

ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ

ЧЕРНОМОРСКО-КАСПИЙСКИЙ РЕГИОН: ОТ ГЕОПОЛИТИКИ К ГЕОЭКОНОМИКЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

Маркелов Константин Алексеевич, кандидат экономических наук, доцент
Астраханский государственный университет
Российская Федерация, 414056, г. Астрахань, ул. Татищева, 20а
E-mail: asu@asu.edu.ru

Усманов Рафик Хамматович, доктор политических наук, профессор
Астраханский государственный университет
Российская Федерация, 414056, г. Астрахань, ул. Татищева, 20а
E-mail: asu@asu.edu.ru

Головин Вячеслав Григорьевич, кандидат экономических наук, доктор биологических наук, доцент
Астраханский государственный университет
Российская Федерация, 414056, г. Астрахань, ул. Татищева, 20а
E-mail: asu@asu.edu.ru

Проблематика транспорта и геополитики в различных аспектах активно рассматривается в многочисленных научных отечественных и зарубежных исследованиях, включая соотношение региональных и глобальных интересов, безопасность геополитического пространства, статус отдельных государств, транспортировку углеводородных ресурсов и др. Черноморско-Каспийский регион принято считать особым сегментом мирового геополитического пространства, который оказался на перекрестке важнейших транзитных коммуникаций. В рамках современной экономической политики России и формирования международного транспортного каркаса указанный сегмент занимает важное место в геополитической и геоэкономической стратегии пространственного развития страны. Пересечение транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг», опоясывающих важнейшие маршруты Евразийского континента, следует рассматривать как важнейшие факторы транспортной геополитики Российской Федерации, оказывающие непосредственное влияние на развитие международных транспортных систем и на геоэкономическую политику в мире. С другой стороны, российский транспортный узел Каспийского бассейна в рамках принятой Конвенции о правовом статусе Каспийского моря приобретает всё большее значение в организации судоходных маршрутов, развитии международных грузовых перевозок и торговли. При этом в условиях глобализации и интеграции процессов производства современные системы управления должны отличаться наличием разнообразных комбинированных и альтернативных вариантов транспортно-экспедиторского обслуживания, повышающих мобильность товарообменных операций. Многообразие вариантов продвижения товаров и транспортировки грузов также сопровождается формированием смешанных и интермодальных перевозок, обеспечивающих повышение эффективности организации логистических систем. Нами рассмотрены вопросы состояния и инфраструктурного развития международного транспортного коридора «Север – Юг» на основе реализации масштабных проектов строительства морских портов и создания на их базе мультимодальных логистических центров, являющихся ключевыми узлами опорного транспортного каркаса страны и государств Каспийского региона. С позиций взаимного влияния указанных факторов исследованы их причинно-следственные связи и отдельные направления формирования транспортных систем, учитывающие важнейшие экономические условия и географические особенности пространственного развития страны.

Ключевые слова: геополитика, геоэкономика, Черноморско-Каспийский регион, Каспийское море, транспортное пространство, транспортные системы, факторы развития, международные транспортные коридоры, коллективная безопасность

THE BLACK SEA-CASPIAN SEA REGION: FROM GEOPOLITICS
TO GEOECONOMICS OF TRANSPORT SYSTEMS

Markelov Konstantin A., Ph.D. (Economics), Associate Professor
Astrakhan State University
20a Tatishcheva St., Astrakhan, 414056, Russian Federation
E-mail: asu@asu.edu.ru

Usmanov Rafik H., D.Sc. (Policy), Professor
Astrakhan State University
20a Tatishcheva St., Astrakhan, 414056, Russian Federation
E-mail: asu@asu.edu.ru

Golovin Vyacheslav G., Ph.D. (Economics), D.Sc. (Biology), Associate Professor
Astrakhan State University
20a Tatishcheva St., Astrakhan, 414056, Russian Federation
E-mail: asu@asu.edu.ru

Transport and geopolitical problems are under active consideration in various aspects in numerous domestic and foreign scientific research, that includes the correlation of regional and global interests, geopolitical space security, status of individual states, transportation of hydrocarbon resources, etc. The Black Sea-Caspian Sea region is generally seen as a special segment of the global geopolitical space, located at the crossroads of the most important transit communications [32]. In the framework of modern Russia's economic policy and the formation of an international transport framework, this segment holds an important place in the geopolitical and geoeconomic strategy of the country's spatial development. The crossing of the "West-East" and "North-South" transport corridors that surround the most important routes of the Eurasian continent should be viewed as the most important factors of the Russian Federation "transport geopolitics" that have a direct impact on international transport systems development and global geoeconomic policy. On the other hand, in the framework of the adopted Convention on the Legal Status of the Caspian Sea [11] the Russian Caspian Sea basin transportation hub is becoming increasingly important in the organization of shipping routes, in the development of international freight transport and trade. At the same time, in the context of globalization and production processes integration, modern management systems should be distinguished by the presence of various combined and alternative options for freight forwarding services that increase goods exchange operations mobility. The variety of options for the promotion and transportation of goods is also accompanied by the formation of multimodal and intermodal transport that increases efficiency in the organization of logistics systems. The article considers the issues of the international transport corridor "North-South" status and infrastructure development on the basis of implementation of large-scale projects concerning maritime ports construction and creation of multimodal logistics centres on their basis, with the abovementioned logistics centres being the key nodes of the country and the Caspian region states' supporting transportation framework. Given the mutual influence of the abovementioned factors, the paper studies their causal relationships and individual directions of the transport systems formation, that take into account essential economic conditions and geographical peculiarities of the country's spatial development.

Keywords: geopolitics, geoeconomics, Black Sea-Caspian Sea region, Caspian Sea, transport space, transport systems, development factors, international transport corridors, collective security

Территория Российской Федерации имеет особое геополитическое положение, а морские транспортные коридоры располагают огромным транзитным потенциалом, поэтому транспортная геополитика страны приобретает особую актуальность.

Важнейшими задачами транспортной политики государства являются планомерная работа по формированию коммуникационного каркаса, обеспечивающего потоки материальных и людских ресурсов на региональном и межрегиональном уровнях, и реализация национальных программ, направленных на создание и развитие международных транспортных коридоров, которые формируют основу для успешной мирохозяйственной интеграции, позволяя эффективно конвертировать транзитные функции государства [37, с. 9].

В научном сообществе до настоящего времени отсутствует чёткое толкование понятия «геополитика», которое рассматривается учёными различных областей науки, нередко исходя из прикладных аспектов разнородных направлений исследований. Так, Н. А. Нартов даёт следующее определение: «Геополитика – наука, система знаний о контроле над пространством» [23], которое является достаточно обтекаемыми пространно характеризует суть данного понятия.

По мнению Э. А. Позднякова, особое внимание геополитика уделяет раскрытию и изучению возможностей активного использования политикой факторов физической среды и воздействию на неё в интересах военно-политической, экономической и экологической безопасности государства. Практическая геополитика изучает все, что связано с территориальными проблемами государства, его границами, с рациональным использованием и распределением ресурсов, включая и людские [28]. При этом политолог Н. А. Нартов с проблемой границ связывает геополитические аспекты: выход к морям, включённость в мировые коммуникации и пространственное положение по отношению к центрам сегодняшней и будущей мировой активности [23].

По мнению профессора О. А. Лиходей, «в настоящее время геополитика предстаёт как теория и практика внешней политики государств, основанной на увязывании географического фактора, национальных, экономических, политических и этнокультурных процессов» [16, с. 187].

Многообразие подходов обосновывают целесообразность проведения системных исследований вопросов взаимосвязи и особенностей сочетания различных аспектов региональной геополитики и геоэкономических процессов развития транспортных систем, в частности, на примере Черноморско-Каспийского региона.

Последовательное решение транспортных проблем России потребует нового понимания роли транспортной системы в социально-экономическом развитии страны. Создание и модернизацию транспортной инфраструктуры необходимо рассматривать как один из важнейших инструментов стимулирования экономического роста и повышения качества жизни населения [10, с. 111].

Черноморско-Каспийский макрорегион имеет геостратегическое значение для ведущих мировых государств и является приоритетным для социально-экономического развития России.

Согласно логике рассуждений крупного английского геополитика Х. Д. Маккиндера, «в центре мира находится Евразийский континент, а в центре последнего – “сердце мира”, или “Хартленд” (Heartland), – континентальные массы Евразии, наиболее удачная территория для контроля над всем миром» [24]. По его мнению, в «осевую зону» (Pivot Area) континента также включаются два моря – Каспийское и Аральское [23].

С изменениями в конце XX в. геополитического расклада в мире произошло изменение и в Каспийском регионе, который стал мировым геополитическим объектом. Вокруг него развернулась дипломатическая борьба ведущих мировых держав за обладание природными ресурсами и контролем транспортных маршрутов [19, с. 89].

По оценкам профессора Б. Парахонского, сложившаяся конфигурация географических, исторических, экономических и политических факторов позволяет говорить о Черноморско-Каспийском регионе как о региональном фрагменте реальности международных отношений. Значимость данного пространства обусловлена важным регионообразующим фактором (историческим или цивилизационным), а также «ожидаемым масштабным освоением каспийских энергоресурсов и развитием транзитных коммуникаций. В складывающихся ныне мировых геоэкономических схемах этот фактор приобретает достаточно весомую роль и учитывается в геополитике» [26].

Указанный макрорегион, который также определяется как Кавказско-Каспийский регион, по оценкам многих исследователей [9; 15; 39], представляет: 1) с географической точки зрения – плацдарм, стягивающий на себя Черноморское и Каспийское морские пространства; 2) с военно-стратегической точки зрения – важнейший плацдарм для давления и наступления в любом направлении, на любую страну не только данного региона, но и прилегающих регионов; 3) плацдарм для контроля над коммуникациями; 4) с экономической точки зрения – это не только мировой перекрёсток транспортных путей по осям Восток – Запад, Север – Юг, но и регион с прилегающими к нему огромными углеводородными ресурсами. Поддерживая обоснованность данной концепции, О. А. Воркунова отмечает, что «с регионом связан и захватывающий геополитический сюжет (большая нефть), и коммуникационный аспект, и идея пока виртуального союза с ЕС, и судьбы региона в целом, на которые тот или иной стратегический выбор государств Южного Кавказа и Балкан, безусловно, окажет воздействие» [4].

Европейский союз выступает активным участником дестабилизации политических процессов в Черноморском регионе, включая Украину. Позиция ЕС по усилению влияния и своего присутствия отражена в резолюции Европарламента от 20.01.2011 г. как «Стратегия ЕС в отношении Черного моря». В данной резолюции Европарламента закреплено: «регион Чёрного моря является стратегическим мостом, соединяющим Европу с бассейном Каспийского моря, Центральной Азией и Ближним Востоком, а далее, с Юго-Восточной Азией и Китаем, и характерен своими тесными связями и огромным потенциалом, но также и многообразием, и соперничеством» [25, с. 81].

С нашей точки зрения, Каспийский регион как субъект представляет собой более сложную конфигурацию геополитических отношений, требующих уточнения. Ранее он не был единым и не имел общего правового поля и определённого правового статуса. А. В. Дмитриевым, П. Л. Карабущенко, Р. Х. Усмановым было выделено несколько уровней «вызревания» сущности субъекта геополитических характеристик: 1) единство и целостность культурного, исторического и географического пространства; 2) кооперация политико-хозяйственной деятельности всех субъектов; 3) общность стратегических интересов и приоритетов; 4) формирование или наличие «территориальной (региональной) идеи»; 5) единого правового поля [8, с. 35–36]. Также необходимо учитывать, что Каспийский регион также является логическим продолжением Индо-Персидского, Кавказско-Черноморского, Центрально-Азиатского и Волго-Уральского (Центрально-российского) геополитических направлений и регионов, поэтому рассматривать его в отрыве от этих региональных пересечений было бы необъективным, особенно в современных геополитических условиях глобализации, когда интересы вышеуказанных регионов переплетаются именно здесь, на Каспии.

По оценкам учёных, Черноморско-Каспийский регион «стал весьма значимым регионом мира, поскольку оказалось, что в зоне, некогда практически монополюльно контролировавшийся “Империей Кремля”, сосредоточен огромный ресурсный потенциал, плюс к этому он оказался на перекрестке важнейших транзитных коммуникаций» [32].

Несмотря на многообразие подходов и суждений, указанный макрорегион также объективно подразделяется на два относительно самостоятельных сегмента с точки зрения физико-географических особенностей расположения отдельных государств, правового статуса и иных параметров регионов.

По нашему мнению, понятие «Каспийский регион», которое активно используется в периодической печати и научной литературе, в большей степени основано на интуитивном понимании, нежели на дефиниции, в основе которой лежали бы определённые характеристики. Понятие «Каспийский регион» до сих пор трактуется неоднозначно, а порой и противоречиво. В последнее время в качестве идеологического обоснования интеграции стран СНГ заговорили о новом понимании евразийства. Каспийский регион является центром Евразии, поэтому именно здесь данные идеи всегда вызвали самый непосредственный интерес [20].

Пересечение транспортных коридоров «Север – Юг» и «Запад – Восток» (нередко обозначаемый «Восток – Запад») также характеризуют геополитические и геоэкономические факторы пространственного развития Каспийского и Черноморского регионов. Широкоформатный транспортный коридор «Восток – Запад» имеет несколько так называемых «широтных ходов», один из которых проходит через астраханский транспортный узел. Указанная «южная сеть» транспортных маршрутов формирует новую характеристику пространственного развития Юга России как важнейшего фактора «транспортной геополитики» страны, вовлекаемой в международные транспортные системы.

Взаимоотношения геополитики и транспорта в современных исследованиях приобретают особый научно-практический аспект. Актуальность проблемы определяется тем, что Россия фактически только пытается более эффективно использовать своё географическое положение в части активной эксплуатации транспортной системы и коридоров.

По оценкам профессора О. А. Лиходей, «исторически собирание русских земель шло по водным артериям (север – юг), поэтому внутренний водный транспорт относится к одному из древнейших видов транспорта» [16, с. 188]. Возможно, указанная концепция определила особую роль и место транспортных систем в формировании геополитических процессов. В частности, по мнению Н. А. Грудцына, вопросу взаимоотношений геополитики и транспорта

присуща двойственность, которая проявляется в следующем: 1) транспортные пути являются значимым элементом геополитических устремлений различных акторов; 2) взаимоотношения геополитики и транспорта выражаются в том, что транспортные средства влияют на геополитическую картину мира [7].

В контексте изложенного, по мнению Г. Ярового, трансграничный регион – это институциональная форма организации трансграничного сотрудничества [38, с. 185]. Такой регион выполняет три основные функции: барьерную, контактную и транзитную, представляя собой зону многостороннего влияния одной страны на приграничные регионы соседней, зону столкновения и согласования их экономических и политических интересов [2].

Функциональные характеристики трансграничного региона позволили японскому специалисту в области стратегического менеджмента К. Омаэ рассматривать его как «естественную экономическую зону» [42, с. 79], в которой сосредоточены социально-экономические и геополитические ресурсы, призванные обеспечить развитие совокупности связанных территорий, включая приграничные, по существу, периферийные территории, в современную интегрированную экономику [13].

Согласно транспортной геополитики, целесообразно указать на правовые особенности, позволяющие разграничить «полномочия», а соответственно и статус Черного и Каспийского морей в соответствии с международным морским правом.

В Конвенции ООН по морскому праву (ст. 122) определён статус «замкнутого или полузамкнутого моря»: «залив, бассейн или море, окружённое двумя или более государствами и сообщаемое с другим морем или океаном через узкий проход, или состоящее полностью или главным образом из территориальных морей и исключительных экономических зон двух или более прибрежных государств». При этом закреплена следующая норма (ст. 123): «государствам, омываемым замкнутыми или полузамкнутыми морями, следует сотрудничать друг с другом в осуществлении своих прав и в выполнении своих обязанностей по настоящей Конвенции. Для этой цели они либо непосредственно, либо через соответствующую региональную организацию стремятся: а) координировать управление живыми ресурсами моря, их сохранение, разведку и эксплуатацию; б) координировать осуществление своих прав и обязанностей в отношении защиты и сохранения морской среды; в) координировать политику проведения научных исследований и осуществлять там, где это целесообразно, совместные программы научных исследований в данном районе; г) приглашать, когда это целесообразно, другие заинтересованные государства или международные организации для сотрудничества в претворении в жизнь положений настоящей статьи» [12].

Следовательно, непосредственное признание государствами Прикаспийского региона указанного международного статуса Каспийского моря могло создать правовой прецедент прямого влияния мировых держав на экономическую деятельность в регионе, поэтому в Конвенции о правовом статусе Каспийского моря оно рассматривается как водоём, окружённый сухопутными территориями сторон (ст. 1). В нашем представлении было бы более целесообразным вести речь о правовом статусе Каспия (а не Каспийского моря), так как речь фактически идёт о понятии внутриконтинентального замкнутого водоёма.

В современных геополитических условиях принятая Конвенция как международный правовой акт выступает своеобразным буфером, обеспечивающим возможности сохранения коллективной безопасности государств и независимость региона от влияния внешних вызовов и угроз. В данном контексте на Каспийское море не распространяются иные нормы международного морского права. При этом суверенитет каждого прикаспийского государства распространяется за пределы её сухопутной территории и внутренних вод – на примыкающий морской пояс, называемый территориальными водами, равно как на его дно и недра, а также на воздушное пространство.

В соответствии с Конвенцией о правовом статусе Каспийского моря от 12.08.2018 г. прикаспийские государства наделены суверенными и исключительными правами. Они выделены как приоритетные компетенции, вытекающие из положений Конвенции и определяющие статус Каспия [21]: обеспечение коллективной безопасности; осуществление хозяйственной деятельности в Каспийском море; суверенитет государств, в том числе в области рыболовства; свобода мореплавания; свобода прохода через территориальные воды; юрисдикция государств; обеспечение

суверенитета государств; прокладка подводных кабелей и трубопроводов; защита и сохранность экологической системы Каспийского моря; взаимодействие и сотрудничество государств.

Особенности взаимоотношений геополитики и транспортных систем наиболее полно проявляются в сформированной нормативной правовой базе Конвенции о правовом статусе Каспийского моря, которые регламентируют вопросы коллективной безопасности в виде следующих принципов:

- обеспечение стабильного баланса вооружения сторон на Каспийском море, осуществление военного строительства в пределах разумной достаточности с учётом интересов всех сторон, ненанесения ущерба безопасности друг друга;
- соблюдение согласованных мер доверия в сфере военной деятельности в духе предсказуемости и транспарентности в соответствии с общими усилиями по упрочению региональной безопасности и стабильности, в том числе в соответствии с заключёнными между всеми сторонами международными договорами;
- неприсутствие на Каспийском море вооружённых сил, не принадлежащих сторонам;
- непредоставление какой-либо стороной своей территории другим государствам для совершения агрессии и других военных действий против любой из сторон;
- свобода мореплавания за внешними пределами территориальных вод каждой стороны при соблюдении суверенных и исключительных прав прибрежных государств и установленных ими в этой связи правил в отношении определённых сторонами видов деятельности;
- обеспечение безопасности мореплавания;
- право на свободный доступ из Каспийского моря к другим морям, Мировому океану и обратно на основе общепризнанных принципов и норм международного права и договорённостей соответствующих сторон с учётом законных интересов стороны транзита в целях расширения международной торговли и экономического развития и др.

Фундаментальные положения указанных принципов состоят в том, что доступность судоходства в Каспийском море для третьих стран невозможна, хотя государства региона обладают правоспособностью на свободный доступ из Каспийского моря к другим морям и обратно. Указанные нормы формируют благоприятные предпосылки для развития экономического сотрудничества стран Прикаспийского региона, поскольку только судоходные транспортные компании этих государств могут осуществлять грузоперевозки через международные транспортные коридоры «Север – Юг» и «Запад – Восток», обслуживающие Каспий.

В результате создаются определённые преференции для хозяйствующих субъектов региона в части увеличения грузопотоков и их доходности, как исходящих из региона, так и входящих или транзитных грузов, проходящих через Каспийское море. Возрастающие дополнительные и косвенные экономические эффекты прикаспийских стран сопровождаются существенным увеличением географии мореплавания транспортных компаний в Мировом океане и отдельных морях (Чёрное, Средиземноморское, Балтийское и др.). Следовательно, повышается конкурентоспособность международных грузовых перевозок, возрастает загруженность портовых мощностей, развиваются транспортно-логистические центры и увеличиваются объёмы обрабатываемых грузов.

В контексте изложенного остаются открытыми и неурегулированными вопросы свободного мореплавания, определяющие права на свободный доступ из Каспийского моря к другим морям, Мировому океану. Решение этих проблем дадут возможность свободного транзита через территории этих сторон движения всеми транспортными средствами и самих стран Прикаспийского региона [11, ст. 3], которые подлежат урегулированию на основе подготовки пятистороннего соглашения о сотрудничестве в сфере морского транспорта на Каспии.

Применительно к Каспийскому бассейну, транспортный коридор «Север – Юг» создаст условия для укрепления экономического и геополитического присутствия России в Каспийском море, дополнительного социально-экономического развития Каспийского региона России путём увеличения грузопотоков международной торговли, проходящих через порты Каспийского бассейна, расширения и углубления экономических и культурных связей со странами Каспийского бассейна [10, с. 175]. В частности, на IV Каспийском саммите 29.09.2014 г. президент Казахстана Н. Назарбаев предложил создать «каспийскую зону свободной торговли» [30].

Также была достигнута договорённость сторон о строительстве железнодорожного кольца вокруг Каспия.

Е. С. Гончаренко предлагает сформировать Кругокаспийский транспортно-промышленный пояс, который представляет собой совокупность трансграничных свободных экономических зон кластерного типа, базирующихся на местных сырьевых источниках, на местных трудовых ресурсах, имеющих многолетний опыт объединённого производственного процесса [6, с. 69]. В структуре данного пояса она выделяет отраслевые сетевые системы (кластеры – нефтяной, газовый, судостроительный, транспортный и др.).

Для достижения устойчивого роста доходов России от экспорта транспортных услуг, в том числе транзитных, необходимо обеспечить [27, с. 58]: а) модернизацию транспортно-логистической инфраструктуры на международных железнодорожных и интермодальных транспортных коридорах в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», включая развитие складской и терминальной инфраструктуры, создание системы контейнерных и контрейлерных логистических узлов («сухих портов»); б) реконструкцию и расширение пропускной способности пограничных пунктов пропуска и транспортных подходов к ним на основных международных транзитных коридорах: «Транссиб», «Западный Китай – Европа», «Приморье – 1», «Север – Юг»; в) включение российских морских портов в новые международные морские линии, осуществляющие, в том числе, морские контейнерные перевозки.

Международный транспортный коридор «Север – Юг». В настоящее время большое распространение получили мультимодальные транспортные коридоры (системы), сосредотачивающие на генеральных направлениях транспорт общего пользования – железнодорожный, автомобильный, морской, трубопроводный, а также телекоммуникации [40].

12.09.2000 г. в Санкт-Петербурге, в ходе II Евроазиатской конференции по транспорту, между Россией, Ираном и Индией было подписано межправительственное соглашение о создании МТК «Север – Юг» [33]. В мае 2002 г. министры транспорта стран-участниц подписали протокол о его официальном открытии. Руководящим органом МТК «Север – Юг» стал координационный совет. В настоящее время к соглашению присоединились Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Оман, Сирия [1].

Соглашение о Международном транспортном коридоре «Север – Юг» ратифицировано Федеральным Законом Российской Федерации от 12.03.2002 № 24-ФЗ, вступил в силу 16.05.2002 г.

Международный транспортный коридор «Север – Юг» протяжённостью 7,2 тыс. км – это совокупная сеть транзитных сухопутных, морских и транскаспийских паромных магистралей через Иран, Азербайджан и Россию. Морской участок представляет маршрут Индия (Мумбаи) – Иран (Бендер-Аббас); железнодорожный и автомобильный – маршрут через Иран; железнодорожный, автомобильный и паромный – между каспийскими портами РФ и Ирана, проходит через Азербайджан и Россию [3].

По предварительным оценкам, перевозка грузов из стран Персидского залива в страны Северной и Восточной Европы через территорию России по этому маршруту на 15–20 суток короче, чем перевозка этих грузов через Суэцкий канал, при этом затраты на транспортировку уменьшаются на 15–20 % [22].

МТК «Север – Юг» может быть востребован для перевозок грузов из Азии в Европу и для обслуживания региональных грузопотоков. Перспективный объём перевозок грузов к 2015 г. оценивался в размере 25–26 млн т [36]. По другим оценкам, перспективный грузопоток по МТК «Север – Юг» оценивается от 25 до 35–40 млн т в год, или от 1,5–2,0 до 5–6 млрд долл. возможных российских доходов в год [1].

В перспективе до 2024 г. потенциал грузопотоков по данному коридору может лишь достигнуть до 300 тыс. TEU⁵ [10, с. 176].

Совокупные доходы от морского фрахта с использованием МТК «Север – Юг» и «Запад – Восток» в обход стран ЕАЭС могут составлять 23 млрд долл. в год [14].

⁵ Twenty-foot Equivalent Unit (TEU) – единица измерения, равная объёму, занимаемому стандартным 20-футовым контейнером, которая используется для подсчётов вместимости контейнеровозов и контейнерных грузопотоков (прим. авторов).

В связи с прогнозируемым нарастанием объёмов грузопотоков и реализацией комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры России Указом Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» предусмотрено развитие транспортных коридоров «Север – Юг» и «Запад – Восток» для перевозки грузов за счёт увеличения мощностей морских портов, включая порты Азово-Черноморского бассейнов. В этих условиях главные российские водные артерии Волга и Дон и порты Волго-Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов будут формировать основные транспортные речные коридоры и морские транзитные грузопотоки прикаспийских государств. Именно поэтому формирование схемы территориального планирования должно осуществляться на комплексной основе, в первую очередь, с учётом перспектив функционирования Единой глубоководной системы (ЕГС) европейской части Российской Федерации [18].

Развитие транспортной инфраструктуры МТК «Север – Юг». Для государств Каспийского региона основной страной транзита будет выступать Российская Федерация, поэтому вопросы развития транспортной инфраструктуры МТК «Север – Юг» приобретают особое значение.

Прикаспийские государства (бывшие республики СССР) и их приморские территории располагают транспортной системой, которая создавалась в основном в советский период и представлена как «фрагментарная инновационная инфраструктура без широкого промышленного основания» [17], а грузооборот Каспийского транспортного узла, составляющий в структуре грузовых потоков российских портов лишь 0,5 %, характеризуется устойчивой тенденцией регрессивного развития [18].

В России наблюдается очень слабый уровень мультимодальной интеграции, что снижает производительность в логистике, усиливает перегруженность инфраструктуры. Поэтому одна из главных задач – формирование перспективных мультимодальных центров как ключевых узлов опорного транспортного каркаса и мер их развития, включая интеграцию различных видов транспортной инфраструктуры [10, с. 153].

Российский транспортный узел Каспийского бассейна как системообразующая инфраструктура региона выступает важнейшим катализатором пространственно-экономического развития различных отраслей экономики. В целях повышения эффективности интеграционных процессов и экономического сотрудничества Прикаспийских государств предлагались стратегические проекты развития макрорегиона, которые находятся в разной стадии проработанности:

- строительство судоходного канала «Евразия» между Каспийским и Чёрным морями [18];
- создание «каспийской зоны свободной торговли»;
- строительство железнодорожного кольца вокруг Каспия, позволяющего сократить общее время перевозок на 48 ч, повысить долю железнодорожного транспорта в грузовых перевозках между странами Каспия с 25 до 35–40 % и увеличить объём транзита на 600–750 млн долл. [3].

Конвенция о правовом статусе Каспийского моря от 12.08.2018 г. определила приоритетные направления сотрудничества, в том числе в сфере морского транспорта и формирования международного транспортного коридора «Север – Юг» (МТК «Север – Юг»), который может эффективно создаваться в технологическом и экономическом единстве с развитием инфраструктуры транспортной системы.

Значение прикаспийских регионов России в развитии транспортной инфраструктуры определяется рядом фундаментальных факторов, включая следующие документы:

1) Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг» (от 12.09.2000 г.), подписанное правительствами Российской Федерации, Республики Индия, Исламской Республики Иран и Султаната Оман [33];

2) Стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 г. [34], формирующих экспортный потенциал Каспийского региона и повышающих конкурентоспособность грузовых и пассажирских перевозок.

Учитывая высокий транзитный потенциал региона, Россия приступила к масштабному развитию транспортной инфраструктуры Волго-Каспийского бассейна, обеспечивающей повышение уровня пространственного развития территории страны, юга России и МТК «Север – Юг».

В транспортной составляющей Каспийского региона для России ожидается реализация наиболее перспективных проектов, которые призваны объединить потенциалы российских портов с целью максимально эффективного управления транспортной системой страны. Важными сегментами этих проектов является развитие Каспийского транспортно-логистического комплекса в целом, который должен объединить морские порты Астрахани (Оля) и Дагестана (в Махачкале, Дербенте и Каспийске). Их назначение заключается в расширении мощностей портов, увеличении пропускной способности, а также адаптации под международные торговые пути. В настоящее время данные проекты находятся на стадии проработки, но в перспективе при отлаженных действиях российского правительства совместно с частными компаниями данный комплекс может стать опорным каркасом развития Каспийского региона, включая МТК «Север – Юг».

Существующие транзитные маршруты характеризуются сложными транспортно-логистическими цепочками грузопотоков, поэтому эффективность транспортной системы определяется состоянием развития транспортных коммуникаций. В частности, мультимодальные транспортно-логистические центры должны выступать коммуникационными узлами, связывающими морские порты, железнодорожные станции, автомобильные трассы, иные инфраструктурные объекты и сооружения.

Дальнейшее развитие портовой инфраструктуры (ликвидация географических диспропорций спроса и предложения портовых мощностей) является одной из важнейших стратегических задач развития интегрированной транспортной системы, обеспечивающей связь страны с внешними рынками. Развитие МТК «Север – Юг» тесно связано со стратегией развития портов в Каспийском бассейне и строительством автомобильных и железнодорожных подходов к ним, которые обеспечивают выход от портов Каспия до магистральной инфраструктуры европейской части России. Регионы, на территории которых должны реконструироваться и строиться эти объекты, – Астраханская, Волгоградская области, Ставропольский край и Республика Дагестан. Функцию транспортной интеграции Каспийского бассейна может в значительной степени выполнить скоростная автомобильная дорога «Кавказская рокада» [10, с. 175].

На V Каспийском саммите глав прикаспийских государств президент России В. В. Путин анонсировал строительство к 2025 г. глубоководного морского порта в районе г. Каспийска в Дагестане. В результате созданный порт будет способен принимать большегрузные суда с полезной нагрузкой от 15 до 25 тыс. т и повысит конкурентоспособность грузовых и пассажирских перевозок, интегрирует российские портовые мощности в глобальные и евразийские транспортно-логистические цепочки, а также кратно увеличит объёмы обрабатываемых грузов [5]. Указанный проект по сути является первой попыткой России создания современного мультимодального хаба на Каспии, способного кардинально изменить транспортные потоки, в первую очередь казахстанской нефти через российские порты в Азово-Черноморский бассейн.

Проектом Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 г. также предусмотрено строительство морского порта в г. Лагань Республики Калмыкия [31].

Астраханский транспортный узел занимает особое место, поэтому второй масштабный каспийский проект направлен на его развитие. Астраханская область исторически считается форпостом на Юге России и системообразующим ядром Каспийского региона, является важнейшим евразийским центром пересечения международных транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг».

Ключевое положение занимает Астраханский регион, который находится на перекрестке международных транспортных коридоров, в частности, «Север – Юг». Он кратчайшим путём связывает страны Южной и Юго-Восточной Азии через территорию Ирана, Каспийское море и Астраханскую область с Центральной Россией и государствами Северной, Центральной и Восточной Европы. Наличие возможности сочетать все виды транспорта, имеющиеся в регионе (морского, речного, железнодорожного, автомобильного и авиационного), определяет конкурентные преимущества области по развитию транспортного сообщения с регионами Российской Федерации и иностранными государствами. Часть пути коридора «Север – Юг» про-

ходит через Волго-Каспийский морской судоходный канал – единственную водную артерию, соединяющую Каспийское море и внутренние водные пути Российской Федерации [29, с. 192].

Активное развитие транспортной инфраструктуры предусмотрено в сфере строительства и реконструкции портов Астраханской области, создания сети региональных распределительных транспортно-логистических центров (РТЛЦ).

Развитие РТЛЦ должно быть связано со стратегией пространственного развития страны, проект которой предусматривает комплекс основных мероприятий создания современной портовой инфраструктуры Астраханского транспортного узла [31]:

1) строительство морского торгового порта Оля Астраханской области и реконструкция морского порта г. Астрахань;

2) развитие речного порта Астрахань (строительство и реконструкция).

Важнейшими инвестиционными проектами являются создание мультимодальных центров (на базе морских и речных портов) как главных драйверов контейнеризации и оптимального распределения потоков между видами транспорта, являющихся ключевым узлом опорного транспортного каркаса, включая интеграцию различных видов транспортной инфраструктуры [10].

Кроме того, Президент Российской Федерации дополнительно утвердил 11.12.2018 г. перечень основных поручений по вопросам экономического развития территории Астраханской области, в том числе международного транспортного коридора «Север – Юг». Данный документ включает: модернизацию инфраструктуры морского порта Оля; проектирование и строительство паромов, а также организацию паромных переправ в Каспийском бассейне; увеличение пропускной способности автомобильных подходов к морским портам Астраханской области. Также поручено проработать вопрос о создании портовой особой экономической зоны на территории, прилегающей к морскому порту Оля.

Наиболее сложная задача эффективного функционирования МТК «Север – Юг» – необходимость непрерывной подготовки высококвалифицированных специалистов и рабочих кадров в транспортно-логистической сфере в соответствии с современными мировыми стандартами и передовыми технологиями. Для её реализации предстоит сформировать инновационную научно-образовательную среду и систему подготовки (переподготовки) кадров, призванных обеспечить качественное развитие человеческого потенциала.

Астраханский государственный университет инициировал формирование многоуровневой научно-образовательной и технологической платформы в сфере инновационного развития Прикаспийского региона. 12 декабря 2018 г. создан Консорциум высших учебных заведений Прикаспийского региона в транспортно-логистической сфере как новая форма сетевого сотрудничества и межрегиональной интеграции научных и образовательных организаций с целью развития кадрового и научно-технического потенциала, инновационного и кадрового обеспечения в сфере логистики и управления транспортно-логистическими комплексами.

Деятельность Консорциума направлена на развитие кадрового и научно-технологического потенциала в интересах устойчивого инновационного развития экономики стран региона, включая: 1) формирование современной эффективной корпоративной системы подготовки квалифицированных кадров для выполнения задач в транспортно-логистической сфере; 2) подготовку специалистов в области менеджмента, экономики, специализирующихся на проблемах логистики, управления поставками, безопасности движения и организации работы транспортно-логистических комплексов, а также подготовки рабочих и инженерных кадров; 3) реализацию инновационных проектов на основе интеграции научного, образовательного, инновационного и технологического потенциалов высших учебных заведений – членов Консорциума.

Создание университетских консорциумов инжинирингового типа – контактных сетевых структур, объединяющих среду генерации знаний со средой их технологизации, – выступает одной из важных моделей современного сетевого взаимодействия вузов. Особенно актуальна «тенденция интернационализации для инженерного образования, что обусловлено, с одной стороны, глобальным характером развития и распространения современных технологий, с другой стороны, интенсивной транснациональной трудовой миграцией инженерных специалистов в рамках работы в международных высокотехнологичных компаниях» [41].

Указанные интеграционные инициативы поддержаны решением XXI Ассамблеи Ассоциации государственных университетов прикаспийских стран от 25–26.09.2018 г. и включены в программу работ с целью развития кадрового и научно-технического потенциала в интересах Каспийского региона.

Дальнейшая геополитическая роль и значение Каспийского региона и связанного с ним Азово-Черноморского бассейна напрямую будет зависеть от роста его экономического потенциала (в том числе правильного и рационального использования сырьевых ресурсов), включая выстраивание транспортно-логистических схем и маршрутов для транспортировки сырьевых ресурсов Каспия.

Особое значение приобретает стратегия развития российского транспортного узла Каспийского бассейна как макроэкономической транспортно-логистической инфраструктуры, обеспечивающей комплексное функционирование портового хозяйства, железнодорожного и автомобильного транспорта, судоходных каналов, судостроительной, рыбохозяйственной и иных отраслей.

С учётом перспектив развития транспортно-логистической инфраструктуры Прикаспийского региона необходимо создание единого международного транспортного оператора для осуществления перевозок по коридору «Север – Юг» с участием сторон данного проекта.

В рамках организации взаимодействия всех элементов транспортной системы и расширения информационно-телекоммуникационного обмена, например, в сфере деятельности Астраханского транспортного узла, возможно создание региональной технологической платформы. Перспектива созданной платформы – обеспечение управления логистическими системами на основе координации взаимодействия различных видов транспорта между собой и с их потребителями (грузоотправителями, грузополучателями) и использования современных цифровых технологий и платформенных решений [18].

Принятая Конвенция о правовом статусе Каспийского моря усиливает позиции Российской Федерации как основной страны транзита. Она в полной мере обосновывает необходимость разработки комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, включая транспортные коридоры «Запад – Восток» и «Север – Юг», морские порты Волго-Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов, что предусмотрено Указами Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204, а также соответствующими национальными проектами и программами на 2018–2024 гг.

Список литературы

1. Баженов, Ю. Международные транспортные коридоры как фактор интеграции пространства Евразии / Ю. Баженов // Русская народная линия 2012. – 15 мая. – Режим доступа: http://ruskline.ru/analitika/2012/05/31/mezhdunarodnye_transportnye_koridory_kak_faktor_integracii_prostranstva_evrazii, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
2. Бакланов, П. Я. Трансграничные территории: проблемы устойчивого природопользования / П. Я. Бакланов, С. С. Ганзей. – Владивосток : Дальнаука, 2008. – 216 с.
3. Балиев, А. Международный транспортный «коридор партнёрства»: из Индии через Иран и Кавказ – в Россию и Европу / А. Балиев. – Режим доступа: <http://vpoanalytics.com/2018/01/31/mezhdunarodnyj-transportnyj-koridor-partnyorstva-iz-indii-cherez-iran-i-kavkaz-v-rossiyu-i-evropu>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
4. Воркунова, О. А. Средиземноморье – Черноморье – Каспий – «пограничье» в мировой политике / О. А. Воркунова // Средиземноморье – Черноморье – Каспий: между Большой Европой и Большим Ближним Востоком / под ред. Н. П. Шмелева, В. А. Гусейнова, А. А. Язьковой. – Москва : Граница, 2006. – С. 43–50.
5. Выступление В. Путина на Пятом каспийском саммите, 12.08.2018. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/58296>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
6. Гончаренко, Е. С. Транспортно-производственная логистика как условие эффективности на Каспийском участке МТК «Север – Юг» / Е. С. Гончаренко // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. – 2015. – № 1. – С. 67–71.
7. Грудцын, Н. А. Геополитический фактор развития транспортных систем / Н. А. Грудцын // Вестник Санкт-Петербургского университета. Сер. 7. – 2016. – Вып. 4. – С. 143–142.

8. Дмитриев, А. В. Геополитика Каспийского региона (Взгляд из России) / А. В. Дмитриев, П. Л. Карабущенко, Р. Х. Усманов. – Астрахань : Астраханский гос. ун-т, 2004. – 318 с.
9. Зонн, И. С. Новый Каспий. География, экономика, политика / И. С. Зонн, С. С. Жильцов. – Москва : Восток-Запад, 2008. – 544 с.
10. Интегрированная транспортная система / под науч. рук. П. Чистякова. – Москва : Центр стратегических разработок, 2018. – 278 с.
11. Конвенция о правовом статусе Каспийского моря от 12 августа 2018 года. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/supplement/5328>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус. – (Дата обращения: 15.08.2018).
12. Конвенция ООН по морскому праву (1982), ч. 9, ст. 122. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_law_121270, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус. (Дата обращения: 15.08.2018).
13. Косов, Г. В. Каспийский регион в системе международных регионов / Г. В. Косов, О. М. Литвишко // Вестник Волгоградского государственного университета. Сер. 4. История. – 2015. – № 6 (36). – С. 111–117.
14. Косолапов, Н. А. Пространственно-организационный подход к анализу международных реалий / Н. А. Косолапов // Международные процессы. – 2007. – Т. 5, № 3 (15). Сентябрь – декабрь. – Режим доступа: <http://intertrends.ru/fifteen.htm>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус. (Дата обращения: 15.08.2018).
15. Котилко, В. В. Сценарии создания организации каспийского экономического сотрудничества / В. В. Котилко // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2011. – № 11 (104). – С. 19–33.
16. Лиходей, О. А. Транспортная геополитика России / О. А. Лиходей // Журнал университета водных коммуникаций. – 2009. – Вып. 4. – С. 187–192.
17. Маркелов, К. А. Место и роль России и прикаспийских стран в энергетике и экономике мира / К. А. Маркелов, В. П. Зволинский. – Астрахань : Астраханский гос. ун-т, 2017. – 249 с.
18. Маркелов, К. А. Стратегические приоритеты развития российского транспортного узла Каспийского бассейна / К. А. Маркелов // Российский экономический интернет-журнал. – 2018. – № 3. – Режим доступа: <http://www.e-rej.ru/Articles/2018/Markelov.pdf>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
19. Маркелов, К. А. Социально-политические вызовы и угрозы в Каспийском геополитическом пространстве начала XXI в. / К. А. Маркелов // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). – 2011. – № 7. – С. 88–93.
20. Маркелов, К. А. Актуальные проблемы политико-экономической безопасности стран Каспийского региона в начале XXI века / К. А. Маркелов. – Москва : Ин-т междунар. социально-гуманитарных связей, 2011. – 167 с.
21. Маркелов, К. А. Изменение правового статуса Каспийского моря в условиях геополитической и экономической интеграции региона / К. А. Маркелов, В. Г. Головин, Р. Х. Усманов // Каспийский регион: политика, экономика, культура. – 2018. – № 3 (56). – С. 58–73.
22. Москвин, А. Г. Экспорт российской нефти в Европу по южному варианту: новые реалии / А. Г. Москвин, Н. В. Павлинова // Средиземноморье – Черноморье – Каспий: между Большой Европой и Большим Ближним Востоком / под ред. Н. П. Шмелева, В. А. Гусейнова, А. А. Язьковой. – Москва : Граница, 2006. – С. 83–95.
23. Нартов, Н. А. Геополитика / Н. А. Нартов. – Москва : ЮНИТИ, 1999. – 359 с. – Режим доступа: http://igf.chuvsu.ru/bibl/nartov_geopolitika.pdf, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
24. Нартов, Н. А. Геополитика / Н. А. Нартов, В. Н. Нартов ; под ред. В. И. Старовойтова. – 4-е изд., перераб. и доп. – Москва : ЮНИТИ-ДАНА : Единство, 2007. – 527 с. – Режим доступа: <http://yanko.lib.ru/books/politologiya/nartovu-geopolitika-2007-a.htm>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
25. Никифоров, А. Р. Черноморский регион: пространство и время / А. Р. Никифоров // Ученые записки КФУ им. В.И. Вернадского. Философия. Политология. Культурология. – 2016. – Т. 2 (68). – С. 78–87.
26. Парахонский, Б. Черноморско-Каспийский регион в европейском контексте: новые ориентиры безопасности и сотрудничества / Б. Парахонский. – Режим доступа: https://cas-c.org/journal/2003/journal_rus/cac-02/20.parrus.shtml, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
27. Перспективы наращивания российского несерьевого экспорта / А. Н. Спартак, А. Ю. Кнобель, Т. А. Флегонтова, О. Д. Исмагилова, А. А. Коваль, А. Д. Левашенко, Н. С. Пыжиков [и др.]. – Москва : Центр стратегических разработок, 2018. – 132с.
28. Поздняков, Э. А. Геополитика / Э. А. Поздняков. – Москва : Прогресс, Культура, 1995. – 95 с.
29. Полянская, Э. В. Критериальные подходы по определению стратегических направлений и управлению развитием региона (на примере Астраханской области) / Э. В. Полянская // Прикаспийский журнал: управление и высокие технологии. – 2017. – № 4 (40). – С. 190–194.

30. Президент Казахстана предложил создать каспийскую зону свободной торговли // Коммерсантъ. – 2014. – 29 сентября. – Режим доступа: <http://www.kommersant.ru/doc/2578251>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
31. Проект Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года. Письмо Минэкономики РФ от 27.07.2018. – Режим доступа: https://www.spsss.ru/assets/files/2018/vnts_strategiya-prostranstvennogo-razvitiya.pdf, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
32. Розин, М. Д. Черноморско-Каспийский регион как поле «Большой игры»: классификационный системный анализ / М. Д. Розин, В. Н. Рябцев, В. П. Свечкарев // Инженерный вестник Дона. – Режим доступа: <http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n3y2016/3741>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
33. Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг» от 12.09.2000 г. – Режим доступа: <https://www.lawmix.ru/abrolaw/8224>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
34. Стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года : [утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 08.11.2017 г. № 2469-р]. – Режим доступа: <http://sudact.ru/law/rasporiazhenie-pravitelstva-rf-ot-08112017-n-2469-r/strategiya-razvitiia-rossiiskikh-morskikh-portov/>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
35. Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_297432/, ограниченный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
36. Цветков, В. А. Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем России и стран Восточной Азии / В. А. Цветков, К. Х. Зоидов, А. А. Медков. – Москва : Центральный экономико-математический ин-т РАН, 2012. – 159 с.
37. Чижков, Ю. В. Международные транспортные коридоры – коммуникационный каркас экономики / Ю. В. Чижков // Транспорт Российской Федерации. – 2015. – № 5 (60). – С. 9–15.
38. Яровой, Г. Европейский союз для регионов: что можно и нужно знать российским регионам о ЕС / Г. Яровой, Е. Белокурова. – Санкт-Петербург : Норма, 2012. – 368 с.
39. Aliyev Kenan. Security in the Caucasus: Caspian Crossroads: Interview with US Lt. Gen. William E. Odom // Caspian Crossroads Magazine. – Winter 1999. – Vol. 4, issue 2.
40. Dergachev, V. A. International economic relations / V. A. Dergachev. – Moscow : UNITY-DANA, 2005. – 368 p.
41. Knight, J. Student Mobility and Internationalization: Trends and Tribulations / J. Knight // Research in Comparative and International Education. – 2012. – Vol. 7, № 1. – P. 20–33.
42. Ohmae, K. The Rise of the Region State / K. Ohmae // International Affairs. – 1993. – Vol. 72, № 2. – P. 78–87.

References

1. Bazhenov Yu. *Mezhdunarodnye transportnye koridory kak faktor integratsii prostranstva Yevrazii* [International transport corridors as a factor in the integration of Eurasian space]. Available at: http://ruskline.ru/analitika/2012/05/31/mezhdunarodnye_transportnye_koridory_kak_faktor_integratsii_prostranstva_evrazii.
2. Baklanov P. Ya., Ganzey S. S. *Transgranichnye territorii: problemy ustoychivogo prirodopolzovaniya* [Transboundary territories: problems of sustainable environmental management]. Vladivostok, Dalnauka Publ., 2008, 216 p.
3. Baliev A. *Mezhdunarodnyy transportnyy "koridor partnerstva": iz Indii cherez Iran i Kavkaz – v Rossiyu i Yevropu* [The international transport "partnership corridor": from India through Iran and the Caucasus - to Russia and Europe]. Available at: <http://vpoanalytics.com/2018/01/31/mezhdunarodnyj-transportnyj-koridor-partnyorstva-iz-indii-cherez-iran-i-kavkaz-v-rossiyu-i-evropu>.
4. Vorkunova O. A. *Sredizemnomore – Chernomore – Kaspiy – "pograniche" v mirovoy politike* [The Mediterranean – the Black Sea Coast – the Caspian Sea – the "Frontier" in World Politics]. *Sredizemnomore – Chernomore – Kaspiy: mezhdubolshoy Yevropoy i Bolshim Blizhnim Vostokom* [Mediterranean – Black Sea – Caspian: between Greater Europe and the Greater Middle East]. Ed. by N. P. Shmelev, V. A. Guseynov, A. A. Yazkovf. Moscow, Granitsa Publ., 2006, pp. 43–50.
5. *Vystuplenie V. Putina na Pyatom kaspiyskom sammite, 12.08.2018* [Speech by V. Putin at the Fifth Caspian Summit, 12.08.2018]. Available at: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/58296>.
6. Goncharenko Ye. S. *Transportno-proizvodstvennaya logistika kak uslovie effektivnosti na Kaspiyskom uchastke MTK "Sever – YuG"* [Transport and production logistics as a condition for efficiency in the Caspian sector of the North-South ITC]. *RISK: Resursy, Informatsiya, Snabzhenie, Konkurentsia* [RISK: Resources, Information, Procurement, Competition], 2015, no. 1, pp. 67–71.

7. Grudtyn N. A. Geopoliticheskiy faktor razvitiya transportnykh sistem [A geopolitical factor in the development of transport systems]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Seriya 7* [Bulletin of St. Petersburg University. Series 7], 2016, issue. 4, pp. 143–142.
8. Dmitriev A. V., Karabushchenko P. L., Usmanov R. Kh. *Geopolitika Kaspiyskogo regiona (Vzglyad iz Rossii)* [Geopolitics of the Caspian Region (A View from Russia)]. Astrakhan, Astrakhan State University Publ., 2004, 318 p.
9. Zonn I. S., Zhiltsov S. S. *Novyy Kaspiy. Geografiya, ekonomika, politika* [New Caspian. Geography, economics, politics]. Moscow, Vostok-Zapad Publ., 2008, 544 p.
10. *Integrirovannaya transportnaya sistema* [Integrated transport system]. Ed. by P. Chistyakov. Moscow, Center for Strategic Research Publ., 2018, 278 p.
11. *Konventsia o pravovom statuse Kaspiyskogo morya ot 12 avgusta 2018 goda* [Convention on the legal status of the Caspian Sea of August 12, 2018]. Available at: <http://www.kremlin.ru/supplement/5328> (Accessed: 15.08.2018).
12. *Konventsia OON po morskomu pravu (1982), chast 9, st. 122* [United Nations Convention on the Law of the Sea (1982), Part IX, Art. 122]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_law_121270 (Accessed: 15.08.2018).
13. Kosov G. V., Litvishko O. M. Kaspiyskiy region v sisteme mezhdunarodnykh regionov [The Caspian region in the system of international regions]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4 "Istoriya"* [Bulletin of Volgograd State University. Series 4 "History"], 2015, no. 6 (36), pp. 111–117.
14. Kosolapov N. A. Prostranstvenno-organizatsionnyy podkhod k analizu mezhdunarodnykh realiy [Spatial-organizational approach to the analysis of international realities]. *Mezhdunarodnye protsessy* [International processes], 2007, vol. 5, no. 3 (15). September – December. Available at: <http://intertrends.ru/fifteen.htm> (Accessed: 15.08.2018).
15. Kotilko V. V. Stsenarii sozdaniya organizatsii kaspiyskogo ekonomicheskogo sotrudnichestva [Scenarios for the creation of an organization of Caspian economic cooperation]. *Natsionalnye interesy: priority i bezopasnost* [National interests: priorities and security], 2011, no. 11 (104), pp. 19–33.
16. Likhodey O. A. Transportnaya geopolitika Rossii [Transport Geopolitics of Russia]. *Zhurnal universiteta vodnykh kommunikatsiy* [Journal of the University of Water Communications], 2009, issue 4, pp. 187–192.
17. Markelov K. A., Zvolinskiy V. P. *Mesto i rol Rossii i prikaspiyskikh stran v energetike i ekonomike mira* [The place and role of Russia and the Caspian countries in the world's energy and economy]. Astrakhan, Astrakhan State University Publ., 2017, 249 p.
18. Markelov K. A. *Strategicheskie priority razvitiya rossiyskogo transportnogo uzla Kaspiyskogo basseyna* [Strategic Priorities for the Development of the Russian Transport Hub of the Caspian Basin]. Available at: <http://www.e-rej.ru/Articles/2018/Markelov.pdf>.
19. Markelov K. A. Sotsialno-politicheskie vyzovy i ugrozy v Kaspiyskom geopoliticheskom prostranstve nachala XXI v. [Socio-political challenges and threats in the Caspian geopolitical space of the beginning of the 21st century]. *MIR (Modernizatsiya. Innovatsii. Razvitie)* [MIR (Modernization. Innovations. Development)], 2011, no. 7, pp. 88–93.
20. Markelov K. A. *Aktualnye problemy politiko-ekonomicheskoy bezopasnosti stran Kaspiyskogo regiona v nachale XXI veka* [Actual problems of political and economic security of the countries of the Caspian region at the beginning of the 21st century]. Moscow, Institute of International Social and Humanitarian Relations Publ., 2011, 167 p.
21. Markelov K. A., Golovin V. G., Usmanov R. H. Izmenenie pravogo statusa Kaspiyskogo morya v usloviyakh geopoliticheskoy i ekonomicheskoy integratsii regiona [The change in the legal status of the Caspian Sea in the conditions of geopolitical and economic the integration of the region]. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture], 2018, no. 3 (56), pp. 58–73.
22. Moskvina A. G., Pavlinova N. V. Eksport rossiyskoy nefi v Yevropu po yuzhnomu variantu: novye realii [Export of Russian oil to Europe according to the southern variant: new realities]. *Sredizemnomore – Cherno-more – Kaspiy: mezhdubolshoy Yevropoy i Bolshim Blizhnim Vostokom* [Mediterranean – Black Sea – Caspian: between Greater Europe and the Greater Middle East]. Ed. by N. P. Shmelev, V. A. Guseynov, A. A. Yazkova. Moscow, Granitsa Publ., 2006, pp. 83–95.
23. Nartov N. A. *Geopolitika* [Geopolitics]. Moscow, YuNITI Publ., 1999, 359 p. Available at: http://igf.chuvssu.ru/bibl/nartov_geopolitika.pdf.
24. Nartov N. A., Nartov V. N. *Geopolitika* [Geopolitics]. Ed. by V. I. Staroverov. Moscow, YuNITI-DANA Publ., Yedinstvo Publ., 2007, Ed. 4th, 527 p. Available at: <http://yanko.lib.ru/books/politologiya/nartovu-geopolitika-2007-a.htm>.

25. Nikiforov A. R. Chernomorskiy region: prostranstvo i vremya [The Black Sea region: space and time]. *Uchenye zapiski KFU im. V. I. Vernadskogo. Filosofiya. Politologiya. Kulturologiya* [Scientific notes V.I. Vernadsky Crimean Federal University. Philosophy. Political science. Culturology], 2016, vol. 2 (68), pp. 78–87.
26. Parakhonskiy B. *Chernomorsko-Kaspiyskiy region v evropeyskom kontekste: novye orientiry bezopasnosti i sotrudnichestva* [Black Sea-Caspian region in the European context: new benchmarks of security and cooperation]. Available at: https://ca-c.org/journal/2003/journal_rus/cac-02/20.parrus.shtml.
27. Knobel A. Yu., Flegontova T. A., Ismagilova O. D., Koval A. A., Levashenko A. D., Pyzhikov N. S. et al. *Perspektivy narashchivaniya rossiyskogo nesyrevegogo eksporta* [Prospects for increasing Russian non-oil exports]. Moscow, Center for Strategic Research Publ., 2018, 132 p.
28. Pozdnyakov E. A. *Geopolitika* [Geopolitics]. Moscow, Progress Publ., Kultura Publ., 1995, 95 p.
29. Polyanskaya E. V. Kriterialnye podkhody po opredeleniyu strategicheskikh napravleniy i upravleniyu razvitiem regiona (na primere Astrakhanskoj oblasti) [Criterion approaches to the definition of strategic directions and management of regional development (on the example of the Astrakhan region)]. *Prikaspiyskiy zhurnal: upravlenie i vysokie tekhnologii* [Caspian Journal: Control and High Technologies], 2017, no. 4 (40), pp. 190–194.
30. *Prezident Kazakhstana predlozhit sozdat kaspiyskuyu zonu svobodnoy torgovli* [President of Kazakhstan proposed to create a Caspian free trade zone]. Available at: <http://www.kommersant.ru/doc/2578251>.
31. *Proekt Strategii prostranstvennogo razvitiya Rossiyskoy Federatsii na period do 2025 goda. Pismo Minekonomiki RF ot 27.07.2018* [The draft Strategy for the spatial development of the Russian Federation for the period up to 2025. Letter of the Ministry of Economy of the Russian Federation from 07.27.2018]. Available at: https://www.spss.ru/assets/files/2018/v-nts_strategiya-prostranstvennogo-razvitiya.pdf.
32. Rozin M. D., Ryabtsev V. N., Svechkarev V. P. *Chernomorsko-Kaspiyskiy region kak pole «Bolshoy igry»: klassifikatsionnyy sistemnyy analiz* [The Black Sea-Caspian region as a field of the “Big Game”: classification system analysis]. Available at: <http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n3y2016/3741>.
33. *Soglasenie o mezhdunarodnom transportnom koridore “Sever – Yug” ot 12.09.2000 g.* [The Agreement on the North-South international transport corridor of September 12, 2000]. Available at: <https://www.lawmix.ru/abrolaw/8224>.
34. *Strategiya razvitiya rossiyskikh morskikh portov v Kaspiyskom bassejne, zheleznodorozhnykh i avtomobilnykh podkhodov k nim v period do 2030 goda: [utverzhdena rasporyazheniem Pravitelstva Rossiyskoy Federatsii ot 08.11.2017 g. № 2469-r]* [Development strategy of Russian sea ports in the Caspian basin, rail and road approaches to them in the period up to 2030: approved by order of the Government of the Russian Federation No. 2469-r dated 08/11/2017]. Available at: <http://sudact.ru/law/rasporiazhenie-pravitelstva-rf-ot-08112017-n-2469-r/strategiia-razvitiia-rossiiskikh-morskikh-portov/>.
35. *Ukaz Prezidenta Rossiyskoy Federatsii ot 07.05.2018 g. No. 204 “O natsionalnykh tselyakh i strategicheskikh zadachakh razvitiya Rossiyskoy Federatsii na period do 2024 goda”* [Decree of the President of the Russian Federation of 07.05.2018 No. 204 “On the national goals and strategic objectives of the development of the Russian Federation for the period up to 2024”]. Available at http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_297432/.
36. Tsvetkov V. A., Zoidov K. Kh., Medkov A. A. *Problemy integratsii i innovatsionnogo razvitiya transportnykh sistem Rossii i stran Vostochnoy Azii* [Problems of integration and innovative development of transport systems in Russia and East Asian countries]. Moscow, Tsentralnyy ekonomiko-matematicheskij in-t RAN, 2012, 159 p.
37. Chizhkov Yu. V. *Mezhdunarodnye transportnye koridory – kommunikatsionnyy karkas ekonomiki* [International transport corridors - the communication frame of the economy]. *Transport Rossiyskoy Federatsii* [Transport of the Russian Federation], 2015, no. 5 (60), pp. 9–15.
38. Yarovoy G., Belokurova Ye. *Yevropeyskiy soyuz dlya regionov: chto mozžno i nuzhno znat rossiyskim regionam o YeS* [European Union for the regions: what the Russian regions can and should know about the EU]. St. Petersburg, Norma Publ., 2012, 368 p.
39. Aliyev Kenan. Security in the Caucasus: Caspian Crossroads: Interview with US Lt. Gen. William E. Odom. *Caspian Crossroads Magazine*, Winter 1999, vol. 4, issue 2.
40. Dergachev V. A. *International economic relations*. Moscow, UNITY-DANA Publ., 2005, 368 p.
41. Knight J. Student Mobility and Internationalization: Trends and Tribulations. *Research in Comparative and International Education*, 2012, vol. 7, no. 1, pp. 20–33.
42. Ohmae K. The Rise of the Region State. *International Affairs*, 1993, vol. 72, no. 2, pp. 78–87.