



Some issues of Russia's transport policy in the context of Western sanctions

A. A. Gorbunov¹

¹Academy of Basic Training of the Russian University of Transport, Moscow, Russian Federation

DOI: 10.18255/2412-6519-2024-2-144-151

Research article
Full text in Russian

The aspects of Russia's transport policy at the present stage in the context of the tightening of Western sanctions pressure are considered. The project of the North-South international transport corridor is considered as a transport response to attempts to push Russia away from the global South. Particular attention is paid to the political and technological aspects of the formation of the international transport corridor of the North-South project, the negative consequences of the sanctions imposed by Western countries against the transport industry of Russia are shown. An assessment of the actions of the United States and partners to counteract the creation of the North-South international transport corridor through the formation of alternative transport projects of the Lapis Lazuli Corridor and the Zangezur land transport corridor is given. Showing actions of the Government of the Russian Federation to defend the North-South project. In order to counter the threats from Britain and Great Britain, Russia and its partners in the formation of the North-South International Transport Corridor need to preserve sovereignty in international relations, counteract the interference of third countries in their plans, and strengthen the collective military security of their countries. It is important not to succumb to provocations, to show flexibility and mutual willingness to cooperate. This will not only help to overcome obstacles to the implementation of the North-South ITC project, but will also help the participating countries to move forward on integration issues, strengthening their relations.

Keywords: transport corridors; sanctions struggle; economy; energy resources; economic and transport embargoes; transport sovereignty

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Gorbunov, Alexander A. | E-mail: abp-rut@yandex.ru
D. Sc. (Politics), Professor

For citation: Gorbunov A. A. Some issues of Russia's transport policy in the context of Western sanctions // Social'nye i gumanitarnye znaniya. 2024. Vol. 10, No. 2. P. 144-151. (in Russ.)



Некоторые вопросы транспортной политики России в условиях западных санкций

А. А. Горбунов¹

¹Академия базовой подготовки Российского университета транспорта, Москва, Российская Федерация

DOI: 10.18255/2412-6519-2024-2-144-151
УДК 325:656

Научная статья
Полный текст на русском языке

Рассмотрены аспекты транспортной политики России на современном этапе в условиях ужесточения санкционного прессинга Запада. Описан проект международного транспортного коридора «Север-Юг» как транспортный ответ на попытки оттеснить Россию от глобального Юга. Особое внимание уделено политическим и технологическим аспектам формирования международного транспортного коридора проекта «Север-Юг», показаны негативные последствия введенных западными странами санкций против транспортной отрасли России. Дана оценка действий США и партнеров по противодействию созданию международного транспортного коридора «Север-Юг» путем формирования альтернативных транспортных проектов – «Лазуритового коридора» и Зангезурского сухопутного транспортного коридора. Показаны действия Правительства РФ по отстаиванию проекта «Север-Юг». Чтобы противостоять угрозам со стороны Англии и Великобритании, России и ее партнерам по формированию МТК «Север-Юг» необходимо сохранить суверенитет в международных отношениях, противодействовать вмешательству третьих стран в их планы и укреплять коллективную военную безопасность своих стран. Важно не поддаваться на провокации, проявлять гибкость и обоюдную готовность к сотрудничеству. Это поможет не только преодолеть преграды на пути к реализации проекта МТК «Север – Юг», но и продвинуться в вопросах интеграции стран-участникам, укрепив их отношения.

Ключевые слова: транспортные коридоры; санкционная борьба; экономика; энергоресурсы; экономическое и транспортное эмбарго; транспортный суверенитет

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Горбунов, Александр Александрович | E-mail: abp-rut@yandex.ru
Доктор политических наук, профессор

Для цитирования: Горбунов А. А. Некоторые вопросы транспортной политики России в условиях западных санкций // Социальные и гуманитарные знания. 2024. Том 10, № 2. С. 144-151.

Современная международная обстановка характеризуется резким обострением отношений России с западными странами из-за Украины, которую США и ее союзники превратили в поле гибридной войны против нашей страны. С одной стороны, они вооружают Украину, чтобы та могла вести масштабные военные действия с российской армией, с другой – применяют санкции, направленные на разруше-

ние российской экономики, под влиянием которых многие международные партнеры вынужденно сворачивают сотрудничество с отечественными предприятиями. Эти действия западных стран вынуждают совершенствовать транспортную политику России.

Запад ввел несколько тысяч антироссийских санкций, целью которых является ослабление и изоляция РФ от мировой экономики. Эти санкции поддержали не только Соединенные штаты Америки и Евросоюз, но и их ближайшие союзники – Тайвань, Южная Корея, Япония, Швейцария и др.

От введенных антироссийских санкций несет существенные убытки также западная экономика, прежде всего стран ЕС. На данный момент страны Европы не могут отказаться от России как поставщика энергоресурсов, ведь доля импорта составляет 55 % всех потребляемых энергоресурсов. Более того, заместить российские энергоносители в ближайшие годы также не представляется возможным. Попытки сократить поставки из-за энергетического эмбарго приведут лишь к резкому росту цен на энергоресурсы. Так, по оценкам Международного энергетического агентства, потери России от энергетического эмбарго в 2022 г. составили \$8 млрд., а убытки европейских стран – \$1 трлн. Финансовые потери вынудили крупнейшие европейские компании сократить тысячи рабочих мест, опасаясь, что правительство не сумеет обеспечить бизнес энергией по приемлемым ценам [1].

Негативные последствия от введения антироссийских санкций наблюдаются не только в энергетическом секторе европейской экономики, но и в других отраслях. Так, восьмой пакет санкций содержит запрет на экспорт европейских микросхем и чипов, а также на оказание российским клиентам инженерных, юридических, консалтинговых и архитектурных услуг. Убытки Евросоюза от его введения оцениваются в €123 млрд. Из-за невозможности использовать российское воздушное пространство в результате введения нашей страной контрсанкций европейские авиаперевозчики, например, теряют порядка 10 тысяч долларов с каждого рейса [1].

В целом, как прогнозируют экономисты созданного Евросоюзом исследовательского центра Роберта Шумана при European University Institute, «падение европейской экономики в результате полного торгового эмбарго со стороны Запада в отношении России составит 0,7 % в год» [2].

От действия западных санкций страдает и экономика России. Большие трудности испытывает транспортная отрасль: снизились объемы международных перевозок, сократились доходы транспортных компаний, приостановилась работа многих логистических центров [3, с. 64].

В сложившихся условиях приоритетными задачами транспортного комплекса в условиях введения санкций должны стать определение новых направлений доставки товаров, налаживание цепочки поставок и формирование новой транспортной инфраструктуры (ТИ). Для эффективного решения этих задач необходимо провести системный анализ внешней среды с учетом политических, экономических, географических, конъюнктурных, технических, технологических и других

факторов, оказывающих влияние на транспортный комплекс и транспортную инфраструктуру.

В рамках мер по противодействию санкциям 19 июля 2022 года российским правительством была проведена стратегическая сессия по транспорту, где был принят ряд важнейших решений по адаптации отрасли к новым условиям.

Открывая сессию, Председатель Правительства РФ М. Мишустин охарактеризовал ситуацию, сложившуюся в транспортной отрасли в условиях вызовов, которые возникают на фоне европейских санкций. В ходе своего выступления М. Мишустин подчеркнул, что правительством был принят ряд мер, чтобы предотвратить негативное влияние санкций на отрасль, и отметил, что правительство не ограничится предпринятыми мерами: «Необходимо продолжить работу в интересах пассажиров и грузовладельцев, как это предусмотрено нашей Транспортной стратегией, выполнять обязательства по обеспечению мобильности, повышать доступность и связанность территорий нашей большой страны» [4].

Говоря об основных целях и направлениях развития единой опорной транспортной сети, Мишустин подчеркивает, что «расширение связей с дружественными государствами является ключевым фактором для модернизации отраслей промышленности, сельского хозяйства, энергетики, транспорта» [4].

Так, разработанная Правительством РФ стратегия адаптации транспортной отрасли к западным санкциям привела к необходимости ускоренной реализации международного транспортного коридора «Север-Юг» (далее – МТК «Север-Юг») протяженностью более 7 тысяч км. – от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи, – основная цель которого – в разы сократить скорость и стоимость доставки товаров из Европы в Индию. Международный транспортный коридор «Север-Юг» является альтернативой морскому пути, соединяющему Европу, страны Персидского залива и Индийского океана через Суэцкий канал.

Соглашение о создании МТК «Север-Юг» было заключено 12 сентября 2000 г. между РФ, Индией и Исламской Республикой Иран в ходе проведения II Международной евроазиатской конференции по транспорту и подписано рядом других стран, которые проявили интерес к этому проекту, – Белоруссией, Казахстаном, Азербайджаном, Таджикистаном, Сирией, Болгарией и др.

На заседании XIV Международного экономического форума «Россия – Исламский мир: KazanForum» были названы три основных маршрута, по которым будет происходить сообщение: «Выделяется три основных маршрута. Западный – через республику Дагестан автомобильным и железнодорожным транспортом в Азербайджан и Иран. Транскаспийский – через Каспийское море морским и речным транспортом из портов Астрахань, Алия и Махачкала по Волге в иранские и туркменские порты. И восточный – через республику Казахстан и Туркмению автомобильным и железнодорожным транспортом. Транскаспийское – с использованием портов России и Ирана, западному – через Азербайджан и восточному – через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан. В прошлом году произошло важное событие, связанное с коридором «Север-Юг»: заработал восточный маршрут из России, через Казахстан и Туркмению в Иран. Железная дорога Решт – Астара станет последним участком западного маршрута» [5].

Зам. министра транспорта РФ В. Иванов сообщил на совещании у председателя правительства М. Мишустина: «Благодаря реализации целого комплекса мероприятий, по итогам 2022 года по всем направлениям международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг» отмечен рост объема перевозок на 64,6 %, до 8,4 млн тонн». Это почти на 65 % превышает аналогичные показатели 2021 года. Показатели объемов перевозки в начале 2023 года уже в два раза больше аналогичных периодов в 2022 году. Информационно-аналитическое агентство ПортНьюс со ссылкой на пресс-службу Минтранса России сообщает: «К 2030 году ожидается рост объема российских грузов по коридору «Север-Юг» почти в два раза: с текущих 17 млн до 32 млн тонн» [6]. За счет мероприятий по развитию морского пункта пропуска планируется увеличение пропускной способности до 9 млн тонн в год к 2026 году [6].

Успех и скорость развития проекта МТК «Север-Юг» зависят от тесной связи между Россией, Индией, Ираном и Азербайджаном, так как они являются ключевыми странами в этом регионе. Однако, несмотря на общие интересы, интеграционное развитие может сталкиваться с преградами из-за вмешательства третьих стран, не заинтересованных в этом процессе.

Данный проект превратился в объект геополитического конфликта, который ведется между Россией и англосаксами на протяжении последних двух столетий и заключается в соперничестве за господство в Южной и Центральной Азии. Противодействие европейцев развитию МТК «Север-Юг» абсолютно понятно, если учесть, что реализация этого проекта есть фактическое движение России на Юг, тогда как вся проводимая англосаксами геополитика должна содействовать вытеснению России на Север [7, с. 89].

В случае успешной реализации проект МТК «Север-Юг» может стать альтернативой маршруту через Суэцкий канал и изменить геополитическую карту мировой торговли. Такое положение дел крайне не устраивает англичан, которые из-за использования альтернативного морского пути могут понести убытки на каждой перевозке до 20–30 %, поэтому на Западе проект МТК «Север-Юг» воспринимается как провокация России против «мирового сообщества».

Прикрываясь «благими целями противоборства мировому злу» в лице России, Запад не остановится ни перед чем, даже пойдет на применение военной силы, поэтому при реализации МТК «Север-Юг» нужно особое внимание уделять обеспечению военно-политической безопасности. В рамках этих мер Россия должна позаботиться об укреплении военно-политического сотрудничества стран-участниц проекта, способного противостоять этим вызовам.

На протяжении всей истории Европой и Америкой весьма эффективно использовалась стратегия, основанная на принципе «разделяй и властвуй», исключением не стал и весьма невыгодный европейскому и американскому сообществу проект МТК «Север-Юг», который Запад использует в качестве арены геополитического противоборства. Одной из провокаций, которую осуществили США и Великобритания, стал план создания «Лазуритового коридора», соединяющий Стамбул, Батуми, Тбилиси, Баку, Ашхабад, Герат. Этим проектом им удалось отвлечь Республику Азербайджан от проекта МТК «Север-Юг», тем самым отсрочив

его дальнейшее строительство. Также созданный в 2018 году «Лазуриновый коридор» был геополитически выгоден Америке, так как она получает независимый доступ к внутренним районам Евразии, а три крупнейших государства, таких как Россия, Китай и Иран, маршрут обходит стороной. «Лазуриновый коридор» отчасти напоминает по своим очертаниям маршрут снабжения расположенных в Афганистане военных баз США, который был создан американцами взамен прежнего южного маршрута через территорию Пакистана, отношения с которым у них испортились. После того, как из Афганистана были выведены войска, Америка потеряла интерес к проекту «Лазуринового коридора», и он так и не смог получить статус главного транспортно-логистического маршрута региона.

Следующим проектом, который затянул строительство МТК «Север-Юг», стала перспектива создания Зангезурского сухопутного транспортного коридора. Данный проект активно продвигался Азербайджаном и предполагал строительство маршрута, который соединил бы западные районы Азербайджана с его эксклавом Нахичеванью, обеспечив тем самым бесперебойное транспортное сообщение между двумя частями. Нет необходимости объяснять, почему этот проект имеет такое значение для Азербайджана, но, помимо очевидной причины, есть еще один весьма приятный бонус: с его открытием Азербайджан получает прямое сообщение с Турцией, которая граничит с Нахичеванской автономной республикой.

В процессе разработки планов Азербайджан пошел на укрепление отношений с Турцией. В декларации о союзнических отношениях, подписанной 15 июня 2021 г. между этими странами, говорилось «о намерении продлить коридор на запад путём строительства в Турции железной дороги от пограничного Дилуджу до Карса» [8].

Укрепление отношений между Азербайджаном и Турцией негативно отразилось на взаимоотношениях Азербайджана и Ирана. В связи с тем, что обе страны являются ключевыми участниками МТК «Север-Юг», это весьма негативно отразилось на реализации этого проекта. Враждебную реакцию со стороны Ирана вызвали планы о возможной экстерриториальности Зангезурского коридора и об обеспечении этой экстерриториальности турецкими войсками. Иран не мог допустить такого развития событий и стянул к границе крупную группировку своих войск.

Для смягчения возникшей напряженности вокруг реализации проекта МТК «Север-Юг» Россия предприняла ряд экономических и дипломатических шагов. На встрече премьер-министров России и Азербайджана Михаила Мишустина и Али Асадова, проходившей в июне 2023 г. в Сочи, обсуждались дальнейшие шаги по развитию транспортного коридора. Как отметил М. Мишустин, необходимо «... использовать выгодное географическое положение России и Азербайджана, активнее развивать транзитный потенциал ... Речь идёт об увеличении пропускной способности пограничных переходов, о развитии железнодорожной, автомобильной и морской инфраструктуры в рамках международного транспортного коридора «Север-Юг», который в будущем ... станет конкурентом Суэцкого канала» [9]. Али Асадов отметил значение для Азербайджана МТК «Север-Юг» и заявил: «Мы готовы и дальше прилагать необходимые усилия для развития нашего стра-

тегического партнёрства по всем направлениям, представляющим взаимный интерес» [9].

Помощник президента России Игорь Левитин за последние годы неоднократно наносил визиты в Тегеран с целью обсуждения российского участия в реализации проекта МТК «Север-Юг», а также обсуждения вопросов двухстороннего сотрудничества в вопросах развития этого проекта. Во время этой встречи, которая состоялась в апреле 2023 года, А. Шамхани, секретарь Высшего совета национальной безопасности Ирана, в разговоре с И. Левитиным отметил, что «любые препятствия на пути реализации решений руководства двух стран, связанных с этим стратегическим проектом, который играет ключевую роль в изменении системы транзита грузов в регионе, должны быть устранены в ближайшее время» [10].

Подводя итог, следует отметить, что одним из ключевых направлений адаптации российской транспортной системы к западным санкциям является ее развитие в тесной увязке с глобальными логистическими коридорами на юг и на восток, что привело к активизации работы по формированию МТК «Север-Юг».

Этот проект имеет огромный потенциал и огромное значение для нашей страны. Он не только обеспечивает транспортную доступность различных регионов, но и способствует развитию экономического сотрудничества, укреплению торговых связей и привлечению инвестиций. Также коридор позволит увеличить экспорт российских товаров в другие страны, поможет России укрепить внутренний рынок и поддержать развитие местных предприятий, развивать свою собственную экономику и не зависеть от импорта товаров и услуг, что особенно важно в условиях вызовов, которые ставят перед нами западные санкции.

На пути его реализации, конечно, имеется ряд существенных технических, экономических и геополитических проблем, без решения которых проект будет развиваться достаточно медленно либо вообще будет приостановлен. Причина этих проблем кроется в том, что МТК «Север-Юг» превратился в арену противоборства англосаксов со странами-участниками проекта, так как он представляет угрозу монополии США в сфере мировой торговли. Чтобы противостоять угрозам со стороны Англии и Великобритании, России и ее партнерам по формированию МТК «Север-Юг» необходимо сохранить суверенитет в международных отношениях, противодействовать вмешательству третьих стран в их планы и укреплять коллективную военную безопасность своих стран. Важно не забывать, что успех и скорость развития проекта МТК «Север-Юг» зависят прежде всего от тесной связи между всеми странами-участниками проекта, поэтому важно не поддаваться на провокации, проявлять гибкость и обоюдную готовность к сотрудничеству. Это поможет не только преодолеть преграды на пути к реализации проекта МТК «Север-Юг», но и продвинуться странам-участникам в вопросах интеграции, укрепив их отношения.

Ссылки

1. На Западе подсчитывают убытки от антироссийских санкций // News Front. 02.10.2023. URL: <https://news-front.su/2023/02/10/na-zapade-podschityvajut-ubytki-ot-antirossijskih-sankcij/?ysclid=luihcnf4wl321775642> (дата обращения: 18.03.2023).

2. Кто больше страдает от санкций: Запад или Россия? // Asia-Plus. 26.08.2022. URL: <https://asiaplustj.info/ru/news/world/20220826/kto-bolshe-stradaet-ot-sanktsii-zapad-ili-rossiya?ysclid=luihfuy6s5583207126> (дата обращения: 23.11.2022).
3. Казанцев С. В. Антироссийские санкции: оценка ущерба. Новосибирск: ООО «Офсет-ТМ», 2021. 212 с.
4. Стратегическая сессия по транспорту // Правительство России. 19.07.2022. URL: <http://government.ru/news/46045/> (дата обращения: 19.07.2022).
5. На KazanForum 2023 обсудили развитие международного транспортного коридора «Север – Юг» // Пресс-центр РБК. 25.05.2023. URL: <https://presscentr.rbc.ru/tpost/uy2glmg0j1-na-kazanforum-2023-obsudili-razvitie-mez> (дата обращения: 12.03.2024).
6. Объем перевозок по всем направлениям МТК «Север-Юг» в 2022 году вырос на 64,6 % – до 8,4 млн тонн // ПортНьюс. 04.05.2023. URL: <https://portnews.ru/news/print/346959/?ysclid=lizsfchh5u530725440> / (дата обращения: 23.09.2023).
7. Вандам Е. А. Геополитика и геостратегия. М.: Кучково поле, 2002. 272 с.
8. Davtyan V. Armenia's transport security within the framework of ITC TRACECA and «North-South» // MATEC Web of Conferences. URL: https://www.matec-conferences.org/articles/mateconf/pdf/2018/71/mateconf_icre2018_05004.pdf / (дата обращения: 25.10.2019).
9. Встреча Михаила Мишустина с Премьер-министром Азербайджанской Республики Али Асадовым // Правительство России. 08.06.2023. URL: <http://government.ru/news/48698/> (дата обращения: 23.09.2023).
10. Помощник президента России и власти Ирана обсудили в Тегеране «Север-Юг» // ТАСС. 09.04.2023. URL: <https://tass.ru/ekonomika/17484555?ysclid=lpcits7vbs240128799> (дата обращения: 18.03.2023).