**Участие России в транспортно-логистических проектах на евразийском пространстве как фактор роста политического взаимодействия со странами региона**

В силу большой диверсификации мировой экономики часто рынка производства и рынки сбыта весьма удалены друг от друга, что требует установления устойчивой связи между ними. На протяжении веков такое сообщение устанавливалось, прежде всего, морским способом, а наличие у государства выхода к морю автоматически давало ему преимущество перед сухопутными странами. Однако, с развитием железнодорожного и автотранспортного сообщения открылись преимущества континентальных держав. Особую роль данный процесс приобрел в Евразии: центры наибольшей экономической активности находятся по краям континента (Европа и ЮВА), кратчайший путь между которыми проходит по суше. В результате, естественным ответом явилось появление сразу нескольких проектов, в которых Россия, прежде всего в силу своего географического положения, играет одну из ведущих ролей. Рассмотрим главные из них: Инициатива «Один пояс – один путь» и МТК «Север – Юг».

Идея о создании Инициативы Пояса и пути впервые была озвучена Председателем КНР Си Цзиньпинем осенью 2013 года во время его визита в Центральную Азию. Данный проект направлен на повышение устойчивой связи Китая со своими внешними партнёрами (прежде всего странами Европы) и развития его западных провинций путём улучшения инфраструктуры, инвестиций и стабильного развития государств, по которым проходят маршруты данного проекта. Маршруты данного проекта направлены по оси запад-восток, и имеют параллельный географический характер. Естественным образом он затрагивает территорию России и стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС). В 2015 году было достигнуто принципиальное соглашение о сопряжении ОПОП и ЕАЭС, а сам проект стал носить важный характер для России.

Перейдем к другому ключевому проекту, Международному транспортному коридору «Север – Юг». Его маршруты, напротив, как это и вытекает из названия, содержат меридианный характер, имея точки пересечения с предыдущим проектом на территории России и стран ЕАЭС. В текущее время происходит активизация транспортного освоения Каспийского региона, где главными проектами являются МТК «Север – Юг» и Транскаспийский международный транспортный маршрут. Транскаспийский международный транспортный маршрут соединяет Китай и его европейские рынки сбыта, минуя территорию России, что потенциально может привести к потере инвестиций и транзитных сборов. Таким образом, для России является выгодным участие в развитии МТК «Север – Юг», особенно в условиях перестройки мировой логистики, начавшейся в эпоху пандемии.

При этом, Российская Федерация и Исламская Республика Иран в силу своего географического положения являются ключевыми игроками в МТК «Север – Юг», а история взаимодействия России и Ирана по данному проекту началась подписанием Соглашения о МТК «Север - Юг» от 12 сентября 2000 г. и насчитывает уже более 20 лет. В долгосрочной перспективе МТК «Север-Юг» конкурентоспособен в отношении доставки товаров с высокой добавленной стоимостью и продовольствия благодаря преимуществу по скорости доставки. Кроме того, сопряжение МТК «Север - Юг» и ЕАЭС открывает дополнительный мультимодальный маршрут для российских товаров в Армению, ныне лишенную устойчивых связей с основной территорией ЕАЭС. В долгосрочной перспективе МТК «Север-Юг» конкурентоспособен в отношении доставки товаров с высокой добавленной стоимостью и продовольствия благодаря преимуществу по скорости доставки.

Очевидно, что с ростом экономического взаимодействия происходит и подъём политической связности благодаря эффекту т.н. перетекания (spillover). Это и даёт для Российской Федерации возможности наращивать своё взаимодействие со странами региона.

Таким образом, исследовательская задача состоит в том, чтобы понять, каким образом Российская Федерации может использовать данный фактор экономического взаимодействия для распространения своего политического влияния.