

**V. ПОЛИТИЧЕСКАЯ НАУКА:
АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТЕОРИИ И
ПРАКТИКИ.**

УДК 341.24

Н. В. Котляр¹

**ЕВРАЗИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР.
МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО ИЛИ МИРОВЫЕ
КОММУНИКАЦИИ?**

В статье рассматривается современный этап развития транспортно-коммуникационной системы, ее влияние на развитие международных отношений и регионального сотрудничества. Особое внимание уделено процессам, затрагивающим политико-географические проблемы на российских рубежах, приоритетам развития коммуникационных возможностей РФ, российской стратегии создания транзитных транспортных коридоров. Сделан вывод о необходимости кардинальных изменений норм международного права и формировании совершенно новой системы многосторонних договоренностей, опережающей правовую основу систему современных международных отношений.

¹ © Надежда Васильевна Котляр, кандидат исторических наук, доцент кафедры Международных отношений и зарубежного регионоведения ИМОСТ Владивостокского государственного университета экономики и сервиса, ул. Гоголя, 41, г. Владивосток, Приморский край, 690014, Россия, E-mail: logopus@mail.ru.

Ключевые слова: *мировые коммуникации, транспортно-коммуникационные коридоры, транспортные маршруты, лимология, государственная граница, каспийские границы, приграничные территории, трансграничность.*

К концу XX века эволюция системы мировых сухопутных коммуникаций привела к идее создания комплексного евразийского трансконтинентального транспортного коридора («евразийского сухопутного моста»). Для того чтобы азиатское побережье Тихого океана соединялось с побережьем Атлантики при помощи разветвленной сети железнодорожных и автомобильных артерий, транспортный коридор должен проходить «через весь Корейский полуостров до Транссибирской железнодорожной магистрали»¹ и, далее, через Монголию, Китай, Россию в Евросоюз. Достроив «сухопутный мост» туннелем между Корейским полуостровом и Японией, мировое сообщество получит возможность реализовать давнюю европейскую мечту о беспересадочном путешествии из Токио в Лондон. С исчезновением последней преграды трансконтинентальной интеграции - непроницаемых границ Советского Союза, мировое сообщество вплотную подошло к созданию «единой евразийской транспортной системы, призванной все теснее объединить Юг и Север, Восток и Запад континента»; появились все основания «говорить о формировании единой пространственной инфраструктуры мирового сообщества»².

Новая геополитическая ситуация, сложившаяся с распадом СССР, кардинальным образом изменила национальную принадлежность отдельных участков мировой транспортно-коммуникационной системы, сделав их достаточно «прозрачными» для евразийских планов. С этого времени единственным³ проектом евроазиатской транспортной оси стал

¹ Хейсканен М. Северо-Восточная Азия как субрегион Азиатско-тихоокеанского региона и Евразии // Проблемы Дальнего Востока. - 2002. №2. С. 40-42.

² Гаджиев К.С. Миф и реальности «Нового великого шелкового пути» // МЭМО. - 2008. №11. С. 6-7.

³ Проекты, положившие начало формированию евроазиатских маршрутов: создание крупнейшей в Азии стратегической международной автомобильной магистрали Ташкент-Ош (Киргизия) - Кашгар (Китай) - Пекин - восточное побережье КНР (функционирует с 2000 г.); международного транспортного коридора «Север-Юг» от портов Балтики до Каспия и Персидского залива (Россия, Иран, Индия, 2002 г.); железнодорожного транспортного коридора из Пекина в Гамбург, с возможностью обратного возвращения по морю, названного новым «Шелковым путем» (Россия, Китай, Монголия, Белоруссия, Польша, Германия, 2008 г.). Частью проекта, начатого в 1992 г. Экономическим и социальным советом ООН для Азии и Тихого океана, является Каракорумское шоссе, автодороги Средней Азии, трансазиатская железная дорога. См.: Гаджиев К.С. Указ. соч. С. 7.

V. ПОЛИТИЧЕСКАЯ НАУКА

коридор «Европа - Кавказ - Азия» (ТРАСЕКА)¹ - транспортная ось Восток-Запад с интенсивно работающим железнодорожным, автомобильным и морским сообщением, которая должна была пересечь Черное море, Кавказ, Каспийское море и выйти на Центральную Азию. Программа, реализуемая при поддержке Европейского Союза и международных финансовых институтов, призванная ускорить движение товаров, «застревающих» в очереди на Суэцком канале, стала особенно популярна под своим вторым названием - «Возрождение Великого шелкового пути».

Если считать проект ТРАСЕКА не единственным, а первым проектом по формированию единой пространственной структуры современного мира; если не затрагивать его геополитические механизмы и характеристики по аспектам региональной и глобальной безопасности, можно выделить несколько политико-географических причин «обхода» российской территории евразийскими проектами.

В 1990-х гг. сократился российский доступ к Балтийскому и Черному морям, сделав сухопутные связи РФ с этими регионами зависимыми от транзита через территории прибалтийских стран, Белоруссии, Украины, Казахстана и южнокавказских государств.

«На территории прибалтийских стран и Украины, остались крупнейшие порты и большинство специализированных комплексов для перегрузки зерна, руды, угля, химических и наливных грузов, контейнеров (Новоталлинский, Ильичевск, Южный, перевалочные нефтебазы в Вентспилсе и Клайпеде, паромные переправы Ильичевск-Варна и Клайпеда-Мукран)». В Северо-западном и Южном бассейнах Россия лишилась рефрижераторных судов, танкеров ледового класса, лихтеровозов, большей части пассажирских судов». На Балтике отсутствовал наливной флот, а на Черном море - сухогрузный².

¹ ТРАСЕКА - Transport Corridor Europe Caucasus Asia, проект, инициированный Евросоюзом в 1993 г., осуществляется под эгидой ООН с 1994 г. Страны - участницы ТРАСЕКА: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Монголия, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина. Помимо самих участников ТРАСЕКА к числу сторонников развития данного коридора можно отнести Европейский союз и США, а также такие страны Азиатско-тихоокеанского региона, как Китай, Япония, Республика Корея. Достоверная статистика о транзите по всему коридору отсутствует. См.: Мирзаев Р.С. Геополитика нового Шелкового пути. - М.: Институт актуальных международных проблем Дипломатической академии МИД России; Издательство «Известия», 2004. С. 185.

² Федеральная целевая программа «Мировой океан» (одобрена Указом Президента РФ от 17.01.97 №11 «О Федеральной Целевой Программе «Мировой океан»» и постановлением Правительства Российской Федерации от 22.02.97 №192 «О разработке федеральной целевой программы «Мировой океан», Доступно on-line: <http://www.ocean-fcr.ru>.

Компенсация потерь портовых мощностей на Балтике и Черном море за счет строительства новых портов и модернизации действующих на российской территории¹ - долгосрочный и дорогостоящий процесс.

Комплексная для России проблема эффективного использования пространств Мирового океана не могла быть решена «в условиях формирующегося рыночного механизма и в связи со спецификой проводимых мероприятий без государственного регулирования и государственной поддержки»².

Отсутствие автомобильного маршрута через Россию, достойного трансевразийского проекта.

Система основных транспортных магистралей, связывающих Россию с внешним миром, изменилась таким образом, что концевые магистрали западных и южных сухопутных коммуникаций России остались за ее рубежом, отодвинув РФ в северо-восточную часть Евразии, сведя к минимуму российский доступ к основным морским торговым путям. Сложившаяся и потенциальная зависимость от ресурсов Мирового океана, при отправке свыше 30 процентов внешнеторговых грузов через порты иностранных государств³, оказалась критической. Для государства, в котором «морские перевозки имеют важнейшее значение как в обеспечении внутригосударственных перевозок, особенно в регионах, где морской транспорт является безальтернативным видом транспорта, так и во внешнеэкономической деятельности»⁴, это могло иметь самые серьезные последствия для экономики и безопасности страны. И, поскольку именно через морские порты обеспечивается перевалка большей части экспортных, импортных и транзитных грузов, мобилизационные возможности России государства не смогли соответствовать запросам трансконтинентального коммуникативного проекта и ее собственным потребностям.

Ведущая морская держава, заслужившая статус евро-азиатского торгово-экономического посредника благодаря географическому положению с выходом в три океана, протяженности морских границ и

¹ Федеральная целевая программа «Мировой океан» (одобрена Указом Президента РФ от 17.01.97 №11 «О Федеральной Целевой Программе «Мировой океан»» и постановлением Правительства Российской Федерации от 22.02.97 №192 «О разработке федеральной целевой программы «Мировой океан», Доступно on-line: <http://www.ocean-fer.ru>.

² Там же.

³ Концепция судоходной политики Российской Федерации (одобрена на заседании Правительства Российской Федерации. Протокол от 22 июля 2000 г. №20, п. II). - Режим доступа: http://www.morskayakollegiya.ru/legislation/doktrinalnye_i_k/kontseptsija_sud/.

⁴ Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года (утв. Приказом президента РФ В. Путиным 27 июля 2001 г. Пр-1387). Материалы Совета Безопасности РФ. - Режим доступа: <http://www.scrf.gov.ru/documents/34.html>.

V. ПОЛИТИЧЕСКАЯ НАУКА

реко-морскому принципу организации территории, должна была сделать ставку на водные сообщения. Возможности формирования единой евроазиатской воднотранспортной системы, в которой нуждается транспортная сеть современного мира, развивалась и совершенствовалась в западной части России на протяжении нескольких веков. Система российских транспортных коммуникаций исторически складывалась как мультимодальная, основываясь на транспортно-коммуникационном треугольнике Балтийского, Черного и Каспийского морей («триморье»), связанных речными и трактовыми путями»¹, постепенно расширяемыми ранее недоступными районами Тихого, Индийского, Атлантического, Северного Ледовитого океанов. После распада СССР каркас геостратегического развития России сместился к арктическим, каспийским и тихоокеанским точкам, ни одна из которых на тот момент не смогла компенсировать потери транспортно-коммуникационных возможностей западных и южных направлений.

Глобальная переориентация на море системы транзитных транспортных коридоров стала предпосылкой появления новых проектов типа «река-море», поддерживаемых железными дорогами, первым из которых стал международный транспортный коридор «Север-Юг». Основная ветвь МТК «Север-Юг» проходит в направлении: Санкт-Петербург - Москва - Астрахань (РФ) - Тегеран - Бандар-Абасс (Иран) - Индия, что позволяет сделать маршрут доставки грузов в три раза короче, чем перевозка через Суэцкий канал. «Стержневым направлением развития транзитных и внешнеторговых грузопотоков в рамках коридора «Север - Юг» является железнодорожное направление Бусловская - Санкт-Петербург - Москва - Рязань - Кочетовка - Ртищево - Саратов - Волгоград - Астрахань протяженностью 2513 км.»², при активном участии разных видов транспорта³. Полноценное включение проект

¹ Зеленева И.В. От геополитики к геостратегии - петербургский ракурс / Материалы конференции «Геополитическая доктрина России: реалии и проблемы выбора», Балтийский государственный технический университет, 5-6 марта 2004 г. Доступно on line: <http://www.ibci.ru/AGP/conferencia/statya12.htm>.

² Международный транспортный путь (МТК) «Север-Юг». Участниками Соглашения о МТК являются Беларусь, Россия, Иран, Индия и Казахстан. Пополнить состав участников могут Турция и Украина. Заинтересованность в присоединении к Соглашению проявляют Армения, Литва и Швеция. Перспективными кандидатами на участие в Соглашении являются страны Закавказья, Туркменистан, Саудовская Аравия, Кувейт, ОАЭ, Индонезия, Малайзия, Шри-Ланка и некоторые другие страны, в том числе европейские. См.: Международный транспортный коридор «Север-Юг». - Режим доступа: <http://mpts.astrobl.ru/Default.aspx?id=193>.

³ МТК «Север - Юг» предполагает несколько маршрутов следования грузов с использованием разных видов транспорта: транскаспийский через порты Астрахань, Оля, Махачкала; участие железных дорог в этом варианте заключается в подвозе грузов в

«Север-Юг» Волго-Донского канала и других внутренних водных путей Европейской части России (с учетом открытия этих путей для иностранных перевозчиков) обеспечит выход через Черное море и юго-восток Европы в центр континента по Дунаю; по Волге транзитный путь выходит на Балтику и Скандинавию¹. По оценкам специалистов, в перспективе реализация транспортного потенциала России на маршруте Европа-Азия может привлечь до 10-15% евроазиатского грузопотока, что позволит удвоить национальный доход².

Подключение к коммуникационным возможностям евроазиатского сухопутного «моста» дает глобальные возможности национального развития, перспективу не силовых решений конфликтов, новый импульс изменениям во внешней и внутренней политике. Проект российских железнодорожных путей вдоль побережья Каспийского моря позволит, впервые в экономической истории России, обходиться без транзита через Босфор - Мраморное море - Дарданеллы и влияния Турции, односторонние действия которой по ограничению грузового судоходства, по оценкам Союза российских судовладельцев и Министерства транспорта России, за 1995-2008 годы привели к убыткам российской стороны более чем в 400 млн долларов³. Линия «Север-Юг», поддержанная портами Санкт-Петербурга и Астрахани, иранскими портами на Каспии, выходящая к индийским берегам, свяжет в единую транспортную систему огромные пространства и ряд крупных регионов - южную Азию, Средний Восток и Балтику⁴. Кроме того, выход в бассейн

порты и вывозе их из портов; в прямом железнодорожном сообщении через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана по пограничному переходу Теджен - Серахс; по западной ветви коридора - направление Астрахань - Махачкала - Самур, далее по территории Азербайджана с выходом в Иран через пограничную станцию Астара. Или от Самура через территории Азербайджана и Армении с выходом в Иран через пограничную станцию Джульфа. См. Там же.

¹ Потеряхин А.В. Проблемы и перспективы развития транспорта Юга России // Транспорт Юга России. - 2002. №1. Доступно on line: http://www.transyuga.ru/article/2002_1/power/20.aspx. В рамках развития водной составляющей Дунайского коридора возможно использование внутренних водных путей Западной Европы и России по кольцевому маршруту Дунай - Черное море - Волго-Донской канал - Балтийское море - канал Майн-Рейн, а также освоение нового прямого водного сообщения между странами Центральной Европы, России и государствами Каспийского бассейна.

² МТК «Север-Юг». Материалы сайта Министерства промышленности и природных ресурсов Астраханской области. - Режим доступа: <http://mpts.astrobl.ru/Default.aspx?id=193>.

³ Чичкин А. Транзит за три моря. Формируется грузовой коридор Россия-Азербайджан - Иран - Индия // Российская Бизнес-газета. - №712 (28) от 28 июля 2009 г. Доступно on line: <http://www.rg.ru/2009/07/28/iran.html>

⁴ Гаджиев К.С. Указ. соч. С. 6.

Индийского океана привлекает Казахстан, Туркменистан и все страны Закавказья, в том числе Армению и Грузию, что дает политические преимущества. Кардинальные изменения предполагаются и в направлении восток-запад: осуществление транссибирского проекта доставки товаров из Японии и Южной Кореи в Европу уменьшит вдвое время доставки товаров европейским потребителям, сократив его до 12 дней (по морю 24-25 дней). Именно Правительство Российской Федерации «выступило инициатором проекта не только соединения Транссибирской и Транскорейской магистралей, но и коренной перестройки всей сибирской транспортной инфраструктуры, в том числе с учетом экономических интересов Японии, обеих корейских государств и Китая»¹.

Сегодня транспортная стратегия Российской Федерации строится на признании исключительного значения транспорта для развития государства, необходимости «реализации транзитного потенциала» и превращения «экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны»². Способом реализации стратегической цели, позволяющей обеспечить максимальную загруженность транзитных коридоров «Север - Юг» и «Запад - Восток», станет сеть, состоящая из выбранных «опорных» железных дорог, аэродромов, автодорог, внутренних водных путей, морских портов, куда будут вкладываться деньги³. Новая Федеральная целевая программа, по выражению министра транспорта РФ И. Левитина, «впервые направлена не на модернизацию транспортной системы, то есть латание дыр, а на полномасштабное строительство новых инфраструктурных объектов»⁴. Динамика развития мировой транспортной системы такова, что перспективы государства, предоставляющего свою территорию для транзита, будут зависеть не столько от его геополитических возможностей, сколько от конкурентоспособности предоставляемых услуг, от того, насколько они будут быстрее, дешевле, безопаснее. И, по мнению исполнительного директора Ассоциации морских торговых портов С.Д. Жусупова, у морских портов РФ такие возможности будут: «С учетом контейнерных терминалов в портах Новороссийск, Мурманск и Восточный,

¹Гаврилов Ю.Н. Россия в Азиатско-Тихоокеанском регионе: проблема геополитического самоопределения // Геополитика: Учебник / Под общ. ред. В.А. Михайлова; Отв. ред. Л.О. Терновая, С. В. Фокин. - М.: Изд-во РАГС, 2007. С. 280.

²Транспортная стратегия российской федерации на период до 2030 г. (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р). - Режим доступа: http://www.parlcom.ru/Documents/Doc/Raznoe/Transport_Strateg.htm

³Левитин И. Развитие транспортной системы Российской Федерации на 2010 - 2015 годы. - Режим доступа: <http://www.trustintercom.ru/news/news743.html>, 28 мая 2007 г.

⁴Там же.

планируемых в подпрограмме «Развитие экспорта транспортных услуг», российские порты к 2015 году будут иметь контейнерные мощности достаточные для перевалки всех контейнеров с российскими внешнеторговыми грузами»¹.

Однако еще более важным для обеспечения российских национальных интересов в этих условиях является способность удержать национальное регулирование соответствующих участков мировых транспортных коммуникаций, не допуская их перехода под международный контроль. Итак, перспективы коридоров «Север - Юг» и «Запад - Восток» напрямую зависят от возможности обеспечить на должном уровне сообщение типа «река-море-океан», и, прежде всего, от возможностей и условий выходов к «океаническим» направлениям: «Атлантическому, Арктическому, Тихоокеанскому, Индоокеанскому и Каспийскому»². Не останавливаясь на специфических особенностях каждого направления, стоит отметить, что проблемы национального контроля присутствуют на арктическом и каспийском (а значит иноокеанском) направлениях - ключевых выходах российского транзитного потенциала. Национальная морская политика начала XXI века строится не только исходя из необходимости сочетания самостоятельной деятельности и международного сотрудничества в освоении Мирового океана, но и из неизбежного соперничества на этом пути.

Государственным границам всегда свойственно направляться «во вне» более агрессивно, связывая это движение с понятием национальной (региональной, международной) безопасности, понимая последнюю как защищенность. В сферу защиты попадает, прежде всего, континентальный шельф - недра подводных районов, простирающиеся за пределы его территориального моря, способные увеличить территорию государства до внешней границы подводной окраины материка. Учитывая, что понятие «континентальный шельф» достаточно спорное, и его определение появилось лишь в 1949 году³, основанием национальных притязаний и инструментом в борьбе за ресурсы на морских

¹ Жусупов С.Д. Состояние и перспективы развития морских портов России // Морская политика России. - 2008. Сентябрь. Доступно on line: <http://www.flot2017.com/ru/analytics/777>.

² Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года (утв. Приказом президента РФ В. Путиным 27 июля 2001 г. Пр-1387). Материалы Совета Безопасности РФ. Режим доступа: <http://www.scrf.gov.ru/documents/34.html>. В Морской доктрине указанные направления носят названия региональных направлений национальной морской политики Российской Федерации.

³ Колодкин А., Гландин С. Русский флаг на Северном полюсе // Международная жизнь. - 2007. №9. С. 3-14.

V. ПОЛИТИЧЕСКАЯ НАУКА

пространствах современного мира становятся пределы государственной территории, то есть государственная граница. Такая ситуация, действительно, возможна только в отношении морских границ, которые устанавливаются по договору с противлежащим государством или внутренним актом государства. История закрепления границ в неосвоенном регионе (Арктика)¹ или в регионе, где долгое время действовала традиция «учета местных обстоятельств» (географических и исторических, как на Каспии)² установила принцип «закрепления», а не разделения пространств. Вступившие в действие международно-правовые нормы - с момента объявления государством о 200-мильной зоне (в отношении полярных границ)³ или с заявлениями в Алма-Атинской декларации 1991 г. (в отношении каспийских границ) привели к обострению международных противоречий. Соответственно части российской национальной транспортной магистрали, такие как Северный морской путь и каспийский отрезок МТК «Север-Юг», попали в сферу яростно охраняемого российского суверенитета. Обострение национальных притязаний сопровождается заявлениями сторон о необходимости сотрудничества на основе существующих норм международного права и активнейшем противостоянии созданию какого-либо режима по управлению водными пространствами.

¹ Канада в 1909 г. закрепила острова, открытые и которые могут быть открытыми западнее Гренландии между Канадой и Северным полюсом; Дания (Гренландия) в 1933 г. включила в свою арктическую область Гренландию и Фарерские острова; Норвегия в 1997 г. закрепила территории от 65 градуса с.ш.; США впервые о намерении присоединить Северный полюс к своим владениям объявили в 1924 г.; своей арктической областью США называют территории к северу от полярного круга и северо-западу от границы, формируемой реками: Юрок, Поркьюпайн, Кусковым и Алеутскими островами. См.: Барциц И.Н. Российский арктический сектор. Материалы сайта «Арктика сегодня». Режим доступа: <http://www.arcticregion.ru/region/rayon/501.html>. Российские права в Арктике обеспечиваются постановлением ЦИК СССР от 1926 г., закрепившим границы арктической зоны между крайними точками континентальных границ и Северным полюсом.

² Правовой статус у Каспийского моря определяется Договором между РСФСР и Персией от 26 февраля 1921 г. и договором о торговле и мореплавании между СССР и Ираном от 25 марта 1940 г. Образованная населенными пунктами Астара-Гасан-Кули - крайними точками азербайджанского и туркменского побережья линия «с 1934 г. по воздуху, а с 1953 г. и по воде... по сути, выполняла функции государственной границы между Ираном и СССР... хотя на самом деле, она никогда не квалифицировалась обоими государствами в качестве международной договорной границы с точками демаркации». См.: Бугаев А.М. Каспий: зачем он Западу? - М.: Изд-во Моск. гос. ун-та леса, 2004. Доступно on line: <http://www.caspiy.net/dir3/west/4.html>.

³ Признание 200-мильной зоны: США - в 1994 г. (не ратифицировано), Норвегия - в 1996 г., Россия - в 1997 г., Канада - в 2003 г., Дания - в 2004 г.

Согласно «Основам государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», определившим цели, задачи, приоритеты и механизмы реализации государственной политики РФ в Арктике, с 2008 г. добыча и транспортировка энергетических ресурсов должно проводиться на основе международно-правового оформления внешней границы арктической зоны РФ, запланированного на период с 2011 до 2015 г.¹ Вместе с тем документ основан на формулировке «арктическая зона», не являющейся нормой именно для международного права. Осуществление активного взаимодействия Российской Федерации с приарктическими государствами - важнейший стратегический приоритет РФ в Арктике, осуществляется с целью разграничения морских пространств на основе норм международного права, взаимных договоренностей с учетом национальных интересов РФ². Общее направление российских приоритетов точно обозначил Артур Чилингаров: «мы за международное сотрудничество, но за национальные интересы России»³.

Между тем, глобальное потепление и рекордное сокращение зоны обледенения возле берегов Канады в сентябре 2007 г., открывают все больше возможностей торговому флоту. Оба полярных маршрута - Северный морской путь (вдоль российского побережья) и Северо-Западный проход (собирательное название для группы арктических водных путей в канадской Арктике) выгоднее кругосветных. «Если принять во внимание сбор за проход канала, стоимость топлива и другие показатели, определяющие тарифы перевозок, то эти короткие маршруты могли бы сократить стоимость одного рейса крупного судна, перевозящего грузы в контейнерах, на целых 20% - приблизительно с 17,5 млн до 14 млн долларов, что составило бы миллиарды долларов экономии

¹ Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу (утв. Президентом РФ 18 сентября 2008 г. N Пр-1969) (в извлечениях) // Российская газета - Центральный выпуск №4877 от 30 марта 2009 г. Доступно on line: <http://www.rg.ru/2009/03/30/arktika-osnovy-dok.html> Главными целями названо расширение ресурсной базы Арктической зоны (АЗ) РФ, поддержание необходимого боевого потенциала группировок войск ВС РФ в регионе, сохранение и обеспечение защиты природной среды Арктики, обеспечение достаточного уровня фундаментальных и прикладных научных исследований АЗ РФ и др.

² Пресс - релиз по Основам государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. Материалы СБ РФ. - Режим доступа: <http://www.scrf.gov.ru/news/421.html> 27.03.2009 г.

³ Чилингаров А.Н. Глобальная борьба за Арктику и Антарктику. Сможет ли Россия отстоять свои национальные интересы? (интервью А.Н. Чилингарова - доктора географических наук, депутата ГД РФ, спецпредставителя Президента РФ по международному сотрудничеству в Арктике и Антарктике). 13 февраля 2009 г. Доступно on line: <http://www.finam.fm/archive-view/738/>.

V. ПОЛИТИЧЕСКАЯ НАУКА

в год; для мегасудов, которые не могут проходить через Панамский и Суэцкий каналы и поэтому идут вокруг мыса Доброй Надежды и мыса Горн, экономия была бы еще больше»¹.

Безусловно, коммерческое освоение Арктики может начаться и без разрешения существующих разногласий между юристами, военными, политиками, экологами. Но возможен ли договор, позволяющий осуществлять полный контроль над всем движением судов в Арктике? Имеются и технические трудности: «затраты на добычу ресурсов будут высокими; еще выше будут затраты на доставку потребителям; прокладка трубопроводов в Арктике окажется непозволительно дорогостоящей; перспектива использования танкеров с сжиженным природным газом в Арктике вызовет реакцию защитников окружающей среды; расходы на защиту от айсбергов, страховку и усиление корпусов судов, вероятно, оттолкнет многие кампании; появятся новые заботы в сфере безопасности, многие из которых будут рутинными»². И вряд ли пятерка приполярных стран откажется от собственных жестких законодательных норм регулирования действий чужаков в своих национальных границах.

Очевидно, что интересам России не отвечает интернационализация районов Арктики, расположенных за пределами 200-мильной зоны. Однако в той же мере и такие же интересы демонстрируют остальные «владельцы» арктических секторов. На этом фоне интересен канадский опыт закрепления за страной арктического сектора, которое было осуществлено на основе национального законодательства и еще более непонятно использование Россией Конвенции ООН по морскому праву в целях правового регулирования действий государств в отношении арктических территорий, в частности для определения границ национальных арктических секторов³. Формирование новых норм в отношении ледовых пространств, соответствующих динамике современных мировых процессов, показывает хронология событий, оказавших влияние на изменение международно-правовых стандартов. В августе 2007 г. в ходе международной экспедиции на Северном полюсе, на глубине 426 метров был установлен русский флаг. По инициативе России 2007-2008 гг. объявлен Организацией Объединенных Наций международным арктическим годом. В итоговой декларации

¹ Боргерсон С. Таяние арктических льдов // Россия в глобальной политике. - 2008. Май-июнь, №3. Доступно on line: <http://www.globalaffairs.ru/numbers/32/9778.html>.

² Полярная станция «Путин» и Битва за Арктику. «Khaleej Times», Объединенные Арабские Эмираты. Материалы «InoСМИ. Ru». Режим доступа: <http://www.inosmi.ru/world/20090625/250149.html> 25.06.2009 г.

³ Александров О.Б. Лабиринты арктической политики // Россия в глобальной политике. - 2009. Июль-август, №4. Доступно on line: <http://www.globalaffairs.ru/numbers/39/12359.html>.

конференции министров иностранных дел приполярных держав (Гренландия, Илуллисат, май 2008 г.) был подведен своеобразный итог: страны арктического региона признали, что не видят необходимости в новом режиме управления океаном и будут сотрудничать на основе существующих норм международного права. Уточнение национальной принадлежности арктического шельфа стало политической проблемой, решение которой будет принято через международное право на основе использования соответствующих научных данных¹.

Новые международно-правовые нормы требуются и в отношении морских границ в Каспийском море, меняющем границы береговой линии со стремительностью, на которую способны только озера. «Юридически в данном случае речь идет не о море...», - подчеркивает министр иностранных дел С.В. Лавров². Каспий не всегда бессточный водоем, так как способен «сбрасывать» воду в пересыхающий залив Кара-богаз-гол; имеются пологие склоны, при которых даже небольшое колебание уровня воды приведет к значительному изменению длины всей береговой линии; кроме того, «неустойчивость Каспия выражается в непредсказуемых колебаниях объема его вод и в сопутствующих изменениях среднегодовых отметок его уровня»³. Геоморфологические характеристики говорят о том, что Каспий - озеро, а значит делить его нужно на национальные сектора (на основе «процентных» частей, или частей, принцип создания которых базируется на различных вариантах срединной линии). То есть делить надо дно и воду, а такого порядка на Каспии еще не было. Если делить Каспий как море, то вдоль берегов образуются территориальные воды (12 миль), а остальная площадь моря может быть поделена на исключительные экономические зоны прикаспийских стран (200 миль). Однако, при разделении на территориальные воды и экономические зоны, для судоходства останется

¹Казмин Ю.Б. Онлайн-интервью Ю.Б. Казмина - главного геолога ОАО «Севернефтегаз», члена Комиссии ООН по границам континентального шельфа, советника федерального агентства «Роснедра» // Эксперт. - 2007. 16 октября. Доступно on line: <http://www.expert.ru/interview/2007/10/16/kazmin/>.

²Лавров В.И. Приоритеты внешней политики России. - Режим доступа: <http://www.eer-magazine.com/ru/226.html>.

³Чернявский Е.Б. Что есть Каспий и как его поделить? // Природа. - 2007. №1. Доступно on line: http://vivovoco.rsl.ru/VV/JOURNAL/NATURE/01_07/CASPIAN.HTM. В качестве меры неустойчивости водоема автор берет отношение площади его водного зеркала к площади его водосборного бассейна. Это число определяет чувствительность водоема к явлениям, протекающим в его бассейне, то есть его зависимость от этих внешних по отношению к нему самому событий. Для Каспия это отношение примерно равно 1:9, для Мертвого моря 1:64, для оз.Чад - 1:100, а для Мирового океана, который тоже представляет собою бессточный водоем, - 3:1.

V. ПОЛИТИЧЕСКАЯ НАУКА

лишь узкий коридор (20 миль) в центре Каспия¹. Для международного транскаспийского коридора нужно новое решение, учитывающее национальные интересы каждой прикаспийской страны.

Наконец, помимо сокращения затрат на транспортировку, улучшение состояния инфраструктуры, ускорения движения, снижения стоимости перевозок и возможности применения единой тарифной политики, необходимо решить проблему обеспечения безопасности, связанную, в том числе, с политическими рисками кавказско-каспийского региона. Например, к недостаткам российского варианта трансконтинентальной оси можно отнести ее ориентацию на Индию, пока отстающую от Китая, и Иран с его неоднозначным политическим влиянием. В ТРАСЕКА же, по мнению К.С. Гаджиева, сам выбор прохода по Кавказско-Каспийскому региону «носит искусственный характер, поскольку всецело подчинен геополитическим приоритетам его инициаторов, в соответствии с которыми избирательно очерчен и круг его участников, исключая Иран, Армению, Сирию и Ливан»². Пока на Каспии остаются поводы для конфликта или применения силы на межгосударственном уровне, то есть угроза извне, подпитываемые конкуренцией России и США за геополитическое влияние на постсоветском пространстве, транспортно-коммуникативные линии не могут быть полностью безопасны. Новое десятилетие и новые проекты должны удержать две противоположные тенденции: «перезагрузить» российско-американские отношения и сохранить российское лидерство в традиционной геополитической зоне влияния.

С начала 2000-х годов российская позиция по разделу Каспия была достаточно жесткой и основывалась на стремлении занять монопольное положение в формировании транскаспийских транспортных коридоров, неоднозначности ориентации прикаспийских государств, потребности сохранить здесь свое военное присутствие. При разделе дна Каспия между сопредельными и противоположащими государствами, при сохранении «общей воды», каждое из прикаспийских государств, по мнению российской стороны, должно получить в свое распоряжение участок дна для осуществления суверенных прав на недропользование, при том что «разграничительная линия не будет территориальной или пограничной, а лишь определит пределы ресурсной юрисдикции прибрежных государств»³. Региону, уникальному по соотношению

¹ Федулова Н. Правовой статус Каспийского моря: позиции прибрежных государств // МЭМО. - 2008. №8. С. 70.

² Гаджиев К.С. Указ. соч. С. 7.

³ Выступление заместителя Министра иностранных дел России, специального представителя Президента России по вопросам урегулирования статуса Каспийского моря В.И. Калужного на Международной конференции «Каспий: правовые проблемы». -

противоречащих национальных интересов всей пятерки прикаспийских стран, стабильность придает только то, что он «не отличается системой противостоящих союзов, здесь нет устойчивых групп государств, которые противостояли бы друг другу по всем спорным проблемам»¹. Шанс разрешить бесконечный геополитический и правовой ребус появляется именно в аспекте коммуникаций, прежде всего на российском участке. «Что касается транзита транспортных средств прикаспийских государств в мировой океан и обратно по внутренним водным путям России, то такие пути по определению не являются международными. Поэтому в данном случае транзит не может осуществляться в абсолютно свободном режиме, а предполагает заключение соответствующих соглашений между Россией и внутриконтинентальными каспийскими государствами»², - отмечает министр иностранных дел РФ С.В. Лавров. Возможно, Каспий предполагает новый формат для международной практики, за которым последует качественное развитие представлений о транспортных сообщениях и их возможностях: пределы национальных зон не будут являться государственными границами.

Итак, современный этап развития транспортно-коммуникационной системы, проходящий в условиях обострения международного соперничества в борьбе за ресурсы, требует кардинальных изменений норм международного, прежде всего, морского права, и заставляет использовать все более жесткие формы защиты суверенитета. Взаимосвязь государственного развития и транзитного потенциала современной России, различные процессы на геополитическом и национальном уровнях, евразийские приоритеты формирования транспортных маршрутов и коридоров, - все это открывает перед Россией новые возможности в мирополитических процессах.

«Несмотря на то, что формально мы говорим о «разграничении» с сопредельными государствами», российские приоритеты на деле состоят «не в разделе, а в создании четких правовых условий для взаимовыгодного сотрудничества с ближайшими соседями»³. Обоснованная национальным развитием государства, твердая позиция

Режим доступа: <http://www.mid.ru/ns-dos.nsf/45682f63b9f5b253432569e7004278c8/432569d800223f3443256b6e002ac0e4?OpenDocument>. Москва, 26 февраля 2002 г.

¹ Федулова Н. Указ. соч. С. 72.

² Вступительное слово министра иностранных дел Российской Федерации С.В. Лаврова на XX заседании Специальной рабочей группы по определению правового статуса Каспийского моря // НефтьГазПраво. - 2006. №2. Доступно on line: <http://journal.oilgaslaw.ru/free/lavrov2-2006.shtml>. 14 марта 2006 г.

³ Лавров В.И. Приоритеты внешней политики России - Режим доступа: <http://www.eer-magazine.com/ru/226.html>

V. ПОЛИТИЧЕСКАЯ НАУКА

отказа от разграничения морских пространств, задала условия поиска компромисса. Агрессивное отстаивание собственных геополитических интересов на принципах национальной безопасности России (в Арктике) и выдавливание конкурентов из современных коммуникативных «осей» - международных транспортных коридоров, основанное на двусторонних контактах и российском влиянии (на Каспии), не исключает предоставления равноправного доступа заинтересованным перевозчикам, в том числе иностранным. Таким образом, потребности мировых транспортных коммуникаций, трансграничные по своей природе, должны стать предпосылкой к формированию совершенно новой системы многосторонних договоренностей, опережающей современное международное право.