

СБОРНИК НАУЧНЫХ ТРУДОВ МАДИ
«ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ»

Москва

2022

УДК: 339.9

**ГУМАНИТАРНЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ**

Стрыгин Андрей Вадимович, д-р экон. наук, проф.,
strygin@inbox.ru, МАДИ,

Борисов Алексей Николаевич, канд. полит. наук, доц.,
una@una.ru, МГИМО МИД,

Билялова Лилия Равиловна, специалист АСМАП,
ведущий документовед Центра РАС ООН в МАДИ,

В 2021 году в свет вышел первый отечественный учебник [1], содержащий комплекс материалов по проблематике международного транспорта и международной транспортной политики. За прошедший год актуальность и востребованность издания существенно выросла, что повлекло за собой подготовку его второго, расширенного и дополненного издания, с учетом рассмотрения такого механизма транспортной политики, как транспортная дипломатия.

В процессе работы использовались методы ретроспективного анализа, результатом чего стал акцент на гуманитарные (и в первую очередь, правовые) аспекты развития международных отношений, и как их составной части – формирования и развития международной транспортной политики.

Как известно, развитие транспортных коммуникаций тесным образом связано с международным разделением труда, как основным движущим фактором развития мирохозяйственных связей, так и с трансформацией системы международных отношений, от формирования принципов Вестфальской системы международного права, декларировавшей государственный суверенитет и как следствие – приоритет договорных отношений, с последующими изменениями, зафиксированными в положениях Венской (расширение географии международно-правовых отношений), Версальско-Вашингтонской, впервые применившей принцип международной изоляции отдельных государств, и Ялтинско-Потсдамской, закрепившей принцип многополярности, следствием чего стало учреждение Организации Объединенных Наций, институциональное строение которой во многом стимулировало международные экономические отношения, основывающиеся на четком и безукоснительном взаимном исполнении всех ранее согласованных и принятых

на себя международно-правовых обязательств, каких бы аспектов социально-экономической сферы они не касались.

Иными словами, приоритет развития мирохозяйственных связей, включая и развитие международных транспортных коммуникация всегда базировался на нормативно-правовых договорных отношениях, их исполнении, а значит в своей первооснове имел приоритет гуманитарной составляющей, вытекающей из сущности всеобщего разделения труда, когда еще на этапе зарождения цивилизаций, от межобщинного обмена продуктами труда, без преувеличения можно сказать, зависела сама их жизнь.

По мере исторического развития общества, развивалось и транспортные взаимосвязи между основными центрами мировых цивилизаций, стимулировавшие процессы товарообмена, включая такие жизненно важные, как пряности, использование которых предотвращало распространение эпидемий, а значит имело исключительно значимый гуманитарный характер.

Запад в Средние века нуждался в притоке жизненно важных товаров с Востока, что стимулировало развитие не только средств наземного транспорта, находившихся еще на самом примитивном уровне своего развития, но и мореплавания. Именно развитию морских коммуникаций в свое время, как Восток, так и Запад были обязаны социально-экономическому процветанию. И здесь уместно вспомнить, что на заре эпохи великих географических открытий Великая Поднебесная (Китай) и государства Индостана давали около 80% мирового ВВП. В то же время, географические открытия XVI-XVII веков, связанные с мореплаванием и ростом объемов международной торговли, позволили Западу существенно вырваться в своем экономическом развитии.

К этому времени происходит отход от мирного торгового соперничества с началом активного использования блокады торгового флота соперничавших западноевропейских стран (Англии и Испании) за доминирование на море. Речь идет о так называемых «пиратах ее величества», топивших испанские торговые суда на пути из Америки в Европу. Вестфальский мир, и установившаяся система международно-правовых отношений способствовала переводу вооруженного транспортного противостояния в более цивилизованные формы, с использованием таможенных ограничений на пути движения товаров, с использованием как морских, так и сухопутных маршрутов.

Следующим обострением международных торгово-экономических отношений стала тотальная морская блокада Англии в ходе наполеоновских войн, завершившихся Венским конгрессом, участ-

ники которого попытались дать определенные гуманитарно-стабилизирующие гарантии всей системе международных, включая и торговые, отношений. Что не помешало в самом скором времени, в ходе Крымской войны в середине XIX века, уже самой Англии в союзе с Францией и Турцией объявить морскую торговую блокаду России.

В то же время, с началом железнодорожного сообщения, в Европе, а затем и в Северной Америке, наряду с морским, интенсивно начинает развиваться и наземный транспорт, стимулируя дальнейший рост товарообмена между ведущими странами мира на данный период времени. Это требует в дополнение с уже созданной системой регулирования международных морских перевозок, разработку и принятие целой системы нормативных-правовых документов, регулирующих порядок функционирования международного железнодорожного сообщения. А с появлением воздушного и автомобильного транспорта и их быстрого развития с началом XX века, формируется комплексная система регулирования деятельности международного транспорта.

Универсальный характер эта система приобретает с созданием ООН, ряд специализированных учреждений которых, деятельность которых базируется на международном гуманитарном праве, обеспечивают заключение сложной многоаспектной договорной основы функционирования отдельных видов транспорта в системе международного товаро- и пассажирообмена, включая их взаимодействие в виде так называемых мультимодальных перевозок, что в итоге приводит к возникновению и реальному действию международной транспортной политики, ставшей во всем послевоенном мире действенным механизмом достижения желаемых и возможных результатов суверенными государствами и их объединениями (союзами) желаемых и возможных результатов, наряду с другими формами политического влияния, как например экономическая, торговая или энергетическая политика, в рамках глобального стратегического соперничества и противостояния двух глобальных систем во главе с США и СССР. В то же время обе страны нередко прибегают к разного рода санкционным ограничениям, направленных против третьих стран, что в первую очередь сказывается на затруднениях в функционировании международных транспортных коммуникаций.

Однако с распадом СССР и отходом от принципов многополярности в конце XX века, международная транспортная политика, наряду с другими формами политического взаимодействия в современном мире, претерпевает существенные изменения, выражающиеся в первую очередь в еще большем отходе от гуманитарных принципов за счет активного использования разного рода искусственно устанавливаемых барьеров, ограничивающих взаимный товарообмен.

Последним и наиболее ярким проявлением этого стали введенные странами Запада в отношении России в 2022 году запреты (пакетов санкционных ограничений) валютные банковско-финансовые расчеты, разрыв производственных и логистических цепочек поставок, меры экспортного квотирования и импортных запретов, что в итоге в большей степени оказало влияние на всю мировую экономику, нежели на конкретную страну, на подрыв экономического и гуманитарного положения, в которой они были ориентированы. Крайней формой санкционного давления стало транспортное эмбарго (наземный автомобильный и морской транспорт) на все международные перевозки транспортными средствами, находящимися в российской юрисдикции, что неизбежно будет иметь серьезные гуманитарные последствия для всех вовлеченных сторон конфликта.

Более того, на мирохозяйственном уровне введение западных санкций спровоцировало проявление реальных признаков энергетического, продовольственного и логистического кризиса, что предопределило, как минимум, нейтральную позицию стран, с доминирующим количеством их народонаселения (и в первую очередь Китая и Индии) не поддержавших санкционного давления и продолживших развитие взаимовыгодных торгово-экономических отношений с Россией, что подтверждает дальнейшую реализацию долгосрочной международной транспортной политики, при неизбежной корректировке отдельных форм ее реализации, механизмом чего выступает транспортная дипломатия.

Резюмируя изложенное, следует подчеркнуть, что именно разрыв международных логистических связей обостряет и углубляет негативные гуманитарные аспекты глобального разрушения мировой экономики и всей системы мирохозяйственных связей. А отсюда и то принципиально важное значение, приобретаемое транспортной дипломатией, направленной на исправление политических и экономических перекосов до момента выработки и принятие новой глобальной системы международных отношений с неизменным сохранением, но с учетом назревшей необходимости реформирования ООН.

Именно транспортная, наряду с энергетической дипломатией, рассматривается сегодня главными механизмами восстановления сбалансированной системы международных экономических и гуманитарных отношений, что предопределяет целесообразность включения в переиздание названного учебника соответствующей главы по проблематике транспортной дипломатии.

Список литературы

1. Международный транспорт и международная транспортная политика: учебник для магистратуры / под ред. А.В. Торкунова и Р.И. Хасбулатова. М.: Изд-во «Экон-Информ», 2021. 380 с.