

Министерство образования и науки Российской Федерации
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

Международные отношения и мировая политика:
азиатско-тихоокеанский регионализм

Сборник научных статей

Владивосток
Издательство ВГУЭС
2011

Российское участие в мировой транспортной системе (геополитический аспект)

Котляр Н.В.

Глобальные геоструктурные изменения мирового пространства все больше меняют регионы мира, геоэкономические очертания которых «перестали совпадать с формальными государственными границами входящих в него стран»¹. Региональная эволюция поддерживается множеством факторов, особое место среди которых занимает современная транспортная система, «растягивающая мировые коммуникации» до включения их национальных отрезков в пределы динамичного мирового пространства. При этом регионы мира – относительно целостные «проблемные поля» с доминирующими признаками природных характеристик (территориальных, физико-климатических)², включенные в трансконтинентальный транспортный коридор, - демонстрируют самые неожиданные свойства своего пространства.

Рассматривая российское участие в трансевразийской транспортной системе, «регионом» обозначим территорию, прилегающую к государственной границе Российской Федерации. Данная конструкция, не претендующая на окончательное утверждение, - это своего рода «приграничная территория», которая «может быть выделена как территория с наличием свойств реального или потенциального взаимодействия или взаимовлияния соседних государств»³. Это территория одного или нескольких соседних регионов РФ; по географическому признаку – контактная и относительно целостная географическая структура, затрагивающая интересы соседних государств. В качестве промежуточного звена между зонами конкретных государственных границ и теоретической моделью выделяют также «региональные пограничные подсистемы» - прибалтийскую, приднестровскую, восточнославянскую, кавказскую, каспийскую, центральноазиатскую⁴. Таким образом. Предметом рассмотрения данной статьи являются арктический, каспийский и дальневосточный «регионы» (региональные пограничные подсистемы, трансграничные структуры) и их участие в международной транспортно-коммуникационной системе Евразии.

Переориентация системы транзитных транспортных коридоров современного мира стала предпосылкой появления в России новых проектов типа «река-море-океан», поддерживаемых железными и автомобильными дорогами. Первым из таких проектов стал международный транспортный коридор «Север-Юг»⁵, основная ветвь которого проходит в направлении Санкт-Петербург – Москва – Астрахань (РФ) – Тегеран – Бандар-Абасс (Иран) – Индия. МТК «Север-Юг» позволяет сделать маршрут доставки грузов в три раза короче, чем перевозка через Суэцкий канал; обойтись без транзита через Босфор - Мраморное море – Дарданеллы и влияния Турции; удвоить национальный доход РФ⁶; восстановить историческое значение рек восточно-европейской равнины. МТК «Север-Юг» связывает в единую транспортную систему огромные пространства – южную Азию,

¹ Энергетические измерения международных отношений и безопасности в Восточной Азии / Под рук. и с предисл. А.В. Торкунова, науч. Ред.-сост. А.Д. Воскресенский. – М.: МГИМО, 2007. – С. 104 (в приведенной цитате речь идет о США).

² Барыгин И.Н. Теория международных отношений и конфликтология: в контексте основных научных парадигм [Электронный ресурс] // ПОЛИТЭКС (Политическая экспертиза). – 2006. - №4. Режим доступа: <http://politex.info/content/view/102/40>

³ Бакланов П.Я., Ганзей С.С. Трансграничные территории: проблемы устойчивого природопользования - Владивосток: Дальнаука, 2008. – С. 11-13, 16, 187.

⁴ Прозрачные границы: Безопасность и трансграничное сотрудничество в зоне новых пограничных территорий России / А.Ю. Быков, Л.Б. Вардомский, С.В. Голунов и др.; / под ред. Л.Б. Вардомского, С.В. Голунова. М., Б.и., 2002. - С. 100.

Средний Восток, Балтику. Кроме того, выход в бассейн Индийского океана привлекает Казахстан, Туркменистан и все страны Закавказья, в том числе Армению и Грузию, что дает России политические преимущества.

Приоритетным маршрутом России в сообщении между Европой и Азией, «основой» евразийского измерения, был и остается Великий Сибирский путь – Транссиб, железная дорога от Москвы до Владивостока, протяженностью более 9000 км., проходящая через Сибирь, Забайкалье, часть российского Дальнего Востока. Однако в направлении Восток-Запад также предполагаются кардинальные изменения: восстановление Транскорейской магистрали и соединение ее с Транссибом (от Пусана через Сеул, далее по территории Северной Кореи через Кэсон-Пхенсан-Вонсан с выходом на Транссиб через погранпереход Туманган-Хасан; согласовано тремя сторонами – РФ, Северной и Южной Кореей в июле 2006 г.)⁷. Причем кратчайший путь будет выглядеть как соединение Транскорейской железной дороги с Транскитайской, Трансмонгольской и Транссибирской магистралями. По данным южнокорейской стороны, протяженность такой линии составит 11231 км, тогда как соединение Транскорейской железной дороги напрямую с Транссибирской магистралью составит маршрут в 13054 км.; соединение Транскорейской и Трансманчжурской железных дорог с Транссибирской магистралью - 11608 км.⁸. Участие российских железных дорог уменьшит примерно вдвое время доставки грузов в Европу, сократив его с 30-40 до 13-18 суток, при снижении стоимости перевозок⁹ и, собственно, откроет самый короткий в мире транзитный коридор «Азия-Европа-Азия».

Безусловно, важнейшей судоходной магистралью мира продолжает оставаться Северный морской путь (СМП) – исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация России, обслуживающая порты Арктики и крупных рек, впадающих в Северный ледовитый океан. СМП способен сократить расстояние перевозки грузов, по сравнению с путем через южные моря, в два раза; «дорога из Петербурга во Владивосток через Арктику составляет 14 тысяч км, через Суэцкий канал – 23 тысячи км, вокруг мыса Доброй надежды – 30 тысяч км.»¹⁰. Российские грузоперевозки по маршруту Северного морского пути становятся все активнее. «В 2010 г. российский корабль с грузом в 90 тысяч тонн газового конденсата пересек Северный Ледовитый океан и через Берингов пролив вышел к Дальнему Востоку. В 2011 г. году Россия планирует пустить этим маршрутом 8 кораблей, а именно - танкеров типа нефтеналивных, но с укрепленным корпусом для раздвигания льдов»¹¹. СМП – национальный путь, проходящий вдоль северных берегов РФ по морям Северного Ледовитого океана, кратчайший морской путь доставки грузов из Европы в Азию, становится все более безопасным и экономически выгодным, а значит в полной мере транзитным маршрутом современного мира.

Вместе Северный морской путь, МТК «Север-Юг», Транссибирская железнодорожная магистраль (и, вероятно, второй сквозной выход России к Тихому океану – БАМ - Байкало-Амурская железнодорожная магистраль), являются ключевыми выходами российского транзитного потенциала и открывают национальные пути сообщения для евразийской транспортно-коммуникационной системы. И уже эта единая пространственная инфраструктура диктует практически планетарную необходимость сотрудничества, цельности международного торгового ритма, в котором каждый из национальных транспортных коридоров должен быть соединен с другими в единую сеть, не имеющую и даже не предполагающую наличие концевых участков.

Современная транспортная стратегия Российской Федерации строится на признании исключительного значения транспорта для развития государства, необходимости «реализации транзитного потенциала», «превращения экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны»¹⁴. Однако национальная транспортная политика начала XXI века формируется не только исходя из необходимости сочетания самостоятельной деятельности и международного сотрудничества в освоении мировых пространств, но и из неизбежного соперничества на этом пути.

«Север-Юг» - новый срединный маршрут, предлагаемый Россией, является конкурентом наследника Великого шелкового пути – проекта «Европа – [Черное море] - Кавказ – Азия» (ТРАСЕКА)¹⁵, не смотря на то, что «оба трансконтинентальных маршрута конкурируют друг с другом лишь отчасти, поскольку связывают с Европой разные регионы (ТРАСЕКА — Центральную и Восточную Азию, МТК «Север-Юг» — Средний Восток и Южную Азию)»¹⁶. Автомобильным маршрутам ТРАСЕКА, идущим из Китая, нет российской конкуренции - автодороги, соответствующей требованиям ТРАСЕКА не существует. Этому Россия может противопоставить систему внутренних водных путей, обеспечив выход через Черное море и юго-восток Европы в центр континента по Дунаю; по Волге транзитный путь выведет на Балтику и Скандинавию. И все же постоянная перевалка груза, например, идущего в Китай, с железной дороги в Карелии, на речную и морскую дорогу до иранского берега, на автомобильную дорогу до южных портов Персидского залива, - менее удобна, по сравнению с прямой доставкой морем по Северному морскому пути. Для этого нужна железная дорога через Иран и, вероятно, наземная магистраль вдоль западного и восточного побережья Каспия.

Однако главная конкурентная борьба разворачивается не на строительстве и совершенствовании транспортных линий. Маршруты ТРАСЕКА и «Север-Юг» пересекаются в Каспийском море, формируя соответствующее направление мировой политики. На сегодняшний день фактически общее использование поверхности и толщи воды пятью прикаспийскими державами превращают большей частью не замерзающий Каспий в удобное коммуникативное пространство. Юридически никто не отменял существование советско-иранской границы 1940 г.¹⁷, однако стороны практически не берут их в расчет, развивая двух-трех сторонние контакты на основе потребностей энергетических задач и ряда других, связанных с ними проектов (например, российское участие в транспортировке нефти казахского месторождения «Кашаган»; строительство и использование центральноазиатского газопровода вдоль восточного побережья Каспийского моря на север Туркменистан – Казахстан – РФ), развивая международные порты (российский Оля) и т.д. Все же вопросы международного транзита потребуют международно-правовую норму раздела моря, меняющего границы береговой линии со стремительностью, на которую способны только озера. Если разделить Каспийское море в соответствии с международным морским правом, то вдоль берегов образуются территориальные воды, а остальная площадь моря может быть поделена на исключительные экономические зоны прикаспийских стран. В итоге для судоходства останется лишь узкий коридор в 20 миль в центре Каспия¹⁸, исключая любой транскаспийский маршрут. Добавим конкуренцию за геополитическое влияние на постсоветском пространстве между Россией и США и получим регион, уникальный, по сумме противоположных национальных интересов. Бесконечный геополитический и правовой ребус, который может осложниться неоднозначными политическими действиями, односторонним наращиванием военной мощи, ресурсной борьбой, и, в конечном счете, просто самим существованием двух транспортных маршрутов – ТРАСЕКА и «Север-Юг». Или геополитическую задачу, которую можно разрешить именно в международных коммуникациях, заставляющих пропускать трансграничные потоки максимально быстро и безопасно.

В арктическом регионе глобальное потепление и рекордное сокращение зоны обледенения возле берегов Канады с сентября 2007 г., открывают все больше возможностей торговому флоту. Оба полярных маршрута - Северный морской путь и Северо-Западный проход (группа 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 приблизительно 20% – с 17,5 млн до 14 млн долларов, что составило бы миллиарды долларов экономии 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»¹⁹. Рост интенсивности международных грузоперевозок в Северном Ледовитом океане, пропорциональный скорости таяния полярного льда, потребует от всех арктических путей статуса нейтральных вод.

Пока для заполненных льдом просторов Арктики угрозой являются «опасности, связанные с окружающей средой, то есть транспортные аварии, нарушения норм безопасности при грузоперевозках и геологоразведочных работах, а также выбросы загрязняющих веществ с юга, причем до того, как начнется добыча энергетических и минеральных ресурсов»²⁰. Для России добыча энергоресурсов в экстремальных климатических условиях требует современных технологий, и с этим связаны большие расходы; Америке необходимо «подготовить свое присутствие» в Арктике; Канаде нужно обеспечить патрулирование и национальный контроль над Северо-Западным проходом; США, Канада, Дания работают над разрешением давних территориальных споров. К тому же если «исчезнет» лед, северное побережье РФ, США, Канады может оказаться незащищенным и неконтролируемым, когда любой корабль сможет попасть в любую точку на побережье, и режим приоритета военной безопасности внесет коррективы в транспортную систему и жизнь приполярных районов соседствующих стран. К концу 2010 г. современной Арктике ничего не оставалось, кроме как стать «территорией диалога» и «зоной мира».

Однако процесс «растягивания» мировых коммуникаций продвигается и без разрешения существующих разногласий между юристами, военными, политиками, экологами и потребует международного договора, позволяющего осуществлять полный контроль над движением судов в Арктике. Он, вероятно, натолкнется на сферу яростно охраняемого суверенитета пятерки приполярных стран, де-факто считающих арктические просторы своим особым владением. Такая ситуация, действительно, возможна только в отношении морских границ, которые устанавливаются по договору с противолежащим государством или внутренним актом государства. Действительно, история закрепления границ в неосвоенном арктическом регионе²¹ оформила принцип «закрепления», а не разделения пространств, благодаря чему современная государственная политика в Арктике чаще оперирует формулировкой «арктическая зона»²², не являющейся нормой для международного морского права.

Очевидно, что интересам «владельцев» арктических секторов не отвечает интернационализация районов Арктики, расположенных за пределами 200-мильной зоны. Более того, все важнее становится способность удержать национальное регулирование соответствующих участков мировых транспортных коммуникаций, не допустив их перехода под международный контроль (на этом фоне интересен канадский опыт закрепления за страной арктического сектора, которое было осуществлено на основе национального законодательства)²³. В итоговой декларации 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. Вряд ли пятерка приполярных стран откажется от собственных жестких законодательных норм регулирования транзитного движения транспорта в своих национальных границах.

Наращивание военного потенциала, укрепление линии береговой охраны; уточнение национальной принадлежности арктического шельфа; бурение исследовательских скважин в море Бофорта к северу от берегов Аляски (кампанией «Shell Oil»); демаркационные работы по завершению территориальных споров (в апреле 2010 г. урегулирован российско-норвежский 40-летний спор о разделе Баренцева моря и части Северного ледовитого океана); начало разведки нефти и газа на юридически доступных участках региона - далеко не полный список условий, в которых осуществляется выход из

«арктической гонки». И в этом складывается невероятная для правовых рамок ситуация: больше всех выиграет то государство, которое быстрее изменит свойства своей арктической границы, сделав ее «прозрачной», безопасной и дешевой для транзитных международных перевозок. Другими словами, чтобы задавать международный торговый ритм на транспортных путях Арктики, надо победить в международной коммерческой конкуренции, а для этого нужно отказаться от национального арктического сектора и его «особых» исторических привилегий. И, конечно, транспортный приоритет стратегического развития России должно означать международно-правовое оформление внешней границы арктической зоны РФ. Оформление, запланированное «на период с 2011 до 2015 г.»²⁴, поддержанное обновлением инфраструктуры северного торгового флота, совершенствованием навигационной системы и в целом, коммерциализацией морского пути, покажет возможности глобального влияния мировых транспортных коммуникаций на национальное развитие.

Посмотрим в направлении Восток-Запад. Хотя формальное закрепление в составе сети международных коридоров получил восточный вариант соединения Транскорейской магистрали с Транссибирской железной дорогой, именно этот кратчайший маршрут не функционирует в настоящее время²⁵. Принципиально существует еще одно направление следования объединенной Транскорейской магистрали: на Китайскую Народную Республику с последующими ответвлениями маршрута. Однако, «незавершенность этого маршрута, сильная загруженность пограничного перехода на границе Китая и Казахстана и китайская “черная дыра” - территории массового проживания уйгуров, где нет возможности отслеживать прохождение грузов, - объективные “противники” китайского варианта трансконтинентального коридора»²⁶.

Тем не менее, разворот России в Азиатско-Тихоокеанский мир продолжается, и работа по созданию коридора идет: в 2008 г. РЖД начали реконструкцию Транскорейской железной дороги, 4 декабря на северокорейской пограничной станции Туманган состоялась торжественная укладка первого звена рельсошпальной решетки участка, общая протяженность которого составит 54 км.²⁷ (с совмещенной колеей по 143 152 см., дающей возможность движения без смены колесных пар)²⁸. По соглашению 2008 г., было создано российско-корейское предприятие «РасонКонТранс» на срок 49 лет, начавшее модернизацию железнодорожной ветки, которая должна соединить Транссиб с северокорейским портом Раджин. На сегодняшний день концептуально выгодный для России проект имеет один недостаток – создание и действие контейнерного терминала в Раджине способно отвернуть часть грузопотока от транспортников и портовиков Приморского края. И все же, не смотря на развитие политической ситуации и военные столкновения между Северной и Южной Кореей в ноябре 2010 г., российская сторона продолжает работу над проектом.

Таким образом, система евразийских транспортных путей, которая не подходит к целому ряду российских регионов, может усилить динамические процессы в РФ только при условии внутреннего обустройства транспортно-коммуникационного пространства в России. В этом отношении главный недостаток от обслуживания трансконтинентальных транспортных потоков, состоит в том, что они способны превратить пространство России в сумму «транзитных регионов», реализующих транспортный потенциал Евразии. С другой стороны, именно участие в коммуникационных проектах современного мира может стать значительным импульсом для национального развития, шансом на внутреннее переустройство, возможностью не силового решения международных конфликтов, превращения «экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников дохода страны»²⁹. Вероятно для этого, постсоветское пространство, дорожная сеть которого продолжает оставаться «каркасом культурного ландшафта» современной России, должно дополнить связь центр-периферия другими связями³⁰. Коммуникационная сеть может быть единственно возможным пространственным каркасом, поддерживающим единство российских административно-территориальных составляющих, при создании

«меридиональных соединительных линий», усиливающих взаимосвязь Европейской и Азиатской частей России³¹, что, в конечном счете, обеспечит максимальную загруженность направлений «Север — Юг» и «Запад — Восток».

В целом можно сделать вывод об остром международном соперничестве за участие в транспортных трансграничных проектах, которое неизбежно затрагивает сферу геополитических интересов соседних стран, обостряет политические и международно-правовые противоречия, заставляя использовать все более жесткие формы защиты национального суверенитета. Однако потребности мировых транспортных коммуникаций, трансграничные по своей природе, создают невероятную для сферы международных отношений ситуацию коммерческой конкуренции. Вероятно, ряд наднациональных потребностей комплексного евразийского транспортного коридора должен стать предпосылкой к формированию совершенно новой системы многосторонних договоренностей, опережающей современное международное право. К числу таких потребностей можно отнести, например, полный контроль над движением судов в Арктике; отсутствие каких-либо границ и военной угрозы для поверхности и толщи воды на Каспии; современные железнодорожные пути, допускающие в равной степени возможный выход к нескольким соседним странам в азиатско-тихоокеанском регионе и т.д.

В свою очередь процессы, проходящие на уровне регионов — основных «участков» российского транзитного потенциала (арктическом, каспийском, тихоокеанском), также выводят на первый план задачу совершенствования коммуникаций, инфраструктуры, правового поля, от решения которых зависит безопасность и рентабельность маршрута. Развитие каждого из регионов, участвующих в евразийском транспортно-коммуникационном коридоре, должно быть таким, чтобы позволить ему выдержать конкуренцию с приграничным районом соседней страны. Вместе с тем, взаимосвязь государственного развития и транзитного потенциала современной России, способного предоставить требуемые услуги на своих условиях, евразийские приоритеты формирования транспортных маршрутов и коридоров, нуждающиеся в выходах к российским морям, открывают новые возможности российского влияния в международно-политических процессах современного мира.

Примечания

1. См.: Хейсканен М. Северо-Восточная Азия как субрегион Азиатско-тихоокеанского региона и Евразии / М. Хейсканен // Проблемы Дальнего Востока. 2002. №2. С. 40-42
2. См.: Гаджиев К.С. Миф и реальности «Нового великого шелкового пути» / К.С. Гаджиев // Международная экономика и международные отношения. — 2008. №11. С. 6-7
3. См.: Зеленева И.В. От геополитики к геостратегии — петербургский ракурс / И.В. Зеленева / Материалы конференции «Геополитическая доктрина России: реалии и проблемы выбора», Балтийский государственный технический университет, 5-6 марта 2004 г. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.ibci.ru/AGP/conferencia/statya12.htm>
4. См.: 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. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.scrf.gov.ru/documents/34.html>. В Морской доктрине указанные направления носят названия региональных направлений национальной морской политики Российской Федерации
5. 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 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.: Международный транспортный коридор «Север-Юг». – [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://mpts.astrobl.ru/Default.aspx?id=193>
6. См.: МТК «Север-Юг». Материалы сайта Министерства промышленности и природных ресурсов Астраханской области. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://mpts.astrobl.ru/Default.aspx?id=193>
 7. На основе достигнутых договоренностей Министр путей сообщения Российской Федерации и Министр железных дорог КНДР подписали в августе 2001 г. Соглашение о сотрудничестве в реализации этого проекта. 14 июня 2003 г. после завершения строительства отсутствовавшего участка пути в демилитаризованной зоне (DMZ) протяженностью 24 км. (по 12 км с каждой стороны) состоялась официальная церемония соединения железных дорог Юга и Севера Кореи. После серьезной подготовительной работы в марте 2006 г. во Владивостоке состоялась первая трехсторонняя встреча глав железнодорожных администраций России, Северной и Южной Кореи и демонстрационная поездка по дальневосточному участку Транссиба, во время которой руководители железных дорог трех стран обсудили вопрос восстановления Транскорейской магистрали. См.: Соединение с Транскорейской магистралью. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.transsibcouncil.com/tsm.transkorea.html>. Сайт Координационного совета по транссибирским перевозкам.
 8. См.: Андреева Ю.В. Межнациональный проект «Три ветви Шелкового пути»: условия формирования и реализации / Ю.В. Андреева // Мировая политика и международные отношения: региональный аспект [Текст] : сб. науч. ст. / науч. ред. Л.Н. Гарусова. – Владивосток: изд-во ВГУЭС, 2010. ISBN 978-5-9736-0156-0. 192 с. С. 129.
 9. См.: Соединение с Транскорейской магистралью. Сайт Координационного совета по транссибирским перевозкам. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.transsibcouncil.com/tsm.transkorea.html>
 10. См.: Дмитриенко Д. Арктика – Персидский залив XXI века. Север может стать авангардом строительства инновационной экономики / Д. Дмитриенко / Приветствие к участникам II Арктического Мурманского Международного Экономического Форума 1-3 сентября 2010 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.arcticforum.ru/?cat=about&sub=news&id=6>
 11. См.: Тиссен М. Адмирал Службы береговой охраны США просит средства на Арктику // The Washington Post, 2010, 19 October. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://inosmi.ru/arctica/20101019/163695970.html>
 12. См.: Бакланов П.Я., Ганзей С.С. Трансграничные территории: проблемы устойчивого природопользования / П.Я. Бакланов, С.С. Ганзей. Владивосток: Дальнаука, 2008. ISBN 978-5-8044-0979-2. 168 с. С. 11-13, 16, 187
 13. См.: Прозрачные границы: Безопасность и трансграничное сотрудничество в зоне новых пограничных территорий России / А.Ю. Быков, Л.Б. Вардомский, С.В. Голунов и др.; / под ред. Л.Б. Вардомского, С.В. Голунова. М., Б.и., 2002. ISBN 5-901981-03-0. С. 100
 14. См.: Транспортная стратегия российской федерации на период до 2030 г. (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р). [Электронный ресурс] - Режим доступа: http://www.parlcom.ru/Documents/Doc/Raznoe/Transport_Strateg.htm

15. TRACECA – 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 / Р.С. Мирзаев. – М.: Институт актуальных международных проблем Дипломатической академии МИД России; Издательство «Известия», 2004. 304 с. С. 185
16. См.: Александров Н. Развитие транспорта — важнейшая задача России / Н. Александров // Металлы и цены. 2008. №21 (175). [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://metal4u.ru/articles/by_id/248
17. Линия, образованная населенными пунктами «Астара-Гасан-Кули», с 1934 г. по воздуху, а с 1953 г. и по воде, была трассирована военно-воздушными и военно-морскими силами СССР и, по сути, выполняла функции государственной границы между Ираном и СССР - иранские корабли должны были получать специальное разрешение на пересечение этой линии, хотя на самом деле, она никогда не квалифицировалась обоими государствами в качестве международной договорной границы с точками демаркации. См.: Бутаев А.М. Каспий: зачем он Западу? М.: Изд-во Моск. гос. ун-та леса, 2004. 595 с. С. 155
18. См.: Федулова Н. Правовой статус Каспийского моря: позиции прибрежных государств / Н. Федулова // Международная экономика и международные отношения. 2008. №8. С. 70
19. См.: Боргерсон С. Таяние арктических льдов // Россия в глобальной политике. – 2008. Май-июнь. - №3. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.globalaffairs.ru/numbers/32/9778.html>
20. См.: Ялоуиц К., Кортни У. Грядет ли очередная холодная война с Россией в Арктике? // McClatchy, 2010, 18 November. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://inosmi.ru/arctica/20101118/164328858.html>
21. 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, Кусковим и Алеутскими островами. См.: Барциц И.Н. Российский арктический сектор / И.Н. Барциц [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.arcticregion.ru/region/rajon/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
22. См.: 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. ISBN 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.

23. См.: Александров О.Б. Лабиринты арктической политики / О.Б. Александров // Россия в глобальной политике. 2009. Июль-август. №4. [Электронный ресурс]. - Доступно on line: <http://www.globalaffairs.ru/numbers/39/12359.html>
24. См.: 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.
25. Осенью 2005 г. национальными комиссиями в составе Экономической и социальной комиссии стран Азиатско-Тихоокеанского региона (ЭСКАТО) ООН рассмотрено и принято межгосударственное соглашение о формировании Трансазиатской магистрали. В направлении Европа-Азия определено пять основных маршрутов: 1. Морские порты Дальнего Востока России - Транссибирская магистраль. 2. Морские порты КНР - железнодорожное сообщение КНР - железные дороги Казахстана (от станции Дружба) - Транссибирская магистраль. 3. Железные дороги КНР - Транссибирская магистраль (станция Забайкальск, Читинская область). 4. Железные дороги КНР - железные дороги Монголии - Транссибирская магистраль (станция Наушки, Республика Бурятия). 5. Железные дороги Республики Корея - железные дороги КНДР - Транссибирская магистраль. Первые четыре маршрута либо действуют в постоянном режиме, либо по ним были пропущены демонстрационные поезда. См.: Андреева Ю.В. Межнациональный проект «Три ветви Шелкового пути»: условия формирования и реализации / Ю.В. Андреева // Мировая политика и международные отношения: региональный аспект [Текст] : сб. науч. ст. / науч. ред. Л.Н. Гарусова. Владивосток: изд-во ВГУЭС, 2010. ISBN 978-5-9736-0156-0. 192 с. С. 129-130
26. См.: Афанасьева Н. Через всю Евразию - за две недели / Н. Афанасьева // Независимая газета. 2001. 21 марта. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://www.ng.ru/economics/2001-03-21/4_evrazia.html ISBN
27. См.: РЖД начали реконструкцию Транскорейской железной дороги стоимостью около \$8 млрд. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.finam.ru/analysis/newstitem33B3C/default.aspN>
28. См.: Сайт Открытого акционерного общества «Торговый дом РЖД» - уполномоченный торговый представитель предприятий ОАО «РЖД». [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://www.tdrzd.ru/press_centre/about_us?rid=750&oo=11&fnid=68&newWin=0&arape=1&nm=90227
29. См.: Транспортная стратегия российской федерации на период до 2030 г. (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р). [Электронный ресурс] - Режим доступа: http://www.parlcom.ru/Documents/Doc/Raznoe/Transport_Strateg.htm
30. См.: Каганский В.Л. Пространство в России (Материалы Круглого стола) / В.Л. Каганский // Отечественные записки. 2002. №6. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://magazines.russ.ru/oz/2002/6/2002_06_05.html
31. См.: Якунин В.И. Геополитические вызовы России: Современное транспортное измерение. (Лекция, прочитанная перед студентами факультета мировой политики МГУ им. М.В. Ломоносова 12 мая 2006 г.). – / В.И. Якунин. - М.: ЛЕНАНД, 2007. 80 с. ISBN 978-5-9710-0143-0. С.41