

Транзитное положение России в условиях формирования мира макрорегионов

Андрей СЕМЧЕНКОВ
Алексей ФЕДЯКИН

Распад глобального мира, свидетелями которого мы сегодня являемся, характеризуется возникновением предпосылок к формированию в рамках многополярной системы региональных валютных и технологических зон, на базе которых в начале 2030-х годов весьма вероятно появление макрорегионов¹ – межгосударственных интеграционных объединений в сферах экономики и безопасности, разделяемых товарно-валютными барьерами. Атрибутами макрорегиона, по мнению экспертов, служат:

- наличие эмиссионного центра;
- технологии собственной разработки для обеспечения военной и ресурсной самодостаточности;
- определённая численность потребителей (300–500 млн чел.);
- обладание ядерным оружием и способность одновременно вести две региональные войны;

СЕМЧЕНКОВ Андрей Сергеевич – доктор политических наук, профессор кафедры истории Российского университета транспорта. *SPIN-код*: 7803-1922, *E-mail*: andsem4@yandex.ru

ФЕДЯКИН Алексей Владимирович – доктор политических наук, профессор, заведующий кафедрой истории Российского университета транспорта. *SPIN-код*: 8518-1874, *E-mail*: avf2010@yandex.ru

Ключевые слова: военное присутствие, геополитический контроль, макрорегион, транзитное положение, транспортный коридор.

¹ Или региональных экономических блоков, импероподобных образований, панрегионов как новых центров силы (Уткин А.Ю. Мировой порядок XXI века. М.: Издатель Соловьёв; Алгоритм, 2001. С. 321-324; Савенков В.А. Фурсов: наступает эпоха новых империй // URL: <https://svpressa.ru/society/article/51739/>; Школьников А.Ю. Геостратегический взгляд на будущее России // Свободная мысль. 2019. № 2. С. 5-34).

– обеспеченность углеводородным сырьём и критически важными металлами (оловом, вольфрамом, танталом, золотом, индием, редкоземельными элементами);

– собственный образ будущего и наука.

Наличие в макрорегионах наименее развитых стран и районов стимулирует инвестиционную активность государств – лидеров объединений в инфраструктурной сфере, в том числе в транспортном строительстве². Пока ни одно из ныне существующих объединений стран и ни одна из великих держав не обладают всей полнотой качеств макрорегионов. Между тем, согласно некоторым оценкам, подготовка к их образованию уже идёт, и претендентами с высокими шансами на формирование подобных объединений считаются США и КНР, меньше возможностей у Турции, отставание Евросоюза уже критично³, а Великобритания утратила перспективы восстановления своей «империи» (её составляющими могли стать альянсы с Австралией и Новой Зеландией, Индией и Пакистаном, Арменией, британо-польско-украинский пакт 2022 г., британо-украинский договор о столетнем партнёрстве и др.). Остаётся неопределённой возможность формирования макрорегионов с ядрами в Индии, Бразилии, ЮАР.

Складывание макрорегионов сопровождается новым переделом мира, в который оказалась вовлечена и Россия, отстаивающая в борьбе с коллективным Западом свои позиции в ближнем и дальнем зарубежье. При этом начинают постепенно проступать контуры будущего макрорегиона под её эгидой. По разным версиям, в него могут войти страны – участницы ЕАЭС, ОДКБ и СНГ, а также не относящиеся к числу постсоветских республик Иран и КНДР, некоторые страны арабского мира, Африки и Латинской Америки.

Говоря об отношениях России с державами-ядрами перспективных макрорегионов, отметим конструктивное партнёрство нашей страны с КНР, а также неоднозначное, сочетающее элементы сотрудничества и неразрешённые противоречия взаимодействие с США и Турцией. Так, наметившаяся в 2025 г. нормализация отношений с США сопровождается конкуренцией в области экспорта вооружений и военной техники, углеводородного сырья и технологичной атомной энергетики, выдвиганием президентом Д. Трампом требований к России по разрыву её стратегических партнёрских связей с КНР, КНДР и Ираном, что противоречит долгосрочным интересам нашей страны⁴.

Партнёрство России и Турции развивается на фоне реализуемой в период СВО военно-технической кооперации этого государства с Украиной. Формирование Соединёнными Штатами и Турцией собственных макрорегионов, включая экономическое и военное освоение пространств, характеризующихся инфраструктурной недостаточностью и расположенных у границ России,

² Хазин М.Л. Воспоминания о будущем. М.: РИПОЛ Классик, 2024. С. 439-440, 444.

³ Лермонтов В. Будущее может быть только для всех // URL: <https://proza.ru/2023/01/17/1984?ysclid=m5dz5sfof8204005772>

⁴ Кошкин А. Большая игра в Азии: сможет ли Трамп «оторвать» Россию от КНР и КНДР? // URL: <https://www.fondsk.ru/news/2025/02/20/bolshaya-igra-v-azii-smozhet-li-tramp-otorvat-rossiyu-ot-knr-i-kndr.html>

предполагает, помимо прочего, наращивание военного присутствия, а также создание транспортных коридоров и поясов развития. Реализация этих проектов в сопредельных России пространствах может вызвать более глубокое вовлечение её соседей в конкурирующие интеграционные инициативы в Евразии и снижение востребованности её выгодного (на направлениях Восток – Запад и Север – Юг) транзитного положения. Оно всё ещё обеспечивает кратчайшее время между международных перевозок, определяемое сравнительными географическими, технологическими, инфраструктурными преимуществами российской транспортной системы, минимумом пересекаемых грузопотоками государственных границ, и рассматривается как один из источников роста несырьевых доходов и компонент пассивной силы государства.

Транспортные коридоры в современной геостратегии США

Возвращение Д. Трампа на пост американского президента вызвало кардинальные изменения во внешнеполитическом курсе Соединённых Штатов. Его ключевыми составляющими становятся:

- демонтаж ряда структур глобального влияния;
- оптимизация военных расходов;
- ревизия характера участия в НАТО;
- укрепление связей с европейскими правоконсервативными правительствами, Израилем и Индией;
- имеющее немалые шансы перерасти в крупномасштабную гибридную войну торгово-экономическое противоборство с Китаем;
- нормализация отношений с Россией и попытки оторвать ее от стратегических партнеров в Азии и др.

В этом контексте вполне логичен акцент на укреплении обороны Северной Америки, наращивании военного присутствия США в Индо-Тихоокеанском регионе и сокращении сил в Европе и на Ближнем Востоке, повышение транспортной доступности малоосвоенных территорий и связанность США с их

партнёрами по формируемому макрорегиону.

Как потенциальное ядро макрорегиона США, несмотря на «закат» американского доллара как мировой резервной валюты, располагают по-прежнему значительными экономическими и военными возможностями, широким спектром критических и сквозных технологий, контролем над важнейшими международными морскими путями. Однако собственная американская база естественных производительных сил по некоторым параметрам остаётся лимитированной: страна располагает 22 видами минерального сырья, при этом, в частности, отсутствуют или являются незначительными запасы вольфрама, кобальта, марганцевых руд, хромитов, олова, никеля, графита. В том числе и поэтому сегодня в фокусе внимания Соединённых Штатов оказались богатые сырьём страны и относительно малонаселённые территории Западного полушария (например, Гренландия, располагающая долей в 3% от доказанных мировых запасов нефти, запасами природного газа, 43 из 50 критически

важных для американской экономики минералов⁵), а также малоосвоенная Арктика.

В условиях деглобализации Соединённые Штаты, по-видимому, готовят установление более плотного контроля над Североамериканским континентом. Американские доктринальные документы показывают высокую и устойчиво сохраняющуюся заинтересованность США в наращивании боевого состава своих войск и сил в Арктике, а также усилий по восстановлению авиаперелётов через Арктический регион и получения доступа к Северному морскому пути под предлогом обеспечения права свободы судоходства⁶.

Симптоматичны инициативы президента Д. Трампа по включению в состав США Гренландии и Канады, а также возвращению контроля над Панамским каналом. Их воплощение в жизнь повлекло бы за собой образование крупнейшего в мире по территории государства с численностью населения около 500 млн чел., превосходящего Россию и Саудовскую Аравию по добыче нефти почти вдвое, а Россию по добыче газа в 1,5 раза и по производству зерновых приблизительно в 4 раза⁷.

Присоединение Канады и Гренландии позволило бы США серьёзно увеличить свой арктический сектор, установить контроль над Северо-Западным проходом и повысить до-

ступ к системе морских коридоров в Северном Ледовитом океане. Восстановление прямого американского контроля над Панамским каналом, через который осуществляется транспортировка американского СПГ и иного топлива, предоставляет США рычаг для упрощённого доступа и управления морскими перевозками из Атлантики в южную часть Тихого и Индийский океанов.

Соединённые Штаты, вероятно, сохранят своё военное присутствие и контроль над некоторыми транспортными коммуникациями и в Южной Америке, хотя значение этого континента во внешнеполитическом курсе новой администрации невысоко.

Так, передача в 2024 г. правительством Эквадора Галапагосских островов для строительства американской военной базы откроет перед США возможность установления контроля над морским коридором в восточной части Тихого океана (Галапагосские острова – Кока в Коста-Рике – Горгона и Мальпела в Колумбии – Кохиба в Панаме) и будет противодействовать продвижению инициативы «Пояс и Путь» (в её рамках построен перуанский глубоководный порт Чанкай, разработан проект Межокеанского канала как альтернативы Панамскому каналу), а также политике Никарагуа и Венесуэлы⁸.

⁵ Фаличев О. Америка: время больших перемен // URL: <http://redstar.ru/amerika-vremya-bolshih-remen/>

⁶ Маршин А. Обновлённая Арктическая стратегия Пентагона – дальнейшая эскалация напряжённости в регионе // Зарубежное военное обозрение. 2024. № 11. С. 3-9.

⁷ Храмчихин А. Как скоро Трамп приступит к слиянию и поглощению // URL: <https://zvezdaweekly.ru/news/20251151559-0TqBW.html>

⁸ Савин Л. Эквадор открывает двери для военных США // URL: <https://www.geopolitika.ru/article/ekvador-otkryvaet-dveri-dlya-voennyh-ssha>; Он же. США активируют военное присутствие в Центральной Америке // URL: <https://www.geopolitika.ru/article/ssha-aktiviruyut-voennoe-prisutstvie-v-centralnoy-amerike>

Среди новаций в области международных транспортных перевозок нельзя не упомянуть и объявленный 14 февраля 2025 г. Д. Трампом проект торгово-транспортного маршрута Индия – Израиль – Италия – США⁹. Возможно, он будет сопряжён с проектом комплексного экономического коридора «Индия – Ближний Восток – Европа» (ИМЕС), который пока характеризуется неопределённостью источников финансирования, сомнительной рентабельностью транспортно-логистических маршрутов, несогласованностью процедур пересечения границ и тарифов на перевозки, механизмов платежей и страхования, инфраструктурной недостаточностью на его отдельных участках¹⁰. Коридор может стать дополнительным путём для грузоперевозок между Индией и ЕС (донором капиталов и технологий в индийскую экономику¹¹) через Суэцкий канал. Проходя по территориям стран – союзниц США, ИМЕС удобен и для Индии в качестве альтернативы перевозкам её товаров в Евросоюз через Россию по МТК «Север – Юг», что может несколько снизить транзитные возможности транспортной систем Ирана и России и ослабить их партнёрские связи с лидером Южной Азии.

Заинтересованность арабских и других участников ИМЕС в противодействии экономическому и политическому возвышению Ирана отразилась в продвигаемом Израилем и хорошо сопрягаемом с маршрутом Индия – Израиль – Италия – США проекте канала «Бен-Гурион» между Красным и Средиземным морями, потенциального конкурента Суэцкого канала. Строительство канала предполагается параллельно используемому монархиями Персидского залива нефтепроводу Эйлат – Ашкелон: от порта Эйлат к порту Ашкелон (или побережью Газы, замысел по экономическому освоению и владению которой был сформулирован Д. Трампом (7 февраля 2025 г.) и поддержан премьер-министром Израиля Б. Нетаньяху. В рамках ИМЕС в Израиле также планируется строительство железных дорог, линий электропередачи, водородного трубопровода, оптоволоконных коммуникаций. По мнению израильских экспертов, канал «Бен-Гурион» будет способен пропускать средне- и крупнотоннажные танкеры, а также привлечь более 20% грузопотока мировой торговли и обеспечивать транспортировку максимальной доли поставок ближневосточной нефти в ЕС и США¹². Реализация

⁹ США и Индия создадут один из крупнейших торговых маршрутов, заявил Трамп // URL: <https://ria.ru/20250214/tramp-1999265750.html?ysclid=m7ohzd5ggg942835196>

¹⁰ С какими проблемами столкнулся МТК «Индия – Ближний Восток – Европа» // URL: <https://www.rbc.ru/industries/news/66bb3bbf9a794704a0e9354b?ysclid=m74tonpoie820864407>

¹¹ Печищева Л.А. Геополитическое значение коридора «Индия – Ближний Восток – Европа» для германо-индийского сотрудничества в Индо-Тихоокеанском регионе // Социально-гуманитарные знания. 2024. № 12. С. 335.

¹² Нефедов Д. Канал «Бен-Гурион» – в фарватере американских проектов на Ближнем Востоке // URL: <https://www.fondsk.ru/news/2023/11/26/kanal-ben-gurion-v-farvatere-amerikanskikh-prozhektov-na-blizhnem-vostoke.html>

этого проекта канала трансформирует Израиль в региональную транзитную державу, соперничающую с некоторыми государствами Ближнего и Среднего Востока за обеспечение наиболее короткого пути в Евросоюз.

Перемены во внешней политике США создают неопределённость их дальнейшего участия в инфраструктурных проектах вне формируемого ими макрорегиона. В частности, это касается строительства африканского стратегического экономического и транспортного коридора Лобито (Ангола – Демократическая Республика Конго – Замбия), предназначенного для экспорта конголезского кобальта, замбийской меди и иных минеральных ресурсов. Однако реализация проекта осложнена его сомнительной окупаемостью, рисками в сфере безопасности эксплуатации путей сообщения, защиты окружающей природной среды, политической неустойчивостью в странах-участницах и другими обстоятельствами¹³.

Таким образом, сохраняющиеся у США значительные возможности и заявленные Д. Трампом намерения дают основания полагать, что Соединённые Штаты приступили к формированию макрорегиона, пространство которого охватит, по крайней мере, Северную Америку, а также государства «консервативного интернационала» в Европе, Израиль и некоторые страны Индо-Тихоокеанского региона. Связанность выстроенного по широтному принципу макрорегиона, по-видимому, будет обеспечена

транспортной системой с преобладанием в ней морских коммуникаций и сохранением контроля лишь над наиболее важными геостратегическими точками (в Средиземноморье, на Ближнем Востоке, в зоне Персидского залива, Южной, Юго-Восточной и Северо-Восточной Азии). При этом создание Соединёнными Штатами и их партнёрами новых торгово-транспортных маршрутов в Тихоокеанском регионе, подобных коридору «Индия – Израиль – Италия – США», после выхода Америки в 2017 г. из Транстихоокеанского партнёрства маловероятно.

В случае включения в состав Соединённых Штатов новых северных территорий можно ожидать реализации американских инициатив по модернизации и строительству инфраструктуры морского транспорта, в том числе развитие малопригодного (в силу географических и климатических причин, недостаточного развития технологий) для судоходства Северо-Западного прохода.

Хотя непосредственных рисков востребованности транспортной системы России в Арктике, а именно Северного морского пути, для международных грузоперевозок пока нет, но они могут проявиться в связи с потеплением климата, возможным запуском региональными и нерегionalными странами проектов трансполярных морских коридоров и неготовностью США согласиться со статусом СМП как национальной транспортной коммуникации России.

¹³ Хлопов О.А. Коридор Лобито в конкурентной борьбе США с Китаем за минеральные ресурсы Африки // Социально-гуманитарные знания. 2024. № 12. С. 337-343.

Транспортные коридоры в геостратегии Турции

В сравнении с США и другими великими мировыми державами финансовые, экономические, технологические возможности и естественные производительные силы Турции невелики. Однако эта региональная держава располагает второй по боевому составу армией в блоке НАТО, военными прокси-формированиями и шаг за шагом реализует геополитическую стратегию превращения в транзитное государство, крупный энергетический и транспортный узел, посредника между Европой, с одной стороны, и Западной, Центральной и Восточной Азией – с другой. Данные преимущества умело используются турецким правительством для создания собственного макрорегиона за счёт распространения политического влияния на Албанию, Косово, Северный Кипр, Сирию, Ливан, Ирак, Катар, Ливию, Судан, Сомали, а также обеспечения непосредственной транспортной связи со своим союзником Азербайджаном и стратегическими партнёрами в Средней Азии (в формате Организации тюркских государств). Особенностью геостратегии Турции является осуществление активных политико-дипломатических мер по продвижению проектов транспортных коридоров при одновременном нежелании инвестировать в развитие их инфраструктуры за пределами своей территории¹⁴.

Достижению цели установления прямой транспортной связи с Азербайджаном и среднеазиатскими го-

сударствами отвечает, *во-первых*, строительство Зангезурского коридора через Сюникскую область Армении в Нахичеванскую автономную республику Азербайджана с возможностью последующего выхода на турецкую территорию. Значительная часть транспортной инфраструктуры коридора, для которого турецкая и азербайджанская стороны настойчиво добиваются предоставления экстерриториального статуса, уже сооружена. Однако с данной инициативой Баку и Анкары несогласно правительство Армении, усматривающее в создании коридора угрозу территориальной целостности своей страны и обращающее внимание на отсутствие упоминания этого проекта в положениях о разблокировании региональных коммуникаций, содержащихся в трёхстороннем азербайджано-армяно-российском заявлении о прекращении огня от 9 ноября 2020 г.¹⁵

Во-вторых, на установление транспортной связи Турции со своими партнёрами направлена инициатива Транскаспийского международного транспортного маршрута (Срединного коридора). Она принадлежит Азербайджану, Грузии и Казахстану, поддерживается Евросоюзом. Это путь контейнерных перевозок из Китая в Европу в обход северного железнодорожного коридора, проходящего по территории России. Здесь, однако, турецкие интересы вступают в открытое

¹⁴ Притчин С.А. Место Центральной Азии и Каспийского региона в энергетической и транспортной стратегии Турции // Геоэкономика энергетики. 2022. № 3. С. 32.

¹⁵ Зангезурский коридор: из-за чего спорят Ереван и Баку // URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6298724?ysclid=m5i1uyjbd897267473>

противоречие с интересами Ирана, руководство которого опасается возможности проникновения в Каспийский регион не только своего исторического соперника, но и стоящего за ним Североатлантического альянса. Для поставок товаров из КНР в ЕС, минуя территорию России, т. е. сопряжения Срединного коридора с «Экономическим поясом Шёлкового пути», требуется создать железнодорожное сообщение Китая с Киргизией и Узбекистаном с последующим его продлением на запад в направлении Каспийского моря, Ближнего Востока и Южной Азии. Соглашение о строительстве дороги было подписано представителями трёх государств в июне 2024 г. Тем не менее, как и в случае потерпевшего провал мегапроекта TRASECA, Турция и страны ЕС не готовы выступить в роли инвесторов в развитие инфраструктуры Срединного коридора, и значительная часть его финансирования ляжет на те государства, по территории которых он должен пройти. По оценкам аналитиков Всемирного банка, из-за отсутствия сквозного тарифа контейнерные перевозки по логистическому маршруту Срединного коридора дороже и занимают в 3 раза больше времени, чем по российским транспортным путям. Паромные перевозки через Каспийское море сопровождаются издержками, вызванными двойной мультимодальной перезагрузкой, а также рисками, обусловленными

частыми штормами в этом бассейне. Функционирование железной дороги Баку – Тбилиси – Карс не оказывает существенного влияния на сравнительно высокую себестоимость и время перевозок по Срединному коридору: они сохраняются из-за трёх-четырёх перевалок контейнеров, пересечения четырёх таможенных границ и нескольких изменений ценовой нормы состава при перемещении грузов из КНР в ЕС. Поэтому в ближайшей перспективе Срединный коридор вряд ли будет завершён и сможет составить серьёзную конкуренцию северному железнодорожному коридору, проходящему по территории России¹⁶.

Существенное значение для укрепления статуса Турции как транзитного государства Евразии имеет строительство Стамбульского канала в качестве альтернативного проливу Босфор морского коридора. Завершение данного проекта, неоднозначного с точки зрения экологии, водоснабжения мегаполиса, сохранения исторического наследия и военной безопасности страны, намечено на 2027 г. Будучи, по заявлению президента Р.Т. Эрдогана, вне сферы действия Конвенции Монрё, распространяющейся лишь на Босфор и Дарданеллы, канал может стать инструментом турецкого правительства по обеспечению регулируемого и платного доступа государств Черноморского бассейна в Средиземное море¹⁷.

¹⁶ Зуенко И.Ю. Проблемы развития международных транспортных коридоров «Восток – Запад» в Каспийском регионе // Журнал фронтирных исследований. 2024. № 4. С. 177.

¹⁷ Болдырев А.В. К вопросу о географии Стамбульского канала // Восточная аналитика. 2018. № 3. С. 120-133.

Турция также способствует реализации интеграционного проекта сети скоростных железных и автомобильных магистралей «Дорога развития Ирака» («Сухой канал»), которая предположительно пройдет по маршруту от нового порта и крупнейшего промышленного и туристического центра Аль-Фау на побережье Персидского залива до иракско-турецкого пограничного пункта Фиш-Хабур с возможностью транспортной связи со Стамбулом. «Дорога развития Ирака» станет обходным путём уже по отношению к Срединному коридору¹⁸ и конкурентом МТК «Север – Юг», что может нанести урон интересам Ирана, России и других участвующих в его развитии государств¹⁹.

Судя по осуществляемой турецким правительством геополитической стратегии, формируемый им макрорегион с осями в виде широтного (по направлению восток – запад) и меридиональных (черноморские проливы, Стамбульский канал, «До-

рога развития Ирака») транспортных коридоров в идеале должен охватить ряд стран Ближнего Востока, Африки, Восточного Средиземноморья, Южного Кавказа и Средней Азии. Турция использует возрастающую зависимость России от перевозок через Босфор и Дарданеллы, ежегодно повышая стоимость транзита грузов через черноморские проливы²⁰.

Среди транспортных проектов в рамках формируемого Турцией макрорегиона некоторое снижение востребованности транзитного положения России по известным причинам может принести «Дорога развития Ирака», незначительные риски из-за своей малой реализуемости несёт Срединный коридор, начало перевозок по которому зависит не только от завершения строительства железной дороги КНР – Киргизия – Узбекистан к 2030 г.²¹, но и от перспектив её продления в западном направлении, введения сквозного тарифа и иных факторов.

Транзитное положение России и транспортные проекты США и Турции

В целом можно констатировать, что риски вытеснения нашей страны из важных для защиты и продвиже-

ния её национальных интересов районов мира и снижения востребованности транзитного положения

¹⁸ Савин Л. Кризис на Ближнем Востоке и транспортные маршруты Евразии // URL: <https://www.geopolitika.ru/article/krizis-na-blizhnem-vostoke-i-transportnye-marshruty-evrazii>; Он же. Эрдоган создает конкурента российско-иранскому транспортному коридору // URL: <https://www.geopolitika.ru/article/erdogan-sozdayot-konkurenta-rossiysko-iranskomu-transportnomu-koridoru>

¹⁹ Сухопутный коридор «Путь развития» – конкурент Суэцкому каналу и российскому проекту «Север – Юг» // URL: <https://eurasiatoday.ru/suhoputnyj-koridor-put-razvitiya-konkurent-suetskomu-kanalu-i-rossijskomu-proektu-sever-yug/?ysclid=m5gx24 egjo681149814>

²⁰ Чичкин А. Анкара – Киев: военно-техническая «дружба» сомнению не подлежит? // URL: <https://www.fondsk.ru/news/2024/11/02/ankara-kiev-voenno-tekhnicheskaya-druzha-sommeniyu-ne-podlezhit.html>

²¹ Кармазин И. Вокзал на троих: зачем Китаю, Киргизии и Узбекистану новая железная дорога // URL: <https://iz.ru/1715548/igor-karmazin/vokzal-na-troikh-zachem-kitaiu-kirgizii-i-uzbekistanu-novaia-zheleznaia-doroga>

России, создаваемые её соперниками, сегодня являются невысокими. Однако формирование макрорегионов соседними державами-конкурентами фиксирует сохранение уже давно сложившихся деструктивных для неё тенденций, на которые рано или поздно придётся тем или иным образом реагировать.

К общим мерам купирования рассмотренных выше долгосрочных негативных трендов стоит отнести сами усилия России по формированию макрорегиона с участием в нём ряда стран Евразии и других континентов. Образование самодовлеющего интеграционного объединения, способного удовлетворить совокупный спрос входящих в него национальных экономик на большинство критически важных видов сырья, товаров и услуг, снизило бы вовлечённость государств макрорегиона в инициативы соперничающих с ней держав по строительству коридоров развития. А обновлённая за счёт достижения технологической независимости и высококонкурентоспособная транспортная система макрорегиона оказалась бы привлекательной для грузовых и пассажирских перевозок из стран глобального Юга на Север.

В условиях становления макрорегиона с ядром в США укреплению выгодного транзитного положения России в Арктике на длительную перспективу способствует наличие у нашей страны наиболее развитой транспортной инфраструктуры, крупнейшего и постоянно обновляемого ледокольного флота, иных конкурентных преимуществ. Намечавшееся в начале 2025 г. потепление российско-американских отношений послужило бы основой для сотруд-

ничества двух стран по обустройству трансполярных арктических коридоров (развитие торговых маршрутов в регионе как раз вошло в число предложений Москвы, адресованных администрации Д. Трампа).

Развитие Севморпути могло бы стать «связывающим проектом» с участием Китая, Индии, аравийских монархий, иных заинтересованных нерегиональных государств, а также США при условии признания ими СМП в качестве российской национальной транспортной коммуникации.

Возможна и реанимация проектов тоннеля под Беринговым проливом и трансконтинентального коридора «Европа – Азия – Америка», хотя эти шаги не вполне укладываются в логику формирования самодостаточных макрорегионов.

На фоне попыток Турции создать собственный макрорегион сохранение и наращивание транзитных возможностей России, по-видимому, будет определяться:

- укреплением отношений всеобъемлющего партнёрства и стратегического взаимодействия с Китаем;
- дальнейшим развитием и повышением конкурентоспособности строящейся скоростной автомобильной трассы М-12 «Восток», которая свяжет морские порты Балтийского, Чёрного морей и Тихого океана и станет доступной республикам Центральной Азии;
- началом полноценного функционирования (т. е. одновременной работы восточной и западной ветвей) МТК «Север – Юг» после расширения пропускной способности иранских, казахстанских, туркменских железных дорог, российских и казахстанских автомобильных магистралей;

– наращиванием мощности морских портов и модернизацией торговых флотов прикаспийских государств (Азербайджан, Иран, Казахстан и Туркменистан)²²;

– реализацией проекта коридора «Киргизия – Узбекистан – Туркменистан – Россия» с задействованием в его рамках судоходной линии через Каспийское море²³.

Таким образом, укрепление транзитного положения нашей страны определяется перспективами формирования ею собственного макрорегиона, развития его технологически независимой и высококонкурентоспособной транспортной системы, реализацией ряда начинаний в инфраструктурной сфере, которые опережали бы геополитические инициативы США и Турции.

Благодаря этим мерам Россия сумеет сохранить движение геополитически значимых грузовых и пассажирских потоков по своей территории, а также не допустить формирования новых направлений транспортных коммуникаций и перевозок в ближнем зарубежье в интересах конкурирующих держав. Занятие же Россией лидерских позиций в реализации транспортных проектов на территории Евразии и других континентов позволит ей достичь контроля над логистическими цепочками мировой транспортной системы.

Библиография • References

- Болдырев А.В.* К вопросу о географии Стамбульского канала // Восточная аналитика. 2018. № 3. С. 120-133.
 [Boldyrev A.V. K voprosu o geografii Stambul'skogo kanala // Vostochnaya analitika. 2018. № 3. S. 120-133]
- Зуенко И.Ю.* Проблемы развития международных транспортных коридоров «Восток – Запад» в Каспийском регионе // Журнал фронтальных исследований. 2024. № 4. С. 169-185.
 [Zuynko I.YU. Problemy razvitiya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov «Vostok – Zapad» v Kaspiyskom regione // Zhurnal frontirnykh issledovaniy. 2024. № 4. S. 169-185]
- Кошкин А.* Большая игра в Азии: сможет ли Трамп «оторвать» Россию от КНР и КНДР? // URL: <https://www.fondsk.ru/news/2025/02/20/bolshaya-igra-v-azii-smozhet-li-tramp-otorvat-rossiyu-ot-kr-i-kndr.html>
- [Koshkin A. Bol'shaya igra v Azii: smozhet li Tramp «otorvat» Rossiyu ot KNR i KNDR? // URL: <https://www.fondsk.ru/news/2025/02/20/bolshaya-igra-v-azii-smozhet-li-tramp-otorvat-rossiyu-ot-kr-i-kndr.html>]
- Лермонтов В.* Будущее может быть только для всех. С. Переслегин // URL: <https://proza.ru/2023/01/17/1984?ysclid=m5dz5sfof8204005772>
- [Lermontov V. Budushcheye mozhet byt' tol'ko dlya vsekh. S. Pereslegin // URL: <https://proza.ru/2023/01/17/1984?ysclid=m5dz5sfof8204005772>]

²² Что такое транспортный коридор «Север – Юг» // URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6679748>

²³ Петров А. Какими видят транспортные коридоры стран Центральной Азии крупные игроки // URL: <https://rg.ru/2024/04/03/marshruty-regiona.html>

- Маринин А.* Обновленная Арктическая стратегия Пентагона – дальнейшая эскалация напряжённости в регионе // *Зарубежное военное обозрение.* 2024. № 11. С. 3-9.
- [*Marinin A.* Obnovlennaya Arkticheskaya strategiya Pentagona – dal'neyshaya eskalatsiya napryazhonnosti v regione // *Zarubezhnoye voyennoye obozreniye.* 2024. № 11. S. 3-9]
- Печищева Л.А.* Геополитическое значение коридора «Индия – Ближний Восток – Европа» для германо-индийского сотрудничества в Индо-Тихоокеанском регионе // *Социально-гуманитарные знания.* 2024. № 12. С. 334-336.
- [*Pechishcheva L.A.* Geopoliticheskoye znachenije koridora «Indiya – Blizhniy Vostok – Yevropa» dlya germano-indiyskogo sotrudnichestva v Indo-Tikhookeanskom regione // *Sotsial'no-gumanitarnyye znaniya.* 2024. № 12. S. 334-336]
- Притчин С.А.* Место Центральной Азии и Каспийского региона в энергетической и транспортной стратегии Турции // *Геоэкономика энергетики.* 2022. № 3. С. 21-36.
- [*Pritchyn S.A.* Mesto Tsentral'noy Azii i Kaspiyskogo regiona v energeticheskoy i transportnoy strategii Turtsii // *Geoekonomika energetiki.* 2022. № 3. S. 21-36]
- Савенков В.А.* Фурсов: Наступает эпоха новых империй // URL: <https://svpressa.ru/society/article/51739/>
- [*Savenkov V.A.* Fursov: Nastupayet epokha novykh imperiy // URL: <https://svpressa.ru/society/article/51739/>]
- Савин Л.* Кризис на Ближнем Востоке и транспортные маршруты Евразии // URL: <https://www.geopolitika.ru/article/krizis-na-blizhnem-vostoke-i-transportnye-marshruty-evrazii>
- [*Savin L.* Krizis na Blizhnem Vostoke i transportnyye marshruty Yevrazii // URL: <https://www.geopolitika.ru/article/krizis-na-blizhnem-vostoke-i-transportnye-marshruty-evrazii>]
- Савин Л.* Эрдоган создает конкурента российско-иранскому транспортному коридору // URL: <https://www.geopolitika.ru/article/erdogan-sozdayot-konkurenta-rossiysko-iranskomu-transportnomu-koridoru>
- [*Savin L.* Erdogan sozdayet konkurenta rossiysko-iranskomu transportnomu koridoru // URL: <https://www.geopolitika.ru/article/erdogan-sozdayot-konkurenta-rossiysko-iranskomu-transportnomu-koridoru>]
- Уткин А.Ю.* Мировой порядок XXI века. М.: Издатель Соловьев; Алгоритм, 2001. – 480 с.
- [*Utkin A.YU.* Mirvoy poryadok XXI veka. M.: Izdatel' Solov'ev; Algoritm, 2001. – 480 s.]
- Хазин М.Л.* Воспоминания о будущем. М.: РИПОЛ классик, 2024. – 464 с.
- [*Khazin M.L.* Vospomaniya o budushchem. M.: RIPOL klassik, 2024. – 464 s.]
- Хлопов О.А.* Коридор Лобито в конкурентной борьбе США с Китаем за минеральные ресурсы Африки // *Социально-гуманитарные знания.* 2024. № 12. С. 337-343.
- [*Khlopov O.A.* Koridor Lobito v konkurentnoy bor'be SSHA s Kitayem za mineral'nyye resursy Afriki // *Sotsial'no-gumanitarnyye znaniya.* 2024. № 12. S. 337-343]
- Школьников А.Ю.* Геостратегический взгляд на будущее России // *Свободная мысль.* 2019. № 2. С. 5-34.
- [*Shkol'nikov A.YU.* Geostrategicheskij vzglyad na budushcheye Rossii // *Svobodnaya mysl'.* 2019. № 2. S. 5-34]

Статья поступила в редакцию 21 марта 2025 г.

Статья принята к публикации 6 мая 2025 г.