

Л. В. Любимов,
И. А. Елисеев

ЕВРАЗИЙСКИЕ ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация: в настоящее время на фоне происходящих в мире интеграционных процессов, в том числе и на Евразийском пространстве, весьма актуальными являются научные исследования, связанные с прогнозированием возможных последствий интеграции и разработкой стратегии ее развития во всех сферах деятельности человека, которые будут ею затронуты. Не исключением является и такая сфера деятельности, как обеспечение безопасности дорожного движения.

Статья представляет собой авторскую попытку спрогнозировать возможные изменения в указанной сфере в связи с реализацией евразийского мегапроекта по созданию Нового шелкового пути и на основании этого определить стратегические интересы Российской Федерации.

Ключевые слова: Новый шелковый путь, государственное управление, обеспечение безопасности дорожного движения, причины и условия автотранспортной аварийности.

UDK 342.9

L. V. Lyubimov,
I. A. Eliseev

THE EURASIAN INTEGRATION PROCESSES IN THE FIELD ENSURE ROAD SAFETY

Abstract: currently, on the background of what is happening in the world integration processes, including in the Eurasian space, very relevant are the scientific studies associated with forecasting the possible consequences of such integration, and developing strategies for its development in all spheres of human activity that will be affected. Is no exception and such activities as the provision of road safety.

The article represents the author's attempt to predict possible changes in this area in connection with the implementation of such a Eurasian mega-project, as the creation of the New silk road and on this basis to define the strategic interests of the Russian Federation.

Key words: New silk route, public administration, ensuring road safety, the causes and conditions of trucking accidents.

Введение

На текущий момент и в перспективе государственная политика в сфере обеспечения безопасности дорожного движения должна строиться с учетом происходящих в мире интеграционных процессов. Например, с учетом того, что в декабре 2015 г. произошло эпохальное событие в масштабах планеты, способное со временем перекроить экономическую карту мира, изменить существующие экономические связи и оказать глобальное воздействие на ведущие мировые державы. Заработала первая ветка мегапроекта — Новый шелковый путь из Китая в Европу.

Новый шелковый путь (Далее — НШП) — концепция новой евразийской (а в перспективе — межконтинентальной)

транспортной системы, продвигаемой Китаем в сотрудничестве с Казахстаном, Россией и другими странами. Идея Нового шелкового пути основывается на историческом примере древнего Великого шелкового пути, действовавшего со II в. до н. э. и бывшего одним из важнейших торговых маршрутов в древности и в средние века. Современный НШП является важнейшей частью стратегии развития Китая в современном мире — Новый шелковый путь не только должен выстроить самые удобные и быстрые транзитные маршруты через центр Евразии, но и усилить экономическое развитие внутренних регионов Китая и соседних стран, а также создать новые рынки для китайских товаров.

Китай продвигает проект «Нового шелкового пути» не просто как возрождение древнего Шёлкового пути, транспортного маршрута между Востоком и Западом, но как масштабное преобразование всей торгово-экономической модели Евразии, и в первую очередь — Центральной и Средней Азии. По словам Владимира Путина «речь идет о выходе в перспективе на новый уровень партнёрства, подразумевающий общее экономическое пространство на всём евразийском континенте» [1].

Китайцы называют эту концепцию — «один пояс — один путь». Она включает в себя множество инфраструктурных проектов, которые должны в итоге опоясать всю планету. Проект всемирной системы транспортных коридоров соединяет Австралию и Индонезию, всю Среднюю и Восточную Азию, Ближний Восток, Европу, Африку и через Латинскую Америку выходит к США. Среди проектов в рамках НШП планируются железные дороги и шоссе, морские и воздушные пути, трубопроводы и линии электропередач, и вся сопутствующая инфраструктура. По самым скромным оценкам, НШП втянет в свою орбиту 4,4 миллиарда человек — более половины населения Земли.

Перспективы совершенствования обеспечения безопасности дорожного движения в рамках реализации проекта «Новый шелковый путь»

Наземный новый Шелковый путь, называемый «Экономический пояс нового Шелкового пути», как и тысячу лет назад, начнется в Сиане (провинция Шэньси), затем он пройдет через Ланьчжоу (провинция Ганьсу) в Синьцзян-Уйгурский автономный район, г. Урумчи, пересечет всю Центральную Азию, Иран, Ирак, Сирию, Турцию, перейдет через Босфорский пролив. Пройдет через всю Восточную Европу — торговый путь направится в Москву, пересечет всю Европу от Роттердама до Венеции, где встретится с параллельным крупномасштабным Морским Шелковым путем, называемым «Морской Шелковый путь 21 века».

В связи с этим проект нового Шелкового пути предполагает строительство новых дорог (а не только улучшение существующих магистралей). Строительство новых дорог будет происходить с использованием

инновационных технологий. Это будут современные высокоскоростные магистрали. В настоящее время Китай обладает инновационными технологиями строительства высокоскоростных магистралей, благодаря которым смог осуществить существенный прорыв и достичь мирового лидерства в этом отношении. Согласно данным 2014 года на территории Китая уже построено 111,9 тыс. км высокоскоростных автомагистралей [2], а их успешное строительство достигло уровня выхода на экспорт. Сторонники такого экспорта аргументируют свою позицию еще и тем, что применение передовых китайских технологий в сфере строительства высокоскоростных автомагистралей способно значительно повысить безопасность дорожного движения во всех странах, через которые пройдет Новый шелковый путь.

Однако строительство высокоскоростных магистралей, проходящих через несколько государств, требует от стран-участниц данного проекта единого подхода к решению правовых и организационных задач обеспечения безопасного и бесперебойного движения транспорта.

Для их обсуждения используются различные межгосударственные политические площадки. Например, подписанное в 2014 году на саммите Шанхайской организации сотрудничества (Далее — ШОС) в г. Душанбе Соглашение государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок оформило правовую базу паритетных условий для автоперевозчиков и заложило единообразную основу осуществления международных автомобильных перевозок от восточной Европы до восточных побережий России и Китая и в обратном направлении. Документ вступил в силу 20 января 2017 года и, несомненно, будет способствовать строительству новых и реконструкции существующих участков автомобильных дорог в составах международных транспортных маршрутов. При этом Соглашение открыто для присоединения любого государства, желающего подключиться к его реализации.

Вопросы обеспечения безопасного и бесперебойного движения транспорта на евразийском пространстве обсуждались и в рамках прошедшей в феврале 2017 года Мюн-

хенской конференции по безопасности. В частности, на одном из ее «круглых столов» участники дискуссии особое внимание уделили вопросам транспортного взаимодействия на пространстве Евразии, которое выступает важнейшей составляющей развития и поддержания торговых связей, обеспечения непрерывного потока товаров из Азии в Европу и обратно. В этой связи большой интерес вызвала представленная Генеральным секретарем ШОС Рашидом Алимовым информация о работе Организации на транспортном направлении, прежде всего, по реализации Соглашения государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. При этом Р.Алимов особо отметил, что «решение задач возрождения шелкового пути и долгосрочного устойчивого развития невозможно без обеспечения безопасности и стабильности» [3].

Однако следует констатировать, что, несмотря на предпринимаемые усилия, далеко не всегда удается найти консенсус среди стран-участниц проекта, необходимый для принятия совместных решений по выполнению указанных выше задач.

И проблемы начинаются уже на стратегическом уровне. У Китая есть выдвинутый в 2012 году долгосрочный план «Китайская мечта», призванный к 2049 году превратить Поднебесную в одну из ведущих держав мира. Инициатива «Один пояс и один путь» является составной частью этого плана.

На текущий момент наше совместное стратегическое партнерство удалось потому, что совпали национальные интересы в области безопасности. В тоже время наше экономическое партнерство не удается потому, что ни та, ни другая сторона не предлагает проекты, отвечающие национальным интересам обеих держав.

Главная причина недостаточного интереса России к участию в Экономическом поясе Шелкового пути (Далее — ЭППП) видится в непонимании наших национальных интересов, вполне реальных возможностей. Инициатива ЭППП во внутренней и внешней политике стала несущей конструкцией всей геополитической и геоэкономической активности Китая и останется таковой в обозримом будущем.

В самом же Китае формула «один пояс и один путь» известна каждому китайцу,

реализация инициативы идет по жесткому графику с привлечением колоссальных средств как государственного бюджета, так и региональных финансовых ресурсов, частного капитала. Благодаря инициативе ЭППП, малонаселенный Северо-Запад Поднебесной становится «резервным» жизненным пространством китайской нации [4].

Заключение

Подводя итоги, следует уточнить стратегические интересы Российской Федерации и те ориентиры, которых она должна придерживаться, участвуя в реализации проекта «Новый шелковый путь».

Эти интересы зависят в первую очередь от возможности России совершить технологический прорыв, способный полностью поменять привычное представление, как о самом дорожном движении, так и о деятельности по обеспечению его безопасности. Речь, конечно, идет о внедрении в процесс дорожного движения беспилотного автотранспорта.

Несомненно, что Китай на текущий момент обладает передовыми технологиями строительства высокоскоростных автомагистралей. Но это технологии сегодняшнего дня. День завтрашний — это способность обмениваться информацией не только между беспилотниками, участвующими в процессе дорожного движения, но и между дорогой и беспилотниками. Из привычной технократической модели дорожного движения (человек — транспортное средство — дорога — окружающая среда) будет исключен главный его компонент — человек, так как он из организатора процесса дорожного движения превратится в потребителя транспортной услуги.

Ключевыми компонентами дорожного движения станут транспортное средство и дорога. Та страна, которая первая предложит миру технологии, позволяющие передавать информацию, необходимую для обеспечения безопасности дорожного движения от беспилотных автомобилей к дороге и обратно получит уникальную возможность сначала внедрить эти технологии в рамках реализации проекта Новый шелковый путь, а в последующем распространить их по всему миру. Иными словами, такая страна сможет превратиться в монополиста, контролирующего пассажирские

и транспортные перевозки автомобильного транспорта по всему миру.

Такая глобальная задача требует со стороны государства пристального внимания. Представляется, что уже сейчас, незамедлительно, государство должно взять на себя роль инициатора проведения подобных научных изысканий. В дальнейшем, в зависимости от полученных результатов, государству будет необходимо организовать внедрение указанных технологий в процесс дорожного движения. Для реализации указанных крупномасштабных планов Россия могла бы привлечь в качестве партнеров такие страны, как Казахстан и Беларусь.

Выполнение данного предложения обеспечит, по крайней мере, участие России в международной гонке по разработке описанных выше технологий, которая, несомненно, уже началась.

Подтверждением этому служат многочисленные публикации в средствах массовой информации, описывающие как лаборатории, которые тестируют программы искусственного интеллекта на автодорогах, сообщают о высоких результатах. Так, благодаря единой информационной базе данных и возможности мгновенного обмена радиосигналами между беспилотниками, их поведение на дороге становится безупречным. При этом работоспособность проверяется не только в условиях идеально ровных покрытий и сознательных участников движения по дороге, но и в экстремальных — на трассах с ямами и при нарушении ПДД рядом идущими автомобилями.

Применяемая система предупреждения аварий предельно проста: если одна из машин фиксирует на своем пути яму, она сразу продумывает маневр и сообщает о нем соседним автомобилям. Те, в свою очередь, меняют свою траекторию так, чтобы не произошло столкновения. Более того — информация о наличии ямы сразу же передается в транспортную службу, чтобы ее сотрудники могли в кратчайшие сроки убрать проблему. Дополнительно беспилотник отправляет сигнал о препятствии в единую сеть, курирующую работу авто. Получается, что все машины с искусственным интеллектом представляют собой единый разум, создающий максимально комфортные условия трафика [5].

В случае же отставания России в описанной выше гонке технологий ей, по всей видимости, придется препятствовать наметившимся интеграционным процессам, так как именно такой вариант поведения позволит отсрочить наступление ее зависимости от более развитых стран.

ЛИТЕРАТУРА

1. Россия и Китай хотят создать общее экономическое пространство [Электронный ресурс] // Сетевое издание «РИА Новости» (выпуск от 08.05.2015 г.). — URL: <http://www.ria.ru/economy/20150508/1063428414.html> (дата обращения: 10.09.2017 г.).

2. Лю Ц. Стратегии развития нового Шелкового пути в XXI веке / Ц. Лю // Молодой ученый. — 2015. — № 15. — С. 391—394.

3. Генсек ШОС: без обеспечения безопасности невозможно обеспечить устойчивое развитие [Электронный ресурс] // Медиа группа «ASIA-Plus» (Душанбе, Таджикистан) (выпуск от 20.02.2017 г.). — URL: <http://news.tj/ru/news/tajikistan/politics> (дата обращения: 10.09.2017 г.).

4. Новый Шелковый путь: взгляд из России [Электронный ресурс] // Центральный интернет портал Шанхайской организации сотрудничества «ИнфоШОС» (выпуск от 07.06.2017 г.). — URL: <http://infoshos.ru/ru/?idn=16749> (дата обращения: 10.09.2017 г.).

5. Кованов А. Мир никогда не будет прежним [Электронный ресурс] / А. Кованов // Информационный интернет-ресурс «News.mail.ru» (выпуск от 12.01.2017 г.). — URL: <http://www.mail.ru> (дата обращения: 10.09.2017 г.).

*Воронежский институт МВД России
Любимов Л. В., кандидат юридических наук, доцент, старший преподаватель кафедры уголовного права и криминологии
E-mail: leonvrn@rambler.ru
Tel. 8 (473) 200-53-75*

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Воронежский филиал)

*Елисеев И. А., магистрант
E-mail: ivan.eliseev@mail.ru
Tel.: 8-910-732-44-88*