожная накладная, речная накладная, универсальный транспортный документ, документ смешанной перевозки, фрахтовый счёт, расписки, извещения и другие документы.

<https://fcp.economy.gov.ru/ext/11/3.htm>

Система МТК на территории России формируется в соответствии с географией и структурой существующих и перспективных международных транспортных связей.

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

Для более полного учета геополитических и экономических интересов России направления указанных МТК на территории страны дополнены рядом новых маршрутов, расширяющих зоны действия коридоров и повышающих их эффективность вследствие более полного охвата международных и внутренних корреспонденций.

Дополняющими евроазиатскими международными транспортными соединениями являются:

- направление Санкт-Петербург – Пермь – Екатеринбург, обеспечивающее кратчайшую связь Транссибирской железнодорожной магистрали с морскими портами и пограничными переходами на Северо-Западе России;
- направление граница Украины (от Харькова) – Самара – Уфа, являющееся продолжением третьего панъевропейского транспортного коридора и обеспечивающее связи Украины с Казахстаном и странами Средней Азии и далее по Транссибу, по которому осуществляются перевозки в сообщениях с Китаем, Монголией и другими странами Азиатско-Тихоокеанского региона;
- Единая глубоководная система европейской части России (включая Волго-Донской канал и Волго-Балтийский водный путь), по которой осуществляются перевозки внутренним водным транспортом между Балтийским и Азово-Черноморским бассейнами, с одной стороны, и Каспийским бассейном, с другой стороны;
- Северный морской путь, имеющий значительный нереализованный потенциал в обеспечении зоны российского Севера и международного транзита.

Важное значение для международных, включая транзитные, перевозок пассажиров имеет формирование трасс в воздушном пространстве России.

Уже в настоящее время общее количество полетов иностранных авиакомпаний, выполняемых через воздушное пространство России, составляет около 85 тысяч в год. Наиболее привлекательными для транзитных полетов иностранных авиакомпаний являются следующие трассы:

Транссибирская (Европа – Юго-Восточная Азия);

Трансполярная (Европа – Япония/Корея);

Трансазиатская (Европа – Юго-Восточная Азия/Индия/Пакистан);

Трансвосточная (США/Канада – Юго-Восточная Азия);

Кроссполярная (США/Канада – Юго-Восточная Азия).

В составе инфраструктуры международных транспортных коридоров на территории России рассматриваются постоянные устройства (инфраструктурные объекты) универсальных видов транспорта, отнесенных к МТК, – железнодорожные, автомобильные и внутренние водные магистрали с их обустройством, морские порты, расположенные на границах российских участков коридоров, аэропорты гражданской авиации и транспортные терминалы, размещенные в зонах коридоров и влияющие на их работу.

При этом в состав МТК включены, как правило, наиболее оснащенные существующие магистрали и объекты, на которых концентрируются внешнеторговые и транзитные грузо- и пассажиропотоки, и звенья российской транспортной сети, имеющие благоприятные перспективы для привлечения на них указанных потоков.

Главными критериями при выборе транспортных коммуникаций для включения в состав международных транспортных коридоров являются:

- совпадение их с согласованными международным сообществом интегрированными направлениями международных транспортных связей;
- максимальное использование существующих хорошо технически оснащенных транспортных коммуникаций, имеющих значительные резервы провозной способности;
- конкурентоспособность цены перевозки на всем маршруте следования груза;
- приемлемые сроки следования грузов от производителя до потребителя продукции в сравнении с конкурентными маршрутами;

- надлежащее качество перевозок – безопасность, своевременность доставки, сохранность грузов, полнота информации о состоянии груза и его местоположении в любой момент времени;
- обеспечение интермодальных перевозок на основе логистических принципов и современной информационной базы, с использованием оптоволоконных линий связи и спутниковых систем.

Система МТК на территории России включает в себя два евроазиатских коридора (“Север – Юг” и “Транссиб”), Северный морской путь, панъевропейские транспортные коридоры №№ 1 и 9, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Каждому из коридоров присвоено собственное обозначение:

коридор “Север – Юг” – NS;

коридор “Транссиб” – TS;

коридор “Северный морской путь” – SMP;

коридор “Приморье–1” (Харбин – Гродеково – Владивосток/Находка/Восточный – порты АТР) – PR1;

коридор “Приморье–2” (Хуньчунь – Краскино – Посыет/Зарубино – порты АТР) – PR2;

панъевропейский транспортный коридор № 1 – PE1;

панъевропейский транспортный коридор № 9 – PE9.

В формируемой системе МТК на территории России панъевропейский транспортный коридор № 2 полностью включен в состав коридора “Транссиб”, участок панъевропейского транспортного коридора № 9 граница Финляндии – Санкт-Петербург – Москва включен в состав коридора “Север – Юг”.

В составе коридоров выделены основные железнодорожные, автомобильные и водные маршруты и ответвления от них, обозначение которых включает наименование коридора, вид транспорта и порядковый номер (для ответвлений от основного маршрута). Железнодорожные маршруты обозначены буквой “R”, автомобильные – буквой “A”, водные – буквой “W”. Ответвления от основных маршрутов коридоров “Север – Юг” и PE9 пронумерованы в направлении с севера на юг, при этом с восточной стороны от основного маршрута они имеют нечетные номера, с западной – четные.

Ответвления от основного маршрута коридора “Транссиб” пронумерованы в направлении с запада на восток, при этом с северной стороны от основного маршрута они имеют нечетные номера, с южной – четные.

До 2010 г. предполагается в основном сформировать систему международных транспортных коридоров на территории России. За пределами этого периода она может получить дальнейшее развитие.

Коридор “Север – Юг” (NS)

Основное направление коридора:

Финляндия – С.-Петербург – Москва – Астрахань – Каспийское море – Иран – страны Персидского залива/Индия.

Ответвления:

1. *С.-Петербург – Петрозаводск – Мурманск* ¹;
2. *Москва – Ярославль – Вологда – Архангельск*;
3. Москва – Ростов-на-Дону – Новороссийск;
4. Ростов-на-Дону – Таганрог;
5. *Ростов-на-Дону – Ставрополь – Кочубей*;
6. Ростов-на-Дону – Минеральные Воды – Нальчик – Владикавказ – Грузия;
7. Астрахань – Махачкала – Азербайджан;
8. Астрахань – Казахстан.

Железные дороги

Основной железнодорожный маршрут:

NSR: Бусловская (граница с Финляндией) – С.-Петербург – Москва – Рязань – Кочетовка – Ртищево – Саратов – Волгоград/Урбах – Верхний Баскунчак – Астрахань.

Ответвления:

- NSR1: *С.-Петербург – Волховстрой – Петрозаводск – Мурманск*;
- NSR2: Кочетовка – Лиски – Лихая – Ростов – Новороссийск;
- NSR3: *Москва – Ярославль – Вологда – Коноша – Архангельск*;
- NSR4: Астрахань – Махачкала – Самур (граница с Азербайджаном);
- NSR5: Астрахань – Аксарайская (граница с Казахстаном).

Автомобильные дороги

Основной автомобильный маршрут:

NSA: Торфяновка (граница с Финляндией) – С.-Петербург – Великий Новгород – Тверь – Москва – Кашира – Тамбов – Волгоград – Астрахань.

Ответвления:

- NSA1: *С.-Петербург – Петрозаводск – Беломорск – Мурманск*;

NSA2: Кашира – Воронеж – Каменск-Шахтинский – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск/Сочи;

NSA3: Москва – Ярославль – Вологда – Березник – Архангельск;

NSA4: Ростов-на-Дону – Таганрог;

NSA5: Астрахань – Кара-Озек (граница с Казахстаном);

NSA6: Ростов-на-Дону – Ставрополь – Кочубей;

NSA8: Ростов-на-Дону (от Павловской) – Минеральные Воды – Нальчик – Владикавказ – Верхний Ларс (граница с Грузией);

NSA10: Астрахань – Кочубей – Махачкала – Казмаларский (граница с Азербайджаном).

Внутренние водные пути

Основной водный маршрут:

NSW: С.-Петербург – Вытегра – Череповец – Нижний Новгород – Казань – Волгоград – Астрахань – Каспийское море.

Ответвления:

NSW1: Беломорско-Балтийский канал;

NSW2: Череповец – Большая Волга – канал им. Москвы – Москва;

NSW3: Казань – Пермь – Соликамск;

NSW4: Волгоград – Волго-Донской канал – Ростов-на-Дону.

Коридор “Транссиб” (TS)

Основное направление коридора:

Берлин (Германия) – Варшава (Польша) – Минск (Белоруссия) – Москва – Екатеринбург – Владивосток/Находка.

Ответвления:

1. Киров – С.-Петербург;

2. Пермь – Архангельск – Беломорск;

3. Курган – Самара – Украина (Харьков – Киев);

4. Самара – Волгоград – Новороссийск;

5. Волгоград – Ростов-на-Дону;

6. Курган – Петропавловск (Казахстан);

7. Тайшет – Тында – Комсомольск-на-Амуре – Ванино;

8. Улан-Удэ – Монголия;

9. Чита – Забайкальск – Китай;

10. Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре;

11. Владивосток – КНДР;

12. Соединение с транспортной сетью Японии.

Железные дороги

Основной железнодорожный маршрут:

TSR: Красное (граница с Белоруссией) – Москва – Нижний Новгород/Казань – Екатеринбург – Тюмень/Курган – Омск – Новосибирск – Тайшет – Улан-Удэ – Хабаровск – Владивосток/Находка.

Ответвления:

TSR1: Котельнич – Вологда – Волховстрой – С.-Петербург;

TSR2: Курган – Челябинск – Уфа – Самара – Сызрань – Пенза – Ртищево – Лиски – Соловей (граница с Украиной);

TSR3: *Пермь – Кудымкар – Сыктывкар – Архангельск – Беломорск;*

TSR4: Волгоград – Лихая;

TSR5: *Тайшет – Тында – Комсомольск-на-Амуре – Ванино;*

TSR6: Сызрань – Саратов – Волгоград – Тихорецкая – Краснодар – Новороссийск;

TSR7: *Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре;*

TSR8: Курган – Казахстан (Петропавловск – Астана);

TSR9: *Комсомольск-на-Амуре – Япония;*

TSR10: Улан-Удэ – Наушки (граница с Монголией);

TSR12: Карымская – Забайкальск (граница с Китаем);

TSR14: Владивосток – Хасан (граница с КНДР).

Автомобильные дороги

Основной автомобильный маршрут:

TSA: Красное (граница с Белоруссией) – Смоленск – Москва – Владимир – Нижний Новгород – Чебоксары – Казань – Елабуга – Пермь – Екатеринбург – Тюмень – Ишим – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Улан-Удэ – Чита – Хабаровск – Владивосток/Находка.

Ответвления:

TSA1: Пермь – Киров – Вологда – Новая Ладога – С.-Петербург;

TSA2: Уфа – Самара – Сызрань – Саратов – Воронеж – Курск – Крупец (граница с Украиной);

TSA3: *Пермь – Кудымкар – Сыктывкар – Котлас – Березник – Архангельск;*

TSA4: Саратов – Волгоград – Каменск-Шахтинский – Ростов-на-Дону – Новороссийск;

TSA5: *Хабаровск – Лидога – Ванино;*

TSA6: Саратов – Озинки (граница с Казахстаном);

TSA8: Самара – Маштаков (граница с Казахстаном);

TSA10: Елабуга – Уфа – Челябинск – Ишим;
TSA12: Челябинск – Троицк (граница с Казахстаном);
TSA14: Курган – Петухово (граница с Казахстаном, направление на Петропавловск);
TSA16: Улан-Удэ – Кяхта (граница с Монголией);
TSA18: Чита – Забайкальск (граница с Китаем).

Внутренние водные пути

Ответвления:

TSW1: *р. Иртыш (Омск – Ханты-Мансийск);*
TSW3: *р. Обь (Новосибирск – Ханты-Мансийск – устье);*
TSW5: *р. Енисей (Красноярск – устье);*
TSW7: *р. Лена (Осетрово – устье реки);*
TSW9: *р. Амур (Благовещенск – устье реки).*

Панъевропейский транспортный коридор № 1 (PE1)

Основное направление коридора:

Хельсинки – Таллин – Рига – Вильнюс – Варшава

Ответвление:

Рига – Калининград – Гданьск

Железнодорожный маршрут:

PE1R: Советск (граница с Литвой) – Калининград – Мамоново (граница с Польшей).

Автомобильный маршрут:

PE1A: Советск (граница с Литвой) – Талпаки – Калининград – Мамоново (граница с Польшей).

Панъевропейский транспортный коридор № 9 (PE9)

Основное направление коридора:

Хельсинки – С.-Петербург – Москва – Украина (Киев).

Ответвления:

1. С.-Петербург – Белоруссия – Украина (Киев – порты Черного моря);
2. Украина (Киев) – Белоруссия (Минск) – Литва (Вильнюс) – Калининград.

Железные дороги

Основной железнодорожный маршрут:

PE9R: Москва – Брянск – Суземка (граница с Украиной).

Ответвления:

PE9R2: С.-Петербург – Дно – Завержье (граница с Белоруссией);
PE9R4: Калининград – Нестеров (граница с Литвой).

Автомобильные дороги

Основной автомобильный маршрут:

РЕ9А: Москва – Калуга – Брянск – Троебортное (граница с Украиной).

Ответвления:

РЕ9А1: Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – Нехотеевка (граница с Украиной);

РЕ9А2: С.-Петербург – Псков – Лобок (граница с Белоруссией);

РЕ9А4: Чернышевское (граница с Литвой) – Калининград.

Коридор “Приморье-1” (PR1)

Направление коридора:

Харбин – Суйфыньхэ – Гродеково – Владивосток/Восточный/Находка – порты АТР.

Железнодорожный маршрут:

PR1R: Гродеково (граница с Китаем) – Владивосток / Восточный / Находка.

Автомобильный маршрут:

PR1A: Пограничный (граница с Китаем) – Уссурийск – Владивосток / Восточный / Находка.

Коридор “Приморье-2” (PR2)

Направление коридора:

Хуньчунь – Краскино – Посьет/Зарубино – порты АТР.

Железнодорожный маршрут:

PR2R: Камышовая (граница с Китаем) – Посьет / Зарубино.

Автомобильный маршрут:

PR2A: Краскино (граница с Китаем) – Посьет / Зарубино.

Морские порты

Российские морские порты на Северном, Балтийском, Азово-Черноморском, Каспийском и Дальневосточном бассейнах являются входными пунктами панъевропейских и евроазиатских международных транспортных коридоров, формируемых на территории России, и каждый из них обслуживает перевозки грузов, в большинстве случаев осуществляемые по нескольким МТК.

Коридор “Север-Юг”

на Балтике – действующие – Санкт-Петербург, Выборг, Высоцк и строящиеся – Усть-Луга, Приморск;

на Черном и Азовском морях – действующие – Новороссийск, Туапсе, Таганрог, Кавказ, Темрюк и строящийся – Железный Рог;

на Каспийском море – Оля, Астрахань, Махачкала.

Коридор “Транссиб”

На Западе европейской части России этот коридор обслуживается теми же морскими портами на Балтийском, Азовском, Черном и Каспийском морях, что и коридор “Север-Юг”. На Востоке корреспондирующими с ними являются порты Дальнего Востока.

на Северном бассейне (Северный морской путь) – Мурманск, Архангельск, Кандалакша, Дудинка;

на Дальневосточном бассейне – Владивосток, Восточный, Находка, Находка-наливная, Ванино.

Панъевропейский коридор № 1

на Балтийском бассейне – Калининград.

Панъевропейский коридор № 9

на Балтийском бассейне – те же порты, что и по коридору “Север-Юг”, а также Калининград.

Коридор “Приморье-1”

на Дальневосточном бассейне – Владивосток, Находка, Восточный.

Коридор “Приморье-2”

на Дальневосточном бассейне – Посъет, Зарубино.

Аэропорты гражданской авиации

На территории России на авиамаршрутах, параллельных международным транспортным коридорам и важнейших авиатранспортных направлений самыми крупными аэропортами, выполняющими отправки грузов и пассажиров по международным и внутрироссийским трассам, являются аэропорты Московского авиатранспортного узла (Шереметьево, Домодедово, Внуково, Быково), Санкт-Петербурга (Пулково), Нижнего Новгорода, Самары, Казани, Ульяновска, Волгограда, Астрахани, Ростова-на-Дону, Калининграда, а также Екатеринбурга (Кольцово), Новосибирска (Толмачево), Омска, Красноярска (Емельяново), Иркутска, Хабаровска, Владивостока.

Пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации, входящие в инфраструктуру МТК

На железнодорожном транспорте пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации включены в состав объектов пограничных

станций: Мамоново и Чернышевская (новое строительство) в Калининградской области, Суземка и Соловей на границе с Украиной, Самур на границе с Азербайджаном, Верхний Баскунчак, Горбуново, Юнино, Исилюль на границе с Казахстаном. Другие пропускные пункты, задействованные при формировании МТК, расположены на станциях, традиционно используемых для перевозок пассажиров и грузов в сообщении с Финляндией, Монголией и Китаем и имеющих объекты пограничной службы.

На морском транспорте пункты пропуска входят в состав объектов действующих портов, через которые осуществляются основные объемы перевозок внешнеторговых грузов и в которых имеется необходимая пограничная инфраструктура – порты С.-Петербург, Высоцк, Выборг, Калининград, Таганрог, Новороссийск, Туапсе, Кавказ, Ейск, Темрюк, Махачкала, Оля, порты Приморского края. В проектах по созданию новых портов – Приморск, Усть-Луга, Железный Рог – в составе общепортовой инфраструктуры предусматривается создание объектов для выполнения пограничных процедур. В составе проекта по развитию пассажирского порта Сочи предусмотрено строительство пункта пропуска пассажиров.

На речном транспорте в связи с тем, что вопрос открытия внутренних водных путей для иностранных судов пока не решен, пункты пропуска через государственную границу приняты в действующих устьевых и речных портах, открытых для захода иностранных судов, – Санкт-Петербург, Калининград, Азов, Ростов-на-Дону, Ейск, Темрюк, Астрахань.

На автомобильном транспорте в состав МТК включены только действующие пункты пропуска через государственную границу.

В составе аэропортов имеются или проектируются пункты пропуска через государственную границу.

Таблица 1.

Список пунктов пропуска через государственную границу России, входящих в систему международных транспортных коридоров до 2010 г.

Участки границы России	Виды транспорта	Пропускные пункты
1. Граница с Финляндией, Ленинградская область	Железнодорожный	ст. Бусловская

Посвящается Владыке БОЛЕЕ!

	Автомобильный	Торфяновка
2. Граница с Литвой, Калининградская обл.	Железнодорожный	ст. Нестеров (Чернышевская) ст. Советск
	Автомобильный	Чернышевское -Советск
3. Граница с Польшей, Калининградская обл.	Железнодорожный	ст. Мамоново
	Автомобильный	Мамоново
4. Граница с Белоруссией, Псковская обл.	Железнодорожный	ст. Завережье
	Автомобильный	Лобок
5. Граница с Белоруссией, Смоленская обл.	Железнодорожный	ст. Красное
	Автомобильный	Красное
6. Граница с Украиной, Брянская обл.	Железнодорожный	ст. Суземка
	Автомобильный	Троебортное
7. Граница с Украиной, Курская обл.	Автомобильный	Крупец
8. Граница с Украиной, Белгородская обл.	Железнодорожный	ст. Соловей
	Автомобильный	Нехотеевка
9. Граница с Грузией, Республика Северная Осетия – Алания	Автомобильный	Верхний Ларс
10. Граница с Азербайджаном, Республика Дагестан	Железнодорожный	ст. Самур
	Автомобильный	Казмалярский
11. Граница с Казахстаном, Астраханская обл.	Железнодорожный	ст. Аксарайская ст. Верхний Баскунчак
	Автомобильный	Кара-Озек

Посвящается Владыке БОЛЕЕ!

12. Граница с Казахстаном, Саратовская обл.	Автомобильный	Озинки
13. Граница с Казахстаном, Оренбургская обл.	Автомобильный	Маштаков
14. Граница с Казахстаном, Челябинская обл.	Автомобильный	Троицк
15. Граница с Казахстаном, Курганская обл.	Железнодорожный	ст. Горбуново
	Автомобильный	Петухово
16. Граница с Казахстаном, Омская обл.	Железнодорожный	Исилькуль
17. Граница с Монголией, Республика Бурятия	Железнодорожный	ст. Наушки
	Автомобильный	Кяхта
18. Граница с Китаем, Читинская обл.	Железнодорожный	ст. Забайкальск
	Автомобильный	Забайкальск
19. Граница с Китаем, Приморский край	Железнодорожный	ст. Гродеково ст. Камышовая
	Автомобильный	Пограничный Краскино
20. Граница с КНДР, Приморский край	Железнодорожный	ст. Хасан
21. Порты		
г. С.-Петербург	Морской	Морской торговый порт
	Внутренний водный	Речной порт
Ленинградская обл.	Морской	порт Высоцк
		порт Выборг

Посвящается Владыке БОЛЕЕ!

		порт Приморск (новый)
		порт Усть-Луга (новый)
Калининградская обл.	Морской	Морской торговый порт
	Внутренний водный	Речной порт
Ростовская обл.	Морской	Таганрог (морской торговый порт)
	Внутренний водный	порт Азов, порт Ростов-на-Дону
Краснодарский край	Морской	порт Железный Рог (новый)
		порт Кавказ
		порт Темрюк
		порт Ейск
		порт Новороссийск
		порт Туапсе
		порт Сочи
Республика Дагестан	Морской	порт Махачкала
Астраханская обл.	Морской	порт Оля
	Внутренний водный	порт Астрахань
Приморский край	Морской	порт Восточный
		порт Владивосток
		порт Находка
		порт Посьет
		порт Зарубино
22. Аэропорты		
Ленинградская обл.	Воздушный	Выборг
Ярославская обл.	Воздушный	Ярославль
Тульская обл.	Воздушный	Тула
Ростовская обл.	Воздушный	Ростов-на-Дону

Астраханская обл.	Воздушный	Астрахань
Республика Дагестан	Воздушный	Махачкала
Омская обл.	Воздушный	Омск
Республика Бурятия	Воздушный	Улан-Удэ

<https://fcp.economy.gov.ru/ext/11/3.htm>

Анализируется роль и значение международного транспорта в системе внешнеэкономических отношений. В современных условиях либерализации торговли транспорт является одним из ключевых факторов развития национальной экономики, включенность страны в транспортную систему может обеспечить ее синергетическое экономическое развитие за счет развития торговли, увеличения товарных потоков и потребления.

В условиях глобализации роль фактора усиления интеграционных процессов играет международный транспортный коридор.

<https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-kak-osnovnoy-faktor-razvitiya-ekonomicheskikh-otnosheniy-mezhdu-gosudarstvami>

Первый транспортный коридор Хельсинки-Таллинн-Рига-Калининград-Гданьск/Каунас-Варшава и далее по Берлину протяженностью 1000 км интегрирует Польшу и государства Балтии-Эстонию, Литву, Латвию в западноевропейское экономическое пространство. При подготовке этих стран к вступлению в ЕС в кратчайшие сроки были реализованы проекты, предусматривающие создание автомобильных и железнодорожных коридоров. Одно направление маршрута проходит через западный Анклав Российской Федерации

- Калининградскую область.

Второй транспортный коридор Берлин - Варшава

- Минск - Москва - Новгород (автомобильный и железнодорожный) протяженностью 2241 км является коммуникационной ориентацией Запад — Восток, соединяющей Германию с Россией. Транспортный коридор является сравнительно дешевым и быстрым передвижением пассажиров и грузов. Остается открытый вопрос о качестве жизни и ухода. Если качество дорог в Германии и Польше улучшится, то в Белоруссии и России предстоит модернизация автомобильных и транспортных дорог. Автодороги требуют улучшения обслуживания и повышения безопасности, ограничения заторов вблизи Москвы и Бреста.

Третий транспортный коридор Берлин/Дрезден – Вроцлав – Катовице/Краков – Львов – Киев (автомобильный и железнодорожный) протяженностью 1640 км соединяет Западную Украину через Польшу с Германией.

Четвертый транспортный коридор Дрезден/Нюрнберг

- Прага - Вена/Братислава - Дьёр - Будапешт - Арад - Констанца/Крайова - София - Фессалоники/Пловдив.

- Протяженность Стамбула 3285 км. Целью интегрировать страны Чехию, Словакию, Венгрию, Румынию и Болгарию в единую сеть европейских коммуникаций и дать выход Европы к Черному морю.

Пятый транспортный коридор Триест - Любляна - Будапешт - Львов/Братислава - Львов (автомобильный и железнодорожный) протяженностью 1595 км дает выход к свободному порту Триесту Словении, Словакии, Венгрии и Африки.

Шестой транспортный коридор Гданьск – Катовице.

- Жилина протяженностью 1520 км дает выход Словакии к Балтийскому морю и выбирает коммуникационную ось север - юг Польши.

Седьмой транспортный коридор (река Дунай) протяженностью около 1600 км объединяет все придунайские страны, и его будущее зависит от геополитической политики на Балканах. В результате серьезных проблем в бывшей Югославии Дунайскому судоходству был нанесен огромный ущерб.

Восьмой транспортный коридор Дуррес - Тирана

- Скопье - София - Пловдив - Бургас - Варна (автомобильный и железнодорожный) протяженностью 905 км соединяет на Балканах порты Адриатического и Черного моря и дает к ним выход для Македонии.

Девятый транспортный коридор Хельсинки - Санкт-Петербург - Москва/Псков - Киев Любашевка - Кишинёв - Бухарест - Димитровград - Александруполис (автомобильный и железнодорожный) является самым протяженным (около 3400 км), замыкает восточную коммуникационную сеть Европы и является современным аналогом исторического пути « из варяг в греки ».

На сегодняшний день железнодорожный маршрут транспортного коридора №9 представлен так: Хельсинки - Бусловская - Санкт-Петербург - Москва - Суземка - Киев - Любашевка (с ответвлением на Одессу)

- Кишинев - Бухарест - София - Александруполис (с от-

филиалением на Киев) - Минск - Вильнюс - Калининград/ Вильнюс - Клайпеда.

Десятый транспортный коридор: Зальцбург - Любляна - Загреб - Белград - София/Скопье - Салоники - протяженность 1000 км.

В XXI веке Западная Европа планирует добиться непосредственного выхода в Африку.

По замыслу проектировщиков, первый тоннель под Гибралтарским проливом, соединяющий Испанию и Марокко, с ресурсами до 2025 года, по словам министра иностранных дел Испании Мигеля Анхеля Моратиноса, высказавшегося на форуме «Европа-Африка», проходившем в марокканском городе Аркила (АгсПа). Это позволит приступить к формированию мультимодального коридора вокруг Средиземного моря, а также к созданию трансафриканской магистрали от Александрии до Кейптауна. Таким образом, в будущем станет возможным кругосветное путешествие железнодорожным транспортом из Южной Африки через Евразию в Латинскую Америку.

Из всего вышесказанного можно сделать вывод, что развивать транспортные коридоры (МТК) для организации транспортных и торговых коммуникаций, развития экономических отношений между государствами, поддержания уровня их конкурентной устойчивости. МТК координирует транспортировку по генеральным направлениям общего пользования (железнодорожный, автомобильный, морской, трубопроводный) и телекоммуникаций. В точках пересечения МТК, называемых коммуникационными узлами, применяется преференциальный режим, необходимо упрощать процессы оборота капитала и прохождения товаров, документов, денежных средств; концентрировать материальные, финансовые и образовательные потоки; высокое качество обслуживания и уровень безопасности.

После падения «железного занавеса» Европа получила возможность наладить торговые отношения с Востоком, расширив тем самым свой рынок и предоставив своим гражданам свободный доступ на территорию Российской Федерации. Ситуация осложнена отсутствием в РФ, Белоруссии качественного дорожного покрытия и соответствующих коммуникаций. Развитие отношений в этой сфере продолжается и сегодня. В будущем на Евразийском континенте расширятся основные события по созданию трансконтинентальных коридоров между мировыми полюсами экономического и технологического развития в экономической Европе, АТР и Северной Америке. <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-transportnye-koridory>

Исторические аспекты трансформации транспортных систем с конца XX века по настоящее время; экономические, технологические и политические факторы, повлиявшие на трансформацию транспортных систем. Отдельно, уделено внимание существующим программам ЕС для развития транспортных систем и транспортных коридоров; оценен опыт построения транспортной системы в Советском Союзе. Определены *отличия глобализации от интеграции мирового хозяйства*, основные факторы глобализации мировой экономики, влияющие на развитие транспортных систем. Установлены новые требования к качеству транспортных систем предъявляемые глобализацией мирового хозяйства; задачи формирования международных транспортных систем и задачи регулирования национальных транспортных систем на современном этапе их развития.

<https://cyberleninka.ru/article/n/transformatsiya-transportnyh-sistem-v-usloviyah-globalizatsii-mirovoy-ekonomiki>

В первое десятилетие XXI века, несмотря на мировой финансовый кризис, продолжается активное развитие интеграционных процессов во всех сферах деятельности человечества. Наиболее активное влияние на интеграцию экономики оказывает коммуникационная система стран. А по транспортной составляющей интеграционного процесса, можно судить об адекватности решения проблем и выполнения задач, стоящих перед субъектами, формирующими мировые системы.

Сегодня мировое сообщество интенсивно формирует единый транспортный комплекс, используя пространственное расположение и ресурсный потенциал государств и обеспечивая при этом их интегральное обслуживание. Однако, история развития отдельных видов транспорта, различия экономики и политики, транспортного законодательства в разных странах всегда стояли, как на пути объединения отдельных транспортных систем в единую систему, так и препятствовали прохождению интеграционных процессов мировой экономики.

Особо остро, вопрос формирования и эффективного функционирования транспортных систем, стоял уже в 70-е года XX века. Страны Западной Европы столкнулись с этими проблемами одними из первых в связи с большим количеством стран на столь незначительной мировой территории, когда процессы интеграции стали сдерживаться центробежными тенденциями в области транспорта.

Ведь, транспорт с его универсальными связями, со всеми производственными отраслями и сферой распределения, остается важным орудием государства и национальных корпораций против монополий других стран. Естественно, стремление правительственных органов оградить свои национальные транспортные «рынки» от проникновения транспортных средств под «иностранным флагом», защитить зоны тяготения к своим морским портам от поглощения их хинтерландами портов соседствующих стран.

Хинтерланд — это зона тяготения (влияния) транспортного узла; территория, которая по преобладанию транспортных потоков в определённых направлениях тяготеет к тому или иному крупному транспортному узлу (морскому порту, аэропорту, ж/д узлу и т. д.).

В узком смысле слова, транспортные узлы и сеть, которые ориентированы и специализируются на обслуживании грузов этого порта, в противоположность форланду — внешней водной зоне влияния порта (остальные морские порты, в которые и з данного порта следуют суда с грузами).

География. Современная иллюстрированная энциклопедия. —

М.: Росмэн. Под редакцией проф. А. П. Горкина. 2006.

https://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_geo/7343/%D1%85%D0%B8%D0%BD%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%BB%D0%B0%D0%BD%D0%B4

Специалистами было подсчитано, что убытки вследствие известной автономии и упорной защиты экономического суверенитета в странах сегодня входящих в ЕС к концу 80-х гг. составляли около 400 млрд. долл. в год.

Десятилетие 1980-х годов отмечено увеличением количества транснациональных корпораций (ТНК), финансово-промышленных групп (ФПП), межотраслевых и внутриотраслевых структур, ассоциаций, научно-производственных объединений, торговых домов и их укрупнение, а также ростом союзов и альянсов в бизнесе не обязательно оформленных юридически. Целью столь разнообразных объединений является изыскание новых резервов в усиливающейся конкурентной борьбе, посредством структурирования мезологистических систем для оптимизации логистических издержек и улучшения обслуживания потребителей. Важнейшим фактором развития таких мезологистических систем становятся транспортные системы.

Таким образом, мезо-логистическая информационная система – это структура, включающая персонал и инновационные технологии, объединенные информационным потоком и предназначенные для планирования осуществляемых действий как в настоящем, так и в будущем.

С развитием информационных технологий и внедрением персональных компьютеров, информация в электронном виде превратилась в важнейший компонент современной рыночной инфраструктуры, и заняла одно из основных мест в ресурсном потенциале фирмы (главное это информация, где и как быстро можно взять все другие требуемые фирме ресурсы).

В области управления транспортом также произошли значительные изменения. Появилась возможность, через спутниковые телекоммуникационные системы диспетчирование грузов в режиме удаленного доступа и реального времени.

Для решения торговых международных проблем, кроме факторов способствующих интеграции мировой экономики (снятие традиционных национальных таможенных, торговых, транспортных и других барьеров, как это произошло в странах ЕС, между США и Канадой, либерализация законодательств многих других стран) стали активно разрабатываться и внедряться транспортные международные программы и проекты.

Эти программы направлены, в первую очередь, на формирование и эффективное функционирование транспортных систем для обеспечения международных перевозок. Ведь именно перевозочные проблемы стояли на пути интеграции, в связи с особой историей развития отдельных видов транспорта, различия экономики и политики в транспортном законодательстве в разных странах. Остро встал вопрос объединения отдельных транспортных систем в единую мировую транспортную систему с целью непрерывности процесса транспортировки грузов, уменьшения времени их доставки, стоимости и рисков. Уже с момента создания Европейского Союза (Конференция Европейских Сообществ в Люксембурге в 1985 г., которая приняла Европейский Акт, вступивший в силу в 1987г.), провозгласивший четыре свободы в международном движении товаров, людей, услуг и капитала, создаваемый новый тип межгосударственных производственно-экономических связей потребовал объединения национальных транспортных систем этих стран в единую транспортную систему и ее развития в направлении:

- создания недостающих звеньев сети;

- увеличения пропускной способности и числа пограничных транспортных переходов и стыков;
- изменения соотношения видов транспорта в перевозках, связанного с составом грузовой массы по родам грузов и дальности перевозок;
- совершенствования координации работы транспорта и выработки общей транспортной политики (ОТП) в связи с обострением конкуренции между отдельными видами транспорта и со стороны иностранных транспортно-экспедиционных компаний, получивших доступ на национальный рынок транспортных услуг.

С начала 90-х годов происходят очень важные политические события, повлиявшие на развитие всей мировой экономики, имеется в виду крушение мировой системы социализма (ропуск СЭВ) и распад Советского Союза. Почти все бывшие социалистические страны перешли к рыночным отношениям. Этим было положено окончание основного и главного противостояния XX века между социализмом и капитализмом. И хотя первоначально центробежные силы распада системы социализма были направлены на дезинтеграцию и разрыв существовавших хозяйственных связей, в дальнейшем экономические аспекты становятся одними из основных объединяющих факторов, в неизбежно последовавших за этим интеграционных процессах.

Первая международная конференция по европейскому транспорту состоялась в октябре 1991 года в Праге, где была принята общая транспортная политика (ОТП) сообщества.

Была определена главная задача общеевропейской кооперации в области транспорта по развитию наиболее важных для стран ЕС транспортных маршрутов с обязательным учетом всей информации о состоянии транспортной инфраструктуры и возможности их улучшения и модернизации.

ЕС на протяжении многих лет проводит работу по развитию ОТП, главная цель которой - создание единого рынка транспортных услуг, повышение эффективности функционирования транспортных предприятий, повышение безопасности перевозок, надежности и комфортности поездок пассажиров.

На второй конференции по европейскому транспорту, которая прошла в марте 1994 года на острове Крит, была сформулирована задача: разработать в рамках ЕС концепцию единой транспортной системы - Трансеевропейскую Транспортную Сеть (ТЕС). Приоритетным направлением развития ТЕС

является ее увязка с сетью стран Центральной и Восточной Европы посредством приоритетных международных транспортных коридоров (МТК), которые и были определены и названы тогда же на Крите. Программа включала в себя девять таких коридоров с тринадцатью ответвлениями, в соответствии со стратегическими направлениями грузовых и пассажирских потоков. Группа экспертов КВТ ЕЭК ООН приняла следующее определение международного транспортного коридора (МТК):

«это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих в данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок».

В МТК прежде всего унифицируются требования к транспортной инфраструктуре и параметрам транспортных средств, информационным коммуникациям и сервисному комплексу, т.е. эффективность работы в транспортных коридорах должна обеспечиваться едиными техническими требованиями, внедрением передовых технологий и созданием единого информационного пространства для сопровождения и безопасности перевозок.

Так как, программа создания МТК продолжает осуществляться в настоящее время сегодня его реализацией руководит, специально созданное в 2006 году агентство при Еврокомиссии сейчас проект рассчитан до 2030 года. Увеличилось и количество приоритетных транспортных проектов (теперь их 30) которые получают поддержку и финансирование со стороны Европейской комиссии. Данный проект непосредственно затрагивает интересы РФ и в частности Северо-Западного региона РФ. Взаимодействие России и ЕС в сфере транспорта осуществляется на основе Отраслевого диалога по транспорту. Он функционирует в рамках Дорожной карты по созданию «Общего экономического пространства» России и ЕС, которая была подписана в мае 2005 г. С 2010 г. приоритет в его работе делается на реализацию инициативы «Партнерства для модернизации». В частности, в рамках Транспортного диалога была создана специальная Рабочая группа по вопросам модернизации.

Транспортные коридоры следует рассматривать не только с позиций интеграции, а, прежде всего, как важнейший элемент региональных и мировой транспортных систем.

Также в плане развития и создания, межгосударственных и транснациональных макрологистических и транспортных систем с начала 1990-х годов в ЕС разрабатываются различные проекты и программы, так например:

- Collomodul - принята в 1992 г., участвуют Германия, Голландия и Франция, направлена на создание межнациональных логистических центров физического распределения на основе использования контейнеров в интермодальных перевозках;
- Hermes - информационная система для контроля потоков грузов в международных сообщениях, объединяет системы Великобритании, Дании, Италии, Нидерландов, Швейцарии, Бельгии, Франции и Германии;
- Docimel - преследует те же цели и существенно дополняет Hermes бездокументальной системой перевозки грузов;
- UNCTAD - международная программа ООН по повышению эффективности мировой торговли на основе системы электронного обмена данными, построенного на международном стандарте EDIFACT через создание сети TradePoint;
- TEDIM (Telematics in Foreign Trade Logistics and Delivery Management (в русском переводе: Программа развития телематики в управлении логистикой и поставками в международной торговле). С 1995 г. присоединилась к участию и Россия. В рамках этой программы действует много проектов с участием стран, не входящих в ЕС. Целью программы является повышение конкурентоспособности грузового транспорта, безопасности и надежности перевозок грузов на территории всех входящих в систему стран посредством внедрения современной техники связи и телематики, а также принципов логистики;
- TACIS (Technical Assistance to the Commonwealth of Independent States (в русском переводе: Техническая Помощь Содружеству наций Независимых Государств). Эта программа, разработанная Европейским Союзом для новых независимых государств (бывших республик СССР, за исключением стран Балтии) в целях содействия развитию прочных экономических и политических связей между ЕС и независимыми странами. Одним из наиболее значимых и приоритетных направлений, которым TAdS оказывает

поддержку, является развитие инфраструктуры транспорта и реорганизация транспортной сети. Помимо национальных программ TACIS финансирует региональные межгосударственные транспортные проекты и подпрограммы.

- Collomodul, Hermes, Docimel, UNCTAD, TEDIM.

Конечной целью большинства этих проектов и программ является улучшение сервиса, экологии и снижение логистических затрат (в частности на транспортировку и управление запасами) за счет снятия таможенных, налоговых и других барьеров, формирования рациональных грузопотоков, создания интегрированной сети региональных распределительных логистических центров, формирование транспортной и телекоммуникационной инфраструктуры и т.д.

Конечной целью большинства этих проектов и программ является улучшение сервиса, экологии и снижение логистических затрат (в частности на транспортировку и управление запасами) за счет снятия таможенных, налоговых и других барьеров, формирования рациональных грузопотоков, создания интегрированной сети региональных распределительных логистических центров, формирование транспортной и телекоммуникационной инфраструктуры и т.д.

Что касается развития транспортной системы России, то еще, во времена СССР, когда экономическое и социальное развитие страны планировалось, централизовано и главной целью являлось повышение благосостояния советского народа, большое значение придавалось транспорту как основному элементу инфраструктуры народного хозяйства. Многие отечественные разработки были посвящены формам, методам управления транспортной системой и хозяйственным процессам товародвижения.

Это относится к совершенствованию структуры совокупных запасов продукции, формированию оптимальных партий поставки продукции, управлению складским хозяйством, рационализации грузопотоков, комплексному управлению товарными потоками и др.

Основным подходом к развитию транспорта как отрасли являлся системный подход, т.е. согласованное развитие всех видов транспорта как составных частей единой транспортной системы страны, улучшение ее взаимодействия с другими отраслями народного хозяйства. Именно, в период административно-командной экономики, была создана современная транспортная система России.

Показателем, характеризующим отношение государства к развитию транспортной системы, на наш взгляд, является процент капитальных вложений в развитие данной отрасли к общему объему капитальных вложений в народное хозяйство. Так в годы советской власти выделялось в разные годы, в зависимости от стратегических целей государства, от 10 до 20 % из общего объема капитальных вложений в экономику народного хозяйства.

Основным подходом к развитию транспорта как отрасли являлся системный подход, т.е. согласованное развитие всех видов транспорта как составных частей единой транспортной системы страны, улучшение ее взаимодействия с другими отраслями народного хозяйства. Именно, в период административно-командной экономики, была создана современная транспортная система России. При планировании развития и эксплуатации, все виды транспорта рассматривались как звенья единой комплексной транспортной системы. И основной задачей развития транспорта на 12 пятилетку (1986-

1990гг.) являлось - рациональное развитие и эффективное использование всех элементов транспортной системы, чтобы не возникало диспропорций как внутри каждого вида транспорта, так и на стыках их взаимодействия [8].

В годы существования Советского Союза был также накоплен ценный научный и практический опыт комплексного использования и управления различными видами транспорта и системами товародвижения, оценивалась экономическая эффективность транспортно-технологических систем конкретных грузопотоков, велась работа по улучшению взаимодействия всех видов транспорта, ликвидации нерациональных перевозок грузов. Но, в тоже время, в системе управления транспортной отраслью преобладали территориальный, отраслевой и ведомственный подходы, что в какой-то степени обуславливает современные проблемы транспортного комплекса России.

Конец XX века и начало XXI века отмечены мегамасштабным интеграционным процессом - глобализацией, которую можно считать одной из основных тенденций развития всей экономики. Поясним нашу позицию. Хотя под интеграцией и глобализацией мировой экономики часто подразумеваются схожие процессы, так под интеграцией понимают процесс взаимодействия национальных хозяйств нескольких государств на основе кооперации и международного разделения труда, а также объединение

субъектов экономически, развитие и углубление взаимосвязи между ними, а под глобализацией экономики - рост взаимозависимости экономики всех стран, в основе которого - углубление интернационализации производства и капитала, на наш взгляд, к пониманию глобализации следует подходить с двух позиций.

В первую очередь, с макроэкономических позиций, как к глобализации мировой экономики. Тогда под глобализацией понимается - процесс сближения и интеграции национальных рынков капитала, ценных бумаг, товаров, услуг, рабочей силы, при которых, мировой рынок рассматривается не просто как совокупность этих рынков, а как целостное единое экономическое пространство, единый рынок с региональными и национальными подсистемами. В основе такой глобализации мировой экономики лежат следующие факторы:

- 1) вовлечение в мирохозяйственные связи так называемых бывших соцстран;
- 2) решение глобальных проблем - разоружения, охраны окружающей среды, борьбы с преступностью, терроризмом, наркотиками, голодом, болезнями;
- 3) ускорение научно-технического прогресса и переход к постиндустриальному, информационному обществу;
- 4) транс национализация экономики.

С другой стороны, глобализация мировой экономики усиливает стремление компаний к глобализации бизнеса и внедрению глобальных логистических систем на мезо- и макроэкономическом уровне.

При этом, во-первых, глобализация бизнеса, с одной стороны обостряя конкуренцию, с другой позволяет изыскивать новые потенциалы развития фирм (на этом

уровне развития, фирму возможно правильное называть «корпорацией» или «глобальной компанией») для повышения конкурентоспособности. Для такой компании все ресурсы становятся «информационно - пространственно - временными». То есть пространственные возможности нахождения (изыскания) любых ресурсов практически не ограничены в пределах планеты земля (это только в настоящий период, а в скором времени границы могут быть расширены). Но при этом особое значение приобретает правильный анализ огромного потока информации, сопровождающей процесс поиска и использования этих ресурсов (обусловленного различными политическими системами, разными экономическими и социальными уровнями развития стран, природно-климатическими особенностями и т.д.).

Все это сопровождается возрастающим значением временного фактора, так как уже в настоящий период (в дальнейшем эта тенденция будет усиливаться), в столь сильно интегрированном мировом экономическом и информационном пространстве конкурентное преимущество может быть достигнуто только во времени, все другие инновационные решения в технологии, научных исследованиях, в управлении быстро становятся достоянием других компаний.

Во-вторых, развитие современных информационно - компьютерных технологий и телекоммуникационных систем создает невиданные прежде возможности для построения и функционирования организационно-управленческих структур глобальных компаний. Пространство и время уже не являются препятствием для менеджмента этих фирм, как в собственном управлении, так и в интеграции (построении организационных отношений) со своими партнерами.

В-третьих, происходящие существенные изменения в торговом, таможенном, налоговом, транспортном законодательстве многих стран в сторону либерализации приводят к созданию и развитию глобальных межгосударственных транспортных, телекоммуникационных, дистрибутивных и других макрологических систем; к появлению международных транспортно-логистических посредников. Что и позволяет реализовывать глобальные логистические стратегии с учетом всех мировых рынков и оптимизации тотальных затрат.

Возможность функционирования мультиорганизованного мирового рыночного хозяйства практически целиком определяется параметрами транспортных систем разного уровня, их способностью интегрироваться в мировую транспортную систему, удовлетворяя её по технологическим, информационным и другим качественным критериям.

Для глобализации, как уже отмечалось выше, характерно усложнение рыночных отношений, усиление и усложнение конкуренции, обусловленные:

- увеличением числа транснациональных корпораций позиционирующих себя на международном рынке как глобальные компании и усиление конкуренции между ними;
- приходом на национальные рынки, глобальных компаний;
- усилением роли политического фактора в принятии решений по формированию и развитию транспортных коридоров (параллельных или в

дополнение к ныне действующим) - государства включаются в конкурентную борьбу за привлечение транзитных грузов;

- возросшей ролью портов в привлечении грузопотоков и обострением конкурентной борьбы между портами отдельных регионов;

- проникновением на национальные рынки транспортных услуг крупных зарубежных компаний;

- расширением перечня и повышением требований к качеству предоставляемых транспортно-логистических услуг.

Однако, достаточных условий для формирования мировой транспортной системы,

или хотя бы общего, в масштабе земного шара, мирового транспортного пространства, как не было, так и нет. Кроме того, в связи с финансово-экономическим кризисом 2007-2009 гг. еще более усилились противоречия между глобальным характером экономики, процессами её регионализации и транснационализации и преимущественно национальным характером экономического регулирования, при этом еще и обнаруживается неадекватность сложившихся пропорций национальных экономических систем, моделей социально-экономического развития, региональных транспортных систем новым требованиям глобализирующегося мирового хозяйства. В таких условиях регулирование национальных транспортных систем и формирование международных транспортных систем решает противоречивые задачи:

- так необходимо с одной стороны обеспечить свободу выхода на зарубежные рынки своих предпринимателей и защитить свой рынок от прихода чужого бизнеса;

- требуется вкладывать большие инвестиции в транспортную инфраструктуру и в тоже время необходимо урезать расходы бюджета;

- стимулируя приобретения личных транспортных средств, и развивая частный транспортный бизнес и этим улучшая экономические показатели развития страны - получаем экологические проблемы и ухудшаем пропускную способность транспортных сетей и как следствие ухудшение показателей качества жизни;

- приватизируя и дерегулируя транспортную сферу, усиливаем конкуренцию между различными видами транспорта, что усугубляет разрозненность между различными видами транспорта, увеличивает экологическую нагрузку на территории;

- необходимо увеличивать пропускную способность требует выделения земельных участков под транспортные проекты и требует дорогостоящих инвестиций, которые не в состоянии осилить отдельные транспортные предприятия.

Как видно, решение одних задач ведет к появлению новых и усугублению уже имеющихся проблем

<https://cyberleninka.ru/article/n/transformatsiya-transportnyh-sistem-v-usloviyah-globalizatsii-mirovoy-ekonomiki>

Таможенные посты занимают самую нижнюю ступеньку в разветвлённой структуре российской таможенной службы, однако именно они являются фундаментом этого ведомства. Эти первичные звенья выполняют львиную долю работы. Через таможенные посты производятся все импортные и экспортные операции, здесь декларируют продукцию и проверяют соответствие товаров российским и международным требованиям (ветеринарным, фитосанитарным и т. д.). Без понимания работы этих звеньев невозможно грамотно организовать внешнеэкономическую деятельность и добиться успехов в торговле с другими странами. Почему же таможенные посты, так важны, и какие у них есть особенности?

Все таможенные посты при выполнении возложенных на них обязанностей руководствуются:

- Конституцией РФ;
- федеральным законодательством (например, ФЗ №289 от 03.08.2018, где подробно описаны все нюансы таможенного регулирования);
- актами Президента РФ;
- актами Правительства РФ (в т. ч. Постановлением №482 от 26.06.2008, где прописаны важные особенности функционирования и организации деятельности таможенных постов);
- международными договорами, подписанными РФ;
- актами ЕврАзЭС;
- актами Минфина РФ, ЦБ РФ и органов валютного регулирования;
- нормативными актами ФТС РФ (включая Приказ ФТС №834 от 31.05.2018).

Работой таможенного поста управляет начальник, которого может назначить или освободить от занимаемой должности только руководитель ФТС РФ. На его плечи ложится ответственность за успешное выполнение задач, которые

стоят перед таможенным органом. Невыполнение планов, плохие показатели, недочёты и ошибки в первую очередь становятся его проблемой. В распоряжении начальника могут находиться заместители, назначение которых и освобождение от должности проводится вышестоящими структурами (таможней или региональным управлением). Численность штата рассчитывается в соответствии с пассажиропотоком и количеством грузов, проходящим через каждый отдельный таможенный пост. В зависимости от условий это может быть несколько человек или сотня и более сотрудников. Для эффективной работы таможенный пост может состоять из нескольких отделов.

Вопросы создания новых таможенных постов, реорганизации или ликвидации уже имеющихся решаются на уровне ФТС РФ при согласовании с местными управлениями.

Таможенные посты обеспечивают соблюдение участниками ВЭД действующего на территории РФ таможенного законодательства. Их сотрудники следят за тем, чтобы соблюдались все правила и нормы, признанные в России и за её пределами (фитосанитарное регулирование, требования безопасности и пр.). Не должны нарушаться действующие запреты и введённые ограничения (выявление контрабанды и т. п.).

Для выполнения поставленных задач на таможенных постах производится:

- декларирование грузов;
- проверка предоставленных документов (правильно ли заполнены бумаги, вся ли информация указана);
- анализ деятельности участников ВЭД;
- уплата таможенных сборов, государственных пошлин и др.;
- личный досмотр и осмотр перевозимых грузов;
- выявление рисков (фитосанитарных, ветеринарных и пр.) и применение мер по их ликвидации;
- возбуждение дел при выявлении административных правонарушений, которые относятся к сфере деятельности таможенных органов РФ.

Деятельность таможенных постов может потребовать активного взаимодействия с другими органами исполнительной власти (местными и федеральными), местного самоуправления, а также с юридическими или физическими лицами.

Регион деятельности постов

Подведомственная таможенному посту территория определяется ФТС при согласовании с местным таможенным управлением и не всегда совпадает с имеющимися административными границами. При размещении и организации постов учитывают:

- близость государственной границы;
- наличие транспортных узлов;
- территории с наибольшим скоплением участников ВЭД;
- наличие крупных объектов (производственных комплексов, комбинатов), занимающихся импортом и экспортом продукции.

Таможенные посты привязаны к определённой территории и реализуют свою деятельность строго в границах отведённой им области или конкретного объекта, к каковым могут относиться:

- населённые пункты (таможенный пост Ахтубинский (код 10311030), расположенный в г. Ахтубинск Астраханской области);
- отдельные районы (таможенный пост Василеостровский (код 10210120), входящий в структуру Санкт-Петербургской таможни);
- аэропорты, морские и речные порты, железнодорожные станции и др. (например, грузовой таможенный пост, расположенный в аэропорту Домодедово (код 10002010));
- специально выделенные участки, находящиеся вблизи государственной границы (АПП Шебекинский (код 10101110), расположенный на границе с Украиной);
- крупные предприятия (отдельный таможенный пост есть на территории Челябинского электрометаллургического комбината (код 10504030)).

Регион деятельности каждого из таможенных постов прописывается в приказах ФТС РФ. Ни один из таможенных постов (за исключением центров электронного декларирования) не может решать какие-либо вопросы, если они попадают в сферу ответственности другого таможенного органа.



В работе таможенных постов есть множество нюансов, и классифицировать эти таможенные органы можно по различным критериям.

1. Все имеющиеся в РФ таможенные посты можно разделить на:

— Пограничные, которые

располагаются в портах, аэропортах, на автомобильных постах и ж/д станциях. Здесь главным образом проводится досмотр и проверка документации при въезде и выезде с территории нашей страны.

— Внутренние, которые находятся вдали от границы и берут на себя основную нагрузку, связанную с совершением таможенных операций (декларирование, уплата различных сборов и т. д.).

2. По имеющимся полномочиям выделяются таможенные посты:

— со статусом юридического лица (предполагает более широкие полномочия, также у данного поста имеются собственные печати с Государственным гербом и счета, а в штате присутствует главный бухгалтер);

— без юридического лица.

3. В зависимости от вида транспорта и типа международного сообщения таможенный контроль может производиться в следующих пропускных пунктах:

- автомобильных (АПП);
- железнодорожных (ЖДПП);
- воздушных;
- морских;
- речных;
- озёрных;
- пешеходных;
- смешанных.

4. Пропускные пункты, в которых размещаются таможенные посты, подразделяются на:

— многосторонние, где таможенные процедуры проходят граждане и грузы, прибывающие из разнообразных государств;
— двусторонние, предназначенные для досмотра людей и партий товара, перемещающихся между граничащими друг с другом странами.

5. По характеру сообщения таможенные посты делятся на:
— пассажирские;
— грузовые;
— почтовые.

6. Функциональные полномочия различных таможенных постов могут отличаться. Существуют посты, обладающие компетенциями для работы с определёнными категориями товаров. В их штате имеются соответствующие специалисты и оборудование. Особого внимания со стороны таможенных органов требуют:

— продукция, нуждающаяся в ветеринарном надзоре и фитосанитарном контроле (Вашутинский таможенный пост (код 10013020));
— химические соединения, взрывчатые вещества, пиротехника, пластмассы и пр. (Краснозаводский таможенный пост (код 10013090));
— драгоценные камни и металлы (Таможенный пост Малахит (код 10502050));
— подакцизные товары (Донской таможенный пост (код 10009050));
— продукция энергетических предприятий (Дальневосточный энергетический таможенный пост (код 10006140)).

Следует особо выделить центры электронного декларирования, где происходит оформление товаров, сведения о которых подаются в электронном виде. Специфика деятельности этих таможенных органов позволяет декларанту находиться на любом из таможенных постов. Если у инспектора ЦЭД появляются какие-либо претензии, необходимый досмотр производят сотрудники поста, где хранится груз. Такая организация экономит время и сокращает затраты на логистику.

В мире происходит формирование единой рыночной и транспортно-коммуникационной инфраструктуры, что обостряет конкуренцию среди региональных и мировых лидеров, как государств, так и негосударственных факторов, в частности бизнес-структур, за рынки и пути транспортировки

товаров. В среднесрочной и долгосрочной перспективе значение контроля над транспортными путями будет только увеличиваться из-за динамики экономического развития стран АТР. Конкуренция за развитие проектов МТК между ведущими странами региона будет возрастать, потому что МТК влекут за собой образование общего политического пространства, снижение тарифных и таможенных барьеров, что обеспечивает облегченный выход на рынки сбыта стран-участниц проектов МТК и создает предпосылки для интеграции.

<https://www.dissercat.com/content/evolyutsiya-znacheniya-mezhdunarodnykh-transportnykh-koridorov-v-mirovoi-politike-na-primere>

Библиография

1. Венская конвенция о праве договоров между государствами и международными организациями или между международными организациями 1986 г.
2. Венская конвенция о праве международных договоров от 23.05. 1969 // http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/law_treaties.shtml
3. Восточное партнерство // <http://eastbook.eu/ru/eap-faq-ru/>
4. Выступление Министра иностранных дел Российской Федерации С.В. Лаврова на заседании Совета Безопасности ООН на тему: «Поддержание многосторонности и ооноцентричной системы международных отношений» в формате видеоконференции, Москва, 7 мая 2021 года // https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/4721942 (дата обращения: 7.05.2021).
5. Генассамблея ООН приняла резолюцию о Глобальном договоре по миграции. URL:<https://ria.ru/20181219/1548286321.html> (дата обращения: 02.04.2019).
6. Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ-47) от 10.04.1947//<http://www.hse.ru/data/2011/11/15/1272897051/%D0%93%D0%90%D0%A2%D0%A2-47%20%28rus%29.pdf>
7. Декларация о ликвидации всех форм нетерпимости и дискриминации на основе религии или убеждений. Принята Резолюцией 36/55 Генеральной Ассамблеи ООН от 1981 года. URL: <http://hrlibrary.umn.edu/instree/Rd4deidrb.html> (дата обращения: 31.01.2019).
8. Декларация об установлении нового международного экономического порядка.
9. Декларация саммита Восточного партнерства от 30.09.2011 // https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/en/ec/124843.pdf

10. Интервью официального представителя МИД России М.В. Захаровой телеканалу «Russia Today», 3 мая 2021 года // https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/4719893
11. Исполнительный комитет СНГ. Органы отраслевого сотрудничества. URL: <http://www.cis.minsk.by/page.php?id=19289> (дата обращения: 15.11.2018).
12. Исполнительный комитет СНГ. Органы отраслевого сотрудничества. URL: <http://www.cis.minsk.by/page.php?id=19289> (дата обращения: 15.03.2019).
13. Исполнительный комитет СНГ. Устав СНГ. URL: <http://www.cis.minsk.by/>
14. Комментарий официального представителя МИД России М.В. Захаровой в связи с публикацией в личном блоге Высокого представителя ЕС по иностранным делам и политике безопасности Ж.Борреля. 23 апреля 2021 года // https://www.mid.ru/web/guest/kommentarii_predstavatelya/-/asset_publisher/MCZ7HQuMdqBY/content/id/4706543
15. Конвенция о международной гражданской авиации, Чикаго от 7.12.1944 г.
16. Конвенция от 21 марта 1986 г. «Венская конвенция о праве договоров между государствами и международными организациями или между международными организациями» // <http://pravo.levonevsky.org/bazaby/mdogov/megd4719.htm>
17. Концепция миграционной политики России - <http://legalacts.ru/doc/>
18. Межправительственное Соглашение между правительствами Российской Федерации, Республики Индия, Исламской Республики Иран и Султаната Оман «О международном транспортном коридоре «Север - Юг» от 12.09.2000
19. Об основных направлениях формирования и развития международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации. Постановление Правительства РФ №664 от 07.09.2000г. URL: http://www.mid.ru/foreign_policy/rso/-/asset_publisher/0vP3hQoCPRg5/content/id/600144. (дата обращения: 10.03.2019)
20. Основное многостороннее соглашение от 8.09.1998 // <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/osnovnye-dokumenty/soglashenija-traseka/osnovnoe-mnogostoronnee-soglashenie-oms/>
21. Отчет о проделанной работе и плане работ транспортного сектора 2015 — 2017 гг. ЦАРЭС. 2015 24 июня // <https://www.carecprogram.org/uploads/2015-TSCC-Transport-Sector-Progress-Report-ru.pdf> (дата обращения 28.01.2020)
22. Послание Президента Федеральному Собранию. 3 декабря 2015 г. <http://kremlin.ru/events/president/news/50864> (дата обращения 23.09.2019)

23. Послание Президента Федеральному Собранию 15 января 2020 года // <http://kremlin.ru/events/president/news/62582> (дата обращения: 10.05.2021).
24. Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации 21 апреля 2021 года // <http://kremlin.ru/events/president/news/65418> (дата обращения: 10.05.2021).
25. Программы помощи Европейского Союза и сотрудничество Беларуси с ЕС, 2009 г. - 32 с. http://eeas.europa.eu/delegations/belarus/documents/more_info/eu_belarusian_cooperation_programme_ru.pdf
26. Региональная стратегия действий ТРАСЕКА по обеспечению безопасности мореплавания и охране окружающей среды на период до 2021 года // http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/til_igcmeets/9th/ru/Appendix_9_Strategy_Maritime_Security_rus_Final.pdf
27. Речь Генерального секретаря ПС МПК ТРАСЕКА на Международной конференции высокого уровня «Развитие автомобильного транспорта и транзитного потенциала Центральной Азии на период до 2023 года» г. Душанбе от 18.09. 2013 года // http://www.iru-cis.ru/ru_dushanbe_conference_2013
28. Совместная декларация саммита Восточного партнерства, Вильнюс, 28-29.11.2013 г. Восточное партнерство: путь вперед. Пункт 34 // http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/EN/foraff/139765.pdf
29. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации. Утверждена Указом Президента РФ от 2 июля 2021 года № 400 // http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/QZw6hSk5z9gWq0plD1ZzmR5cER0g5t_ZC.pdf
30. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 13 февраля 2019 г. N 207-р // <http://gov.garant.ru/SESSION/PILOT/main.htm>
31. Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 г. // <https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-Transport-TradeFacilitation-Strategy-ru.pdf>
32. Транспортная Стратегия РФ до 2030 года. ЦА: <https://www.mintrans.ru/>
33. Указ Президента России от 23 апреля 2021 года «О применении мер воздействия (противодействия) на недружественные действия иностранных государств» // <http://kremlin.ru/events/president/news/65437>
34. Устав ООН. и^иБ: <http://www.un.org/ru/charter-united-nations/index.html> (дата обращения: 25.01.2019).

Монографии и научные статьи:

35. Айвазян Д., Кузьмина Е. Газотранспортные проекты в Каспийско-Черноморском регионе и интересы ЕС. // 2019. Современная Европа. №11(219). С. 114-124
36. Аминов И.А., Исмаилов А.Т. Понятие и сущность этнического и религиозного конфликта: теоретико-правовой аспект. URL: <https://moluch.ru/archive/154/41086/> (дата обращения: 31.01.2019).
37. Андреев М.В. Современные проблемы взаимодействия СБ ООН с региональными организациями в сфере обеспечения международного мира и безопасности - <http://www.tisbi.ru/home/science/journal-of-tisbi/2001/issue1/vest1-3-8/>. (дата обращения: 27.01.2019).
38. Бабынина Л.О. Транспортные системы ЕС и ЕврАзЭС: перспективы интеграции // ЕврАзЭС и интеграционный опыт ЕС / Отв. ред. М.Г.Носов. Доклады Института Европы №242. Москва, 2009. С.123-144.
39. Баранов Н. А. Открытость vs безопасность: приоритеты для государства и гражданского общества в условиях цифровизации // Управленческое консультирование. 2019. № 10. С. 28-36.
40. Барихин А.Б. Большая юридическая энциклопедия. М.: Книжный мир, 2010.
41. Барковский И.А. Правотворческая деятельность международных организаций: теоретические аспекты и современные тенденции, Белорусский журнал международного права и международных отношений, 2003. № 2 // <http://evolutio.info/content/view/622/54/>
42. Баталов Э.Я. «Новый мировой порядок»: к методологии анализа// Полис. - 2003. - № 5. - С. 25-37;
43. Баталов Э.Я. Мировое развитие и мировой порядок. М.: РОССПЭН, 2005. 376 с.
44. Баталов Э.Я. Начало XXI века: мир без полюсов, мир без глобального лидера // Лидерство и конкуренция в мировой системе: Россия и США / М.: КРАСАНД, 2010. С. 41-45
45. Белоусов Л.С. Религиозные конфликты. URL: <http://www.lomonosov-fund.ru/enc/ru/encyclopedia:0134370:article>. (дата обращения: 31.01.2019).
46. Бирженюк Г.М. Межкультурный диалог как средство цивилизационной идентификации. http://www.lihachev.ru/pic/site/files/lihcht/2007/sec2/s2_02.pdf
47. Бирюков П.Э. Конфликты на пространствах международных транспортных коридоров и способы их решения // Этносоциум и межнациональная культура. 2018. №11 (125). URL: <http://ethnosocium.ru/ethnosocium-%E2%84%9611-125-2018>. (дата обращения: 31.01.2019).

48. Богатов М. Ю. Геополитические аспекты формирования международных транспортных коридоров в новой модели мира. Дис. ... канд. полит. наук. Чита: РГБ ОД, 2006. 170 с.
49. Богатуров А.Д. Великие державы на Тихом океане. История и теория международных отношений в Восточной Азии после Второй мировой войны (1945-1995). М.: Конверт - МОНФ, 1997. 352 с.
50. Богатырева Е.Н. Культурный конфликт в контексте социокультурного анализа. Известия Саратовского университета. Серия Философия. Психология. Педагогика. Т. 16, вып. 2. 2016. С. 130-135
51. Боулдинг К. Экономическая наука и социальные системы // Панорама экономической мысли конца XX столетия. Т.2. СПб.: Экономическая школа, 2002. С. 88-122.
52. Бубер М. Я и Ты // Два образа веры. М., 1995.
53. Валлерстайн И. Ускоренное падение. Наступление эпохи многополярности // Закат империи США: кризисы и конфликты. - М.: МАКС Пресс, 2013.
54. Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов. М.: ИЭ РАН, 2018. 64 с.
55. Виноградов А.В. "Однополярная Азия": китайский региональный порядок // Мировая экономика и международные отношения. 2021. Том 65. № 3. С. 23-32.
56. Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше. Алма-Аты: Евразийский банк развития. Отраслевой обзор. 2009. 60 с.
57. Гегешидзе А. Еще раз о великом шелковом пути // http://www.ca-c.org/journal/cac-04-1999/st_24_gegeshid.shtml
58. Геополитические и социально-экономические проблемы создания международных транзитных транспортных коридоров / Под ред. А.П. Хоменко. Иркутск, 2004. 386 с.
59. Глазкова Н.Г., Землянская С.В. Направления развития международных транспортных коридоров на территории РФ. URL: <http://be5.biz/ekonomika1/r2013/1543.htm> (дата обращения: 05.02.2019).
60. Гончаренко С.С. России необходима стратегия мирового лидерства: транспортная стратегия в судьбе России. М.: ИЭОПП СО РАН. 2004. 63 с.
- 61 Гранберг А.Г. Транспортная система и производительные силы: новый этап исследования и развития / А.Г. Гранберг // Транспортная стратегия России: сб. трудов научно-практической конференции. Новосибирск, 2003. С.42-49.

62. Гречуха В. Н. Международное транспортное право: учебник - М.: Издательство Юрайт, 2011.
63. Гусева Н.В. К рассмотрению оснований и принципов формирующегося миропорядка и интеграционных процессов в современном мире // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество: Вып.1. Ч.2 / ИНИОН РАН; М., 2018. С.69.
64. Дарендорф Р. Современный социальный конфликт. М.: Росспэн, 2002. 98 с.
65. Дягтерева О.И. Управление рисками в международном бизнесе. Издательство «ФЛИНТА», 2014.
66. Дергачев В.А. Международные экономические отношения. М.: Юнити-Дана. 2009. 368 с.
67. Дергачев В.А. Геоэкономика. Киев: Вира-Р, 2002. 432 с.
68. Димитриади М. Глобальный миграционный пакт ООН - документ, расколовший Европу. URL: <https://ru.euronews.com/2018/12/06/global-compact-for-migration> (дата обращения: 21.03.2019).
69. Дмитриев А.В. Миграция: конфликтный потенциал культурного вызова.
URL:https://www.lihachev.ru/pic/site/files/lihcht/2012_Sbornik/2012_Dokladi/2012_plen/020_2012_plen.pdf (дата обращения: 11.03.2019).
70. Дугин А. И. Теория многополярного мира. Плюриверсум. М.: академический проект. 2015. 349 с.
71. Дунаев О.В., Кулакова Т.В. Интеграция российской транспортной системы в Евроазиатское экономическое пространство // Бюллетень транспортной информации. Март 2006. №3. С. 23-26.
- 72 Дунаев О.Н., Кулакова Т.В. Крупный регион в системе евроазиатских транспортных коридоров// Евроазиатские транспортные связи. История, современность, перспективы: Историко-документальное издание. -СПб.: Лики России, 2003. 320 с.;
73. Дынкин А. А. Международная турбулентность и Россия // Вестник РАН. 2020. Т. 90. № 3. С. 208-219; <https://sciencejournals.ru/view-article/?j=vestnik&y=2020&v=90&n=3&a=Vestnik2003003Dynkin>
74. Дынкин А.А., Телегина Е.А., Халова Г.О. Перспективы и вызовы международного экономического и энергетического сотрудничества после пандемии COVID-19 // Мировая экономика и международные отношения. 2021. Том 65. № 3. С. 5-10.

75. Зеленков М. Ю. Религиозные конфликты: проблемы и пути их решения в начале XXI века (политико-правовой аспект). Воронеж: Воронежский государственный университет. 2007. 244 с.
76. Иркин Ю.В. Политический анализ: сущность, методология, структура, ценности и этика. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/politicheskiy-analiz-suschnost-metodologiya-struktura-tsennosti-i-etika>. (дата обращения: 11.03.2019)
77. Калан Э. Золотая Орда (Улус Джучи) и страны Востока: торгово-экономические взаимоотношения во второй половине XIII-XIV вв. / Отв. ред. проф. Ф.Ш. Хузин - Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2012. - 156 с.
78. Каргина И. Религия и конфликт: современные вызовы и теоретико-методологические перспективы социологии религии. Материалы научно-практического семинара Исследовательского комитета «Социология религии» Российского общества социологов. МГИМО. 2016. Ц^: <https://sreda.org/2016/religiya-i-konflikt-sovremennyye-vyizovy-i-teoretiko-metodologicheskie-perspektivy-i-sotsiologii-religii/280182> (дата обращения: 30.01.2019).
79. Карло Ж. Геоэкономика: господство экономического пространства. М.: Ad Marginem, 1997. 207 с.
80. Козер Р. Функции социального конфликта. М.: Идея-Пресс, 2000. 295 с.
81. Картунов С. Политика и дипломатия. Становление нового мирового порядка // Международная жизнь. 2002. № 6. С. 77-93.
82. Кочетов Э.Г. Геоэкономика. Освоение мирового экономического пространства: Учебник для вузов. М.: Норма, 2010. — 528 с.: ил.
83. Кун Т. Структура научных революций. М., 1977. 300 с.
84. Кутявина Е.Е. Причины этнических конфликтов // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. Серия: Социальные науки. 2006. N01. С.245-246.
85. Лавров С.В. О праве, правах и правилах // Коммерсантъ. 2021. 28 июня.
86. Левинас Э. Время и другой // Время и другой. Гуманизм другого человека. Спб., 1998.

87. Леонтьев Р.Г., Стрельник А.А. Транспорт Дальнего Востока в системе международного транзита: Часть 1. Государственная транспортная политика. М.: ВИНТИ РАН, 2000. 584 с.
88. Лихачева А.Б., Макаров И.А., Пестич А.С. Создание общей инфраструктуры Евразии: повестка дня для Евразийского экономического союза.//Вестник международных организаций. Т.13. №3. С.97-112
89. Лузянин С.Г. Восточная политика Владимира Путина. Возвращение России на «Большой Восток» (2004 - 2008 гг.) М.: АСТ: «Восток - Запад». 2007.
90. Майалл Х. Трансформация конфликтов: комплексная задача // Этнополитический конфликт: пути трансформации: настольная книга Бергхофского центра. М. Наука, 2007.
91. Максимов Д.В. Культурные основания межэтнических конфликтов: на материале Северокавказского региона: дис. ... канд. культуролог. наук. М.: Московский Государственный университет культуры и искусств, 2007. 215 с.
92. Маслов А.А. Инь и ян: хаос и порядок / Маслов А.А. Китай: Укрощение драконов. Духовные поиски и сакральный экстаз. М.: Алетея, 2003. С. 29-36;
93. Марков Л.А. Система дуальных противоположностей ИНЬ-ЯН в сравнительном освещении // Восток. 2003. № 5. С. 17-31.
94. Мид У.Р. Конец вильсоновской эры // Россия в глобальной политике. 2021. Апрель. С. 184-202. <https://globalaffairs.ru/articles/konecz-vilsonovskoj-ery/>
95. Миркина О.Н. Тенденции современной международной миграции рабочей силы. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tendentsii-sovremennoy-mezhdunarodnoy-migratsii-rabochey-sily> (дата обращения: 30.03.2019).
96. Михайленко А.Н. Евразийский экономический союз: суть проблемы // Обозреватель - Observer. № 4. 2014.С.40-48.
97. Михайленко А.Н. Лидерство в современных международных отношениях // Обозреватель - Observer. 2012. № 5. С. 72 - 87.
98. Михайленко А.Н. Россия в полицентричном мире // Этносоциум и межнациональная культура. 2016. №7 (97). С. 9-24.
99. Михайленко А.Н. Полицентричный мир: каким ему быть? // Вопросы политологии. 2015. № 4 (20).
100. Михайленко А.Н. Сопряжение евразийской интеграции и китайского проекта «Один пояс - один путь» // Евразийский союз: Вопросы международных отношений. 2018. Выпуск 1(23). С. 35-46.

101. Недосекин А.О., Воронов К.И. Анализ риска инвестиций с применением нечетких множеств // Управление риском. 2000. №1;
102. Неклесса А. И. Система геоэкономического мироустройства как глобальный проект // Экономическая теория на пороге XXI века. М., 2001
103. Нечеткие множества и теория возможностей: Последние достижения / Р. Р. Ягер. М.: Радио и связь, 1986;
104. Никифров В.А. Основные принципы многосторонних соглашений в области международных торговых отношений / В.А. Никифоров // Вестник РУДН, серия Юридические науки. - 2009. - № 4.
105. Об основных направлениях формирования и развития международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации. Постановление Правительства РФ №664 от 07.09.2000г. URL: http://www.mid.ru/foreign_policy/rso/-/asset_publisher/0vP3hQoCPRg5/content/id/600144. (дата обращения: 10.03.2019)
106. Орлов О.П. Международные транспортные коридоры Российской Федерации: геополитические факторы и преимущества. //Материалы Всероссийской научно-практической конференции. Владивосток: Дальневосточный ГУ путей сообщения. 2015. С. 209-216.
107. Осипов Г.В., Садовничий В.А., Якунин В.И. Интегральная евразийская инфраструктурная система как приоритет национального развития страны. М.: ИСПИ РАН, 2013.
108. Осипов Г. В. Парадигма нового мирового порядка и Россия. М.: Институт эколого-технологических проблем, 1999;
109. Петров А.М. Великий шелковый путь. - М.: Наука, 2010. - 365с.
110. Пинюгина Е.В. ЕАЭС и «Экономический пояс шелкового пути» -сравнительный анализ евразийских интеграционных проектов -<https://cyberleninka.ru/article/n/eaes-i-ekonomicheskii-poyas-shyolkovogo-puti-sravnitelnyy-analiz-evraziyskih-integratsionnyh-proektov> (дата обращения: 21.09.2019).
111. Планкина Р.М. Основные подходы к исследованию бинарной оппозиции «свой-чужой» // Глобальный научный потенциал (ВАК). СПб, ТМБпринт, 2020. № 10(115). С. 124-127.
112. Плащинский А.А. Парадигма нового мирового порядка во внешнеполитической стратегии США: формирование и развитие: монография / А.А. Плащинский; под науч. ред. С.Н. Князева; Междунар. ун-т «МИТСО». Минск: МИТСО, 2017. 292 с.;

113. Погорлецкий А.И. «Мягкая сила» и экспортный потенциал России в несырьевых секторах экономики // Мировая экономика и международные отношения. 2021. Том 65. № 3. С. 102-110.

114. Политология: Лексикон / Под ред. А.И. Соловьева. М. РОССПЭН,

2007.

115. Правоведение: [учеб. пособие], 2-е издание, стереотип. / И. А. Соколов, Васильева А.В., Грицаева Н.Б., Кузякин Ю.П, под ред. И.А.Соколова.

- М.: МГИУ, 2007. - С.203

116. Правотворческая деятельность международных организаций: теоретические аспекты и современные тенденции, И. А. Барковский // Белорусский журнал международного права и международных отношений 2003

- № 2 // <http://evolutio.info/content/view/622/54/>

117. Прокофьева Т.А. Развитие системы национальных и международных транспортных коридоров на основе формирования опорной сети логистических центров. URL: <https://docplayer.ru/40047458-Razvitie-sistemy-nacionalnyh-i-mezhdunarodnyh-transportnyh-koridorov-na-osnove-formirovaniya-opornoj-seti-logisticheskikh-centrov.html> (дата обращения: 09.02.2019).

118. Пыжиков Н.С., Гущин Е.С. Инициатива "пояса и пути": промежуточные итоги и вызовы в условиях пандемии // Мировая экономика и международные отношения. 2021. Том 65. № 3. С. 42-51.

119. Пэнъянь М.А. Китайская концепция «Один пояс - один путь» в контексте интересов Российской Федерации: дис. магист. международных отношений. СПб.: СПбГУ, 2017. 122 с.

120. Резер С.М. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития / С. М. Резер, Т. А. Прокофьева, С. С. Гончаренко; Рос. акад. наук, ВИНТИ. М.: ВИНТИ, 2010. 311 с.

121. Рыжов А.П. Элементы теории нечетких множеств и ее приложений.

- М.: Диалог-МГУ, 2003.

122 Рыскулов Д.М Трансазиатский коридор развития. Вчера, сегодня, завтра. М.: Креативная экономика, 2012. 248 с.

123. Савин Л. Китайская инициатива «Пояс и путь» в контексте Евразийской интеграции. <https://www.geopolitica.ru/article/kitayskaya-iniciativa-poyas-i-put-v-kontekste-evraziyskoy-integracii> (дата обращения 25.08.2019)
124. Семенов Д.В. Евразийские транспортные коридоры, проходящие по территории РФ: проблемы международно-правового регулирования. // Евразийский юридический журнал. 2011. N 2 (33). С. 18-22.
125. Семенов. Д. В. Международно-правовой режим транспортных коридоров: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Специальность 12.00.10 - международное право, европейское право / Д. В.Семенов; науч. рук. Л. П. Ануфриева. - М., 2011. - 27 с.
126. Смирнов А.И. (ред.) Глобальная безопасность: инновационные методы анализа конфликтов. М.: Общество «Знание» России. 2011. 272 с.
127. Соединение сетей транспортной инфраструктуры в Азии и Европе для поддержания устойчивой межрегиональной транспортной связуемости. Прогресс в укреплении транспортной связуемости между Азией и Европой. ESCAP, 2020.
128. Спартак А.Н. Стратегические аспекты российского экспорта услуг. // Российский внешнеэкономический вестник. 2018. №12. С. 7-31. <https://cyberleninka.ru/article/n/strategicheskie-aspekty-rossiyskogo-eksporta-uslug>
129. Таскаева С.В. Протекционизм и политика свободной торговли в современных внешнеторговых отношениях Китая и США // США & Канада: экономика, политика, культура. 2021; 51(3): 73-80.
130. Тимофеев И. Новая анархия? Сценарии динамики мирового порядка. М.: Фонд развития и поддержки Международного дискуссионного клуба «Валдай», 2019.
131. Тоффлер Э. Шок будущего. М.: АСТ. 2008. 560 с.
132. Тураева М. О. Транспортно-инфраструктурные проекты в Евразии // Мир перемен. 2016. № 1. С. 127 - 137.
133. Федеральные и региональные программы поддержки экспортной деятельности. Информационный бюллетень. - СПб.: Политехника-сервис, 2013. - 60 с.
134. Филимонова. Е. В. Правотворческая функция международных межправительственных организаций: современные тенденции / Е. В. Филимонова // Журнал международного права и международных отношений. -2007. - N 3.
135. Фролова И.Ю. Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути»: развитие, проблемы, перспективы // Проблемы национальной стратегии. 2016. № 38 (5). С. 47-67. <https://riss.ru/documents/562/a92c4825394e4974a7089bfa139b5dbf.pdf>

136. Фукуяма Ф. Конец истории и последний человек. М.: АСТ. 2007.

588 с.

137. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. // Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем России и стран Восточной Азии. М.: ЦЭМИ РАН, 2012. 159 с.

138. Чжа Фен Глобальная миграция в инфографике//Журнал МВФ/ IMF Финансы и развитие. Декабрь. 2018. URL:<https://www.imf.org/external/russian/pubs/ft/fandd/.../picture.pdf> (дата обращения: 25.03.2019).

139. Шаклеина Т.А. «Дилемма Америки» в формировании современного мирового порядка. Результаты действий США и формирование «евразийского центра» // Международные процессы. 2019. №4. С. 5-19. https://mgimo.ru/library/publications/dilemma_ameriki_v_formirovanii_sovremenno_go_mirovogo_poryadka_rezultaty_deystviy_ssha_i_formirovanie/

140. Щербакова А. Проблема миграции в современном мире. URL:<https://www.geopolitica.ru/article/problema-migracii-v-sovremennom-mire> (дата обращения: 25.03.2019).

141. Экономика "Одного пояса, одного пути": возможности и риски транспортных коридоров. Всемирный банк. 2020. 167 с.

142. Якунин В.И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. М.: Экономика, 2006. 432 с.;

143. Якунин В.И. Формирование геостратегий России. Транспортная составляющая. М.: Мысль, 2005. 282 с.

Материалы СМИ и Интернета

144. "17 плюс 1 может быть больше 18", - Си Цзиньпин высоко оценил сотрудничество между Китаем и странами Центральной и Восточной Европы. 2021-02-09 // http://russian.news.cn/2021-02/09/c_139733213.htm

145. «Газпром» может заключить с Украиной краткосрочный контракт на транзит газа. ТАСС. 26.07.2019. <https://tass.ru/ekonomika/6705289> (дата обращения 25.08.2019)

146. 90% заразившихся коронавирусом за рубежом россиян вернулись из Турции // Коммерсантъ. 2020. 2 ноября.

147. Барсуков Ю. «Газпром» разморозил «Южный поток». <https://www.kommersant.ru/doc/4038952> (дата обращения 25.08.2019)

148. Барсуков Ю. «Газпром» подал в суд ЕС из-за «Северного потока-2» // Коммерсантъ. 26.07. 2019. <https://www.kommersant.ru/doc/4043603> (дата обращения 24.08.2019)
149. Гегешидзе А. Еще раз о великом шелковом пути // http://www.ca-c.org/journal/cac-04-1999/st_24_gegeshid.shtml
150. Генассамблея ООН приняла резолюцию о Глобальном договоре по миграции. ЦКБ: <https://ria.ru/20181219/1548286321.html> (дата обращения: 02.04.2019).
151. Глазкова Н.Г., Землянская С.В. Направления развития международных транспортных коридоров на территории РФ. ЦКБ: <http://be5.biz/ekonomika1/r2013Z1543.htm> (дата обращения: 05.02.2019).
152. Головачев А. Мир понял: в Белом доме сидит клоун и стареющий плейбой - <https://glavred.info/opinions/500358-mir-ponyal-v-belom-dome-sidit-kloun-i-stareyushchiy-pleyboy.html> (дата обращения: 21.04.2019).
153. Данилов И. Зачем друг Трампа сорвал введение санкций против «Северного потока-2». 31.07.2019. <https://ria.ru/20190731/1557017910.html> (дата обращения 23.08.2019)
154. Димитриади М. Глобальный миграционный пакт ООН - документ, расколовший Европу. ЦКБ: <https://ru.euronews.com/2018/12/06/global-compact-for-migration> (дата обращения: 21.03.2019).
155. Дубовик М. Уроки турецкого: что стоит за проектом строительства канала «Стамбул» // Профиль. 2021. 19 апреля.
156. Индекс А1. Состояние деловой среды в России. М.: Московская школа управления СКОЛКОВО, 2020 // https://common.skolkovo.ru/downloads/documents/SKOLKOVO_A1_Index_Business_environment_in_Russia_Rus.pdf (дата обращения: 10.05.2021).
157. Конфликт в Карабахе разрешен, заявил Алиев 10.05.2021 // <https://ria.ru/20210510/aliev-1731676579.html> (дата обращения: 10.05.2021).
158. Леонов Е. ФРГ и Китай: от сотрудничества к конкуренции. <https://interaffairs.ru/jauthor/material/2224> (дата обращения 3.09.2019)
159. Министр Фальков утвердил новую номенклатуру научных специальностей // Российская газета. 2021. 7 апреля.
160. Минобороны РФ оценило экспорт оружия за 2019 год. Москва, Интерфакс, 2020 // <https://www.interfax.ru/business/700388>
161. Никольский А. Подписана Конвенция о правовом статусе Каспийского моря. URL: <https://ria.ru/world/20180812/1526398222.html> (дата обращения: 21.12.2018).

162. Песков заявил, что за провокацией с британским эсминцем стоят США // <https://tass.ru/politika/11818795>
163. План по медицинскому туризму 2024 года Россия может выполнить уже по итогам текущего. Москва, Финмаркет, 2019 // <http://www.finmarket.ru/news/5069029>
164. Прокофьева Т.А. Развитие системы национальных и международных транспортных коридоров на основе формирования опорной сети логистических центров. URL: <https://docplayer.ru/40047458-Razvitie-sistemy-nacionalnyh-i-mezhdunarodnyh-transportnyh-koridorov-na-osnove-formirovaniya-opornoj-seti-logisticheskikh-centrov.html> (дата обращения: 09.11.2018).
165. Савин Л. Китайская инициатива «Пояс и путь» в контексте Евразийской интеграции. <https://www.geopolitica.ru/article/kitayskaya-iniciativa-poyas-i-put-v-kontekste-evraziyskoj-integracii> (дата обращения 25.08.2019)
166. Салова И. Непростой Севморпуть. Коммерсантъ. 9.04.2019. <https://www.kommersant.ru/doc/3937692> (дата обращения 22.07.2019)
167. Сахаров А. Спецназ освободил захваченный мигрантами танкер. URL: <https://360tv.ru/news/mir/spetsnaz-osvobodil-zahvachennyj-migrantami-tanker/> (дата обращения 28.03.2019).
168. Судовладелец Херब्ёРН Ханссон о Севером морском пути: «Это совершенно не актуально» (NRK, Норвегия) 5.05.2021 // <https://inosmi.ru/politic/20210505/249674265.html>
169. Торговые представительства на пороге новой реформы. 16 мая 2018 года // <https://tass.ru/ekonomika/5207168>
170. ТРАСЕКА и Афганистан: возможности расширения сотрудничества в регионе Европа-Кавказ-Азия. 13.04.2021 // http://www.traceca-org.org/ru/novosti/single-news/n/traceca_and_afghanistan_opportunities_for_expanding_cooperation_in_the_europe_the_caucasus_asia_reg/
171. Хлапковский В. Балтийское единство? Как спор между Латвией, Литвой и Эстонией поставил под угрозу мега-проект Rail Baltica. URL: <http://rus.delfi.lv/news/daily/story/baltijskoe-edinstvo-kak-spor-mezhdu-latviej-litvoj-i-estoniej-postavil-pod-ugrozu-mega-proekt-rail-baltica.d?id=49750929> (дата обращения: 10.11.2018).
172. Шантаж Газпрома в Европе, жертвы Северного потока-2 и санкции СНБО. Интервью с главой ГТС // <https://biz.liga.net/ekonomika/tek/interview/shantaj-gazproma-v-evrope-jertvy-severnogo-potoka-2-i-sanktsii-snbo-intervyu-s-glavoy-gts>

173. Шепард У. Прорыв на Шелковом пути: Россия начнет строительство автомагистрали в транспортном коридоре Китай — Западная Европа (Forbes, США) <https://inosmi.ru/politic/20190724/245514468.html> (дата обращения 20.08.2019)

Диссертации:

174. Алиев З.Т. Конкурентоспособность России в условиях глобализации и формирование государственной конкурентной политики. Дис. ... канд. полит. н. М.: ГУУ, 2009.

175. Алиев У.С. Эволюция военно-политических процессов на евразийском пространстве в условиях формирования полицентричного мира. Дисс. ... канд. полит. н. М.: РАНХиГС, 2020;

176. Богатов М. Ю. Геополитические аспекты формирования международных транспортных коридоров в новой модели мира. Дисс... канд. полит. н. Чита: РГБ ОД, 2006. 170 с.

177. Голубева А.С. Особенности этнополитических конфликтов в многонациональных государствах. Дисс... канд. полит. н. М.: МГУ, 2019. 231с.

178. Гончаренко Е.С. Российские участки Международных Транспортных коридоров как объект экономического исследования. Дисс. канд. эк. н. М.: МГАВТ, 2014. 189 с.

179. Крутько А. А. Внешняя политика современной России: Евразийские приоритеты. Дисс. докт. полит. н. Бишкек: КРСУ, 2019. 292 с.

180. Максимов Д.В. Культурные основания межэтнических конфликтов: на материале Северокавказского региона. Дисс. канд. культуролог. н. М.: Московский Государственный университет культуры и искусств, 2007. 215 с.

181. Панова Е.С. Разработка технологии применения теории решения изобретательских задач в инновационной деятельности предприятий промышленности. Дисс. канд. эк. н. М., 2017;

182. Подберезкина О. А. Эволюция значения Международных Транспортных коридоров в мировой политике на примере России. Дисс. канд. полит. н. М.: МГИМО, 2015. 165 с.

183. Полулях Д. С. Турбулентность в современной мировой политике: дискурсы и практика. Дисс... канд. полит. н. Москва, 2016.

184. Попова А.А. Применение стратегических программ развития для повышения международной конкурентоспособности страны: мировой опыт и российская практика. Дисс... канд. эк. н. СПб, 2020.

185. Пэнъянь М.А. Китайская концепция «Один пояс - один путь» в контексте интересов Российской Федерации. Дисс... магист. международных отношений. СПб.: СПбГУ, 2017. 122 с.

186. Савойский А.Г. Экономическая дипломатия как средство внешней политики (на примере экономической дипломатии России в отношении Соединённых Штатов Америки: 1992 - 2008 гг.) Дисс. канд. полит. н. М., 2009.

187. Смирнова О.С. Страновой и отраслевой риски как факторы формирования международной стратегии ТНК (на примере ПАО «ГАЗПРОМ»). Дисс... канд. эк. н. СПб, 2020.

Источники на иностранных языках: Документы:

188. CEC. 1999. ESPD: European spatial development perspective. Towards balanced and sustainable development of the territory of the European Union. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities // https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_en.pdf

189. Distribution of the global population 2020, by continent // www.statista.com/statistics/237584/distribution-of-the-world-population-by-continent/

190. ESCAPE Act - Senator John Barrasso // <https://www.barrasso.senate.gov/escape-act-2018.pdf> (дата обращения: 25.05.2019)

191. EU-China - A strategic outlook. 12 March 2019 // <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf>

192. European Commission // https://ec.europa.eu/info/index_en (дата обращения: 10.05.2021).

193. The Global Conflict Risk Index // <https://resourcewatch.org/data/explore/soc055-Global-Conflict-Risk-Index?section=Discover&zoom=3&lat=0&lng=0&pitch=0&bearing=0&basemap=dark&labels=light&layers=%255B%257B%2522dataset%2522%253A%2522795a7ceb-ebc1-4479-95ad-76ea4d045ad3%2522%252C%2522opacity%2522%253A1%252C%2522layer%2522%253A%2522cfb9e2f8-e34d-41e8-b7f9-bcb1d9201919%2522%257D%252D&page=1&sort=most-viewed&sortDirection=-1> (дата обращения: 10.05.2021.)

76ea4d045ad3%2522%252C%2522opacity%2522%253A1%252C%2522layer%2522%253A%2522cfb9e2f8-e34d-41e8-b7f9-

bcb1d9201919%2522%257D%252D&page=1&sort=most-viewed&sortDirection=-1 (дата обращения: 10.05.2021.)

194. Global Partnership for Sustainable Transport (GPST). Concept and development strategy for enhanced global development cooperation on sustainable transport. United Nations Global Compact. URL: <http://www.un.org/esa/ffd/wp-content/uploads/sites/2/2015/10/GPST-Concept-and-development-strategy.pdf> (дата обращения: 11.03.2019).

195. Guidelines to the Acquis Communautaire, Regional Research Paper under the Specific Grant Agreement RELEX I-2 190202 REG 4-14. Support to promotion of reciprocal understanding between the European Union and the Western Balkans, 2004. Scope of the transposal process, page 9 //

<http://www.mdtfjss.org.rs/archive//file/resources/guidance%20to%20the%20Acquis%20Communaautaire.pdf>

196. Guidelines. Infrastructure. Corridor studies. European Commission. URL: <https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies> (дата обращения: 11.03.2019).

197. IMF Members' Quotas and Voting Power, and IMF Board of Governors // <https://www.imf.org/external/np/sec/memdir/members.aspx> (дата обращения: 10.05.2021).

198. Interim National Security Strategic Guidance. March 2021 // <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2021/03/NSC-1v2.pdf>

199. Innovation Union. URL: https://ec.europa.eu/research/innovation-union/pdf/innovation-union-communication-brochure_en.pdf

200. National Development and Reform Commission. 2015. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-century Maritime Silk Road. Ministry of Foreign Affairs and Ministry of the People's Republic of China.

201. OECD, Sigma 2001, Improving Policy Instruments through Impact Assessment, page 10 // <http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/5kml60vnhc6h.pdf?expires=1428767105&id=id&acname=guest&checksum=E10D188A20B15E0E59894F79B012C1E7>

202. Scope of the transposal process // <http://www.mdtfjss.org.rs/archive//file/resources/guidance%20to%20the%20Acquis%20Communaautaire.pdf>

203. Strategy of the IGC TRACECA 2016-2026. <http://www.traceca-org.org/en/home/strategy-of-igc-traceca-2016-2026/> (дата обращения: 18.03.2019).

204. Trade and Transport Corridor Management Toolkit. Washington, DC: World Bank // <https://documents1.worldbank.org/curated/en/719971468325781473/pdf/Trade-and-transport-corridor-management-toolkit.pdf>

205. Transport. Security&Safety. European Commission. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/security_en (дата обращения: 28.03.2019)

206. Understanding U.S. - China decoupling. Macro trends and industry impacts // https://www.uschamber.com/sites/default/files/024001_us_china_decoupling_report_fin.pdf

207. 2021 Stockholm Forum on Peace and Development // <https://www.sipri.org/events/2021/2021-stockholm-forum-peace-and-development>

208. The Belt and Road Initiative: 2018 Report on Five Connectivity Indexes (Summary) January 10th, 2019 // <http://taiheinstitute.org/Content/2019/01->

10/1657204494.html (дата обращения: 10.05.2021).

209. The Global Competitiveness Report 2019 // http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

210. Regulation (EU) 2019/452 of the European Parliament and of the Council of 19 March 2019 establishing a framework for the screening of foreign direct investments into the Union // <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj>

Статьи и монографии:

211. Albrechts, Louis and Coppens, Tom. 2003. 'Megacorridors: Striking a Balance Between the Space of Flows and the Space of Places.' *Journal of Transport Geography* 11, no. 3: 215-24.

212. Barnett M. Bringing in the new world order: liberalism, legitimacy, and the United Nations. // *World Politics*, Volume 49 , Issue 4 , July 1997 , pp. 526 - 551.

213. Bennett N. G., Lemoine J. What VUCA really means for You. <https://hbr.org/2014/01/what-vuca-really-means-for-you> (дата обращения 12.08.2019)

214. Bjelica J., M. van Bijlert. Afghan Exodus: The opening and closing of the Balkan corridor. URL:<https://www.afghanistan-analysts.org/afghan-exodus-the-opening-and-closing-of-the-balkan-corridor/>. (дата обращения: 25.01.2019).

215. Bodenhausen, Galen V.; Peery, Destiny (2009-03-01). "Social Categorization and Stereotyping In vivo: The VUCA Challenge". *Social and Personality Psychology Compass*. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1751-9004.2009.00167.x> (дата обращения 22.07.2019)

216. Brinza A. How China's 17+1 Became a Zombie Mechanism // *The Diplomat*, February 10, 2021. <https://thediplomat.com/2021/02/how-chinas-171-became-a-zombie-mechanism/>

217. Bouchet M., Clark E. and Gros Lambert B. Country Risk Assessment. A Guide to Global Investment Strategy. Wiley Finance series, 2003. - 288 с.

218. Buzan B., Waever O. Security: A New Framework for Analysis. — Boulder: Lynne Rienner Publishers, 1998;

219. Chapman, David, Pratt Dick, Larkham Peter, and Dickins Ian. 2003. 'Concepts and Definitions of Corridors: Evidence from England's Midlands.' *Journal of Transport Geography* 11, no. 3: 179-91.

220. Charrett C. A Critical Application of Securitization Theory: Overcoming the Normative Dilemma of Writing Security // *Institut Catalá Internacional per la Pau*. 2009;

221. Ciabbarri L. Dynamics and representations of migration corridors. ACME: An International E-Journal for Critical Geographies, 2014, 13 (2), 246-262.
222. COVID-19 Вызовы и их влияние на транспортно-логистический сектор // <https://www.pwc.ru/publications/collection/covid-transport-sector-impact.pdf>
223. de Vries, Jochem, and Hugo Priemus. 2003. 'Megacorridors in NorthWest Europe: Issues for Transnational Spatial Governance.' Journal of Transport and Geography 11, no. 3: 225-33
224. Eoin Bannon. Fears for Arctic ecosystem as shipping milestone reached. February 28, 2018 // <https://www.transportenvironment.org/news/fears-arctic-ecosystem-shipping-milestone-reached>;
225. Frenz A. The European Commission's Tacis Programme 1991-2006: A Success Story // http://ec.europa.eu/europeaid/where/neighbourhood/regional-cooperation/enpi-east/documents/annual_programmes/tacis_success_story_final_en.pdf
226. Grylls George, Bennetts Marc. Dominic Raab 'warned that HMS Defender's Crimea route risked antagonising Russia' // The Times, June 25 2021. <https://www.thetimes.co.uk/article/boris-johnson-royal-navy-will-keep-sailing-off-crimea-despite-russian-threat-k8l2q96rx>
227. Gorshkov T., Bagaturia G. TRACECA - Restoration of Silk Route. Japan Railway & Transport Review. 28, - September 2001, - p.50-55.
228. Goodson J. The return of big infrastructure as a geopolitical Tool. URL: https://www.realcleardefense.com/articles/2018/11/01/the_return_of_big_infrastructu_re_as_a_geopolitical_tool_113928.html (дата обращения: 08.11.2018).
- 229 Hibbs J. Transport Economics and Policy: A Practical Analysis of Performance, Efficiency and Marketing Objectives, Kogan Page Ltd, 2003. 240 p.
- 230 Hulsman J. A Paradigm for the New World Order / A Schools-of-Thought Analysis of American Foreign Policy in the Post-Cold War Era. Palgrave Macmillan UK, 1997.
231. Andric Jelena M., Jiayuan Wang and Ruoyu Zhong. Identifying the Critical Risks in Railway Projects Based on Fuzzy and Sensitivity Analysis: A Case Study of Belt and Road Projects. Sustainability 2019, 11.
232. Kitzmann Julia. Deutsche sehen in USA größere Bedrohung als in China oder Russland // Der Spiegel. 05.05.2021. <https://www.spiegel.de/politik/deutschland/deutsche-sehen-in-usa-groessere-bedrohung-als-in-china-oder-russland-a-d616341d-b1b7-4d87-949d-c2a2959a205b>
233. Karrar H.H. The New Silk Road Diplomacy: China's Central Asian Foreign Policy since the Cold War // Central Asian Survey, Vol.31, Issue 1, 2012 P.99-113.

234. Ken Booth, Nicholas Wheeler. The Security Dilemma: Fear, Cooperation and Trust in World Politics. First Edition. Palgrave, 2007. 384 с.
235. Kenderdine T. Caucasus Trans-Caspian Trade route to open China import markets. URL: http://www.eastasiaforum.org/2018/02/23/caucasus-trans-caspian-trade-route-to-open-china-import-markets/?utm_source=newsletter&utm_medium=mail&utm_campaign=newsletter20 18-02-25 (дата обращения: 0.11.2018).
236. Meeting Asia's Infrastructure Needs // <https://www.adb.org/publications/asia-infrastructure-needs>
237. Williams Michael C. Words, Images, Enemies, Securitization and International Politics, International Studies Quarterly 2003(47):512.
238. Montague Z. China's Belt and Road 'Reboot' is really a Foreign Influence Campaign. August, 2019 // <https://www.worldpoliticsreview.com/articles/28136/>
239. Morgan Forde. MSC will not use the Northern Sea Route, citing environmental impact. Oct. 18, 2019 // <https://www.supplychaindive.com/news/msc-northern-sea-route-environmental-impact/565329/>
240. Taleb Nassim Nicholas. The Black Swan: The Impact of the Highly Improbable // The New York Times, April 22, 2007.
241. Opitz, Sven and Ute Tellman. 2015. Europe as Infrastructure: Networking the Operative Community. South Atlantic Quarterly 114, no. 1: 171-90.
242. Priemus, Hugo and Wil Zonneveld. 2003. 'What are Corridors and What are the Issues? Introduction to Special Issue: the Governance of Corridors.' Journal of Transport Geography 11, no. 3: 167-77.
243. Pope Francis in UAE to bolster Christian-Muslims relations. URL: <https://www.irishtimes.com/news/world/middle-east/pope-francis-in-uae-to-bolster-christian-muslim-relations-1.3780915> (дата обращения: 6.02.2019).
244. Haass Richard N. World Order 2.0 The Case for Sovereign Obligation // Foreign Affairs, January/February 2017. <https://www.foreignaffairs.com/articles/2016-12-12/world-order-20>
245. Taleb N. Antifragile: Things that Gain from Disorder. New York, Random House, 2012. 519 p.
246. Notteboom Théo (2015) Strategies and future development of transport corridors url:<https://www.faq-logistique.com/ems-livre-corridors-transport-18-strategies-future-developement.htm>.

247. Володин А.В. Международные транспортные коридоры и национальная безопасность России/ статья [Электронный ресурс] - <http://www.rustrana.ru/searchautor.php?search=Володин%20А.В.>
248. Гудков В.А. и др. Основы логистики. М.; Горячая линия - Телеком, 2004, 351 с.
249. Пути решения экологических проблем транспортных коридоров / сборник статей, подготовленный к Третьей Международной евроазиатской конференции по транспорту (С-Петербург, 11-12 сентября 2003 г) [Электронный ресурс] - www.eatu.ru
250. Программа "Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)" - Подпрограмма "Международные транспортные коридоры" [Электронный ресурс] - <http://fcp.vpk.ru/ext/11/content.htm>
251. Сообщение пресс-службы Российской Федерации № 664 "Об основных направлениях формирования и развития международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации..." [Электронный ресурс] - <http://www.mid.ru/nsf/45682f63b9f5b253432569e7004278c8/432569d800223f344325699c003b62aa?OpenDocument>
252. Транспортная логистика (Под редакцией Миротина Л. Б). М.: "Экзамен", 2002, 511 с.
253. Троицкая Н.А. Транспортные коридоры России для международного сообщения. М.: АСМАП, 200, 174 с.