

**Россия, США и Китай в фокусе транспортных
геостратегий на евразийском пространстве
(рецензия на монографию «Борьба за Евразию
в фокусе транспортных геостратегий»)**

**Russia, the USA and China are in the focus of transport
geostrategies in the Eurasian space
(Review of the monograph " Struggle for Eurasia
in the focus of transport geostrategies»)**

Власов А.В.

канд. экон. наук, доцент, ФГАО УВО «Российский университет транспорта (МИИТ)»,
г. Москва

Vlasov A.V.

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Russian University of transport (MIIT),
Moscow

Аннотация

В представленной статье проводится анализ вышедшей монографии д-ра полит. наук Ю.А. Харламовой «Борьба за Евразию в фокусе транспортных геостратегий», в которой автор пытается проследить закономерности перекройки евразийского континента в транспортной сфере.

Ключевые слова: транспортные геостратегии, Евразия, Россия, Китай, США, Арктика, Север-Юг.

Abstract

The article analyzes the published monograph of doctor of political Sciences Yu.A. Kharlamova "the Struggle for Eurasia in the focus of transport geostrategies", in which the author tries to trace the patterns of redrawing the Eurasian continent in the transport sector.

Keywords: transport geostrategies, Eurasia, Russia, China, USA, Arctic, North-South

В представленном Ю.А. Харламовой труде «Борьба за Евразию в фокусе транспортных геостратегий» [1] дается достаточно подробный анализ тех процессов, которые тесно связаны с проблемами безопасности евразийской цивилизации, функционированием международных транспортных коридоров, воплощением в реальной действительности конкретных транспортных геостратегий.

Авторская монография состоит из трех глав и четырнадцати параграфов. В каждой из трех глав последовательно анализируются транспортные геостратегии современных России, Китая и США. Делается попытка выявить те проблемы, которые тесно связаны с построением транспортных геостратегий по конкретному сценарию идеологов и руководителей указанных государств. В частности, в главе «Транспортные геостратегии России» раскрываются вопросы борьбы за Арктику, роли России и других стран в реализации проекта Северного морского пути, транзитного потенциала Транссибирской магистрали, Байкало-Амурской магистрали, а также международного транспортного

коридора «Север-Юг» [2]. Во второй главе «Транспортные геостратегии Китая» подробно рассматривается финансовая, геоэкономическая, политическая, а также железнодорожная инфраструктура в реализации китайского глобального проекта нового шелкового пути (один пояс – один путь). Особое место в главе занимает китайский лидер Си Цзиньпин и значение Центральной Азии в процессах контроля за евразийским континентом. В третьей главе «Транспортные геостратегии США» уделяется внимание американской геостратегии на евразийском пространстве в фокусе транспортных проектов.

Актуальность исследования видится в том, что современная реальность разворачивается на фоне постоянного движения людей (можно говорить о принципиальных сдвигах в моделях транспортной мобильности), а само мировое пространство стало, как никогда проникнуто потоком пересекаемых товаров, капиталов, коммуникаций, где транспортная инфраструктура выполняет роль определенного заданного каркаса. У современного человека сложился иной уровень понимания транспортной мобильности, поскольку произошла кардинальная трансформация ее моделей.

В процессах перекройки мировых пространств транспортная сфера, наряду с финансовой и информационной, нередко выступает катализатором современных преобразований. Благодаря транспортным сетям экономика в мировом масштабе структурируется совершенно определенным образом. Для увеличения потенциала любого государства и общества (народов в нем проживающих) создание условий коммуникационной общности (в самом широком смысле) является неотъемлемым компонентом его устойчивости. От надежной и быстрой работы транспортных коммуникаций зависит направление течения многих соответствующих новым мировым условиям интеграционных или дезинтеграционных процессов.

Особое место в исследовании занимает актуализация российского евразийства, которое, безусловно, требует некоторого исторического и философского экскурса. Осмыслению роли России на евразийском пространстве отечественные мыслители уделяли должное внимание. М.В. Ломоносов дал импульс, и с начала XIX в. в России стали складываться сильные исторические, этнографические, культурологические и экономические школы, занимавшиеся осмыслением – изучением России именно как особой цивилизации. К концу века эти исследования стали комплексными – в них включились крупнейшие естествоиспытатели (Д.И. Менделеев, В.В. Докучаев, В.И. Вернадский).

Научная новизна представленной работы демонстрирует богатый исследовательский опыт и широкую эрудицию автора. Впервые в представленном исследовании проводится политический анализ роли транспортных коммуникаций и транспортно-логистической инфраструктуры в процессах влияния и позиционирования на евразийском пространстве определенных политических и экономических структур (государств, ТНК, международных организаций). На основе сравнения геостратегических амбиций современных России, Китая и США в транспортном пространстве Евразии представлены возможные геополитические и геоэкономические расклады, связанные с национальными интересами этих стран. Делаются попытки спрогнозировать возможные негативные геостратегические последствия в реализации евразийской транспортной политики и попытки предложить альтернативные модели развития транспортной сферы.

Автор совершенно справедливо приходит к выводам, что Российская Федерация, имеющая самую протяженную береговую линию Северного Ледовитого океана и пока еще самый большой по площади сектор полярных владений в Арктике, создавшая мощнейшую в мире в высоких широтах многоотраслевую промышленность и крупнейшие на планете города за Северным полярным кругом, в наибольшей степени заинтересована в укреплении и преумножении своих геополитических и геоэкономических позиций в арктическом регионе. Политика российского государства в области развития арктического судоходства должна опираться на то, что Северный морской путь является исторически сложившейся национальной транспортной коммуникацией в Арктической России, которая в долгосрочной перспективе определяется в качестве мощной минерально-сырьевой базы страны. Запуск

проекта Северного морского пути на полную мощность станет не только подтверждением державных геополитических и геоэкономических амбиций России, но и индикатором правильного модернизационного политического курса руководства страны.

Практически не вызывают сомнений и тезисы о том, что в перспективе Россию ожидает жесткая конкурентная борьба за право обладания Северным морским путем, причём одновременно необходимо понимание и того, что современное российское государство пока не обладает ни достаточными экономическими ресурсами, ни передовыми высокими технологиями освоения кратчайшего маршрута из Европы в Азию. Если Россия не будет последовательна в реализации своих планов, то в мировой повестке актуально встанет вопрос о правообладании выгодным транзитным маршрутом и природными богатствами Арктики вне интересов России и ее многонационального народа.

Вполне оправдано и утверждение, что широкое позиционирование российского железнодорожного комплекса в евроазиатском геоэкономическом пространстве видится через процесс наращивания транзитного потенциала. Экспорт транспортных услуг является для современной России важным политическим экономическим инструментом, способным оказывать влияние на большой объем социально-политических проблем, с учетом того, что в распоряжении российского государства уже имеются Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали, а также активно идет наращивание транзитного потенциала международного транспортного коридора «Север – Юг».

К несомненным заслугам автора монографии Ю.А. Харламовой относится подробный анализ транспортных геостратегий современного Китая. Исследователь показывает взаимосвязь новой экспортной геоэкономической модели Китая с запуском инициативы нового шелкового пути (один пояс – один путь) [3]. В результате этого процесса были задействованы значительные золотовалютные резервы этой страны для развития стратегических отраслей, транспортных коридоров и финансовых инструментов, включая международные инвестиционные банки, режимы торговли, глобальные платёжные и транзакционные системы, а также произошел процесс становления юаня в качестве резервной валюты международных расчётов.

Доказано, что современный Китай заинтересован в инвестировании и участии в строительстве крупных инфраструктурных объектов за пределами своего государства. Инвестиции в стратегически важные объекты дают ему возможность глубже проникнуть в экономику других стран, что влечет существенные выгоды во многих аспектах. Так называемая «мягкая сила» Пекина проявляется не только и не столько в пропаганде китайской культуры, китайского образа жизни или китайских традиций, сколько в многочисленных инфраструктурных проектах, в которых Китай выступает чаще в качестве не просто инвестора, а партнера.

Наконец, также уместны и справедливы выводы о деструктивной роли США с помощью технологий «управляемого хаоса» в ходе реализации транспортных геостратегий Китая и России на евразийском континенте. В действиях определенных политических кругов США и Западной Европы достаточно четко просматривается, в том числе, и сценарий «хаотизации Евразии» для сдерживания не только России, но и Азии, в частности, усиливающегося Китая, которому по силе стать центром «восстания Азии».

Отдельного внимания заслуживает обширный список использованной литературы, который был подробным образом проанализирован автором в процессе работы над научной монографией и активно вовлечен в указанное исследование.

Читательская аудитория рецензируемой книги может представлять достаточно широкий интерес. Она может быть востребована разнообразным экспертным сообществом, научными работниками, специалистами транспортной отрасли, дипломатическим корпусом, аспирантами, студентами, государственными служащими, общественными и политическими деятелями, а также теми, кого интересуют вопросы транспортных геостратегий и безопасности Евразии.

Литература

1. *Харламова Ю.А.* Борьба за Евразию в фокусе транспортных геостратегий : монография. – М.: ИНФРА-М, 2020. – 196 с. – (Научная мысль). — DOI 10.12737/1033110.
2. *Харламова Ю.А.* Международный транспортный коридор «Север – Юг» в раскладе транспортных геостратегий // Вестник транспорта. – 2019. – №6.
3. *Харламова Ю.А.* Политические традиции и политическая культура в современном Китае. (На примере утверждения у власти Си Цзиньпина) // Вопросы культурологии. – 2018. – №6.