

11. Wie China die Formel zur garantierten Vernichtung der USA fand. – Режим доступа: <https://de.sputniknews.com/wirtschaft/20180220319639949-china-reformen-entwicklung/>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. нем.

12. CIA-Chef bezeichnet China als Hauptbedrohung für USA. – Режим доступа: <https://de.sputniknews.com/politik/20170726316764639-pompeo-china-bedrohung/>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. нем.

References

1. Buchsteiner J. *The Hour of the Asians: How to oust Europe*. Rowholt Verlag Publ., 2005, 208 p.
2. Buschkowsky H. *Neukölln is everywhere*. Ullstein, 2013, 462 p.
3. Kelek N. *Chaos of Cultures: The Debate on Islam and Integration*. KiWi Paperback Publ., 2012, 256 p.
4. Orzechowski P. *The direct path in the "Third World War". How US and NATO create a new world with terror, migration and chaos*. Kopp Verlag Publ., 2016, 285 p.
5. Sarrazin T. *Germany gets away. How we risk our country*. DVA Publ., 2010, 464 p.
6. Ulfkotte U. *The Asylindustrie ... How politicians, journalists and social organizations benefit from the wave of refugees*. Kopp Verlag, 2015, 272 p.
7. *Largest infrastructure project in the world: China wants to connect Eurasia and Africa*. Available at: <https://en.sputniknews.com/wirtschaft/20180307319840992-seidenstrasse-handel-abor/>.
8. *India and China jostle for influence in Iran and Central Asia*. Available at: <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Asia-Insight/India-and-China-jostle-for-influence-in-Iran-and-Central-Asia>.
9. *New Silk Road: How China Can Split Europe – Media*. Available at: <https://en.sputniknews.com/politik/20180808321883176-china-europa-silk-road-spalten/>.
10. *Berlin-Moscow-Beijing: China supports future power axis with billions*. Available at: <https://en.sputniknews.com/wirtschaft/20171128318476997-berlin-moskau-pekings-achsel/>.
11. *How China found the formula for the guaranteed annihilation of the United States*. Available at: <https://en.sputniknews.com/wirtschaft/20180220319639949-china-reforms-development/>.
12. *CIA chief describes China as the main threat to the US*. Available at: <https://en.sputniknews.com/politik/20170726316764639-pompeo-china-threat>.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР – ЮГ»: ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЕ, НАЦИОНАЛЬНОЕ И РЕГИОНАЛЬНОЕ ИЗМЕРЕНИЯ

Магомедов Арбахан Курбанович, доктор политических наук, профессор
Ульяновский государственный университет
Российская Федерация, 432000, г. Ульяновск, ул. Л. Толстого, 42
E-mail: armagomedov@gmail.com

Рассматривается место международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг» в контексте стремительно меняющейся Евразии. Роль и значение данного проекта исследуется на глобальном, национальном и региональном уровнях. Автор доказывает, что убедительное рекламное-информационное продвижение этого проекта может показать его бесспорную значимость для России и для всех каспийских государств. Особое место в реализации данного проекта принадлежит Астрахани с её транспортно-коммуникационными, географическими и образовательными преимуществами.

Ключевые слова: транспортные коридоры, проект «Север – Юг», российские интересы, роль Астрахани

INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR "NORTH – SOUTH": GEOPOLITICAL, NATIONAL AND REGIONAL DIMENSIONS

Magomedov Arbakhan K., D. Sc. (Policy), Professor
Ulyanovsk State University
2 L. Tolstogo St., Ulyanovsk, 432000, Russian Federation
e-mail: armagomedov@gmail.com

The article consider the current position of international transport corridor "North – South" in context of changing Eurasia. The role and importance of this project examines on the global, national and regional levels. The author argues that convincing advertising and informational promotion of this project can show its indisputable importance for Russia and for all Caspian states. A special place in the implementation of this project belongs to Astrakhan with its transport and communication, geographical and educational advantages.

Keywords: transport corridors, "North – South" project, Russian interests, the role of Astrakhan

Геополитический ракурс проблемы. 1. Сегодня Евразия становится полем для реализации масштабных инфраструктурных проектов. Специалисты даже назвали этот перелом новой версией «Большой игры» XXI-го столетия. Эта метафора родилась под впечатлением китайского проекта «Один пояс – один путь». Однако никто в Евразии не согласен с тем, что строительство

инфраструктуры в Евразии является прерогативой одного лишь Китая. Наряду с Китаем собственной программой развития объектов инфраструктуры располагают Россия, Индия, Иран, Турция и другие страны. Сегодня инфраструктурные проекты становятся похожими на бренды национальных авиакомпаний или футбольных клубов: каждое уважающее себя государство нуждается хотя бы в одном из них. Интересные процессы происходят в рамках Каспийского региона, где каждая из прибрежных государств старается выдвинуть собственный транспортный маршрут. Азербайджан является инициатором транскаспийского торгово-транзитного коридора «Восток – Запад», главным звеном которого стал национальный порт Алят. Другой транскаспийский транспортный проект – так называемый «Лазуритовый коридор» – объединяет Туркмению и Афганистан с Азербайджаном, Грузией, Турцией в плане перевозки грузов, в т. ч. военных. Грузия стремительными темпами строит порт Анаклиа на черноморском побережье, который задумывается как важный пункт, связывающий Евросоюз с Кавказом [1].

2. Что подталкивает Россию снова к коридору «Север – Юг» (транспортный проект, проходящий через Каспийское море и изначально включающий в себя такие страны, как Индия – Иран – Россия – государства Скандинавии)? Продуманная стратегия или отчаяние не успеть к строительству большой евразийской инфраструктуры (особенно в контексте китайского мегапроекта «Один пояс – один путь», и множества упомянутых локальных «коридоров»)? Почему популярный в начале 2000-х гг. и забытый позже проект «Север – Юг» востребован вновь? Или актуальность данного проекта объясняется военно-стратегическими соображениями в контексте усиления России в южных морях как дополнение к азовско-черноморско-средиземноморскому направлению?

3. Что может предложить сегодня Россия потенциальным партнёрам по проекту, кроме привычных аргументов безопасности и «борьбы с международным терроризмом»? Какие обстоятельства могут играть на руку России в реализации коридора «Север – Юг»? Когда обрестутся, главным образом, политические цели (мало кто сомневается в геополитическом значении китайского мегапроекта), обычной является практика заключения дорогостоящих проектов, не имеющих особого коммерческого смысла. Именно это характеризует китайский инфраструктурный мегапроект (отсутствие озабоченности коммерческой стороной дела), что порождает тревогу в отношении стратегических намерений Пекина. Чем может воспользоваться в данном контексте Россия? В первую очередь, страхом многих стран Евразии (от Индии до Ирана) перед лицом китайской идеи «Великого шёлкового пути». По данным японской газеты «Дипломат», страны Большой Евразии воспринимают китайский проект с разной степенью энтузиазма и осторожности [2].

Как уже отмечалось выше, у каждой из них есть свой собственный проект развития инфраструктуры, которые с разной степенью интенсивности либо сопрягаются, либо конкурируют с китайским. Что касается проекта «Север – Юг», то у него есть важная черта: равноудалённость от китайской супер-идеи, при этом он не сравним с китайским. В первую очередь, Россия может воспользоваться возражениям Индии и Японии проекту «Один пояс – один путь». Последнее обусловлено стремлением Индии противостоять будущему сценарию доминирования Китая в Азии. Китайское строительство порта в Шри-Ланке рассматривается как попытка окружить Индию «ниткой жемчуга» (сеть военных баз в Индийском океане). Индии не по душе также китайско-пакистанский экономический коридор, проходящий через оспариваемую территорию Кашмира с выходом в пакистанский порт Гвадар. Поэтому Индия довольно прохладно отнеслась к проекту «Один пояс – один путь». Эта страна вместе с Японией разрабатывает стратегию сдерживания китайского мегапроекта. Так называемый Азиатско-африканский коридор роста – это некая альтернатива китайскому «Шёлковому пути». Россия должна воспользоваться данной ситуацией для того, чтобы привлечь Индию к реализации своего коридора «Север – Юг». К тому же недавно объявленные санкции США против Ирана объективно толкают Тегеран к проекту «Север – Юг».

Внутрироссийская сторона проблемы. 1. Может ли проект «Север – Юг» стать собирательным брендом с большим аттрактивным потенциалом, объединяющим региональные интересы и инфраструктурные идеи на каспийской периферии России? Наглядное и убедительное PR-представление и продвижение этого проекта может показать его бесспорную значимость для всех каспийских государств.

2. Какое распределение ролей (и ответственности) может быть в рамках данного проекта между прикаспийскими российскими регионами – Астраханской областью, Калмыкией

и Дагестаном? Если вспомнить ситуацию 1998–2002 гг., то власти Астрахани и Калмыкии соперничали между собой за неожиданно открывшиеся ресурсы: отчисления от нефтепроводной системы Каспийского трубопроводного консорциума (КТК) и позиции порта Оля (Астраханская обл.) и порта Лагань (Калмыкия). Сейчас ситуация другая. Какие ресурсы (организационные, коммуникационные, человеческие, образовательные) прикаспийских регионов России могут быть задействованы для проекта?

3. Насколько готовы астраханский и калмыцкий порты (Оля и Лагань, соответственно) к участию в этом проекте в инженерном плане? Какие расходы необходимы для того, чтобы их логистическая и инфраструктурная системы могли соответствовать масштабам проекта? Дагестанский Каспийск лучше приспособлен к этим требованиям, поскольку является глубоководным портом с лучше подготовленной и более развитой инфраструктурой.

4. Как приспособлены к нуждам данного проекта образовательные системы регионов (готовят ли они навигаторов, гидрогеологов, экологов, судостроителей, картографов, таможенников)? Как смотрят на данную проблему руководители астраханских вузов?

5. Какие порты на р. Волге могут стать транзитными звеньями коридора «Север – Юг»? В своё время Казань в лице политического руководства Татарстана заявляла о таких амбициях в плане готовности развивать речной сегмент проекта «Великий волжский путь».

Региональный (Астраханский) аспект проблемы. 1. Региональным властям необходимо тщательно продумать вопросы информационного продвижения транспортного коридора и профессионального пиар-сопровождения этой идеи. Проблема серьёзная, т. к. некоторые информационные агентства (в частности, "EDaily") увлеклись публикациями о том, что Астрахань скоро станет не каспийским транспортным хабом, а «всероссийским хабом ваххабизма», через который пройдут маршруты перемещения радикальных исламистских групп [3]. Прежде такие попытки, в которых Астрахань называли чуть ли не «столицей российского ваххабизма», также имели место. Подобными беспочвенными публикациями по имиджу региона может быть нанесён ощутимый репутационный урон.

2. Министерству образования Астраханской области можно было бы продумать вопрос о создании в местных вузах новых специальностей (по таким профилям, как контейнерные перевозки, таможенное дело, судостроение, транспортная навигация, экология, дноуглубительные работы, т. к. Северный Каспий мелководен) для будущего обслуживания коридора. Опыт российских арктических регионов (Ямало-Ненецкий автономный округ) свидетельствует о том, что невнимание к данной проблеме приводит к отсутствию специалистов для работы в структурах Северного морского пути (СМП), а невостребованная молодёжь (юристы, экономисты) уезжают из регионов.

Список литературы

1. Starr, F. Europe's Easternmost port / F. Starr. – Режим доступа: <https://www.europeaninterest.eu/article/europes-easternmost-port/?fbclid=IwAR1oHrW1-89BOzDfDJRb0vxYO2E-9Bp7lQcXeMPSA0m6Cvls2tgZ1TZtFsk>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. англ.
2. Mardell, J. One Belt, One Road, and One Big Competition / J. Mardell. – Режим доступа: <https://thediplomat.com/2017/12/one-belt-one-road-and-one-big-competition/>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. англ.
3. Астрахань – «Каспийский хаб» российского ваххабизма. – Режим доступа: <https://eadaily.com/ru/news/2017/04/07/astrahan-kaspiyskiy-hab-rossiyskogo-vahhabizma>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.

References

1. Starr F. *Europe's Easternmost port*. Available at: <https://www.europeaninterest.eu/article/europes-easternmost-port/?fbclid=IwAR1oHrW1-89BOzDfDJRb0vxYO2E-9Bp7lQcXeMPSA0m6Cvls2tgZ1TZtFsk>.
2. Mardell J. *One Belt, One Road, and One Big Competition*. Available at: <https://thediplomat.com/2017/12/one-belt-one-road-and-one-big-competition/>.
3. *Astrakhan – "Kaspiyskiy khab" rossiyskogo vahkhabizma* [Astrakhan - "Caspian hub" of Russian Wahhabism]. Available at: <https://eadaily.com/ru/news/2017/04/07/astrahan-kaspiyskiy-hab-rossiyskogo-vahhabizma>.