

«От кареты до ракеты». Транспорт и логистика как факторы международных отношений

Рассуждая о технологических изменениях, радикально повлиявших на наш привычный уклад, мы, как правило, фокусируемся на достижениях XXI века в таких областях, как искусственный интеллект, робототехника, беспилотные аппараты, нанотехнологии и геномика. Однако все современные открытия не могли бы появиться без научных традиций и практического опыта предшествующих эпох.

Среди поворотных моментов мировой истории, определивших развитие человечества вплоть до начала космической эры, «неолитическая революция» занимает особое место¹. Именно в этот период оставшиеся неизвестными гении изобрели лодку, весло и колесо². Эти достижения дали начало более сложным транспортным средствам и путям их сообщения, составляющим сегодня нашу рутинную повседневность. Так, первые грузоперевозки в пределах одной локации нескольких близко расположенных, а затем и отдаленных поселений позволили развивать торговые и гуманитарные коммуникации.

Как подчеркивает специалист в области транспортной инфраструктуры профессор Д.А. Мачерет, «уже в глубокой древности взаимообуславливающее развитие транспорта и обмена сделало возможным появление и рост городов, формирование сложных общественно-экономических структур. Развитие транспортных систем способствовало совершенствованию общественных институтов и, в свою очередь, сильно зависело от складывающейся институциональной среды»³. Таким образом, транспорт стал одним из ключевых факторов социально-экономического и научного прогресса. В эпоху античного Рима появилась «крылатая мудрость» *via est vita*, гласящая, что дорога – это жизнь. Именно вокруг караванных путей формировались первые интеграционные объединения⁴.

1 Simmons, Alan H. *The Neolithic Revolution in the Near East: Transforming the Human Landscape*. Tucson: University of Arizona Press, 2007.

2 McGrail, Seán. *Boats of the World: From the Stone Age to Medieval Times*. Oxford, NY: Oxford University Press, 2001; Bondár, Mária. "Prehistoric Innovations: Wheels and Wheeled Vehicles." *Acta Archaeologica* 69, no. 2 (2018): 271–297.

3 Мачерет, Д.А. Транспортный фактор формирования эпохи современного экономического роста // Экономическая политика. 2019. Т. 14, № 1. С. 157.

4 Кортунув, А.В. Ганзейский союз как прообраз грядущего миропорядка // Российский совет по международным делам. 31 декабря 2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/ganzeyskiy-soyuz-kak-proobraz-gryadushchego-miroporyadka/> (дата обращения: 02.02.2025).

Вместе с тем развитие морских, автомобильных, железнодорожных и авиационных коммуникаций не только связывало страны и регионы ради взаимовыгодного использования ресурсов. Нередко они становились точками пересечения интересов как отдельных государств, так и различных военно-политических блоков. Вокруг транспортных узлов разворачивались (и продолжают до сих пор) масштабные конфликты, когда на первый план выходила не экономическая целесообразность, а стремление к безопасности¹. В этом контексте следует упомянуть борьбу за доминирование в Тихом океане и Атлантике, Босфоре и Дарданеллах, а также нарастающую конкуренцию в Арктике и новый всплеск интереса к Панамскому каналу, Гренландии, Северному морскому пути.

Транспорт как феномен международной жизни представляет собой многомерное явление. С одной стороны, развитие коммуникаций способствует сближению между правительствами, странами и народами, а с другой – усиливает конкуренцию за лидерство в мире. Так, Великие географические открытия стали важнейшим фактором в формировании современных международных отношений (по сути, одной из первых волн глобализации) и в то же время привели к установлению многовекового доминирования Европы. Не менее ярким примером является политическое визионерство 28-го президента США Томаса Вудро Вильсона (1856–1924). Предлагая в своих т.н. Четырнадцать пунктов «абсолютную свободу судоходства на морях вне территориальных вод как в мирное, так и в военное время», а также «устранение, насколько это возможно, всех экономических барьеров и установление равенства условий для торговли всех наций», он ни на минуту не забывал о двух факторах: об очевидном преимуществе США как морской державы и об американской экономической мощи, без которых Вашингтон не смог бы стать «более равным» по сравнению с остальными странами мира².

Первый номер «Международной аналитики» 2025 г. посвящен роли и значению транспортных коммуникаций, а также инфраструктурных проектов в современном мире. Открывает его интервью с Алексеем Безбородовым, одним из ведущих российских специалистов в области международного транспорта и логистики, успешно сочетающим в своей работе практический опыт и академические знания. По его мнению, мировая логистика – одна из самых парадоксальных сфер человеческой деятельности. По своей природе это – самый свободный из видов бизнеса, но в то же время трудно себе представить стратегические коммуникации абсолютно независимыми от государственного контроля. Как следствие, политизация транспортной темы и, соответственно, ее «секьюритизация».

Четыре исследовательские статьи первого тематического блока номера посвящены различным проблемам постсоветского пространства. Статья Егора Пака представляет собой попытку подвести итоги десятилетия работы Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в области транспорта и логистики. Автор показывает, что повышение «связности» транспортно-логистических систем стран интеграционного объединения в целом соответствует интересам не только не-

1 Cowen, Debora. *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2014.

2 Ambrosius, Lloyd E. *Woodrow Wilson and American Internationalism*. Cambridge: Cambridge University Press, 2017. P. 230–254.

посредственных его участников, но и стран «Большой Евразии». При этом операции в рамках ЕАЭС все еще удастся избежать чрезмерной политизации, свойственной современным международным отношениям.

Работа Екатерины Араповой и Екатерины Князькиной посвящена влиянию санкционного давления Запада на Россию в сферах торговли и логистики. Авторы обращаются к такому важному сюжету, как лишение России режима наибольшего благоприятствования. Исследователи убедительно демонстрируют, что логистический кризис первых месяцев введения беспрецедентных антироссийских санкций в целом удалось преодолеть уже к концу 2022 г., хотя наиболее сильный удар был нанесен по авиационной отрасли. В то же время авторы приходят к выводу о том, что санкционное давление стало движущей силой для переоснащения и оптимизации отечественной логистики.

Статья Никиты Липунова – удачный пример сочетания политэкономического исследования и имагологии. Автор сфокусировался на изучении роли образов Северного морского пути в российском официальном дискурсе в период с 2008 по 2024 год. В статье рассматриваются два наиболее значимых образа – «национальной транспортной коммуникации России в Арктике» и «международного транспортного коридора». Исследователь наглядно показал, что в официальных представлениях о Северном морском пути наличествует преемственность. При этом выделенные образы как конкурируют между собой, так и дополняют друг друга.

В работе Артема Данкова и Евгения Савковича рассматривается трансформация транспортной системы Евразии. По их мнению, новые идеи евразийских «коридоров» не ограничиваются инфраструктурным измерением. Поэтому важно обращать внимание на стратегический выбор, который будет определять перспективы Евразии. Отсюда и исследовательский вопрос: кто, как и в какие сроки сможет способствовать переходу евразийских проектов из идей в эффективные результаты, но все же базирующиеся на осознании общей ответственности за этот регион.

Во втором блоке четыре статьи посвящены транспортно-логистическим проблемам Европы и евро-атлантического сообщества. В работе Егора Сергеева анализируется транспортная политика Европейского союза. Автор находит в ней определенный конфликт между стратегическими целями и экономической реальностью. По его мнению, перспективы ЕС в области транспорта и логистики зависят от глубины интеграции государств – членов объединения и от преодоления имеющихся дисбалансов. Важной дилеммой, перед которой стоит Брюссель сегодня, является выбор между экономической эффективностью и экологической безопасностью.

Текст Тиграна Мелояна посвящен близкой проблеме – значению транспортной инфраструктуры в обеспечении военно-политической мобильности НАТО. Движение альянса в этом направлении, особенно при сохранении нынешнего эскалационного курса, может создать дополнительные риски для безопасности России. Автор показывает, как альянс и отдельные его члены пытаются вписать транспортно-логистические проекты в общий тренд на «секьюритизацию» европейской безопасности. При этом, по его мнению, военная мобильность становится ключевой для углубления сотрудничества между

ЕС и НАТО.

В работе Елены Масловой поднимается проблема морской связанности и периферийности в бассейне Адриатики. Этот регион представляет стратегическую значимость для ЕС и НАТО. Как следствие, геополитическая целесообразность развития морской связанности выходит на первый план, вытесняя экономические мотивы. Нестабильность на Ближнем Востоке, по мнению автора, повышает востребованность адриатической логистики.

Статья Станислава Кувалдина – это обращение к страновому кейсу. Автор рассматривает трансформацию Польши из транзитной страны в важный логистический хаб Европы. Варшава использует свои географические преимущества для наращивания влияния внутри ЕС. В то же время автор показывает, что без поддержки структурных фондов ЕС такая траектория развития для Польши была бы существенно осложнена.

Завершают номер транспортно-логистические сюжеты Ближневосточного региона и Африки, которые представлены в работах Николая Кожанова, а также Григория Лукьянова и Александра Наджарова. Статья Николая Кожанова посвящена кейсу Катар. Автор показывает, как Доха борется за сохранение лидирующих позиций на рынке сжиженного природного газа. Он приходит к выводу о том, что решение катарских властей расширить инфраструктуру по производству СПГ будет способствовать трансформации кооперационных связей эмирата с США, ЕС и КНР. Второй текст обращен к теме транссахарских маршрутов нелегальной торговли. Авторы дополняют конфликтологическое исследование по Сахаро-Сахельскому региону политэкономическим измерением. Они приходят к выводу о том, что незаконные пустынные караваны важны не только как фактор продолжительного конфликта, но и как своеобразный компенсаторный экономический механизм для населения турбулентного региона.

Резюмируя, хотелось бы отметить, что первый номер дает комплексное представление о значении транспорта и логистики для современных международных отношений. Развитие транспортных коммуникаций и инфраструктурных проектов работает как интеграционный фактор и как фактор конфликта. Реализация амбициозных задач дает экономический эффект, открывает широкие социальные перспективы, но в то же время может служить источником этнополитических противоречий, формирования устойчивых «нелегальных схем», быть частью масштабных геополитических противостояний. Коллизии между выгодой бизнеса и государственными интересами, транснациональными корпорациями и национальной безопасностью, личным и общественным началом пронизывают всю сферу международного транспорта. Поэтому транспортно-логистические проблемы международных отношений будут и в перспективе находить отражение на страницах нашего издания.

Сергей Маркедонов, главный редактор