

Научная статья
УДК 323(470+571):338.47
doi: 10.54398/1818-510X_2022_1_98

**ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ В РАЗВИТИИ
МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР – ЮГ»**

Маркелов Константин Алексеевич

Астраханский государственный университет, Астрахань, Россия
asu@asu.edu.ru, <http://orcid.org/0000-0001-8218-4496>

Аннотация. С глубокой древности по торговому маршруту «из варяг в персы» и далее в Индию шли караваны купцов со всей многоликой Евразии. Этот маршрут служил и средством культурно-религиозного обмена, распространением знаний и бытовых привычек. История данного вопроса показывает, что, в первую очередь, в развитии и оптимизации торговли были заинтересованы политические и экономические элиты, которые были инициаторами дипломатических и торговых миссий. Возрождение в настоящее время этого маршрута в виде Международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг» призвано перевести интеграционные процессы на более высокий геополитический и геоэкономический уровень. Реализация настоящего проекта требует углубления интеграционных политико-экономических отношений таких ведущих стран этого региона, как Россия, Индия, Иран. К сожалению, не всегда лидерам этих стран удаётся договориться о жизненно важных для них проблемах в силу постоянного вмешательства в их отношения третьих стран, не заинтересованных в их совместном интеграционном развитии. В работе даётся анализ современному состоянию дел по указанному проекту, содержится предложение по его оптимизации и выражается уверенность, что его реализация повысит уровень интеграции евразийского континента и усилит его безопасность.

Ключевые слова: МТК «Север – Юг», история, торговля, геополитика, хаб, интеграция, безопасность, элиты, международные отношения

Для цитирования: Маркелов, К. А. История и современность в развитии международно-транспортного коридора «Север – Юг» // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2022. № 1 (70). С. 98–109. https://doi.org/10.54398/1818-510X_2022_1_98.



Это произведение публикуется по лицензии [Creative Commons «Attribution» \(«Атрибуция»\) 4.0 Всемирная](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

**HISTORY AND CONTEMPORARY STATE OF DEVELOPMENT
OF THE INTERNATIONAL NORTH – SOUTH TRANSPORT CORRIDOR**

Konstantin A. Markelov

Astrakhan State University, Astrakhan, Russia
asu@asu.edu.ru, <http://orcid.org/0000-0001-8218-4496>

Abstract. Since ancient times, the trade route "from the Varangians to the Persians" and on to India was used by caravans of merchants from all over the multifaceted Eurasia. This route also served as a means of cultural and religious exchange, spreading knowledge and habits of their everyday life. The history of this issue shows that it was the political and economic elites who initiated diplomatic and trade missions were primarily interested in developing and optimizing trade. The current aspiration to revive this route in the form of the International North – South Transport Corridor (ITC) is designed to bring integration processes to a higher geopolitical and geo-economic level. The implementation of this project requires strengthening of the integration political-economic relations of the leading countries in the region such as Russia, India and Iran. Unfortunately, the leaders of these countries do not always manage to agree on issues of vital importance, due to the constant interference in their relations by third countries not interested in their joint integration development. The paper

analyzes the current status of the project, contains proposals for its optimization and expresses confidence that its implementation will enhance the integration of the Eurasian continent and increase its security.

Keywords: North – South ITC, history, trade, geopolitics, hub, integration, security, elites, international relations

For citation: Markelov, K. A. History and contemporary state of development of the international North–South transport corridor. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture]. 2022, no. 1 (70), pp. 98–109. https://doi.org/10.54398/1818-510X_2022_1_98.



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Введение

В начале XXI столетия активизировался процесс диверсификации основных международных транспортных коридоров, выразившийся в появлении целой группы альтернативных проектов, позволяющих сократить и оптимизировать процесс доставки товаров потребителям. Переход от однополярного к многополярному миру требует диверсификации мировых логистических констант, длительное время находящихся под монопольным контролем англосаксов. Такое требование вызывает с их стороны яростное сопротивление, что сказывается на геополитическом климате Евразии.

Рассматриваемый в настоящей работе логистический проект МТК «Север – Юг» стал ареной для серьёзных геополитических и геоэкономических конфликтов между ведущими мировыми державами, для которых жизненно важным является контроль мировых коммуникаций, на котором они строят своё социально-экономическое процветание и политическое могущество. Таким образом, *объектом* настоящего исследования выступает проект МТК «Север – Юг», а в качестве *предмета* – история и перспектива развития торговых связей России, Ирана и Индии. Задача – показать, что предлагаемый проект имеет глубокие исторические традиции и несёт неоспоримые политико-экономические выгоды для всех его участников. Используемые методы для достижения решения этой задачи представляют собой широкий комплекс, начиная с общенаучных (диалектика, герменевтика, компаративистика) и заканчивая историческим и статистическим методами, методом системного анализа, ситуативным и деятельным методами и т. д. Поскольку все геополитические концепции (Х. Маккиндер, К. Хаусхофер, Е. А. Вандам) всегда опираются на исторические факты, без которых современная геостратегия будет не совсем ясна для современного понимания.

Поэтому анализ заявленной темы мы тоже начнем с краткого экскурса в историю.

Основная часть

История развития российско-индийских отношений

Из истории широко известен торговый маршрут «из варяг в греки». Но был ещё один торговый путь – «из варяг в персы», который шёл по Волге и Каспийскому морю в Персию и далее на Ближний Восток и в Индию. Он фактически буквально повторял то, что в наши дни именуется как проект МТК «Север – Юг». Ещё Полибий (200–120 гг. до н. э.) писал, что индийские товары, перевезённые Каспийским морем в р. Кир, могли быть в течение пяти дней доставлены к Фазису, впадавшему в Чёрное море [25]. В Раннем Средневековье по этому маршруту активно путешествовали варяги, русы, хазары и арабы. И все они несли не только географические знания об этом маршруте, но и исторические сведения о живущих вдоль него народов и государств. Они активно развивали культурные, экономические и политические связи.

В русском фольклоре Индия всегда играла роль сказочной страны, постоянно манящей к себе путешественников и волнующей ум обывателя. Согласно Ибн Фадлану, русы уже досконально освоили волжский маршрут и имели здесь свои постоянные «базы» [26]. Русские былины («Садко») рассказывают о торговых экспедициях новгородских купцов в Золотую Орду и их плавание по Каспийскому морю [1]. В середине X в. русские дружины совершали морские походы по Каспию, доходя до южного берега и даже пытаясь там создать свои военные фактории. Поэтому Хвалынское море им было хорошо знакомо. И они знали, что за ним лежат сказочные страны – Персия, Индия, Китай...

По свидетельству венецианского купца И. Барбаро, ещё в XV в. русские посылали в Хаджи-Тархан (татарскую Астрахань) свои суда за солью [27, с. 57]. Сюда же по Каспию из Бухары, Хивы и Персии приходили индийские товары, пользовавшиеся большим спросом

в Европе. Из Московии на Восток шли специфические русские товары – меха, кожи, мед, воск, сукно, бархат, зеркала, мука, оружие. Обрато из Азии на Русь шли ткани (в частности парча), сухофрукты, шёлк, драгоценные камни, краски, жемчуг, пряности т. п.

Известно, что в 1404 г. посол кастильского короля Энрике III дон Руй Гонсалес де Клавихо (Ruy González de Clavijo), ездивший к Тамерлану, встречал русских купцов на улицах и базарах Самарканда. «Население Самарканда многонационально и составляет 150 000 человек. – Сообщает посол. – Здесь можно встретить турок, арабов, мавров различных сект, из христиан – греков, армян, католиков и якобитов. Живут здесь и индусы, которые исповедуют христианство, но крестятся не в воде, а подносят огонь ко лбу. ...На рынках много товаров из других земель: из России и Татарии идут кожи и лён, из Китая – шёлк, лучший в мире. Товары, поступающие из Китая на рынок, – самые дорогие и изысканные. Китайские умельцы считаются лучшими, их репутация высока, выше, чем у ремесленников других национальностей. Из Индии в Самарканд поступают самые дорогие и изысканные специи. Многие из них не найти даже на александрийском базаре» [10].

Известный русский путешественник, писатель, тверской купец Афанасий Никитин (ум. ок. 1475 г.) совершил своё путешествие в Индию (1468–1474 гг.) и оставил знаменитые путевые записи, известные под названием «Хождение за три моря» [32, с. 88–107]. За тридцать лет до Васко да Гамы он первым из европейцев достиг пределов Индии. В своих «Записках» он призвал к расширению русской торговли с Востоком, и этот его призыв был услышан в Москве.

После вхождения Астрахани в состав Московского государства Россия получила свободный выход к Каспийскому морю, и русская Астрахань превратилась в своеобразный купеческий центр – здесь сосредоточивалось до 3 тыс. купцов из разных стран (Иран, Средняя Азия, Венеция, Кавказ), в том числе более 1 500 своих, русских. В Астрахани были построены иранский, армянский, индийский и другие гостиные двory [8, с. 110]. На Каспии давно уже были порты Дербент, Баку, Шемаху и др., через которые шла оживлённая торговля шёлком, солью, нефтью и другими товарами [5, с. 16]. В XVI–XVII вв. Россия стала транзитером и монополистом по торговле персидским шёлком, а иранский рынок превратился в основную базу московской восточной торговли [17, с. 103]. Индийские купцы внимательно следили за развитием российско-иранских торговых связей и часто принимали в них участие [31, с. 40–43]. Торговля с Персией стал обычным делом, и русские купцы на этой торговле изрядно богатели. В 1618 г. шах Аббас с почётом принял царское посольство во главе с князем Барятинским, разрешил русским торговать в Иране [19, с. 9], а также выразил желание ради расширения и упрочения свободной торговли непосредственно граничить с Россией, «дабы между обоими государствами ничьих земель не было» [29, с. 206–207].

Известно, что индийские купцы впервые обосновались на российской территории в 1615–1616 гг., прибыв в Астрахань из Закавказья и Ирана, где с давних времен существовала целая сеть индийских торговых колоний. В Средней Азии и на Кавказе (Бухаре, Балхе, Баку и др.) индийские купцы играли роль банкиров-ростовщиков и финансово контролировали торговлю между Ираном, Россией, Средней Азией, Индией и др., да и сами весьма успешно вели торговлю индийскими, русскими и прочими товарами [31, с. 127–137]. В Астрахани для восточных купцов был построен специальный гостинный двор: «Велеть сделать для приезда и торгу иноземцам, для астраханских жителей, и товарные кладки, и торговли гостиный особой двор и на том дворе велеть сделать лавки и погребы, и построить рядами» [31, с. 182].

Начиная с XVII в. крупные купеческие диаспоры были в Дербенте и Астрахани. Индийские купцы фактически держали в своих руках всю восточную торговлю. Голландец Ян Стрейс (1630–1695 гг.) по этому поводу сообщал: «Настолько тонка их вера, настолько они тонки, изворотливы, лукавы в торговых делах, в чём они превосходят большую часть индусов» [36, с. 276–277]. «Купцы вели обширную торговлю и считались самыми богатыми из всех торговавших в Прикаспийских областях. Из России индийскими купцами вывозились в большом количестве перекупленные западноевропейские товары» [31, с. 226–227].

В XVII в. индийские купцы прочно обосновались в Астрахани, «имея свой гостинный двор и ведя образ жизни, соответствующий их обычаям и религии. Число индийцев, постоянно проживающих в Астрахани, колебалось от 20 до 50 человек» [16, с. 105]. Астрахань стала в это время главной торговой базой для индийских купцов. Так, «за период с 1672 г. по 1688 г. таможенные выписи указывают имена 65 индийских купцов. Из их числа особой активностью

и большим объёмом торговых операций отличались купцы Гирячка Фатыев, Лалачка Моногоров, Муллачка Бадлиев, Бирбала Ликнаев, Рамчан Разгильдеев, Горданка Жогиев, Миндрачка Капырчанов и Маллючка Дунеев. Так, за один только 1676 г. Муллачка Бадлиев отправил из Астрахани на продажу в Дербент три значительные партии товаров» [22, с. 225].

С целью расширения торговли с Востоком царские власти в 1641 г. отправили в Хиву и Бухару астраханского купца Анисима Грибова с «царскими грамотами и государевой купеческой казной». Ему «было наказано разведать, какой наиболее удобный путь из Астрахани в Индию; на Юргенскую землю (Хиву), или Бухару, или на Кызылбашские города» [13, с. 13]. Купцу удалось составить точное описание торгового пути от Астрахани через Мешхед до Агры (север Индии, штат Уттар-Прадеш; с 1528 по 1658 г. был столицей империи Великих Моголов).

Уже в те века Запад крайне негативно реагировал на расширение русско-ирано-индийских торговых отношений. Западные торговые кампании опасались конкуренции и нарушения их монополии на торговлю с Востоком. Шведский дипломат и автор книги о России Иоганн Филипп Кильбургер (1642–1721 гг.) в 1674 г. посетил с посольством Москву и издал в 1679 г. свои записки. Зависть шведа вызывала уже само географическое расположение России – между Западной Европой и Востоком (Персией, Индией и Китаем). Им упоминается, что в Москве существовала община индийских купцов, которые через Астрахань торговали с Востоком («несколько индостанских индийцев, которые много лет там непрерывно жили и вели большую торговлю») [35, с. 151].

В XVIII–XIX вв. индийская диаспора в Астрахани продолжала развиваться, и посещавшие этот город путешественники отмечали важную роль, которую она играла в жизни этого города. Известный путешественник и писатель Ян Потоцкий (1761–1815 гг.) сообщает: «Наконец, после обеда увидели мы астраханские колокольни; через несколько часов мы подошли к этому городу. Первый человек, которого я встретил, выходя на берег, был индеец с жёлтым цветком на лбу; после того я уже не сомневался, что я в Азии» [28, с. 208]. Путешественник особенно выделил индийскую общину Астрахани, отмечая существующие культурно-бытовые особенности. «Большая часть индейцев, живущих в Астрахани, родом из Мультана. У них есть брамины, кающиеся, вода из Ганга, одним словом, всё, что принадлежит к их религии. Я видел, как они вечером молились Вишну. В их божественной службе есть наружное великолепие, сколько позволяют место и обстоятельства. Астраханские индейцы питаются мясом, но не едят говядины из уважения к корове. Они часто покупают птиц и выпускают их на волю, кормят собак, бегающих по улицам, и вообще оказывают великую привязанность к животным. Окончив дневную работу, они прогуливаются в саду, который нанимают; курят калеун, едят сарачинское пшено; чудясь, рассматривают прекрасный цветок или травку, удивляются творцу в малейших его творениях и с довольным лицом возвращаются в свои караван-сарай. Они почитают себя весьма счастливыми, если у них есть платье тёмно-зелёное или алое, два цвета, которые они весьма любят. Когда они умирают, тела их предают огню, и пепел отправляют в Индию. Прежде они и при жизни охотно туда возвращались, но теперь начинают чувствовать цену личной свободы» [28, с. 209].

Астрахань всегда была Вавилоном Евразии – пересечением всех возможных культур, этносов и религий. Поэтому здесь всегда была поддерживаемая царскими властями свобода и веротерпимость. Всё тот же Я. Потоцкий с удивлением отмечал: «Но самое большое впечатление произвела на меня веротерпимость, какую, может быть, чрезвычайно трудно найти на каком-нибудь другом месте земного шара. Последователи Али, проклиная в своих караван-сараях приверженцев секты Омара, могут слышать, как призывают на молитву крики муедзинов сих последних, колокола греческой церкви, тамтам индейцев, и, может быть, жужжание лам. К этим разным религиям можно ещё присовокупить несколько сект староверцев, и все европейские и азиатские христиане общества» [28, с. 210]. То, что на Западе именуется толерантностью, в России испокон веку называлось веротерпимостью». И это была не схоластическая теория, а живая практика.

Мы позволили себе столь подробно остановиться на этих исторических фактах, поскольку именно история по жанру геополитической литературы должна показать то, что из чего выходит в современном мире. Мы видим, как на протяжении целого ряда веков политико-экономические элиты каспийского региона пытались договориться и наладить самостоятельную региональную торговлю. Формально мы должны признать, что рассматриваемый нами МТК «Север – Юг» существовал исторически задолго до того, как современная политика возобновила

дискуссию о его пользе. Новое здесь – это хорошо забытое старое. Поэтому торговые отношения России, Ирана и Индии возвращаются в формат своих естественных отношений.

Международный транспортный коридор «Север – Юг»

Как свидетельствует политическая история, торговля оказывается двигателем геополитических отношений. И именно она должна в первую очередь лежать в основе отношений между Россией, Индией и Китаем (РИК). Но данный проект призван объединить другие страны этого региона, заинтересованные в развитии и расширении торговых и культурных связей.

Ещё в 1999 г. группой индийских, иранских и российских транспортных фирм было подписано генеральное соглашение об экспортно-импортной транспортировке контейнеров по международному транспортному коридору Шри-Ланка – Индия – Иран – Каспийское море – Россия – Западная Европа. Международный транспортный коридор (МТК) «Север – Юг» является мультимодальным маршрутом транспортировки грузов и пассажиров. Он был призван обеспечить транспортную связь между странами Балтии и Индией через Иран и Россию и стать альтернативой Суэцкому каналу. Его протяжённость (от Мумбаи / Бомбей до Санкт-Петербурга) составит 7,2 тыс. км [21]. По оценкам специалистов, основное преимущество западной ветви МТК «Север – Юг» перед другими маршрутами состоит в его более коротком расстоянии перевозок. Этот маршрут удалён от зон геополитических конфликтов, и Россия может легко обеспечить здесь режим наибольшей безопасности. Всё это вместе позволяет существенно сократить сроки доставки грузов и удешевить импортируемый товар на 30 %.

По замыслу Минтранса России, МТК «Север – Юг» «должен быть реализован в целях развития стратегического партнёрства России со странами Прикаспийского региона и для улучшения связи со странами Персидского залива и Южной Азии, а также обеспечить развитие транзитных евроазиатских перевозок по отечественным транспортным коммуникациям» [20]. Международное соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг» было подписано между Россией, Ираном и Индией 12 сентября 2000 г. «В мае 2002 г. в Санкт-Петербурге министрами транспорта стран-участниц был подписан протокол об официальном открытии коридора. Позже к Соглашению присоединились Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Оман, Сирия» [20]. Однако начавшееся в 2003 г. вторжение войск США в Ирак дестабилизировало обстановку в регионе и затормозило реализацию данного проекта.

МТК «Север – Юг» в своей южной части предполагает несколько маршрутов следования грузов с использованием железнодорожного транспорта: «(1) Транскаспийский маршрут – с использованием российских морских портов Астрахань, Оля, Махачкала и портов Ирана – Бендер-Энзели, Нушехр и Бендер-Амирабад; (2) Западная ветвь коридора – прямое железнодорожное сообщение через пограничные переходы Самур (Россия) – Ялама (Азербайджан), с дальнейшим выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничный переход Астара (Азербайджан) – Астара (Иран); (3) Восточная ветвь коридора – прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничные переходы Серахс (Туркменистан) – Серахс (Иран) и Акяйла (Туркменистан) – Инче Бурун (Иран)» [20].

Большое значение для развития МТК «Север – Юг» преобретают проблемы железнодорожного транспорта, формирования мультимодального маршрута Индия – Иран – Азербайджан – Россия, по которому на регулярной основе планируется организация перевозок грузов в контейнерах. В первые десятилетия XXI в. ОАО РЖД проводило постоянную работу по развитию и модернизации сети железных дорог по линии Санкт-Петербург – Астрахань. Основополагающими документами в этой работе стали «Генеральная схема развития сети железных дорог ОАО "РЖД" на период до 2020 года и на перспективу до 2025 г.» и «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г.». В соответствии с Генеральной схемой, предполагалось развитие скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов, строительство обходных железнодорожных узлов, а также комплексная реконструкция отдельных участков дорог. «Последним недостающим звеном прямого железнодорожного маршрута по западной ветви МТК «Север – Юг» является железнодорожная линия Решт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан)» [20].

Из истории этого региона мы знаем, что торговый путь «из варяг в персы» существовал и функционировал на протяжении целого ряда веков. У этого маршрута весьма глубокие исторические корни. Северный торговый маршрут (Персия – Каспийское море – Волга –

Северная Европа) был известен ещё с античности и Раннего Средневековья и получил развитие ещё во времена персидского шаха Аббаса I Великого (1587–1629). Из Персии в Россию по нему направлялись многочисленные посольства с целью организации беспроходной торговли [2, с. 183]. Москва прекрасно понимала, что дорога в Персию открывает ей и пути торговли с Индией [6, с. 37]. «При Аббасе вдоль этого маршрута были построены около тысячи караван-сараяв и была налажена система обеспечения безопасности купцов и товаров. Была сооружена дорога по южному побережью Каспия к Мазендерану протяжённостью 270 км» [11, с. 71].

О выгоде этого маршрута писали западные аналитики ещё XVII в. Так, шведский дипломат и по совместительству шпион И. Ф. Кильбургер сообщал своему королю в Стокгольм: «Но особенно эта дорога [*т. е. Волго-Каспийский путь*] очень удобна для торговли шёлком, в виду того, что шёлк почти только добывается в провинции Гилян, лежащей непосредственно у Каспийского моря, и что 2 тюка шёлка с провозом и издержками через Каспийское море до Астрахани стоят самое большее только 4 талера. Напротив, если они его везут на верблюдах с большими затруднениями через горы в Ормуз, бывают в дороге от 80 до 90 дней и с каждого верблюда, который, однако, может нести только 2 тюка, ежедневно платят за провоз и другие издержки $\frac{1}{2}$ реала от восьми [*...fuer Fracht und andre Unkosten $\frac{1}{2}$ Real vom Achten*]. Этот самый шёлк покупается потом Голландской Ост-Индской компанией и англичанами. Шах очень неохотно видит, что ежегодно идёт караванами в Алеппо через Турцию ещё значительное количество (шёлка), которое потом продаётся из Смирны, Триполя, Александретты [*т. е. Родоса*] и других мест в Италию и Францию, ввиду того, что наибольший его враг – турок – извлекает из этого такую большую пользу и этим увеличивает свою казну; он потому тем более и старается отвлечь эту торговлю и всецело направить её в Россию. Но русские сами не умеют в этом отношении соблюдать своей пользы и скорее тормозят персидскую торговлю» [35, с. 150].

Экономическая выгода должна была стимулировать политическую целесообразность развития этого транспортного коридора. Однако на практике благие намерения наталкивались на логистические трудности и скрытое сопротивление третьих стран, не заинтересованных в развитии этого направления мировой торговли. Во многом т. н. «Большая игра» (Great (Grand) game, по русской версии – Война теней) как геополитическое соперничество между Британской и Российской империями за господство в Южной и Центральной Азии в XIX – начале XX в. [31] была продиктована торгово-экономическими соображениями развития транспортного коридора «Север – Юг». Индия в то время выступала на стороне Британии, поскольку не имела тогда ещё своих собственных национальных интересов. Англосаксы стремились не допустить появления конкурентов и нарушения своей монополии на торговлю. Более того, англосаксы по-прежнему продолжают утверждать, что «все дороги ведут в Индию» и что над ними постоянно витает «русский призрак» [37, с. 91–113]. Важно помнить, что развитие МТК «Север – Юг» есть фактически движение России на Юг, тогда как вся проводимая англосаксами геополитика должна была содействовать вытеснению России на Север [4, с. 89].

Вся история Индии есть история борьбы за независимость. «Блистательные сокровища Индии всегда привлекали жадные взоры, и задолго до появления там первых англичан её правители научились жить в условиях постоянной угрозы вторжения. Это восходит ещё к тем временам, когда за 3 000 лет до изгнания Ост-Индской компанией всех её европейских соперников волны арийских захватчиков одна за другой прошли через северо-западные перевалы и оттеснили аборигенов на юг» [37, с. 105]. Волны завоевателей сменяли одна другую: персы, греки, арабы, монголы, афганцы, португальцы... И так продолжалось до тех пор, пока не пришла Великобритания, которая, по мнению самих же англосаксов, смогла гарантировать Индии подлинную безопасность и процветание [37, с. 107]. Больше всего англосаксы опасались захвата Индии Российской империей. Поэтому Россия объявлялась Туманным Альбионом самым опасным агрессором. Поэтому им выгодно представить проект МТК «Север – Юг» как новую коварную агрессию России против «мирового сообщества», интересы которого они бескорыстно отстаивают и героически защищают.

Поэтому неудивительно, что возобновление реализации проекта «Север – Юг» возрождает русофобские настроения на Западе. Россия вновь объявляется главной угрозой монополии на торговлю, которую установили англосаксы, создав логистическую систему «Панамский – Суэцкий каналы». Основные американские военно-морские базы как раз и находятся вдоль

этого экваториального маршрута (концепция «голубой лагуны» А. Мэхана). Ввод в строй МТК «Север – Юг» грозит обрушить отлаженный механизм мировой торговли англосаксов. В среднем они могут понести убытки от 20 до 30 %, что равносильно объявлению войны. Вспомним слова английского публициста Томаса Джозефа Даннинга (1799–1873 гг.), процитированные К. Марксом в «Капитале», о том, что в погоне за прибылью капитал готов пойти на любые преступления [18, с. 770]. Поэтому новая волна русофобских настроений в англосаксонских СМИ и истеблишменте продиктована угрозой потери лидирующих позиций в сфере международной политики, экономики и гуманитарной области. Следует признать, что они объективно оценивают угрозу, исходящую для них от МТК «Север – Юг». Тем более, что для достижения своей собственной национальной безопасности и отстаивания своих национальных интересов Россия должна приложить максимум усилий для скорейшей реализации на практике этого проекта.

В этой связи следует также вспомнить слова известного английского геополитика Х. Маккиндера, который ещё в начале XX в. заметил, что Евразия – это «сердце мира» (“Heartland”), в центре которого расположен некий осевой регион (Каспий) [38]. МТК «Север – Юг» фактически повторяет эти географические конфигурации, что ещё больше усиливает его геополитическое значение. Выведенная Х. Маккиндером формула гласит: «тот, кто контролирует Восточную Европу, тот контролирует и “Центральный материк” (Heartland), тот, кто доминирует на “Центральном материке”, тот доминирует на “Мировом острове”, а кто правит “Мировым островом”, тот правит миром” (“Democratic Ideals and Reality, 1919”)» [40]. К этому можно добавить: что тот, кто контролирует МТК «Север – Юг», имеет возможность решать важнейшие проблемы Евразии. Россия предлагает не единоличное, а коллективное владение этим проектом, что в значительной мере отличает её от гегемонистских устремлений США, считающих себя единственной богом избранной мировой державой. В этом и заключается принципиальное отличие политической культуры англосаксонского мира от политических культур евразийского пространства [23; 24].

Астраханский хаб

Ключевым элементом этого проекта может стать создание в Астрахани некой «опорной точки» развития для координации и оптимизации совместных действий, а также диверсификации маршрутов грузопотока в направлении «Запад – Восток». Астрахань занимает на этом маршруте выгодное местоположение. Она является его срединной точкой. Поэтому для координации и управления МТК целесообразно именно здесь разместить соответствующие международные структуры. К этому следует ещё добавить культурно-психологические особенности этого региона, а именно то, что Астрахань на протяжении многих веков была одним из самых толерантных городов Евразии. Причём толерантность здесь историческая (т. е. природная), а не формально-правовая (как в некоторых западных демократиях). Многообразие этносов, культур и религий здесь всегда было нормой. Астрахань – это действительно Вавилон Евразии (естественная территория объединённых наций). Её психологический портрет отвечает основным национальным евразийским идеологиям [24].

Первым шагом на пути реализации этого проекта должно быть создание специального международного банка со штаб-квартирой в Астрахани¹. Одна из целей этой структуры – финансовое обеспечение развития и функционирования МТК. Поскольку основными участниками данного проекта являются Россия, Иран и Индия, то речь должна идти об использовании, в первую очередь, национальных валют этих стран. Дедолларизация исключит нежелательное вмешательство конкурентов (прежде всего, США и Великобритании) в деловые сферы этого проекта, предотвратит риски и угрозы со стороны мировых подконтрольных им финансовых институтов и соблазна вводить традиционные санкции против неугодных конкурентов.

¹У России, Индии и Китая уже имеется опыт осуществления совместных финансовых проектов. Например, до 100 млрд долл. аккумулированы в Азиатском банке инфраструктурных инвестиций, в котором Китай, Индия и Россия имеют наибольшее количество голосов (20,06, 7,50 и 5,92 % соответственно) [15]. Другим источником финансирования совместных проектов является созданный в 2014 г. Новый банк развития БРИКС (штаб-квартира расположена в Шанхае, первым президентом банка стал выходец из Индии Кундапур Валан Каматх, а Председателем совета управляющих – глава минфина Индии Арун Джейтли), который нацелен в основном на развитие инфраструктуры на территории стран группы БРИКС [3].

Поскольку Астрахань занимает срединное положение на маршруте «Север – Юг», то было бы целесообразно рассмотреть вопрос о создании здесь торгового и транспортного хаба – узлового склада, перевалочного центра товаров, оптового рынка. Известно, что Астрахань русские использовали как торговый хаб ещё с XVII в. Шведский дипломат Иоганн Филипп Кильбургер специально отмечал: «Город Астрахань, лежащий при губе этого моря [т. е. Каспия], в Ногайе, есть складочное место для торговли» [35, с. 150]. Исторически Астрахань всегда была точкой пересечения торговых маршрутов из Европы в Азию и обратно. Поэтому сама логистическая логика подсказывает, где на этом маршруте должен быть организован промежуточный хаб, перевалочный пункт поставляемых в обе стороны товаров. Такой хаб ещё больше удешевит перевозки и увеличит конкурентоспособность импортируемых товаров.

Следует всерьёз рассмотреть также идею и авиаперевозок. Для этого потребуются создание в Астрахани специального (грузового) аэропорта и отработка трафика маршрута Мумбаи / Бомбей – Астрахань и Астрахань – Санкт-Петербург и обратно. Подобный проект будет не только ускорять сроки поставок товаров и ещё больше удешевлять их себестоимость, но и станет важным стимулом для развития российской транспортной авиации, авиационной инфраструктуры, создания дополнительных рабочих мест и поступления дополнительных налогов и таможенных сборов. Всё это приведёт к возрастанию роли Астрахани как опорной транспортно-логистической точки.

Таким образом, словосочетание «Астраханский хаб» предусматривает создание здесь узловых точек в сфере финансов, транспорта и торговли. Помимо этого Россия может предложить и обеспечение военно-политической безопасности в этом регионе, и Астраханский регион (в лице Каспийской флотилии) может выступить также в качестве такого гаранта. Ещё одним преимуществом Астрахани как геополитического хаба на Каспийском море может стать развитие её образовательно-научного потенциала: известно, что в астраханских вузах в настоящее время обучаются несколько тысяч иностранных студентов, в том числе и выходцев из стран Каспийской пятёрки.

Геополитическая самодостаточность и проблема безопасности

Хорошо известно, что в геополитике никаких сантиментов не бывает. В геополитике действуют жёсткие законы цинизма в отстаивании своих национальных интересов, в том числе за счёт нивелирования интересов противников и потенциальных конкурентов. Поэтому следует признать, что главная цель МТК «Север – Юг» – ослабить позиции англосаксонского мира на международной арене путём переключения потока товаров и финансов с контролируемого ими маршрута (Панамский канал – Суэцкий канал) на альтернативные им Трансарктический и Транскаспийский маршруты. Только сильные равнозначные экономические позиции заставят англосаксов признать конкурентоспособность своих оппонентов. Но до этого они должны будут пробовать все средства их подавления, не исключая и силовые (в том числе военные) средства.

Для того чтобы осуществить эти планы, необходимо выполнить главное политическое условие – сохранить суверенитет в международных отношениях. Чтобы эффективно отстаивать свои национальные интересы на международной арене, необходимо действительно противостоять вмешательству третьих стран, не заинтересованных в такой самостоятельности и по-прежнему продолжающих мыслить категориями колониализма и рассматривать данный регион как свою имперскую провинцию.

Стремительное развитие рынков Индии и России открывает перспективы для роста и товарооборота между ними. Россию и Индию сближает также и стремление опираться на собственные ресурсы и возможности. Правительство Н. Моди приняло программу новой индустриализации «Делай в Индии» (“Make in India”) [39], целью которой является ускоренное развитие промышленности страны. В частности, «Программа поддерживает индийское производство, прежде всего нацеленное на экспорт, под девизом: IT+IT=IT (Indian Talent plus Indian Technology equals India Tomorrow)» [12]. Помимо этого даёт преференции для иностранных предприятий, которые перенесут своё производство непосредственно в саму Индию. По этому поводу премьер-министр Нарендра Моди обратился к мировому сообществу с призывом: «Я говорю миру: делайте в Индии! Продавайте где угодно, но производите здесь! У нас есть для этого и мастерство, и талант!» [34]. В развитии этой политики индийское руководство видит залог своего успешного экономического и социального развития, поскольку появление новых предприятий означает увеличение рабочих мест для коренного населения Индии.

В первую очередь МТК «Север – Юг» призван обеспечить интеграционные возможности. Но не менее важным является вопрос обеспечения военно-политической безопасности. Речь идёт о военно-политическом сотрудничестве стран этого региона. И традиционно Россия играет в нём роль ведущего продавца современного вооружения. Также Россия может предложить свои услуги по защите этих стран от вмешательства в их дела извне – прежде всего, системы ПВО и ПРО. Появление в южной части этого маршрута российских военных баз обеспечит безопасность и создаст необходимую систему баланса сил. Причём усиление коллективной безопасности стран-участниц этого проекта может идти извлекаемой ими от эксплуатации данного маршрута прибыли.

Важно и то, что региональные правящие элиты способны договариваться по наиболее острым проблемам и понимать интересы друг друга. У современной элитократии с этой способностью всё чаще возникают непреодолимые проблемы, о чём свидетельствует отрицательный опыт современных мировых элит [14]. Лидеры каспийских государств в целом научились находить компромиссные решения и выстраивать консенсус на взаимовыгодных соглашениях. В этом они показывают мировому сообществу пример конструктивного сотрудничества, вариативности и транспарентности.

Безопасность стран-участниц данного проекта напрямую будет зависеть от темпов его экономического развития и финансового благополучия. Россия в корне заинтересована в том, чтобы весь этот маршрут (от Бомбея до Санкт-Петербурга) был демилитаризованной зоной или чтобы здесь находились только вооружённые силы стран, непосредственно реализующих данный проект. Поэтому вопросы обеспечения безопасности в первую очередь касаются Москвы, Тегерана и Дели. И именно этим странам предстоит решить эту задачу, не прибегая к посторонней помощи.

Список литературы

1. Астахова, А. М. Былины Севера / А. М. Астахова. – Москва, Ленинград : Академия наук СССР, 1938. – Т. 1. – 654 с.
2. Бушев, П. П. История посольств и дипломатических отношений в 1586–1612 гг. / П. П. Бушев. – Москва : Наука, 1976. – 478 с.
3. В Шанхае открылся Новый банк развития БРИКС. ТАСС. – URL: <http://tass.ru/ekonomika/2132483> (дата обращения: 02.09.2021).
4. Вандам, Е. А. Геополитика и геостратегия / Е. А. Вандам. – Москва : Кучково поле, 2002. – 272 с.
5. Водовозов, Н. В. Записки Афанасия Никитина об Индии XV в. / Н. В. Водовозов. – Москва : Знание, 1955. – 32 с.
6. Вульфсон, Э. С. Персы в их прошлом и настоящем / Э. С. Вульфсон. – Москва : Изд. А. С. Панафидина, 1909. – 186 с.
7. Гербер, И.-Г. Описание стран и народов вдоль западного берега Каспийского моря. 1728 г. / И.-Г. Гербер // История, география и этнография Дагестана XVIII–XIX вв. Архивные материалы. – Москва : Изд-во восточной литературы, 1958. – С. 60–120.
8. Гольдберг, Н. М. Русско-индийские отношения в XVII веке / Н. М. Гольдберг // Ученые записки Тихоокеанского института. – Москва, Ленинград : Академия наук СССР, 1949. – Т. 2. Индийский сборник. – С. 129–148.
9. Гольдберг, Н. М. Русско-индийские отношения в XVII веке / Н. М. Гольдберг // Ученые записки Тихоокеанского института АН СССР. – Москва, Ленинград : Академия наук СССР, 1948. Т. 12.
10. Де Клавихо. Дневник путешествия в Самарканд ко двору Тимура (1403–1406) / пер. со стар.-исп., предисл. и коммент. И. С. Мироковой. – Москва : Наука. Главная редакция восточной литературы, 1990. – 211 с.
11. Иванов, М. С. Очерки истории Ирана / М. С. Иванов. – Москва : Госполитиздат, 1952. – 467 с.
12. Индия: год у власти правительства Н. Модии. – URL: http://www.imemo.ru/index.php?page_id=502&id=1666&printmode (дата обращения: 02.09.2021).
13. История Туркменской ССР. – Ашхабад : Академия наук Туркменской ССР. 1957. – Т. 1, кн. 1–2: С древнейших времен до конца XVIII в. – 495 с.
14. Карабущенко, П. Л. Политическая герменевтика и современная элитократия / П. Л. Карабущенко, Е. В. Гайнутдинова // Вопросы философии. – 2020. – № 4. – С. 58–68. – DOI: 10.21146/0042-8744-2020-4-58-68.
15. Китай, Индия и Россия возглавили Азиатский банк. – URL: <http://vz.ru/economy/2015/6/29/753329.html> (дата обращения: 02.09.2021).

16. Магомедов, Н. А. Индийское купечество в развитии торговых контактов Дербента с Астраханью в XVII в. / Н. А. Магомедов, Ш. А. Магарамов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2014. – № 8 (46), Ч. 2. – С. 105–108.
17. Маркова, О. П. Русско-иранская торговля в последние десятилетия XVIII в. / О. П. Маркова // Ученые записки Института востоковедения. – Баку : Академия наук Азербайджанской ССР, 1969. – Т. 1. – С. 103–133.
18. Маркс, К. Капитал / К. Маркс // Маркс, К. Сочинения. – Москва : Политическая литература, 1962. – Т. 25, ч. 1. – 900 с.
19. Медведев, А. И. Персия: Военно-статистическое обозрение / А. И. Медведев. – Санкт-Петербург : В. Березовский, 1909. – 624 с.
20. Международный транспортный коридор «Север – Юг». – URL: http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5130 (дата обращения: 02.09.2021).
21. Международный транспортный коридор «Север – Юг». – 01.11.2016. – URL: http://www.mid.ru/foreign_policy/economic_diplomacy/-/asset_publisher/VVbcl0lf1FVU/content/id/2510952 (дата обращения: 02.09.2021).
22. Овчинников, Р. В. Обзор документов Астраханской приказной палаты о русско-индийской торговле последней четверти XVII в. / Р. В. Овчинников // Археографический ежегодник за 1957 г. / под ред. М. Н. Тихомирова. – Москва : Наука, 1958. – С. 217–227.
23. Оськина, О. И. Трансформационные переменные политической культуры современной политической элиты / О. И. Оськина // Вопросы элитологии. – 2020. – Т. 1, № 3. – С. 52–73. – DOI: 10.46539/elit.v1i3.26.
24. Подвойская, Н. Л. Политическая культура и ментальные особенности современных американских элит / Н. Л. Подвойская // Вопросы элитологии. – 2020. – Т. 1, № 3. – С. 74–91. – DOI: 10.46539/elit.v1i3.27.
25. Полибий. Всеобщая история : в 3 т. / Полибий – Санкт-Петербург : Наука, 1994–1995. – Т. 1. – 496 с. ; Т. 2. – 423 с. ; Т. 3. – 383 с.
26. Путешествие Ибн-Фадлана на Волгу / пер. и комм. А. П. Ковалевского ; под ред. И. Ю. Крачковского. – Москва – Ленинград : Академия наук СССР, 1939. – 193 с.
27. Путешествие Иосафата Барбаро. Библиотека иностранных писателей. – Санкт-Петербург : Тип. III отделения Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1836. – Т. 1. – 603 с.
28. Путешествие Яна Потоцкого в Астрахань и окрестные страны в 1797 г. // Исторические путешествия. Извлечения из мемуаров и записок иностранных и русских путешественников по Волге в XV–XVIII вв. – Сталинград : Краевое книгоиздательство, 1936. – С. 198–218.
29. Риттих, П. А. Политико-статистический очерк Персии / П. А. Риттих. – Санкт-Петербург : Тип. Н. Финдейзена, 1896. – 293 с.
30. Русско-индийские отношения в XIX в. Сборник архивных документов и материалов. – Москва : Восточная литература, 1997. – 374 с.
31. Русско-индийские отношения в XVII в. : сб. док-в. – Москва : Изд-во восточной литературы, 1958. – 455 с.
32. Семенов, Л. С. Хронология путешествия Афанасия Никитина / Л. С. Семенов // Хождение за три моря Афанасия Никитина. – Ленинград : Наука, 1986. – 350 с.
33. Сергеев, Е. Ю. Большая игра, 1856–1907: мифы и реалии российско-британских отношений в Центральной и Восточной Азии / Е. Ю. Сергеев. – Москва : Товарищество научных изданий КМК, 2012. – 454 с.
34. Следуй Модии – делай в Индии. – URL: <http://bricsmagazine.com/ru/articles/sleduy-modi-delay-v-indii> (дата обращения: 02.09.2021).
35. Сочинение Кильбургера о русской торговле в царствование Алексея Михайловича // Сборник студенческого историко-этнографического кружка при Императорском университете Св. Владимира. – Киев : Тип. 2-й артели, 1915. – Вып. 6. – 590 с.
36. Стрейс, Я. Я. Три путешествия / Я. Я. Стрейс ; пер. Э. Бородиной. – Москва : ОГИЗ-СОЦЭКГИЗ, 1935. – 415 с.
37. Хопкирк, П. Большая Игра против России: Азиатский синдром / П. Хопкирк ; пер. с англ. И. И. Кубатько. – Москва : Рипол классик, 2004. – 640 с.
38. Юхт, А. И. Индийская колония в Астрахани / А. И. Юхт // Вопросы истории. – 1957. – № 3. – С. 135–143.
39. Усова, Ю. В. Административно-политические элиты современной России в региональном измерении / Ю. В. Усова // Вопросы элитологии. – 2020. – Т. 1, № 4. – С. 122–137. – DOI: 10.46539/elit.v1i4.40.
40. Mac Kinder, H. J. The Scope and Methods of Geography and the Geographical Pivot of History / H. J. Mac Kinder. – London, 1951. – P. 30–44.

References

1. Astahova, A. M. *Byliny Severa* [Epics of the North]. Moscow, Leningrad: Academy of Sciences of the USSR; 1938, vol. 1, 654 p.
2. Bushev, P. P. *Istoriya posolstv i diplomaticheskikh otnosheniy v 1586–1612 gg.* [History of Embassies and Diplomatic Relations 1586–1612]. Moscow: Nauka; 1976, 478 p.
3. *V Shankhae otkrylysa Novyy bank razvitiya BRIKS.* <http://tass.ru/ekonomika/2132483> (accessed 02 September 2021).
4. Vandam, E. A. *Geopolitika i geostrategiya* [Geopolitics and geostrategy]. Moscow: Kuchkovo pole; 2002, 272 p.
5. Vodovozov, N. V. *Zapiski Afanasiya Nikitina ob Indii XV veka* [Notes of Afanasy Nikitin about India in the 15th century]. Moscow: Znanie; 1955, 32 p.
6. Vulfson, Ye. S. *Persy v ih proshlom i nastoyashchem* [Persians in their past and present]. Moscow: Izd. A. S. Panafidina; 1909, 186 p.
7. Gerber, I.-G. *Opisanie stran i narodov vdol zapadnogo berega Kaspiyskogo morya. 1728 g.* [Description of countries and peoples along the western coast of the Caspian Sea. 1728]. *Istoriya, geografiya i etnografiya Dagestana XVIII–XIX vv. Arhivnye materialy* [History, geography and ethnography of Dagestan in the 18th – 19th centuries. Archival materials]. Moscow: Izd. Vostochnoy literatury; 1958, pp. 60–120.
8. Goldberg, N. M. *Russko-indiyskie otnosheniya v XVII veke* [Russian-Indian relations in the 17th century]. *Uchenye zapiski Tihookeanskogo instituta* [Scientific notes of the Tihookean institute]. Moscow, Leningrad^A Academy of Sciences of the USSR; 1949, vol. 2: Indian collection, pp. 129–148.
9. Goldberg, N. M. *Russko-indiyskie otnosheniya v XVII veke* [Russian-Indian relations in the 17th century]. *Uchenye zapiski Tihookeanskogo instituta AN SSSR* [Scientific notes of the Tihookean Institute of the Academy of Sciences of the USSR]. Moscow, Leningrad: Academy of Sciences of the USSR; 1948, vol. 12.
10. De Klaviho. *Dnevnik puteshestviya v Samarkand ko dvoru Timura (1403–1406)* [Diary of a trip to Samarkand to the court of Timur (1403–1406)]. Moscow: Nauka, Glavnaya redaktsiya vostochnoy literatury; 1990, 211 p.
11. Ivanov, M. S. *Ocherki istorii Irana* [Essays on the history of Iran]. Moscow: Gospolitizdat; 1952, 467 p.
12. *Indiya: god u vlasti pravitelstva N. Modi* [India: a year in power of the government of N. Modi]. http://www.imemo.ru/index.php?page_id=502&id=1666& (accessed 02 September 2021).
13. *Istoriya Turkmenskoy SSR* [History of the Turkmen SSR]. Ashhabad: Academy of Sciences of the Turkmen SSR; 1957, vol. 1, book 1-2: From ancient times to the end of the XVIII century, 495 p.
14. Karabushhenko, P. L., Gaynutdinova, E. V. *Politicheskaya germenevtika i sovremennaya elitokratiya* [Political hermeneutics and modern elitocracy]. *Voprosy filosofii* [Problems of Philosophy]. 2020, no. 4, pp. 58–68. DOI: <https://doi.org/10.21146/0042-8744-2020-4-58-68>.
15. *Kitay, Indiya i Rossiya vozglavili Aziatskiy bank* [China, India and Russia topped the Asian Bank]. <http://vz.ru/economy/2015/6/29/753329.html> (accessed 02 September 2021).
16. Magomedov, N. A., Magaramov, Sh. A. *Indiyskoe kupechestvo v razvitii torgovykh kontaktov Derbenta s Astrakhanyu v XVII v.* [Indian merchants in the development of trade contacts between Derbent and Astrakhan in the 17th century]. *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i iuridicheskie nauki, kulturologiya i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki* [Historical, philosophical, political and legal sciences, cultural studies and art history. Questions of theory and practice]. 2014, no. 8 (46), part 2, pp. 105–108.
17. Markova, O. P. *Russko-iranskaya torgovlya v poslednie desyatletiya XVIII veka* [Russian-Iranian trade in the last decades of the 18th century]. *Uchenye zapiski Instituta vostokovedeniya* [Scientific notes of the Institute of Oriental Studies]. Baku: Academy of Sciences of the Azerbaijan SSR; 1969, vol. 1, pp. 103–133.
18. Marks, K. *Kapital* [Capital]. *Marks, K. Sochineniya* [Works]. Moscow: Politicheskaya literatura; 1962, vol. 25, part 1, 900 p.
19. Medvedev, A. I. *Persiya: Voенno-statisticheskoe obozrenie* [Persia: Military Statistical Review]. St. Petersburg: V. Berezovskiy; 1909, 624 p.
20. *Mezhdunarodnyy transportnyy koridor “Sever – Yug”* [International transport corridor “North – South”]. http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5130 (accessed 02 September 2021).
21. *Mezhdunarodnyy transportnyy koridor “Sever – Yug”* [International transport corridor “North – South”]. 01.11.2016. http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5130 (accessed 02 September 2021).
22. Ovchinnikov, R. V. *Obzor dokumentov Astrahanskoy prikaznoy palaty o russko-indiyskoy torgovle posledney chetverti XVII veka* [Review of documents of the Astrakhan ordering chamber on Russian-Indian trade in the last quarter of the 17th century]. *Arheograficheskiy ezhegodnik za 1957 god* [Archeographic Yearbook for 1957]. Moscow: Nauka; 1958, pp. 217–227.
23. Oskina, O. I. *Transformatsionnye peremennye politicheskoy kultury sovremennoy politicheskoy elity* [Transformational variables of political culture of the modern political elite]. *Voprosy elitologii* [Issues of elitology]. 2020, vol. 1, no. 3, pp. 52–73. DOI: 10.46539/elit.v1i3.26.
24. Podvoyskaya, N. L. *Politicheskaya kultura i mentalnye osobennosti sovremennykh amerikanskikh elit* [Political culture and mental characteristics of modern American elites]. *Voprosy elitologii* [Issues of elitology]. 2020, vol. 1, no. 3, pp. 74–91. DOI: 10.46539/elit.v1i3.27.

25. Polibiy. *Vseobshchaya istoriya: v trekh tomakh* [General history: in 3 vol.]. St. Petersburg: Nauka; 1994–1995, vol. 1–3.
26. *Puteshestvie Ibn-Fadlana na Volgu* [Travel of Ibn-Fadlan to the Volga]. Moscow, Leningrad: Academy of Sciences of the USSR; 1939, 193 p.
27. *Puteshestvie Iosafato Barbaro* [Travel of Josafato Barbaro]. St. Petersburg: Tipografiya III otdeleniya Sobstvennoy E. I. V. Kantselyarii; 1836, vol. 1, 603 p.
28. *Puteshestvie Yana Potockogo v Astrakhan i okrestnye strany v 1797 godu* [Journey of Jan Potocki to Astrakhan and surrounding countries in 1797]. *Istoricheskie puteshestviya. Izvlecheniya iz memuarov i zapisok inostrannykh i russkikh puteshestvennikov po Volge v XV–XVIII vv.* [Historical travel. Extracts from memoirs and notes of foreign and Russian travelers along the Volga in the 15th – 18th centuries]. Stalingrad: Kraevoe knigoizdatelstvo; 1936, pp. 198–218.
29. Rittih, P. A. *Politiko-statisticheskiy ocherk Persii* [Political and statistical sketch of Persia]. St. Petersburg: Tipografiya N. Findeyzena; 1896, 293 p.
30. *Russko-indiyskie otnosheniya v XIX v. Sbornik arhivnykh dokumentov i materialov* [Russian-Indian relations in the XIX century. Collection of archival documents and materials]. Moscow: Vostochnaya literatura; 1997, 374 p.
31. *Russko-indiyskie otnosheniya v XVII v.* [Russian-Indian relations in the 17th century]. Moscow: Izdatelstvo Vostochnoy literatury, 1958, 455 p.
32. Semenov, L. S. *Khronologiya puteshestviya Afanasiya Nikitina* [Chronology of travel of Afanasy Nikitin]. *Khozhdenie za tri morya Afanasiya Nikitina* [Walking across the three seas of Afanasy Nikitin]. Leningrad: Nauka; 1986, 350 p.
33. Sergeev, E. Yu. *Bolshaya igra, 1856–1907: mify i realii rossiysko-britanskikh otnosheniy v Tsentralnoy i Vostochnoy Azii* [The Big Game, 1856-1907: Myths and Realities of Russian-British Relations in Central and East Asia]. Moscow: Tovarihestvo nauchnykh izdaniy KMK; 2012, 454 p.
34. *Sleduy Modi – delay v Indii* [Follow Modi - do it in India]. <http://bricsmagazine.com/ru/articles/sleduy-modi-delay-v-indii> (accessed 02 September 2021).
35. Sochinenie Kilburgera o russkoy torgovle v tsarstvovanie Alekseya Mikhaylovicha [Kilburger's essay on Russian trade during the reign of Alexei Mikhailovich]. *Sbornik studencheskogo istoriko-etnograficheskogo kruzhka pri Imperatorskom universitete Sv. Vladimira* [Collection of the student's historical and ethnographic circle at the Imperial University of St. Vladimir]. Kiev: Tipografiya 2-y arteli; 1915, iss. 6, 590 p.
36. Streys, Ya. Ya. *Tri puteshestviya* [Three journeys]. Moscow: OGIZ-SOTsEKGIZ; 1935, 415 p.
37. Khopkirk, P. *Bolshaya Igra protiv Rossii: Aziatskiy sindrom* [Big Game against Russia: Asian syndrome]. Moscow: Ripol klassik; 2004, 640 p.
38. Yukht A. I. *Indiyskaya koloniya v Astrahani* [Indian colony in Astrakhan]. *Voprosy istorii* [Questions of history]. 1957, no. 3, pp. 135–143.
39. Usova Yu. V. *Administrativno-politicheskie elity sovremennoy Rossii v regionalnom izmerenii* [Administrative and political elites of modern Russia in the regional dimension]. *Voprosy elitologii* [Issues of elitology]. 2020, vol. 1, no. 4, pp. 122–137. DOI: 10.46539/elit.v1i4.40.
40. Mac Kinder, H. J. *The Scope and Methods of Geography and the Geographical Pivot of History*. London, 1951, pp. 30–44.

Информация об авторе

Маркелов К. А. – кандидат экономических наук, доцент.

Information about the author

Markelov K. A. – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor.

Статья поступила в редакцию 04.10.2021; одобрена после рецензирования 09.11.2021; принята к публикации 27.12.2021.

The article was submitted 04.10.2021; approved after reviewing 09.11.2021; accepted for publication 27.12.2021.