

# Евразийский континент в транспортном раскладе

## The Eurasian continent in the transport scenario

**Шумский С.П.**

канд. техн. наук, доцент, доцент кафедры «Управление транспортными процессами»,  
РОАТРУТ (МИИТ)  
e-mail: dpo.miit@gmail.com

**Shumsky S.P.**

Candidate of Technical Sciences, Associate Professor,  
Associate Professor of the Department "Management of Transport Processes"  
ROAT ROOT (MIIT)  
e-mail: dpo.miit@gmail.com

### Аннотация

В представленной статье-рецензии рассматриваются проблемы функционирования мировой транспортной системы на евразийском континенте, которые были проанализированы Ю.А. Харламовой в научной монографии «Борьба за Евразию в фокусе транспортных геостратегий». Оценивается актуальность и своевременность выхода монографии, подробно рассматривается обоснованность содержания вышедшей в свет книги. Особое место уделяется анализу научной новизны, а также прогнозу читательского интереса.

**Ключевые слова:** транспортные геостратегии, транспортные коридоры, северный морской путь, новый шелковый путь.

### Abstract

The review article presents the problems of the functioning of the world transport system on the Eurasian continent, which were analyzed by Yu.A. Kharlamova in the scientific monograph "The Struggle for Eurasia in the focus of transport geostrategies". The relevance and timeliness of the publication of the monograph is evaluated, the validity of the content of the published book is considered in detail. Special attention is paid to the analysis of scientific novelty, as well as the forecast of reader interest.

**Keywords:** transport geostrategies, transport corridors, northern sea route, new Silk Road.

В дополненном и переработанном издании монографии «**Борьба за Евразию в фокусе транспортных геостратегий**» [1] дается достаточно подробный анализ социально-экономических и политических процессов, которые тесно связаны с проблемами безопасности евразийской цивилизации, функционированием международных транспортных коридоров и транспортных сетей, воплощением в реальной действительности конкретных транспортно-геостратегических решений. Пробный анализ указанных направлений был воплощен автором в более ранних научных публикациях, к числу которых можно отнести целый ряд [2].

Многочисленные политические и социальные аспекты, которые нашли воплощение в представленной книге Ю.А. Харламовой, также были подробно проанализированы ранее в индивидуальных и коллективных научных исследованиях [3].

Новый вариант монографии 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 конкретным сценариям,

которые моделируют и лоббируют представители отдельных деловых и политических кругов. В частности, в главе «Транспортные геостратегии России» раскрываются вопросы борьбы за Арктику, роль современной России и других стран в реализации проекта Северного морского пути, транзитный потенциал Транссибирской магистрали, Байкало-Амурской магистрали, а также международного транспортного коридора «Север-Юг». 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 англосаксонской 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 россиеведением – 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 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 геоэкономических амбиций России, но и индикатором правильного 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 национальных интересов России и ее народов.

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 и 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 любопытным выводам приводит автора и подробный анализ транспортных геостратегий современного Китая. Исследователь показывает взаимосвязь новой экспортной геоэкономической модели Китая с запуском инициативы нового шелкового пути (один пояс – один путь). 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, включая зарубежные публикации по указанной проблематике.

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) 2-е издание переработанное и дополненное. – Москва: ИНФРА-М, 2021. – 219 с. (Научная мысль).- DOI: [10.12737/1243826](https://doi.org/10.12737/1243826)
2. Харламова Ю.А. Борьба за Евразию в фокусе транспортных геостратегий (Монография). – Москва: ИНФРА-М, 2020. – 196 с. – (Научная мысль). – DOI 10.12737/1033110; Harlamova Julia. China: geo-economic scenario in Central Asia // Central Asia and the Caucasus. - Volume 22 Issue 1, 2021. - P. 22 – 28. DOI: <https://doi.org/10.37178/ca-c.21.1.02>; Харламова Ю.А. Высокоскоростные магистрали в современной России: инновационный и стратегический императивы // [Бюллетень транспортной информации, 2011. – № 10](#); Харламова Ю.А. Российский железнодорожный комплекс: политический анализ. – Монография. - М.: Инфра-М, 2012. – 182 с.; Харламова Ю.А. Роль железнодорожного комплекса в стратегии развития современной России // [Проблемы национальной стратегии](#). - №1(10), 2012. - С.113-128; Харламова Ю.А. Мировая транспортная система: учебное пособие. – М.: МИИТ, 2014. – 125 с.; Харламова Ю.А. Железнодорожный комплекс в политических процессах российского государства. Диссертация на соискание доктора политических наук / Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова (МГУ), Москва, 2010.
3. Косов Г.В., Лушников Д.А., Неведов С.А., Рябцев А.Л., Рябцева Е.Е., Харламова Ю.А. Общество безопасности как альтернатива обществу риска. – Москва: АНМИ, 2006. – 210 с.; Rozanov A., Kharlamova J., Shirshikov V. The Role of Fake News in Conflict Escalation: a Theoretical Overview // SSRN Electronic Journal. - №5, 2021. URL: <http://ssrn.com/abstract=3857007> DOI: 10/2139/3857007; Косов Г.В., Паньшин А.И., Харламова Ю.А. Политология: учебное пособие. – М.: КНОРУС, 2014. – 232 с.; Косов Г.В., Харламова Ю.А., Неведов С.А. Экополитология: политология в контексте экологических проблем: учебное пособие. – Москва: А - Приор, 2008. – 371 с.
1. A., Ryabtsev A.L., Ryabtseva E.E., Kharlamova Yu.A. Safety society as an alternative to risk society. - M.: ANMI, 2006. - 210 p.; Rozanov A., Kharlamova J., Shirshikov V. The Role of Fake News in Conflict Escalation: a Theoretical Overview // SSRN Electronic Journal. - No.5, 2021. URL: <http://ssrn.com/abstract=3857007> DOI: 10/2139/3857007; Kosov G.V., Panshin A.I., Kharlamova Yu.A. Political science: textbook. - M.: KNORUS, 2014. - 232 p.; Kosov G.V., Kharlamova Yu.A., Nefedov S.A. Ecopolitology: political science in the context of environmental problems: textbook. - M.: A - Prior, 2008– - 371 p.