

В.А. Аватков, Н.А. Спиридонова*

**РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ ДИПЛОМАТИИ
В УКРЕПЛЕНИИ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ
(ОПЫТ АЗИАТСКИХ СТРАН)
(Обзор)**

Аннотация. В обзоре обосновывается тезис о том, что транспортная дипломатия представляет собой одну из значимых сфер взаимодействия государств в области транспортной инфраструктуры, логистики и торговли. Фокус работы сконцентрирован на описании теоретических основ транспортной дипломатии, а также на результатах практической реализации ее принципов в ряде дружественных России азиатских стран. Обзор содержит актуальный материал, отражающий роль транспортной дипломатии в развитии международных торгово-экономических связей Китая, Турции, Узбекистана, Туркменистана и Таджикистана.

Ключевые слова: транспорт; торговля; сотрудничество; дипломатия; Китай; Турция; Узбекистан; Туркменистан; Таджикистан.

Для цитирования: Аватков В. А, Спиридонова Н.А. Роль транспорт-

* **Аватков Владимир Алексеевич**, д-р полит. наук, доцент, заведующий Отделом Ближнего и Постсоветского Востока Института научной информации по общественным наукам РАН, заведующий кафедрой «Международные отношения и geopolitика транспорта» Института международных транспортных коммуникаций Российского университета транспорта (Москва, Россия). E-mail: v.avatkov@gmail.com

Спиридонова Нина Арменовна, старший преподаватель кафедры «Международные отношения и geopolitика транспорта» Института международных транспортных коммуникаций Российского университета транспорта (Москва, Россия). E-mail: asatryanchik@mail.ru

Avatkov Vladimir, DSc in Political Science, Associate Professor, Head of the Department of Middle and Post-Soviet at East, Institute of Scientific Information for Social Sciences, Russian Academy of Sciences, Head of the Department of International Relations and Geopolitics of Transport, Institute of International Transport Communications, Russian University of Transport (Moscow, Russia). E-mail: v.avatkov@gmail.com

Spiridonova Nina, senior lecturer at the department of International Relations and Geopolitics of Transport, Institute of International Transport Communications, Russian University of Transport (Moscow, Russia). E-mail: asatryanchik@mail.ru

ной дипломатии в укреплении торгово-экономических связей (опыт азиатских стран) (Обзор) // Экономические и социальные проблемы России. – 2024. – № 3. – С. 136–146.

V.A. Avatkov, N.A. Spiridonova
The role of transport diplomacy in strengthening trade and economic relations (experience of Asian countries) (Review)

Abstract. The review substantiates the thesis that transport diplomacy is one of the significant areas of interaction between states in the field of transport infrastructure, logistics and trade. The focus of the work is concentrated on describing the theoretical foundations of transport diplomacy, as well as on the results of the practical implementation of its principles in a number of Asian countries friendly to Russia. The review contains up-to-date material reflecting the role of transport diplomacy in the development of international trade and economic relations between China, Turkey, Uzbekistan, Turkmenistan and Tajikistan.

Key words: transport; trade; cooperation; diplomacy; China; Türkiye; Uzbekistan; Turkmenistan; Tajikistan.

For citation: Avatkov V.A., Spiridonova N.A. The role of transport diplomacy in strengthening trade and economic relations (experience of Asian countries) (Review) // Economic and Social Problems of Russia. – 2024. – N 3. – P. 136–146.

Введение

В современных геоэкономических условиях ключевыми факторами развития международных торговых связей и туристических потоков являются скорость, своевременность и сохранность доставки грузов, а также комфорт и стоимостная доступность поездок [Вардомский, Тураева, 2018, с. 66]. Развитие транспортных систем наряду с расширением сети транспортных путей, объединяющих различные страны, центры и регионы мира, предполагает совершенствование самих транспортных средств в направлении соответствия выдвигаемым требованиям. В свою очередь, технический прогресс в транспортной сфере стимулирует торговлю, способствует «сокращению» пространства и снижению экономических издержек. Другими словами, наличие транспортных коммуникаций, высокоскоростных транспортных средств и информационных технологий существенно уменьшает значимость фактора расстояния для торгово-экономического взаимодействия между странами и регионами.

В то же время отдельного внимания заслуживают дипломатические отношения в транспортной сфере. История дипломатии демонстрирует ее непрерывное развитие и способность адаптироваться к новым вызовам. В современном мире она также претерпевает эволюцию в связи с изме-

няющимися политическими, экономическими и социальными условиями. В контексте текущих геополитических сдвигов и технологического прогресса развиваются такие ее разновидности как общественная, цифровая и транспортная дипломатия. Эти новые формы отражают динамику международных, в том числе торгово-экономических, отношений, подтверждая важность дипломатических связей в современном мире.

На фоне сегодняшних трансформаций мировой экономической и транспортной систем представляется интересным и актуальным рассмотреть основы транспортной дипломатии. А также отразить ее роль в расширении торгово-экономических связей ряда дружественных России азиатских государств, торгово-транспортное сотрудничество с которыми позволяет снизить издержки санкционного противостояния с западными акторами и способствует развитию новых перспективных направлений международной торговли.

Роль транспортной дипломатии в системе международных отношений и торговли

Термин «транспортная дипломатия» возник в контексте развития международных отношений и сотрудничества в области транспорта [Международный транспорт ..., 2022, с. 45]. Предпосылкой появления этого термина стала интенсификация международной торговли и обмена товарами, которая привела к увеличению морских, воздушных и наземных, в том числе железнодорожных¹, грузовых и пассажирских перевозок. В связи с этим возникла необходимость межгосударственного сотрудничества в области транспорта, а также разработки соответствующих соглашений и стандартов. Таким образом, транспортная дипломатия по праву считается важной составляющей международных отношений в направлении развития транспортной инфраструктуры, увеличения объемов международной торговли и перевозок.

Иными словами, логистика, перевозки, развитие транспортного сообщения между государствами – вот область, которую охватывает транспортная дипломатия. В этой сфере международных отношений все участники стремятся к улучшению и доступности транспорта, а также повышению его эффективности. Очевидно, что роль транспортной дипломатии нельзя игнорировать, поскольку именно посредством ее инструментов любая страна может включиться в систему международных отношений в сфере транспорта, торговли и туризма.

Транспортная дипломатия предполагает комплекс мероприятий, связанных с урегулированием конфликтов и/или поддержкой сотрудничества

¹ Довольно часто многие источники выделяют как отдельное направление «железнодорожную дипломатию», которую можно определить как активную поддержку внутренних и внешних экономических приоритетов государства в области железнодорожного транспорта.

между политически и экономически заинтересованными сторонами в отношении одной или нескольких транспортных инициатив [Ampleman, 2021]. Также она может проявляться в формате переговоров, целью которых служит усиление (или ослабление) расхождений между позициями участников относительно целесообразности той или иной транспортной инициативы.

Дипломатическое сотрудничество в транспортной сфере сильно влияет на устойчивое и равноправное развитие всех стран, именно поэтому его считают важным условием и фактором роста мировой экономики, а также международной торговой и социальной интеграции. Кроме того, благодаря транспортной дипломатии на международных форумах создаются партнерства, которые помогают общими усилиями решать такие масштабные проблемы, как доступность разных регионов мира, энергетическая эффективность транспорта и сокращение его выбросов в атмосферу. В свою очередь, совместное решение глобальных вопросов, связанных с транспортной инфраструктурой и перевозками, объединяет государства и создает благоприятные условия для развития мирового сообщества. Являясь важным инструментом достижения не только социальных, внешнеполитических, но и экономических целей [Владимиров, 2016], транспортная дипломатия также служит одной из основ формирования внутреннего и международного рынков, обеспечивая поступательное развитие как отдельных национальных/региональных экономик, так и мировой торговой системы в целом.

Представленные ниже тезисы обосновывают актуальность изучения и развития транспортной дипломатии в контексте современной системы международных отношений по следующим направлениям: экономика и торговля, экология и безопасность.

Во-первых, транспортная дипломатия играет важную роль в развитии международных экономических отношений, поскольку с ее помощью решаются разногласия и налаживаются партнерские связи в экономической сфере.

Во-вторых, транспортная дипломатия нацелена на решение проблем, связанных с границами и пограничным сотрудничеством: она помогает согласовать правила, которые позволяют оптимизировать перевозки одновременно с обеспечением их безопасности. Так, благодаря взаимодействию таможенных служб по устранению препятствий для грузовых и пассажирских перевозок удается избежать многих конфликтных ситуаций при «пересечении» разных территорий и транспортных систем.

В третьих, транспортная дипломатия стимулирует развитие инфраструктуры региональных транспортных систем, а также способствует укреплению партнерских отношений между странами, которые реализуют совместные инфраструктурные транспортные проекты [Решение Высшего Евразийского экономического совета ..., 2016].

В четвертых, транспортная дипломатия способствует расширению торговых отношений и экспорта продукции. Заранее согласованные транспортные маршруты позволяют улучшить логистику и уменьшить стоимость до-

ставки товаров, что способствует росту экспортного потенциала государств и наращиванию их внешнеторговых связей.

Наконец, в пятых, транспортная дипломатия нацелена на достижение целей устойчивого развития и борьбу с климатическими изменениями. Поскольку транспорт – это один из крупных источников выбросов парниковых газов, транспортная дипломатия помогает урегулировать такие вопросы как согласование действий по снижению выбросов и принятие мер по повышению энергоэффективности транспорта, а также использованию экологически чистых видов транспорта. В целях координации усилий в этих направлениях многие государства объединяются в транспортные союзы и организации [Шелистов, Ладвищенко, 2010].

Для подтверждения значимости вышеизложенных теоретических основ транспортной дипломатии для транспортно-логистического и торгового международного взаимодействия целесообразно обратиться к практическому опыту таких азиатских стран как Китай и Турция, а также некоторых государств СНГ (Узбекистан, Туркменистан, Таджикистан), каждое из которых может рассматриваться в качестве стратегически важного торгового и транспортного партнера РФ в текущем турбулентном геоэкономическом контексте.

Китай

Как было отмечено выше, эффективным инструментом для укрепления и улучшения отношений между странами могут стать совместные транспортные проекты по строительству и развитию международных транспортных коридоров, которые создают новые возможности для внешнеторгового сотрудничества, обеспечивают увеличение темпов и объемов международной торговли. Практическим подтверждением данного тезиса служит китайская инициатива «Один пояс, один путь» (Belt and Road Initiative). Одним из ключевых направлений в рамках этой инициативы является создание морского транспортного коридора, связывающего Китай со странами Азии, Африки и Европы. Укрепление экономического сотрудничества и торговых связей между участниками данного проекта благоприятно влияет на улучшение их политических, общественных и культурных отношений.

Также в русле инициативы «Один пояс и один путь» в Китае в 2011 г. был запущен проект высокоскоростного железнодорожного транспорта (High Speed Rail, HSR), после чего Пекин начал добиваться заключения сделок по реализации проектов HSR в других странах [Кег, 2017, р. 4]. Умение строить высокоскоростные железные дороги дешевле конкурентов позволило Пекину привлечь на свою сторону большое число союзников и выйти на рынки более чем 65 стран вдоль маршрута Китай – страны Европы.

Все это дало импульс дальнейшему развитию китайской «дипломатии железных дорог» [Карпов, 2017], именно так окрестили действия КНР

в области высокоскоростного железнодорожного транспорта международные наблюдатели и сам Пекин. К принципам китайской железнодорожной дипломатии в рамках инициативы «Один пояс, один путь» относятся: а) выработка и принятие согласованных подходов по облегчению пересечения границ, устранению барьеров и упрощению процедур, влияющих на беспрепятственное перемещение пассажиров и грузов; б) проведение гибкой тарифной политики в отношении услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом (в том числе посредством применения сквозных тарифных ставок при перевозках грузов из третьих стран в третьи страны транзитом через территории государств – участников инициативы); в) разработка и реализация скоординированных мер по созданию и развитию скоростного и высокоскоростного пассажирского сообщения между государствами – участниками инициативы с учетом особенностей развития железнодорожного транспорта и географического положения каждого из них [Крылов, 2016].

Турция

В ракурсе настоящего исследования целесообразно обратиться к опыту транспортной дипломатии Турецкой Республики, которая на данный момент все активнее выдвигает себя на роль своеобразного «мостика» – хаба между странами Севера и Юга, Запада и Востока. При реализации этой идеи перед Турцией встает задача оптимального использования как глобальных (соединяющих разные части света), так и региональных (функционирующих в пределах одного или нескольких субрегионов) транспортных коридоров. В частности, рассматривается возможность внедрения Турции в макрокоридор Китай – Европа в рамках упоминавшейся выше инициативы «Один пояс, один путь» [Аватков, Сбитнева, 2022].

Для достижения цели стать хабом и развить систему транспортных коридоров Турция активно сотрудничает с Азербайджаном и Грузией. Так, в июне 2021 г. была подписана Шушинская декларация о союзнических отношениях Азербайджана и Турции, которая уделяет особое значение вопросу энергетической безопасности и совместным проектам в данной сфере. Помимо этого документа стороны заключили соглашение о взаимном поощрении и защите инвестиций, а также ряд договоров в военной, экономической, технической, научной, культурной и прочих сферах [Аватков, 2022.]. Кроме того, Турция вступает в транспортные проекты с этими двумя странами, примером чему служит запуск в 2017 г. железной дороги Баку – Тбилиси – Карс (БТК)¹. Осуществление другого проекта – Зангезурского (или Сюникского) коридора – позволило бы соединить Турцию с Азербайджаном не только железными, но и автомобильными дорогами. Однако

¹ С начала 2023 г. осуществлялись модернизация и увеличение пропускной способности БТК, завершившиеся в мае 2024 г. [Железная дорога ..., 2024], после чего функционирование дороги возобновилось.

остающиеся нерешенными на текущий момент разногласия с Арменией существенно затрудняют его реализацию [Кармазин, 2024]. Тем не менее такие совместные проекты способствуют не только развитию транспортной дипломатии, но и укреплению торгово-экономических связей между этими странами.

Среднеазиатские страны СНГ

Узбекистан. Основная цель транспортной дипломатии Узбекистана – превращение страны, не имеющей выхода к морю, в транспортный коридор с хорошо налаженными торговыми путями. Достижение данной цели позволит Ташкенту не только стать активным участником транзитных евразийских перевозок наземным транспортом, но и укрепить свои геоэкономические и geopolитические позиции в регионе. Это также будет способствовать решению сразу несколько экономических проблем: диверсификации маршрутов экспорта и импорта, защите страны от большинства внешних экономических потрясений, а также снижению зависимости от уже существующих транспортных коридоров.

В свете приведенных соображений важным событием для Узбекистана стало подписание в рамках Самаркандского саммита ШОС 14 сентября 2022 г. трехстороннего соглашения между Государственным комитетом по развитию и реформам Китайской Народной Республики, Министерством транспорта и коммуникаций Республики Киргизия и Министерством транспорта Республики Узбекистан о сотрудничестве по проекту строительства железной дороги Китай – Киргизия – Узбекистан. Успешная реализация данного проекта, по оценкам экспертов, позволит сократить расстояние от Китая до Юго-Восточной Европы до 900 км (во временному эквиваленте 7–8 дней).

Помимо этого, правительство Узбекистана активно работает над развитием нового транспортного коридора Узбекистан – Туркменистан – Иран – Индия. Предпринимаемые Узбекистаном усилия для реализации этого транспортного проекта показывают заинтересованность Ташкента в улучшении региональных торговых связей с Китаем и некоторыми европейскими странами, а также в укреплении отношений с Индией для обеспечения выхода на рынки Южной Азии.

Отдельного внимания заслуживает еще один проект – Трансафганская железная дорога¹, – запуск которой позволит сократить время прибытия товаров из Узбекистана в Пакистан с 35 до 15–10 дней. По мнению некоторых экспертов, строительство железной дороги Термез – Мазарии

¹ Немаловажным фактом в свете развития транспортной дипломатии и укрепления торгово-экономических связей между Узбекистаном и Россией представляется то, что российская сторона также примет участие в строительстве Трансафганской железной дороги [РФ примет участие ..., 2024].

Шариф – Кабул – Пешавар, оцениваемое в 5 млрд долл., откроет пакистанские морские порты в Персидском заливе для Узбекистана, что положительно скажется на торгово-экономических отношениях этих стран [Hashimova, 2021].

Туркменистан. В течение последнего десятилетия Туркменистан активно работает над созданием безопасных международных железнодорожных, воздушных, водных и автомобильных транспортных коридоров, которые были бы экономически выгодны стране.

В ряду значимых событий в области транспортной дипломатии Туркменистана следует выделить: ввод в эксплуатацию в декабре 2024 г. железнодорожной магистрали Казахстан – Туркменистан – Иран по линии «Север – Юг»; проведение в ноябре 2018 г. Международной конференции министров транспорта государств – участников Соглашения о транзитном и транспортном сотрудничестве (Соглашение 2017 г. по маршруту «Лазурит»)¹ [Кондратьев, 2021]; признание во время встречи министров транспорта прикаспийских стран в рамках Первого Каспийского экономического форума (проходившего в Национальной туристической зоне «Аваза» на восточном побережье Каспийского моря в августе 2019 г.) ключевой роли страны в сфере развития международного транспортного сотрудничества [Первый Каспийский экономический форум, 2019].

В марте 2020 г. Туркменистан принимал Международную конференцию министров транспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. На данном мероприятии, в частности, обсуждались исторические особенности транспортных стратегий Туркменистана, во многом предопределенные тем, что по территории страны в древности пролегал Великий Шелковый путь, сыгравший огромную роль в развитии цивилизаций и взаимодействии Востока и Запада [Ниязлиев, 2018]. Также в ходе конференции Президент Туркменистана Г. Бердымухамедов заявил, что «использование автомобильных, железнодорожных и морских маршрутов, развитие транспортной системы по направлениям «Север – Юг» и «Запад – Восток» имеет широкие перспективы, позволяя соединить большое пространство, простирающееся от Тихого океана до Каспийского и Черного морей, от севера Европы до Индийского океана» [Международная конференция министров транспорта ..., 2020].

Таджикистан. 12 июля 2023 г. в рамках Политического форума высокого уровня по устойчивому развитию ЭКОСОС ООН в режиме онлайн-конференции в г. Нью-Йорке состоялось параллельное мероприятие, на котором была представлена инициатива Республики Таджикистан по созданию Регионального центра транспортной дипломатии в г. Душанбе с целью достижения глобального партнерства в интересах устойчивого развития [Региональный центр транспортной дипломатии ..., 2023].

¹ В том числе Афганистан, Азербайджан, Грузия, Турция и Туркменистан.

Важным шагом для Таджикистана с точки зрения транспортной дипломатии стало присоединение в январе 2023 г. к соглашению о Едином транзитном разрешении ТРАСЕКА¹. Сама программа создана в 1993 г. на основе Брюссельской декларации при участии Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана. Вскоре к ней присоединились Молдавия, Монголия и Украина, в 2000 г. – Турция, Румыния и Болгария, в 2009 г. – Иран. Участие Таджикистана наравне с другими государствами региона в проектах ТРАСЕКА (в том числе развитие Трансасийского транспортного коридора) открывает дополнительные возможности для увеличения международных транзитных перевозок и торговли [Чоршанбиеv, 2023]. Вместе с тем специалисты отмечают, что перспективы транспортного коридора «Европа – Кавказ – Азия» зависят от реализации китайской инициативы «Один пояс и один путь» (поскольку по нему должна пойти значительная часть китайско-европейского грузопотока), а сам он может составить конкуренцию российскому Транссибу.

Заключение

Как следует из приведенных примеров, совместные транспортные проекты способствуют укреплению торгово-экономических и внешнеполитических отношений между странами в рамках различных международных инициатив и организаций. При этом их взаимовыгодная и безопасная реализация во многом зависит от следования принципам транспортной дипломатии, с помощью которых сглаживаются разнообразные конфликты и возможно мирное урегулирование споров.

Другими словами, объединение деятельности разных стран в сфере развития транспорта помогает смягчить напряженность, приводя противостоящие стороны к диалогу в различных, в том числе торгово-экономической, областях международных отношений. Это, в свою очередь, помогает улучшить международную транспортную инфраструктуру и обеспечить безопасность в глобальном масштабе, а также способствует росту мировой экономики.

Таким образом, транспортная дипломатия является не только эффективным средством развития транспортного сектора, но и инструментом укрепления международной политической и торгово-экономической стабильности. Именно поэтому ее развитие и поддержка должны стать приоритетными задачами для государств и международных альянсов в свете поиска путей стабилизации текущей крайне турбулентной геоэкономической ситуации.

¹ ТРАСЕКА (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia,TRACECA) – международная программа сотрудничества между Европейским союзом и странами – партнерами по организации транспортного коридора «Европа – Кавказ – Азия».

Список литературы

1. Аватков В.А. Турция и Азербайджан: одна нация – одно государство? // Мировая экономика и международные отношения. – 2022. – Т. 66, № 2. – С. 90–100.
2. Аватков В.А., Сбитнева А.И. Коридоры турецкого влияния: евроазиатский путь Анкары // Геоэкономика энергетики. – 2022. – № 3 (19). – С. 6–20.
3. Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов: научный доклад. – Москва: Институт экономики РАН, 2018. – 66 с.
4. Владимиров С.А. Мировая транспортная система: основные направления развития // Economic Consultant. – 2016. – № 1 (13). – С. 15–21. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mirovaya-transportnaya-sistema-osnovnye-napravleniya-razvitiya> (дата обращения 23.10.2023).
5. Железная дорога Баку – Тбилиси – Карс: названа дата открытия // Вестник Кавказа. – 2024. – 06.05. – URL: <https://vestikavkaza.ru/news/zeleznaa-doroga-baku-tbilisi-kars-nazvana-data-otkrytia.html> (дата обращения 06.05.2024).
6. Кармазин И. Уступите дорогу: Турция принуждает Армению открыть Зангезурский коридор // Известия. – 2024. – 11.01. – URL: <https://iz.ru/1632326/igor-karmazin/ustupite-dorogu-turciia-prinuzhdaet-armeniuiu-otkryt-zangezurskii-koridor> (дата обращения 20.02.2024).
7. Карпов А. «Железнодорожная дипломатия Китая» в Центральной Азии // ЦентрАзия. – 2017. – 01.03. – URL: <https://centrasia.org/newsA.php?st=1488359940> (дата обращения 12.09.2023).
8. Кондратьев В. Согласована трехсторонняя «дорожная карта» сотрудничества по Лазуритовому коридору // Каспийский вестник. – 2021. – 07.05. – URL: <http://casp-geo.ru/soglasovana-tryohstoronnayaya-dorozhnaya-karta-sotrudnichestva-po-lazuritovomu-koridoru/> (дата обращения 12.09.2023).
9. Крылов И.А. Международная логистика: проблемы, возможности, решения // Молодой ученый. – 2016. – 07.07. – URL: <https://moluch.ru/archive/117/30350/> (дата обращения 20.09.2023).
10. Международная конференция министров транспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю // Министерство иностранных дел Туркменистана. – 2020. – URL: <https://www.mfa.gov.tm/ru/transport> (дата обращения 20.09.2023).
11. Международный транспорт, международная транспортная политика и транспортная дипломатия / под ред. А.В. Торкунова, Р.И. Хасбулатова. – Москва: Экон-Информ, 2022. – 45 с.
12. Ниязлиев Б.Г. Туркменистан – сердце Великого шелкового пути: в зеркале истории и современности // Международная жизнь. – 2018. – № 5. – URL: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/2022> (дата обращения 15.09.2023).
13. Первый Каспийский Экономический Форум // Правительство России. – 2019. – 12.08. – URL: <http://government.ru/news/37645/> (дата обращения 12.09.2023).
14. Региональный центр транспортной дипломатии создадут в Душанбе // Avesta. – 2023. – 19.07. – URL: <https://avesta.tj/2023/07/19/regionalnyj-tsentr-transportnoj-diplomatii-sozdadut-v-dushanbe/> (дата обращения 12.09.2023).
15. Решение Высшего Евразийского экономического совета «Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств –

- членов Евразийского экономического союза» от 26.12.2016 № 74 // Евразийская экономическая комиссия. – 2016. – 26.12. – URL: http://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01414442/scd_11042017 (дата обращения 20.10.2023).
16. РФ примет участие в строительстве Трансафганской железной дороги // Альта-Софт. – 2024. – 25.04. – URL: https://www.alta.ru/logistics_news/110078/ (дата обращения 26.04.2024).
 17. Чоршанбиеv П. Таджикистан присоединяется к соглашению о Едином транзитном разрешении TRACECA // ASIA-Plus. – 2023. – 24.01. – URL: <https://www.asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/economic/20230124/tadzhikistan-prisoedinyaetsya-k-soglasheniyu-o-edinom-tranzitnom-razreshenii-traceca> (дата обращения 08.02.2024).
 18. Шелистов Ю.И., Ладвищенко В.Ю. Транспортная политика ЕС: логика становления, институциональная структура // Вестник Московского университета. Серия 12: Политические науки. – 2010. – № 6. – С. 84–94. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-politika-es-logika-stanovleniya-institusionalnaya-struktura> (дата обращения 08.02.2023).
 19. Ampleman L. Transport Geopolitics. Decoding and Understanding Transport as a Source of Conflicts. – Palgrave Macmillan, Singapore, 2021. – 273 p.
 20. Hashimova U. Uzbekistan Prioritizes Pakistani Over Iranian Ports // The Diplomat. – 2021. – 16.02. – URL: <https://thediplomat.com/2021/02/uzbekistan-prioritizes-pakistani-over-iranian-ports/> (дата обращения 12.09.2023).
 21. Ker M. China's High-Speed Rail Diplomacy. Staff Research Report / US-China Economic and Security Review Commission. – 2017. – 21.02. – 33 p. – URL: <https://www.uscc.gov/sites/default/files/Research/China's%20High%20Speed%20Rail%20Diplomacy.pdf> (дата обращения 20.09.2023).

Статья получена: 05.04.2024

Одобрена к публикации: 08.05.2024