

---

## СЕВЕРНЫЙ КАВКАЗ КАК АКТУАЛЬНЫЙ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЙ И ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКИЙ УЗЕЛ

С.Н. Сокуров

Кафедра национальной безопасности  
Российская академия народного хозяйства и государственной службы  
при Президенте Российской Федерации  
*просп. Вернадского, 84, Москва, Россия, 119606*

Статья посвящена политологическому, правовому и экономическому исследованию стратегического значения Северного Кавказа как транспортного инфраструктурно-сервисного кластера. Показаны особенности географического расположения Северного Кавказа, превращающие этот регион в важнейший геостратегический и геополитический мультимодальный инфраструктурный и коммуникационный макроузел, обладающий уникальными интеграционными свойствами, своего рода мост между Европой и Азией, между Россией и Ближним Востоком. Северный Кавказ обладает мощнейшим потенциалом обеспечения евроазиатских коммуникаций между двумя экспрессивно развивающимися мировыми центрами торговой и иной деловой активности — Азией и Европой. Описаны основные международные транспортные коридоры, реально или потенциально проходящие по Северо-Кавказскому федеральному округу. Показано значение международного транспортного коридора «Север–Юг». В статье исследованы и показаны приоритетные ключевые (проектируемые и экспектативные) элементы политики Российской Федерации в сфере развития транспортной инфраструктуры Северо-Кавказского федерального округа, а также направления и комплексы инструментов стратегического развития транспортных инфраструктур Северо-Кавказского федерального округа.

**Ключевые слова:** Северный Кавказ, Северо-Кавказский федеральный округ, геополитика, политология, транспортная инфраструктура, международный транспортный коридор, правовое регулирование транспорта.

Стратегически важное значение Северного Кавказа как транспортного и инфраструктурно-сервисного кластера с потенциально весьма обширными транзитными и логистическими функциями для России и мировых субрегиональных и глобальных международных отношений переоценить сложно. Фактически весь Кавказ и часть его российского сегмента в границах СКФО обладает мощнейшим потенциалом обеспечения евроазиатских коммуникаций, то есть коммуникаций между двумя экспрессивно развивающимися мировыми центрами торговой и иной деловой активности (Азией и Европой).

29 мая 2014 г. в городе Астане (Казахстан) был подписан Договор о Евразийском экономическом союзе (стороны — Российская Федерация, Республика Беларусь, Республика Казахстан), вступающий в силу с 01.01.2015. 10 октября 2014 г. в городе Минске (Беларусь) был подписан (и соответственно, подлежит необходимой ратификации) Договор о присоединении Республики Армения к указанному Договору о Евразийском экономическом союзе.

В контексте развития Евразийского экономического союза тема транспортной инфраструктурно-сервисной системы Север-Кавказского федерального округа получает особое звучание, требующее комплексного научного анализа.

Кроме того, повышение качества транспортных инфраструктурно-сервисных услуг, столь востребованных российской экономикой, невозможно без комплексного развития указанной инфраструктуры с учетом имеющихся и потенциально возможных внутренних и внешних рисков и угроз, в том числе террористического характера. А сказанное также требует серьезного комплексного анализа рассматриваемого комплекса сложных проектных и прикладных вопросов.

Международные транспортные векторы (коридоры), проходящие по территории Российской Федерации, включают в себя:

- международный евроазиатский транспортный вектор «Север–Юг» (проходит не только через СКФО, но и имеет ответвления: через Краснодарский край — морские пути в Турцию и Средиземное море; через международный морской порт Оля в Астраханской области на Каспийском — морской путь в Иран);

- международный евроазиатский транспортный вектор «Запад–Восток» (включая Транссибирскую магистраль);

- Северный морской путь;

- панъевропейские транспортные векторы № 1, 2 и 9;

- векторы, связывающие российские порты Азиатско-Тихоокеанского региона «Приморье-1» и «Приморье-2» через морские порты в Приморском крае с портами северо-восточных провинций Китая и с Японией [3].

Непосредственно на территории (или затрагивая территорию) Северо-Кавказского федерального округа в настоящее время российская система стратегически важных международных транспортных коридоров включает [5]:

- авто- и железнодорожные сегменты международной транспортной оси «Север–Юг» — куст транспортных векторов: Москва → Ростов-на-Дону/Астрахань → Махачкала и/или Дербент → далее морем или через Азербайджан на Иран → далее на Турцию, через Турцию транзитом → в государства Ближнего Востока Персидского залива (с рукавом через Беслан на Грузию);

- Транскаспийский международный морской путь (в рамках международного транспортного коридора «Север–Юг») — куст транзитных векторов: из портов Республики Дагестан (Махачкала и др., в том числе проектируемые и перспективные) в порты Казахстана (Актау и др., в том числе проектируемые и перспективные), в порты Туркмении (Туркменбаши и др., в том числе проектируемые и перспективные), в порты Ирана (Амир-Абад и др., в том числе проектируемые и перспективные), в порты Азербайджана;

- транспортный вектор через Краснодарский край на Республику Крым, геостратегически и геополитически важный в настоящее время для России регион.

Обратимся к вопросу о значении транспортной магистральной транзитной оси «Север–Юг».

Согласно разделу II Паспорта Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» [3], развитие транспортной магистральной транзитной оси «Север–Юг» является стратегически важным и

предопределяет создание необходимых позитивных условий и возможностей для транспортировки пассажиров и грузов по маршруту: порты Балтийского моря — Персидский залив (в том числе с задействованием потенциала российских внутренних водных путей), с перспективным определением этого транспортного коридора в качестве одной из основных транспортных артерий России, аккумулирующих значительные объемы грузопотоков из Азии в Европу.

Подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» в числе проектов, обеспечивающих решение стратегической задачи устранения узких мест на расположенных на территории России направлениях максимальной концентрации внешнеторговых и транзитных грузопотоков, определено комплексное развитие транспортного коридора «Север–Юг» по направлению Северная Европа – Россия – Иран – Индия, с транспортными ответвлениями на Кавказ – Персидский залив и Центральную Азию.

Как заявлял в 2006 г. президент ОАО «Российские железные дороги» В. Якунин, международная транспортная ось «Север–Юг» призвана обеспечить необходимые транспортные связи между Севером (государствами Европы, в том числе Северной Европы и Балтии) и азиатскими государствами (Ираном, Индией и Пакистаном), а равно другими выразившими желание принять участие в данном проекте государствами, позиционируя непрерывную железнодорожную сеть между Россией, Азербайджаном и Ираном как важнейший элемент вышеозначенного транспортного коридора [1].

Сухопутная часть международной транспортной оси «Север–Юг» проходит по российским железным дорогам от границы с Финляндией до Каспийского моря, составляет около 3000 км, совпадая на северном своем участке с панъевропейским транспортным вектором и имея ответвления на страны Балтийского региона, Украину, Белоруссию, а через них на сеть железных дорог Восточной и Западной Европы. При этом стержневым элементом выступает железнодорожное направление Бусловская → Санкт-Петербург → Москва → Рязань → Кочетовка → Ртищево → Саратов → Волгоград → СКФО/Астрахань протяженностью в 2513 км. Основным преимуществом оси «Север–Юг» в сравнении с другими транспортными маршрутами (в частности перед морским маршрутом через Суэцкий канал) является минимизация (в 2 и более раза) расстояния перевозок, а также минимизация издержек на перевозку грузовых контейнеров из Европы в Иран или Индию (чем, к примеру, только по морю) [2].

История вопроса. Географические предпосылки для функционирования стратегической транспортно-транзитной оси (транспортного коридора) «Север–Юг» существовали в течение столетий. Отдельные транспортные векторы по этой оси строились и эксплуатировались в царской России, в СССР и в современной России.

Так, в 1898 г. была запущена железная дорога Петровск-Порт (ныне Махачкала) → Дербент → Баку.

«Линия железнодорожных сообщений между азербайджанской и иранской Астарой, — пишет А. Чичкин, — была запланирована еще в начале XX в., позже к этому вопросу возвращались в 1920, 1940 и в 1960-е гг. Временная железнодорож-

ная линия сообщения между этими пунктами действовала в облегченном формате в 1941–1945 гг. в целях обеспечения транспортировки военных грузов в СССР через Иран из государств — союзников СССР по антигитлеровской коалиции. До развала Советского Союза действовал транспортный железнодорожный вектор через Грузию и Армению, а также через Азербайджан с выходами на Турцию через армянский город Гюмри и Иран через Нахичеванскую автономию Азербайджана. Сегодня данные векторы не функционируют уже в течение длительного времени. Только относительно недавно Армения и Турция объявили о возможном запуске взаимного международного железнодорожного сообщения» [7].

В г. Санкт-Петербурге 12 сентября 2000 г. было заключено чрезвычайно важное в контексте исследуемого комплекса проблем Соглашение о международном транспортном коридоре «Север–Юг» [6], сторонами которого выступили Правительство Российской Федерации, Правительство Республики Индия, Правительство Исламской Республики Иран и Правительство Султаната Оман.

В числе важнейших целей этого Соглашения были закреплены нижеследующие: увеличение эффективности транспортных связей для обеспечения перевозок пассажиров и товаров по указанному международному транспортному коридору; содействие доступу транспортных инфраструктурно-сервисных систем государств — сторон Соглашения на международный рынок транспортных услуг; содействие увеличению объемов международных перевозок при обеспечении безопасности движения и сохранности товаров в соответствии с международными стандартами; гармонизация правового обеспечения и реализации транспортной политики; создание на недискриминационной основе необходимых условий доступа для поставщиков транспортных услуг в пределах международного транспортного коридора «Север–Юг» (п. 2.1 Соглашения).

Согласно п. 3.1 ст. 3 Соглашения таковое регламентирует международные и транзитные перевозки пассажиров и товаров через территории государств — Сторон, выполняемые различными видами транспорта или в их комбинации (мультимодальный подход) по маршрутам, устанавливаемым Компетентными органами соответствующих государств-сторон. При этом каждая из сторон Соглашения обязуется предоставлять другим государствам-сторонам право международного транзита пассажиров, товаров и транспортных средств через свою территорию на условиях, определяемых вышеозначенным Соглашением (п. 4.1 ст. 4).

Российская Федерация Федеральным законом от 12.03.2002 № 24-ФЗ произвела ратификацию Соглашения о международном транспортном коридоре «Север–Юг».

В 2002 г. Российская Федерация выразила согласие с присоединением Беларуси и Казахстана к Соглашению о международном транспортном коридоре «Север–Юг». В 2003 г. Российская Федерация выразила согласие с присоединением Таджикистана к Соглашению о международном транспортном коридоре «Север–Юг». В 2004 г. Российская Федерация выразила согласие с присоединением Азербайджана, Армении и Сирии к Соглашению о международном транспортном коридоре «Север–Юг». В 2005 г. Российская Федерация выразила согласие с присоединением Болгарии, Кыргызстана, Турции и Украины к Соглашению о международном транспортном коридоре «Север–Юг».

В настоящее время к соглашению присоединились Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Оман, Сирия. Подали заявки на присоединение Турция и Украина [2].

Согласно Соглашению о международном транспортном коридоре «Север–Юг» от 12.09.2000 [6], «Международный транспортный коридор «Север–Юг» — из Индии, Омана по морю, в и через Иран, Каспийский регион, Российскую Федерацию и далее, а также в обратном направлении» (п. 1.9 ст. 1).

При этом в п. 1.8 ст. 1 вышеозначенного Соглашения дана расшифровка (интерпретация) понятия «международный транспортный коридор» — это «совокупность магистральных транспортных коммуникаций (как имеющихся, так и вновь создаваемых), связывающих стороны, с соответствующим обустройством, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и товаров в международном сообщении, на направлении их наибольшей концентрации».

Депозитарием вышеуказанного Соглашения определена Исламская Республика Иран, в обязанности которого, в частности, вменено информировать стороны Соглашения о присоединении других государств к вышеозначенному Соглашению и о прекращении действия настоящего Соглашения в отношении любой из сторон (п. 8.1 и 8.2 ст. 8 Соглашения). Руководящим органом международного транспортного коридора «Север–Юг» определен Соглашением Координационный Совет, состоящий из Компетентных органов сторон Соглашения и формируемый в целях регулирования моментов относительно реализации Соглашения и реализации его положений (п. 6.1 ст. 6 Соглашения).

Согласно имеющимся экспертным оценкам, товарный рынок международного транспортного коридора «Север–Юг» оценивается в 25–26 млн т к 2015 г. [2].

Ежегодные доходы от реализации возможностей международной транспортной оси «Север–Юг» изначально оценивались примерно в 5–6 млрд долл. США. Уже к 2002 г. существовала весьма мощная и обширно разветвленная сеть транспортных коммуникаций (в том числе — железнодорожные и автодорожные коммуникации, внутренние судоходные пути и морские порты государств — членов Соглашения, способная обеспечить перетрассирование и освоение огромных грузопотоков по этой международной транспортной оси) [4].

Таким образом, международная транспортная ось «Север–Юг» — это не благопожелания и даже не проект будущего, а в определенной степени уже историческая реалья. Уже почти полтора десятка лет этот комплекс транспортных коммуникаций и узлов развивается в соответствии с вышеозначенным международным договором.

С учетом вышесказанного считаем дать авторское описание структуры маршрутного транзитного куста по международной транспортной оси «Север–Юг», принимая во внимание не только российские сегменты транспортных инфраструктурно-сервисных систем, но и зарубежные их стыковочные части.

1. Стыковочная система со стороны Российской Федерации (через СКФО) (западная ветвь коридора и транскаспийский маршрут) — авто- и железнодорожные сегменты международной транспортной оси «Север–Юг» — куст транспорт-

ных векторов: западные и северо-западные границы России → Москва → Ростов-на-Дону / Астрахань → Махачкала / Дербент / Назрань / Черкесск / Беслан;

далее –

– порты Республики Дагестан (Махачкала, Дербент и др., в том числе проектируемые и перспективные) → далее морем на каспийские порты Ирана (порты Энзели, Амирабад, Ноушехр и др., в том числе проектируемые и перспективные), на Азербайджан, на Казахстан, на Туркменистан;

– Дербент → Самур → железнодорожным транспортом на Азербайджан; вспомогательные (в том числе потенциальные) ответвления:

– Черкесск → автотранспортом на Абхазию (Сухум);

– потенциально Беслан → Южная Осетия → Грузия → Армения.

2. Стыковочная система со стороны Азербайджана и дальнейшая трассировка (западная ветвь коридора и транскаспийский маршрут):

– из Дербента → железнодорожным транспортом через Азербайджан → Астара (Азербайджан) → Астара (Иран);

– из Дербента → железнодорожным транспортом через Азербайджан в порты Азербайджана (Баку, Ленкорань, Астара и др., в том числе проектируемые и перспективные) → в порты Ирана или по железной дороге → Астара (Азербайджан) → Астара (Иран);

– из портов Республики Дагестан → порты Азербайджана (Баку, Ленкорань, Астара и др., в том числе проектируемые и перспективные) → в порты Ирана или по железной дороге → Астара (Азербайджан) → Астара (Иран);

– потенциально через территории Азербайджана и Армении с выходом в Иран через пограничный пункт Джульфа.

3. Стыковочная система со стороны Ирана и дальнейшая трассировка:

– через Астару (Азербайджан) → железнодорожным транспортом на Астару (Иран) → железнодорожным транспортом порт Энзели (на узкой косе между озером Мордаб (Энзел. залив) и Каспийским морем) → Решт → Казвин;

– из портов Республики Дагестан → морским транспортом в каспийские порты Ирана (порты Энзели, Амирабад, Ноушехр и др., в том числе проектируемые и перспективные);

– из Этрека (Туркменистан) железнодорожным транспортом → Горган (Иран) → в иранские порты в Персидском заливе и в Ормузском проливе (нефтяной порт Бендер-Махшехри в заливе Хор-Муса на сев. побережье Персидского залива; порт Хорремшехр (главный сухогрузный порт) на вост. берегу реки Шатт-эль-Араб в 74 километрах от впадения этой реки в Персидский залив; порт Бендер-Аббас на Северном берегу Ормузского пролива) → в иранские порты Чахбехар на юго-востоке Ирана на берегу Оманского залива (один из ключевых элементов международной транспортной оси «Север-Юг») → из портов Ирана в Персидском заливе, в Ормузском проливе, в Оманском заливе → на Оман, на ОАЭ, на Катар, на Бахрейн, на Саудовскую Аравию, на Йемен, на Индию, на Шри-Ланку, на ряд африканских государств; на государства Юго-Восточной Азии → Бафк → Захедан → на Пакистан → на Турцию → на средиземноморские государства и государства Ближнего Востока.

4. Стыковочная система со стороны Казахстана и дальнейшая трассировка (восточная ветвь коридора):

– из портов Республики Дагестан → порты Казахстана (Ақтау и др., в том числе проектируемые и перспективные) → Узень (Казахстан) → далее железнодорожным транспортом на Гызылгая (Туркменистан).

5. Стыковочная система со стороны Туркменистана и дальнейшая трассировка (восточная ветвь коридора):

– из портов Республики Дагестан → порты Туркменистана (Туркменбаши и др., в том числе проектируемые и перспективные);

– Гызылгая (Туркменистан) железнодорожным транспортом → Берекет → Этрек → Горган (Иран) → пограничный переход Теджен — Серахс (здесь же осуществляется перестановка колесных пар).

Особенности географического расположения Северного Кавказа, самого сложного в социально-экономическом плане и ключевого для обеспечения национальной безопасности макрорегиона Российской Федерации, автоматически превращают его в важнейший геостратегический и геополитический мультимодальный инфраструктурно-коммуникационный макроузел, обладающий уникальными интеграционными свойствами своего рода мост между Европой и Азией, между Россией и Ближним Востоком. Впрочем, и собственные наиболее ценные существующие на Северном Кавказе ресурсы, такие как нефть или газ, требуют наличия развитой транспортной инфраструктуры, и при этом наиболее ценным ресурсом является сам транзит, поскольку доступ к рынкам является незаменимым промежуточным предметом вложений. Проблема транзита ресурсов не может быть решена без сотрудничества соответствующего государства с граничащими с ним государствами.

#### ЛИТЕРАТУРА

- [1] Как сделать транспортный коридор Север–Юг привлекательным. URL: [http://www.transport.ru/1/3/i77\\_34572p0.htm](http://www.transport.ru/1/3/i77_34572p0.htm).
- [2] Международный транспортный коридор «Север–Юг». URL: [http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5130](http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5130).
- [3] Постановление Правительства Российской Федерации «О Федеральной целевой программе “Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)”» от 05.12.2001 № 848 // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2001. — № 51. — Ст. 4895.
- [4] Пояснительная записка от 24.12.2001 по вопросу о ратификации Соглашения о международном транспортном коридоре «Север–Юг» (Паспорт проекта Федерального закона № 165453-3 «О ратификации Соглашения о международном транспортном коридоре “Север–Юг”») // СПС «Консультант Плюс».
- [5] Распоряжение Правительства Российской Федерации «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Северо-Кавказского федерального округа до 2025 года» от 06.09.2010 № 1485-р // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2010. — № 40. — Ст. 5107.
- [6] Соглашение о международном транспортном коридоре «Север–Юг» (Санкт-Петербург, 12 сентября 2000 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2002. — № 36. — Ст. 3431.
- [7] Чичкин А. Закавказский рельс. Азербайджан, Россия и Иран договорились о железнодорожном транзите // Бизнес. — 2008. — № 676. — 21 окт.

## NORTH CAUCASUS AS A GEOPOLITICAL AND GEOSTRATEGIC ACTUAL SITE

S.N. Sokurov

The Department of National Security of the Faculty of National Security  
Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration  
84, Vernadskogo prosp., Moscow, Russia, 119606

The article investigates the strategic importance of the North Caucasus as the transport infrastructure-service cluster. The features of the geographical location of the North Caucasus, transforming this region into an important geostrategic and geopolitical multimodal infrastructure-communication macro-Centre with unique integration properties of a bridge between Europe and Asia, between Russia and the Middle East. The North Caucasus has a strong potential to ensure communication between the two Eurasian expressive developing world centers of trade and other business activity — Europe and Asia. The article investigates the basic international transport corridors, actually or potentially passing on North Caucasian Federal District. The article shows the importance of the international transport corridor «North — South». The article explores and shows the key priorities (projected and expected) elements of the policy of the Russian Federation in the field of transport infrastructure development of the North Caucasus Federal District, as well as directions and a set of tools of the strategic development of the transport infrastructure of the North Caucasus Federal District.

**Key words:** North Caucasus, North Caucasian Federal District, geopolitics, political science, transport infrastructure, international transport corridor, legal regulation of transport.

### REFERENCES

- [1] Kak sdelat' transportnyj koridor Sever–Jug privlekatel'nym. URL: [http://www.transport.ru/1/3/i77\\_34572p0.htm](http://www.transport.ru/1/3/i77_34572p0.htm).
- [2] Mezhdunarodnyj transportnyj koridor «Sever–Jug». URL: [http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5130](http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5130).
- [3] Postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 05.12.2001 № 848 «O Federal'noj celevoj programme “Razvitie transportnoj sistemy Rossii (2010–2020 gody)”» // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. — 2001. — № 51. — St. 4895.
- [4] Pojasnitel'naja zapiska ot 24.12.2001 po voprosu o ratifikacii Soglashenija o mezhdunarodnom transportnom koridore «Sever–Jug» (Pasport proekta Federal'nogo zakona № 165453-3 «O ratifikacii Soglashenija o mezhdunarodnom transportnom koridore “Sever–Jug”»). URL: <http://www.consultant.ru>.
- [5] Rasporjazhenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 06.09.2010 № 1485-r «Ob utverzhenii Strategii social'no-jekonomicheskogo razvitija Severo-Kavkazskogo federal'nogo okruga do 2025 goda» // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. — 2010. — № 40. — St. 5107.
- [6] Soglashenie o mezhdunarodnom transportnom koridore «Sever–Jug» (Sankt-Peterburg, 12 sentjabrja 2000 g.) // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. — 2002. — № 36. — St. 3431.
- [7] Chichkin A. Zakavkazskij rel's. Azerbajdzhan, Rossija i Iran dogovorilis' o zheleznodorozhnom tranzite // Biznes. — 2008. — № 676. — 21 okt.