

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ НАУКИ ИНСТИТУТ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ
РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК

АРИСТОВА Л.Б., СЕМЕНОВА Н.К.

ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЙ ШАНС РОССИИ:
ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА В ФОРМАТЕ
РФ-КНР-ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ

Сводный аналитический доклад (монография)
при финансовой поддержке РГНФ
в рамках научно-исследовательского проекта № 15-07-00038

2016

Во 2-й части сводного аналитического доклада (монографии) «Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНР-Центральная Азия», выполненного при финансовой поддержке РГНФ в рамках научно-исследовательского проекта РГНФ № 15-07-00038 исследуются концептуальные основы евразийской транспортной политики РФ и КНР, анализируются конструктивные и негативные факторы развития транспортного диалога в формате «РФ – ЦА – КНР», участие России в системе евразийских международных транспортных коридоров, возможность развития транспортного диалога в формате «РФ – ЦА – КНР». Задача научного исследования в рамках данного проекта - освещение возможностей, путей реализации и потенциальных рисков этого сотрудничества.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
ГЛАВА 1. НОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА В ФОРМАТЕ «РФ-ЦА-КНР»	
1.1.Динамика формирования российско-китайского «конкурентного поля».	6
1.2.Концептуальные основы евразийской транспортной политики РФ и КНР.....	10
1.3.Конструктивные и негативные факторы развития транспортного диалога в формате «РФ – ЦА – КНР».....	16
ГЛАВА 2. УЧАСТИЕ РОССИИ В СИСТЕМЕ ЕВРАЗИЙСКИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ (МТК)	
2.1. Евразийские транспортные проекты с участием РФ.....	27
2.2. Евразийские транспортные проекты в обход РФ.....	37
ГЛАВА 3. ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНТЕГРАЦИИ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ	
3.1.Участие китайских компаний в транспортной сфере стран ЦА...	45
3.2.Ключевой элемент стратегии «Один пояс - один путь» в Центральной Азии.....	53
3.3.Развитие транспортного диалога в формате «РФ – ЦА – КНР».....	61
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	69
ЛИТЕРАТУРА	78
ПРИЛОЖЕНИЯ	88
Приложение 1. Перспективная сеть автомагистралей и скоростных автодорог РФ к 2030 г.....	88
Приложение 2. Реализация МТМ ««Европа – Западный Китай» на территории Республики Казахстан.....	89
Приложение 3. Маршруты МТК Север-Юг.....	90
Приложение 4. Регион Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества.....	91
Приложение 5. Транспортные маршруты ЦАРЭС.....	92
Приложение 6. Маршруты МТК ТРАСЕКА.....	93

ВВЕДЕНИЕ

Процесс глобализации, охвативший сегодня большинство стран мира, самым тесным образом связан с развитием международной транспортной инфраструктуры. Одновременно высокие темпы интеграции международного сотрудничества заставляют искать все новые пути повышения эффективности, чтобы отвечать требованиям времени. Региональная конкуренция, обусловленная спецификой национально-региональных интересов стран-транзитеров, прямо и косвенно влияет на общий уровень и характер двусторонних и многосторонних межгосударственных отношений. В этом контексте главной задачей является интеграции национальных транспортных путей в единую международную систему. Однако эти процессы имеют свои особенности и протекают далеко не одинаково в разных странах и регионах.

Отношения между Москвой и Пекином достигли беспрецедентно высокого уровня. Какое место займет «Великий шелковый путь» в этих отношениях? Евразийский экономический союз (ЕАЭС) и Китай попытаются совместить Евразийский проект и Новый шелковый путь.

Какие ресурсы готов задействовать Китай для полномасштабной реализации данного проекта? Какую реакцию можно ждать от других стран? Китайский же проект — это пока огромный экспертный и политический дискурс. В этом контексте необходим комплексный поиск максимально оптимального формата его реализации. выработка общих подходы к такому соглашению, чтобы совместить интеграционные инициативы Евразийского Союза и нового Шелкового пути.

Безусловна взаимодополняемость региональных транспортных систем и высокий потенциал российско-китайского партнерства в транспортной сфере. В этом контексте транспортные магистрали России, занимающей уникальное положение на геополитической карте Евразии, могут дать стране исторический шанс вписаться в процесс глобализации и интеграции. Российский транспорт может стать главным связующим звеном

в торговле между растущими региональными экономическими блоками АТЭС, ШОС, ЕС, ЕврАзЭС и др. и в этом смысле стать необходимым катализатором развития международной торговли.

Китай готов реализовать колоссальный мегапроект. В основе мотивации лежат не только будущие экономические выгоды, но и геополитические расчеты, надежды создать в Евразии «базу роста» для будущей великой евразийской державы.

Актуальность российско-китайского сотрудничества обусловлена спецификой национально-региональных интересов, прямо или косвенно влияющих на общий уровень и характер двусторонних и многосторонних межгосударственных отношений.

Ведущие региональные державы РФ и КНР, при имеющейся существенной конкурентной составляющей, ощущают необходимость углубления двусторонней кооперации на основе национальных «путевых транспортных карт», с учетом координации технологических, финансовых, маршрутных и пр. интересов РФ и КНР. Необходимость кооперации в транспортных проектах обусловлена так же усилением глобальной конкуренции и исчерпанием источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на интенсивном наращивании топливного и сырьевого экспорта, особенно учитывая, что в текущей политической ситуации, связанной с многочисленными санкциями со стороны западных государств, экономика России оказалась перед системным вызовом.

В соответствии с Транспортной стратегией России до 2030 г., где транспортная сфера определяется как приоритетная точка роста национальной экономики и одним из перспективных путей реализации этой инициативы является интеграция транспортной системы России в евразийское транспортное пространство.

ГЛАВА 1. ГЛАВА 1. НОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА В ФОРМАТЕ «РФ-ЦА-КНР»

1.1. Динамика формирования российско-китайского «конкурентного поля»

Исторические наблюдения показывают, что геополитическое укрепление одного из партнеров в российско-китайских отношениях ранее приводило к изменению его внешней политики, что неизбежно влияло и на этнополитическое взаимодействие двух стран. В современных условиях КНР и РФ взаимно заинтересованы в развитии и укреплении партнерских отношений¹ (см. Таб.1.1.1).

Динамику взаимоотношений СССР/РФ и КНР с 1949г. по настоящее время условно можно разделить на пять периодов: с момента образования КНР в 1949 г. СССР оказывал политическую поддержку и всеобъемлющую помощь в строительстве социализма в Китае. В этот период взаимоотношения между государствами можно охарактеризовать как «братские», но, учитывая, что в китайском языке нет слова «брат» (всегда указывается старшинство), роль «младшего брата», с учетом исторического момента, занял Китай.

Третий этап ознаменовался сменой руководства и переходом к новой концепции развития сначала в КНР, а затем и в СССР. Советский Союз прекратил свое существование, передав эстафету новых прагматических отношений, основанных на экономических интересах, Российской Федерации. В этот период можно охарактеризовать, как «взаимовыгодное партнерство».

Взаимодействие РФ и КНР к новому веку эволюционировало в «стратегическое партнерство». В 2001 г. был подписан «Российско-

¹ Аристова Л.Б. Семенова Н.К. Энергетические (углеводородные) проекты в Центральной Азии: потенциальные риски и возможности усиления конкуренции России и Китая. С. 16-22.

китайский договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве»² в котором предусмотрено: развитие сотрудничества в различных сферах: экономики, безопасности и т.д.; взаимное неприменение ядерного оружия. Договором так же закреплялось отсутствие у сторон взаимных территориальных претензий, которые накладывали негативный отпечаток и даже приводили к локальным военным конфликтам в прошлом.

Таблица 1.1.1. Этапы эволюции национальных интересов СССР/России и КНР (1949-2015 гг.)

Наименование	Период	Интересы СССР/РФ	Интересы КНР
Этап «помощи» Советского Союза КНР	1949-1960 гг.	Политическая поддержка и всесторонняя помощь союзнику в строительстве социализма	Создание промышленной базы и формирование экономики, помощь в строительстве государства, армии, обучении специалистов
Этап нестабильности	1960-1989 гг.	Политические интересы: обеспечение спокойствия на границе с КНР, борьба за лидерство среди социалистических стран; поддержание торговых отношений с Китаем	Первенство в коммунистическом сообществе; налаживание торговых отношений с Западом; диверсификация торговых партнеров
Этапы урегулирования и восстановления отношений	1989-2000 гг.	Потребность в массовом импорте дешевых товаров широкого потребления, которые мог обеспечить растущий Китай, в емком рынке сбыта	Наращивание экспорта товаров ширпотреба; урегулирование территориальных споров с РФ
Стратегическое партнерство	2000-2015 гг.	Стратегическое партнерство, улучшение имиджа, реализация внешнеэкономической стратегии. Диверсификация экспорта - возможность изменения роли нашей страны в мировой экономике и политике за счет ухода от стереотипа «ресурсной базы» через трансформацию структуры экспорта.	РФ - возможный союзник в борьбе с диктатом Запада, хотя и серьезно ослабленный, но сохраняющий рычаги влияния в мире: место в СБ ООН, ядерные силы, определенное влияние в постсоветском пространстве и в некоторых регионах мира); источник сырья и других ресурсов, стратегически важных с точки зрения возможного глобального противостояния; источник современных технологий в тех областях, в которых невозможно или затруднено сотрудничество со странами Запада; крупный рынок сбыта и источником валютных поступлений, несмотря на относительно небольшой объем двусторонней торговли

² Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой [Электронный ресурс] / Интернет-портал «Российской газеты»-2009. -URL: <https://rg.ru/2009/03/20/russia-kitai-dok.html> (дата обращения 15.07.2016)

Всеобъемлющее партнерство и стратегическое взаимодействие	С 2015 г по наст. Время	Обеспечение: стабильного торгово-экономического сотрудничества в условиях западных санкций, безопасности, Противодействие созданию однополярного мира. Развитие интеграционных процессов с Российским участием	Обеспечение: расширения торгово-экономического сотрудничества, безопасности, Реализация идеи «возрождение китайской нации» посредством «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века».
---	-------------------------	--	--

Источник: Составлено автором.

В 2015 г., благодаря совместным усилиям сторон, российско-китайские отношения вышли на новый этап и «стали важным фактором развития двух стран, обеспечения их безопасности и укрепления международных позиций»³. Россия и Китай, рассматривая дальнейшее углубление двусторонних связей как приоритетное направление своей внешней политики, вступили в эпоху «всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия»⁴.

Сходство или совпадение интересов партнеров не обязательно означает их конгруэнтные действия для реализации своих замыслов. Напротив, неправильно выбранная стратегия и тактика может привести к конфликту интересов и диаметрально противоположным результатам. Для предотвращения подобных рисков сторонам необходимо заранее принимать меры по согласованию совместных действий с учетом интересов сторон.

Интересы России и Китая в Центрально-Азиатском регионе являются не только поводом к позитивному взаимовыгодному сотрудничеству, но и сферой конкуренции двух держав, претендующих на влияние в ЦА.

Во-первых. Для оживления на северо-западе Китая рынков и ресурсодобывающей индустрии в КНР была разработана стратегия открытости западных областей⁵ - евразийский континентальный мост, пролегающий

³ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики об углублении всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия и о продвижении взаимовыгодного сотрудничества [Электронный ресурс] / сайт Президента России. -URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4969> (дата обращения 21.03.2015)

⁴ Там же.

⁵ Салицкий А.И., Семенова Н.К. Россия и евроазиатский проект Китая [Текст]

через территорию ЦА, как составная часть Экономического Пояса Шелкового Пути (ЭШПШ).

Заметим, что в течение 80 лет (с 5 октября 1916 года)⁶ единственным наземным путём, связывавшим европейские страны с Азиатско-тихоокеанским регионом (АТР), была Транссибирская железная дорога, на которую приходилось около 70% общего объёма грузоперевозок. Открытие движения по магистрали Китай - Европа имеет для России далеко идущие последствия - рушится российская транспортная монополия в пределах Евразийского континента.

В этом контексте можно предположить потенциальную возможность конфликта. Реализация проекта ЭШПШ означает создание в третьем тысячелетии по всему периметру российских государственных границ мощной системы транспортных коммуникаций, обеспечивающих республикам Центральной Азии и Закавказья выход на мировые рынки. Часть маршрутов идут в обход России. Существует мнение, что это неизбежно ослабит влияние РФ в регионе⁷.

Во-вторых, по мере проведения внутренних экономических реформ и ростом промышленного производства резко возрастает потребность КНР в нефти и газе. Пекин стремится диверсифицировать поставщиков энергоресурсов и пути поставки нефти и газа и рассматривает ЦАР как значимый источник углеводородов⁸.

/ А.И. Салицкий, Н.К. Семенова // Ежемесячный научный журнал «Азия и Африка сегодня». ISSN 0321-5075. № 7, 2016. С. 2-10.

⁶ Конец строительства Транссибирской железной дороги по территории Российской империи (прим.Авт.)

⁷ Великий Шелковый путь как часть плана изоляции России [Электронный ресурс] / Азиатская библиотека-2013. –URL: http://asiapacific.narod.ru/countries/apr/silk_way.htm#top (дата обращения 25.03.2014)

⁸ Сафронова Е.И. К вопросу об объективной необходимости российско-китайского сотрудничества в Центральной Азии [Текст] / Е.И.Сафронова // Китай: шансы и вызовы глобализации // Тезисы докладов XIV Международной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы» (Москва, 23-25 сентября 2003 г.) Часть 2. - М.:ИДВ РАН, 2003. С.37.

В области безопасности интересы России, Китая и стран ЦАР едины. Лабильность ситуации в Центральной Азии непосредственно влияет на безопасность западных районов Китая, а также юга России. Хозяйственное развитие, удовлетворение насущных жизненных потребностей населения являются не только залогом материальной устойчивости, но и политической безопасности центральноазиатских обществ и сопредельных им государств.⁹

1.2. Концептуальные основы евразийской транспортной политики РФ и КНР.

Генеральной предпосылкой любой интеграции является совпадение интересов сотрудничающих сторон, общностей их задач и целей. В самом общем геополитическом плане совпадение интересов КНР и России в ЦАР обусловлено неприятием обеими сторонами перспектив формирования однополярной, жесткой и иерархичной структуры международных отношений. И Россия, и Китай осуждают стремление США распространить свою монополию по всему миру посредством неприкрытого силового давления или экономического подкупа. В новой внешнеполитической концепции России присутствует идея о том, что ее главной задачей является противодействие созданию однополярного мира. В связи с ее сегодняшним кризисным положением одна она этого сделать не в состоянии. Отсюда и все ее попытки найти себе сильного союзника. И на первом месте тут стоит кандидатура Китая¹⁰.

На формирование элементов возможного «конкурентного поля» в транспортной сфере в формате РФ-КНР значительное влияние оказывают существующие концептуальные основы региональной политики России и

⁹ Там же, с.39.

¹⁰ Кожихов А.Г. Россия - Китай [Электронный ресурс] / Всевосточный информационный портал. Русско-китайская библиотека - URL: <http://www.east.cyxh.net/rcr/kozhihov.htm> (дата обращения 13.04.2013)

Китая в Центральной Азии (см.Таб.1.2.1). Среди них выделяются, по крайней мере, четыре уровня: региональная политика, стабильность интересов, позиционирование национальных интересов, акценты в интеграционной риторике.

Первый уровень. Региональная политика РФ на центральноазиатском направлении носит спорадический, спонтанный и иногда непродуманный характер, прослеживается отсутствие четко оформленной и проработанной программы региональной политики. В то время как региональная политика КНР в ЦА носит весьма обоснованный характер, оформлению теоретической программы предшествовали идеологические дебаты, научные совещания. При этом позиции самих государств ЦА можно характеризовать как перманентную неопределенность внешней политики по отношению ко всем внешним геополитическим игрокам под предлогом «многовекторности».

Таблица 1.2.1. Концептуальные основы региональной политики РФ и КНР в Центральной Азии.

Основания	РФ	КНР	В Центральной Азии
Региональная политика	носит спорадический, спонтанный и иногда непродуманный характер; отсутствие четко оформленной и проработанной программы региональной политики для Центральной Азии;	оформлению какой-либо теоретической программы предшествуют идеологические дебаты, научные совещания, в результате которых возникает теория, носящая весьма обоснованный характер, что касается и региональной политики КНР в ЦА.	Перманентная неопределенность внешней политики государств региона по отношению ко всем внешним геополитическим игрокам под предлогом «многовекторности»
Уровень стабильности интересов	регион Центральной Азии, после распада СССР до недавнего времени рассматривался как «балласт» и не входил в сферу явных российских интересов	Прагматизм, заключающийся в последовательной политике дальнейшего развития экономического сотрудничества и поддержании политической стабильности в регионе через взаимное сотрудничество.	Цикличность всех экономических и политических процессов
Позиционирование национальных	в российских официальных документах открыто изложено, что одним из ее	целенаправленное акцентирование в китайских источниках на отсутствии	страх постсоветских государств перед растущими амбициями

интересов	национальных интересов является упрочение позиций страны как великой державы, более того — одного из центров многополярного мира.	стремления стать мировой державой, и на подчеркивании исключительно мирного характера проводимой политики КНР	России и концепцией «китайской угрозы»
Акценты в интеграционной риторике	акцент на сохранении культурной близости и общей истории, а также на поддержке соотечественников в Центральной Азии	во всех своих программах плодотворно и целенаправленно оформляет экономическое развитие региона в качестве приоритетного направления региональной политики.	Эмоциональное, историческое, политическое и культурное тяготение к России ослабевает под упрочняющейся экономической связкой с Китаем

Источник: составлено автором.

Второй уровень. Приходится констатировать тот факт, что регион Центральной Азии, после распада СССР до недавнего времени и не входил в сферу явных российских интересов. Причины этого явления подробно раскрываются в работах известного востоковеда Ирины Доновны Звягельской¹¹, ведущего специалиста по изучению сложнейших процессов становления государственности в республиках Центральной Азии после распада СССР. По мнению профессора И.Д. Звягельской, несмотря на серьезные издержки советской системы управления в Центральной Азии, никаких серьезных объективных предпосылок для выхода центральноазиатских республик из состава СССР не существовало. «Именно стремление российских демократов первой волны как можно скорее избавиться от политического груза центральноазиатских авторитарных режимов, выросших из советского коммунистического прошлого и способных, по их мнению, поддержать коммунистический реванш, было одной из главных причин отторжения ЦА»¹². Неупорядоченность и

¹¹ Звягельская И.Д. Становление государств Центральной Азии: Политические процессы. [Текст] / И.Д. Звягельская. - М.: Аспект Пресс, 2009. - 208 с. ISBN 978-5-7567-0570-6

¹² Там же, с.41.

нестабильность, настоящую «черную дыру» в мировой политике, породил в Центральной Азии слишком быстрый уход России¹³.

Россия, в последние годы признавая важность региона ЦА для усиления своих международных позиций, не может сегодня рассчитывать только на сохраняющиеся со времен СССР межгосударственные и межкультурные связи.

В этом контексте современный прагматический подход КНР заполняет все имеющиеся «пустоты» в экономической и культурной нишах. Политика Китая заключается в последовательной политике дальнейшего развития экономического сотрудничества на двустороннем уровне с государствами ЦА и поддержании политической стабильности в регионе. Интересы государств региона зависят от цикличности всех экономических и политических процессов в ЦА. Но, при этом, республики ЦА, несмотря на короткий срок своего независимого развития, сумели позиционировать себя как субъект международных отношений. «Внешним «игрокам» придется примириться с ситуацией, когда руководство республик ЦА само будет выбирать себе международных партнеров, исходя из своих собственных прагматических соображений»¹⁴ - считает д. и. н. И.Д. Звягельская. Как показала политическая практика последних лет, те страны, которые пытались навязывать центральноазиатским государствам свои стереотипы и национальные ценности, быстро теряли популярность, а вместе с ней и занятые ими выгодные позиции в регионе.

Третий уровень. В российских официальных документах открыто изложено, что одним из ее национальных интересов является упрочение позиций страны как великой державы, более того — одного из центров многополярного мира. Эта позиция контрастирует с целенаправленным акцентированием в китайских источниках отсутствия стремления КНР стать

¹³ Казанцев А.А. «Большая игра» с неизвестными правилами: мировая политика и Центральная Азия» [Текст] / А.А. Казанцев. - М.: Наследие Евразии, 2008.С.6.

¹⁴ Звягельская И.Д. Становление государств Центральной Азии: Политические процессы. С.86.

мировой державой, подчеркнутым исключительно мирным характером проводимой политики КНР, руководствуясь концепцией «мягкой силы». Начиная с периода реформ, Китай активно развивает эту концепцию, источником которой являются успех модернизации и культурное богатство страны¹⁵.

В современном Китае концепция «мягкой силы» нашла свое отражение в стратегии китайского руководства, выдвинутой еще на XVII съезде партии (2007 г.), когда в докладе Ху Цзиньтао прозвучал призыв о повышении культурной «мягкой» мощи государства и «мягкой силы» во внешней политике. «Мягкая сила» Китая находит свое продолжение в идеи социальной гармонии, создание которой является в Китае одной из основных государственных задач¹⁶.

Китайская мифологема «гармония в мире» становится элементом идеологии взаимодействия КНР с внешним миром. Однако, после прихода нового, пятого, поколения руководства¹⁷ китайская стратегия влияния, реализуемая в принципах «мягкой силы» и «выхода китайской культуры за пределы» посредством гуманитарных технологий¹⁸, становится все более очевидным инструментом демонстрации государственной мощи Китая¹⁹. Г. Киссинджер констатирует тот факт, что современный Китай стал державой, имеющей интересы в каждом уголке Земли²⁰. Постсоветские государства ЦА,

¹⁵ Лю Ц. Внешняя политика КНР и перспективы Китайско-Российских отношений [Текст] / Лю Цайци // Мировая экономика и международные отношения 2004. № 9, С. 84–90.

¹⁶ Регзенова Д. Б.-О. Исторический опыт стратагемности и принципа «мягкой силы» в социально-экономических реформах Китая [Электронный ресурс] / Научная электронная библиотека диссертаций и авторефератов. -URL: <http://www.dissercat.com/content/istoricheskii-opyt-stratagemnosti-i-printsipa-myagkoi-sily-v-sotsialno-ekonomicheskikh-refor#ixzz498V3wg5n> (дата обращения 04.05.2016)

¹⁷Портяков В.Я. Контуры внешней политики лидеров Китайской Народной Республики пятого поколения [Текст] / В.Я. Портяков // Проблемы Дальнего Востока, №1, 2015.С 162.

¹⁸ Подробнее: Подъяпольский С.А. «Умная сила» Китая: перспективы и риски для России [Электронный ресурс] /-URL: <http://podyapolsky.info/node/45>(дата обращения 31.03.2015)

¹⁹Титаренко М.Л., Ломанов А.В. Политические и культурные аспекты стратегии становления Китая как великой державы [Текст] / А.В. Ломанов, М.Л. Титаренко // Проблемы Дальнего Востока № 3, 2015. - С.17-28

²⁰ Kissinger H. On China / Henry Alfred Kissinger. - New York: Penguin Press, 2011. - 586 p. ISBN 978-1-59420-271-1.

не без оснований, испытывают опасения попадания в зависимость от ведущей региональной державы.

Четвертый уровень. Акценты в интеграционной риторике РФ фокусируются на сохранении культурной близости и общей истории, а также на поддержке соотечественников в Центральной Азии. Китай во всех своих программах плодотворно и целенаправленно оформляет экономическое развитие региона в качестве приоритетного направления региональной политики. Эмоциональное, историческое, политическое и культурное тяготение постсоветских государств ЦА к России ослабевает под упрочняющейся экономической связкой с Китаем.

Стремительное экономическое развитие КНР в контрасте с утратой российских транспортных, энергетических и ресурсных монополий и частичной потерей России своего политического авторитета в регионе (но не потенциала), может привести к позиции «младшего партнера» в двусторонних отношениях.

При проведении сравнительного анализа концептуальных основ региональной политики двух стран в Центральной Азии (таб. 1.2.3) было выявлено, что теоретические позиции Китая намного основательней и продуктивней, чем у России.

По мнению китайских экспертов, «сотрудничество Китая и России развивается в стабильном ритме и не зависит от изменения международной обстановки и внешних факторов». В стратегической концепции «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Морского Шёлкового пути 21-го века» Россия является одной из основных «станций», объединяя Китай и Европейский континент. Здесь четко просматривается логика китайско-российского сотрудничества: «сотрудничество не является временным выбором при особых условиях, оно обусловлено географическим

расположением двух государств, их мощью, ответственностью перед мировым сообществом при участии в международных делах»²¹.

По мнению российских экспертов, в действительности Россия становится все менее значимым партнером для региона, тогда как значение последнего для нашей страны, в связи с применением западных санкций к РФ и усилении восточного вектора развития экономической активности, неизбежно возрастает. В этой связи российскому руководству необходимо отказаться от упования на мифические геополитические, ресурсные, транспортные и иные преимущества, которые способны автоматически гарантировать ей место среди влиятельных региональных держав. Многие из этих преимуществ уже утрачены, либо потеряли свое определяющее значение²². Поэтому перспективы полноценного включения РФ в экономические и интеграционные евразийские процессы сегодня в первую очередь обуславливаются созданием национальной высокотехнологичной транзитно-транспортной системы и использования того минимума возможностей, которые не утрачены окончательно.

1.3. Конструктивные и негативные факторы развития транспортного диалога в формате «РФ – ЦА – КНР»

Большинство стран евроазиатского континента придают особую важность формированию в регионе трансконтинентальных и субрегиональных международных транспортных коридоров. Международные транспортные коридоры способствуют не только экономическому росту и развитию региональной интеграции, но и помогают развивающимся странам все в большей степени получать доступ на

²¹ Семенова Н.К. Особенности транспортной интеграции в формате КНР-ЦА: процветание или усиление зависимости? // Центр исследования общих проблем современного Востока Института востоковедения РАН (ЦИОПСВ) URL: http://ivran.ru/f/conf_tsetkova2016_1.pdf (дата обращения: 20.10.2016).

²² Россия - Китай // Всевосточный информационный портал. Русско-китайская библиотека URL: <http://www.east.cyxanet.ru/rcr/kozhihov.htm> (дата обращения: 28.10.2016).

международные рынки. Эффективная работа транспортных магистралей стран, через которые осуществляются транзитные перевозки между Европой и Азией, является предметом особого рассмотрения и изучения.

Два крупнейших государства Евразии – Россия и Китай, стратегическое партнерство которых в современных условиях все больше приобретает международно-региональный характер и направлен на поиск дополнительных ресурсов для стабилизации и развития в Центральной Азии. При этом конкурентная составляющая между партнерами является объективной экономической реальностью (см. Таб. 1.3.1.). Рассматривая непосредственно сферу транспорта, кроме технологических факторов, для построения объективной картины перспектив развития и возможных вызовов необходимо учитывать в т.ч. геополитические, региональные, энергетические и иные интересы стран-участниц евразийских транспортных проектов.

Таблица 1.3.1. Значение евразийских МТК для РФ и КНР²³.

	Для России	Для Китая
Ключевые сферы пересечения интересов	– Доступ к энергоресурсам и участие в создании инфраструктуры нефтегазовой сферы; – контроль над стратегическими отраслями промышленности; – получение максимально благоприятных условий для инвестирования в экономику региона; – получение возможности поставок вооружения центрально-азиатским государствам; – усиление влияния в политической жизни государства; – создание благоприятного имиджа своей страны в общественном мнении населения региона	

²³ Составлено авт. по: Китай в XXI веке: Актуальные тенденции развития ключевых сфер жизни [Текст] / Том 1. Становление мирового лидера [под ред. А.С. Каукунова]. - Алматы, 2008; Арзыкулов А.А., Айгараева А.А. Борьба за влияние в Центральной Азии между КНР, США И РФ [Электронный ресурс] / Вестник КазНУ-2012. –URL: <http://articlekz.com/article/7288> (дата обращения 25.03.2014); Парамонов В., Строков А., Столповский О. Политика России и Китая в Центральной Азии. Доклад независимых экспертов [Электронный ресурс] / Информационно-аналитического портала «Антинаркотический фронт» –URL: antidrugfront.ru/library/00257.html (дата обращения 25.03.2014).

Геополитический фактор	– Минимизация западного экономического и политического присутствия; – безопасность: борьба с наркотрафиком и терроризмом	– Безопасность: борьба с наркотрафиком, сепаратизмом и терроризмом; – развитие «тылов»: Синьцзян-Уйгурского АО и других западных провинций; – противодействие политике США по сдерживанию его дальнейшего роста; – противостояние однополярной системе и доминирующему положению США на экономическом, политическом и военном уровнях
Энергетический фактор	– Участие в региональной экономической интеграции, региональных проектах (транспортных, энергетических и т.д.)	– Диверсификация поставщиков, способов транспортировки и вариантов закупки углеводородов; – перспектива расширения своих центральноазиатских сухопутных магистралей до Северного Ирана и дальше до Ближнего Востока
Транзитный потенциал региона	– Участие в региональных транспортных проектах	– Транспортный коридор, который в перспективе может обеспечить КНР сухопутный выход в Иран и далее в Европу в контексте диверсификации сухопутных маршрутов в Европу; – сокращение сроков доставки китайской продукции

Источник: составлено автором.

Ключевыми сферами пересечения интересов в Центральном - Азиатском регионе для России и Китая более всего проявляется в экономической сфере: доступ к энергоресурсам и участие в создании инфраструктуры нефтегазовой сферы; контроль над стратегическими отраслями промышленности; получение максимально благоприятных условий для инвестирования в экономику региона; получение возможности поставок вооружения центрально-азиатским государствам; усиление влияния в политической жизни государства; создание благоприятного имиджа своей страны в общественном мнении населения региона.

Значительную роль в данном контексте играет геополитический фактор. Для России это минимизация западного экономического и политического присутствия, борьба с наркотрафиком и терроризмом. Для Китая это развитие «тылов»: Синьцзян-Уйгурского АО и других западных провинций, противодействие политике США по сдерживанию его дальнейшего роста; противостояние однополярной системе и доминирующему положению США на экономическом, политическом и военном уровнях, борьба с наркотрафиком и терроризмом.

Интерес двух держав в ЦА так же поддерживает транзитный потенциал региона. Участие в региональных транспортных проектах является геополитическим шансом РФ вернуться в регион в качестве динамичного экономического актора.

Для Китая участие транспортных проектах в регионе это: диверсификация поставщиков, способов транспортировки и вариантов закупки углеводородов; перспектива расширения своих центрально-азиатских сухопутных магистралей до Северного Ирана и дальше до Ближнего Востока, транспортный коридор который в перспективе может обеспечить КНР сухопутный выход в Европу, сокращение сроков доставки китайской продукции,

Элиты стран Центральной Азии рассматривают китайский компонент, учитывая растущие возможности КНР, как один из важнейших – он дает возможность получения внешних инвестиций, кредитов, строительства инфраструктуры, развития торговли, реализации транспортных проектов.

В этой связи Посол КНР в России Господин Ли Хуэй указывает: «важно осознавать, что региональное сотрудничество в Азии во многом отличается от ситуации в Европе и Северной Америке. Это особенно ярко проявляется в неравномерности развития, отсутствии тесных связей между различными азиатскими субрегионами, что создает препятствия для углубления регионального сотрудничества»²⁴.

Курс на расширение своего влияния в регионе Китай прокладывает осмотрительно, дипломатично, стремясь избежать открытой конкуренции с Россией, признавая российские политические приоритеты в данном регионе. Однако экономически, по объемам инвестиций, числу реализованных за последние 15 лет инфраструктурных и др. проектов, КНР здесь обошла Россию. Подобная ситуация затрагивает интересы России. Сегодня мы наблюдаем этап «мягкой» конкуренции Москвы и Пекина в Центральной

²⁴ Ли Хуэй. Один пояс и три маршрута [Электронный ресурс] / Интернет-портал «Российской газеты» -URL: <https://rg.ru/2015/03/27/posol.html> (дата обращения: 05.05.2016)

Азии. ШОС – средство сохранить этот уровень и не допустить перехода к «жесткой» конкуренции, когда технологические и коммерческие вопросы начнут переходить в политическую плоскость. При этом мнения экспертов сводятся к тому, что главным приоритетом в отношениях Китая с внешним миром будет принцип сохранения стабильности и баланса, ухода от угрозы хаоса, чего бы это ему ни стоило²⁵.

2010-2014 гг. были ознаменованы активизацией России на центрально-азиатском направлении, в результате чего можно констатировать укрепление и расширение присутствия Москвы в этом регионе. Россия предлагает этим странам модель интеграции, альтернативную китайской, американской и турецкой, основанную на механизмах Таможенного и Евразийского союзов. Это ставит их перед жёстким стратегическим выбором, который ограничивает прежнюю маятникообразную модель их внешнеполитического поведения.

Планы РФ по евразийской интеграции объективно так же не стыкуются с китайскими стратегиями региональной интеграции Центральной Азии²⁶. Информация о создании Евразийского союза, как могло показаться, была воспринята в Пекине внешне спокойно и, даже, с одобрением²⁷. В действительности, вызвала нешуточный всплеск внимания и интереса в Китае, особенно учитывая «зависшее» создание зоны свободной торговли в

²⁵ Лузянин С.Г. Внешняя политика Китая до 2020 г. Прогностический дискурс [Электронный ресурс] / Сетевое издание Центра исследований и аналитики Фонда исторической перспективы. -URL: http://www.perspektivy.info/oykumena/azia/vneshnaja_politika_kitaja_do_2020_g_prognosticheskij_diskurs_2011-11-29.htm (дата обращения: 07.05.2016)

²⁶ Лузянин С.Г. Центральная Азия: измерения безопасности и сотрудничества [Электронный ресурс] / Сетевое издание Центра исследований и аналитики Фонда исторической перспективы. -URL: http://www.perspektivy.info/table/centralnaja_azija_izmerenija_bezопасnosti_i_sotrudnichestva_2012-02-06.htm, (дата обращения: 22.06.2014)

²⁷ Ли Син. Китай с одобрением смотрит на планы России по созданию Евразийского союза (Ли Син: Э туэйдун оу я леньмэн джунго лэ те ти чхэн / «Газета Хуаньцю шибао». КНР [Электронный ресурс] / -URL: http://opinion.huanqiu.com/opinion_world/2013-06/4015140.html (дата обращения: 06.06.2014).

рамках ШОС²⁸. В этой ситуации Китаю следует, «понимать суть происходящего, но не мешать, сохранять осторожность, но не оставлять происходящее без внимания, следить за ходом событий, но не увлекаться чрезмерным анализом»²⁹. Китайцы озадачены институционализацией этой организации в связи с перспективой интеграции большинства стран ШОС в Евразийский союз. Из Поднебесной стали поступать предложения «подумать над идеей приглашения Китая в качестве наблюдателя в Таможенный союз, Единое экономическое пространство или даже Евразийский союз»³⁰. При всей двойственности восприятия ситуации, здесь видится позитивная перспектива для углубления интеграции: Россия и другие страны Евразийского союза нуждаются в зарубежных инвестициях в строительство инфраструктуры для успешной конкуренции на восточном и мировом рынках. Для Китая, в этом контексте, открывается большое поле деятельности в инвестиционной сфере и активизации, по мнению Пекина, пассивной позиции РФ в экономическом сотрудничестве. Китай намерен участвовать в жизни этого союза от имени Шанхайской Организации Сотрудничества, в частности, с очередным предложением по зоне свободной торговли ШОС. Более глубокая интеграция в формате РФ-ЦА-КНР позволит странам региона прийти к согласованной -внешнеэкономической политике, поспособствует выработке единых норм и законов, увеличит эффективность сотрудничества, что окажет стабилизирующее воздействие, как в сфере экономики, так и в сфере безопасности. Все это на руку КНР, особенно учитывая ситуацию на восточных морских границах КНР³¹.

²⁸ С 2004 г. китайская версия создания такой зоны отклоняется центральными-азиатскими государствами – членами ШОС (прим.Авт).

²⁹ Ли Син. Указ.соч.

³⁰ Ли Лифань. Что делать с Китаем и ШОС? [Электронный ресурс] /-URL: / Центральная Азия – форум / ИАП «Центральная Евразия». -URL: <http://www.ceasia.ru/forum/chto-delat-s-kitaem-i-shos-soveti-vladimiru-putinu.html> (дата обращения: 18.02.2014).

³¹ Салицкий А.И., Семенова Н.К. Россия и Китай на евразийском пространстве: стратегическое партнерство с элементами конкуренции [Текст] / А.И. Салицкий, Н.К. Семенова // Журнал «Восток. Афро-азиатские общества: история и современность» ISSN 0869-1908. Издательство – Академический издательский центр «Наука» РАН, 2016 г. №4. С.151-160 (дата обращения: 25.09.2016)

Начальник канцелярии по исследованию Центральной Азии Института стран Восточной Европы и Центральной Азии Китайской Академии социальных наук, исследователь У Хунвэй откровенно отметил: «На будущем пути развития ШОС Китая предстоят испытания. Первый негативный фактор исходил бы из западных стран и США. Особенно после перемещения стратегического центра США на восток, ожидаются более усиленные сдерживания Китая. США будут привлекать к себе важные и соседние с Китаем районы, в частности - Центральная Азия. Вторым негативным фактором – Россия инициирует внутреннюю интеграцию СНГ. Как рационально относиться к Евразийскому союзу – это станет, скорее всего, очень сложным и острым вопросом для Китая»³².

По мнению китайских экспертов, Китаю надлежит подойти к Евразийскому союзу «осмотрительно, внимательно вникнуть в суть дела. Нам следует, как минимум, оказать России моральную поддержку, не вставлять ей палки в колеса, не чинить препятствий, умеренно участвовать в деятельности союза, с одобрением следить за его успехами, видеть перспективу и строить на этом основании далеко идущие планы»³³.

Главная задача России, особенно теперь после подписания «Договора о Евразийском экономическом союзе» (ЕАЭС)^{34, 35} представить в глазах китайцев образ Евразийского союза, как не ущемляющего интересы КНР. Получение статуса союзника позволит России избежать противодействия Китая в Средней Азии, где сконцентрированы прикаспийские и казахстанские углеводородные ресурсы³⁶.

³² Второе десятилетие ШОС: перспективы и сложности [Электронный ресурс] / Агентство «Синьхуа». -URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2012-06/11/content_25618503.htm (дата обращения: 25.09.2016)

³³ Ли Син. Указ. соч.

³⁴ Договор о Евразийском экономическом союзе [Электронный ресурс] / Официальный сайт компании «Консультант Плюс». -URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/ (дата обращения: 06.06.2014)

³⁵ Подписан в г. Астане 29.05.2014 г. (прим. Авт.).

³⁶ Китай опасается евразийской интеграции [Электронный ресурс] /Международный экспортный форум «Сделано в России». -URL: <http://www.tpp-inform.ru/rating/2239.html>. (дата обращения: 20.01.2014)

Складывающаяся картина международных отношений представляется относительно благоприятной для реализации евразийских проектов России и, в т. ч. в многостороннем сотрудничестве в многостороннем сотрудничестве с государствами ЦА и с КНР. У Китая также есть явный интерес к стабилизации Центральной Азии и ее успешному экономическому развитию. Помимо прочего, регион превратился в стратегически важного поставщика энергоресурсов в КНР³⁷. Но при этом необходимо указать, что при общей позитивно складывающейся конъюнктуре, существуют факторы, осложняющие расширение российско-китайских экономических взаимоотношений в ЦАР (таб.1.3.2).

Таблица 1.3.2. Факторы, осложняющие расширение российско-китайских экономических взаимоотношений в т. ч. совместных транспортных проектов в ЦА.

Сферы взаимодействия (1)	Россия (2)	Китай (3)
Экономическая сфера	общее отставание по многим экономическим показателям; низкое качество продукции российского машиностроения и других наукоемких отраслей; неразвитость инфраструктуры в России, в особенности в ее азиатской части; неэффективность государственных институтов, низкий трудовой и предпринимательский потенциал населения; неэффективность структуры торгового обмена между Россией и Китаем; недостаточная самостоятельность регионов; проблема валютного регулирования, в т. ч. в части осуществления предоплаты – отсутствие системы export-insures или import-insures; значительная часть взаимной торговли фактически ведется контрабандным путем; высокие ставки налогообложения в РФ по сравнению с более низкими ставками в КНР; негибкость российского законодательства, которое ущемляет интересы иностранного капитала, не гарантирует его сохранность и безопасность; сложность решения административных проблем, чрезмерная бюрократизированность процедур создания совместных предприятий.	существенное опережение по темпам экономического роста; непрозрачная законодательная база в КНР; жесткое регулирование внутреннего рынка КНР; значительная часть взаимной торговли фактически ведется контрабандным путем;
Социокультурная сфера	языковой и культурный барьеры, низкий уровень культуры переговоров – отсутствие стратегии, знаний о ментальных особенностях партнеров, китайского рынка и китайской деловой культуры; коррупционная активность; проблема безопасности китайцев в России: бытовая агрессия со стороны агрессивных молодежных группировок, вымогательство со стороны представителей органов правопорядка, проблемы безопасности деловой	языковой и культурный барьеры; рост китайского национализма и китайской «национальной гордости», превосходство китайской стратегии переговоров; коррупционная активность; незнание китайскими предпринимателями

³⁷ Там же.

	элиты; незнание российскими предпринимателями законодательства Китая; давлением в прессе на население по поводу так называемой китайской угрозы.	законодательства и условий деловой деятельности в России, что проявляется в чрезмерной осторожности китайских предпринимателей;
Сфера инвестиций	неблагоприятный инвестиционный климат, отсутствие четких, прозрачных правил на законодательном уровне	высокая конкуренция с мировыми инвесторами; сложный инвестиционный климат в Китае для реализации проектов с российским капиталом;
1	2	3
Рынок инновационной продукции	проблема поставок в Китай научной и технической продукции военного назначения; проблема секретности научных и инновационных разработок – отсутствие четкого правового регламента; российские фундаментальные научные заделы не являются в Китае продаваемым продуктом; слабое развитие прикладных разработок пригодных для промышленного внедрения; отсутствие институциональных механизмов привлечения инвестиций в развитие НИОКР на базе имеющихся фундаментальных заделов; проблема создания в России конкурентоспособного инновационного сектора - отсутствие схем инвестирования таких проектов.	Китай обгоняет Россию по уровню своего научного развития, покровительственное отношение к пиратскому копированию чужих технологий, негативный имидж России как делового партнера в области инновационных проектов. Китай, где возможно, использует «серые» схемы, снижающие стоимость закупок
Таможня и пограничная служба	Высокий уровень коррупции – «белый» импорт практически невозможен для малых и средних российских компаний; инфраструктурная неразвитость российской таможни, пограничной службы и всей приграничной территории; запрет на ускоренное растаможивание грузов из Китая; специализация российских таможенных пунктов на различных товарных группах;	(отсутствие негативной оценки экспертов)

Источник: составлено автором по материалам СМИ.

Российско-китайское транспортное взаимодействие в Центральной Азии во многом зависит от выбранных Россией моделей промышленно-инновационного развития и экономической ре-интеграции на постсоветском пространстве, в первую очередь в рамках ЕврАзЭС и ШОС.

Обнадеживает позитивная динамика развития двустороннего сотрудничества:

5 июня 2012 г.- «Совместное заявление КНР и РФ о дальнейшем углублении равноправного и доверительного всестороннего партнерства стратегического взаимодействия», и 11 документов о сотрудничестве в сферах транспорта, энергетики, промышленности, туризма, инвестиций³⁸;

³⁸Китай и Россия: срочный противовес или плановая дружба? [Электронный ресурс] / Агентство «Синьхуа». -URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2012-06/11/content_25617456.htm (дата обращения: 25.09.2016)

21 мая 2014 г.- подписание почти 50 документов по вопросам торгово-экономического и гуманитарного сотрудничества, среди которых «Соглашение о стратегическом сотрудничестве российских и китайских железных дорог»: РЖД и ж/д КНР будут совместно развивать транспортную инфраструктуру (включая погранпереходы), совместно разрабатывать тарифные планы и маркетинговые акции в целях создания конкурентоспособных тарифных условий по железнодорожным перевозкам на транзитных маршрутах Китай — Россия — Европа³⁹.

В рамках развития партнерских отношений с Китайской Народной Республикой 13 октября 2014 г. состоялось подписание Меморандума в области высокоскоростного железнодорожного сообщения. Целью подписанного документа является реализация проекта Евразийского высокоскоростного транспортного коридора Москва – Пекин (общая протяженность коридора между столицами составляет 7,8 тыс. км, из них более 3 тыс. км линии, проходящей по территории КНР от Пекина до Урумчи, находится на конечной стадии строительства).

Пилотным проектом ВСМ в России является строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали по маршруту Москва – Казань с продлением на Екатеринбург.

18 июня 2015 г. в соответствии с итогами открытого конкурса АО "Скоростные магистрали" и консорциум компаний-проектировщиков (при участии ОАО "Мосгипротранс", ОАО "Нижегородметропроект" и China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd) подписали договор на разработку проектной документации для строительства участка Москва – Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань – Екатеринбург⁴⁰.

³⁹ Железные дороги России и Китая будут совместно развивать транспортную инфраструктуру / информационное агентство ТАСС: <http://tass.ru/ekonomika/1198931>

⁴⁰ ОАО "РЖД" в мировой транспортной системе / ОАО "РЖД"-2016. http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5009&layer_id=3290&refererLayerId=162&id=1359

Важное значение имеют проекты по организации контейнерных поездов в сообщении Китай – Европа. Дочерними компаниями ОАО "РЖД" (ПАО "ТрансКонтейнер", АО "РЖД Логистика" и др.) разработаны новые маршруты доставки контейнерных грузов из стран АТР в Европу и в обратном направлении (Чунцин – Дуйсбург, Чжэнчжоу – Гамбург, Чэнду – Лодзь, Ухань – Гамбург, Иу – Мадрид, Инкоу – Центролит, Инкоу – Добра и др.), по которым осуществляются регулярные железнодорожные контейнерные перевозки с оказанием полного комплекса логистических услуг «от двери до двери»⁴¹.

25 июня 2016 г. в Пекине в рамках визита Президента Российской Федерации В.В.Путина в Китай подписано Соглашение о всестороннем стратегическом сотрудничестве между ОАО "РЖД" и «Китайскими железными дорогами».

Учитывая позитивную динамику развития российско-китайского сотрудничества, можно предположить, что Китай способен выступить не только в качестве стратегического партнера России, тем самым, обеспечив прорыв в плане развития российско-китайско-центрально-азиатского экономического сотрудничества на многосторонней основе⁴², но и инициатором стратегических интеграционных проектов, подобных китайской концепции развития «один пояс-один путь».

41

http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5009&layer_id=3290&refererLayerId=162&id=1359

⁴² Аристова Л.Б. Семенова Н.К. Энергетические (углеводородные) проекты в Центральной Азии: потенциальные риски и возможности усиления конкуренции России и Китая. С.72-80.

ГЛАВА 2. УЧАСТИЕ РОССИИ В СИСТЕМЕ ЕВРАЗИЙСКИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ (МТК).

2.1. Евразийские транспортные проекты с участием РФ.

Активное участие России в формировании международных транспортных коридоров стало в последние годы одной из первоочередных задач в области отечественного транспорта. Государственная важность этой задачи для Российской Федерации обуславливается тем, что максимальное использование преимуществ международного разделения труда и выгодного для экспорта транспортных услуг географического положения страны может внести значительный вклад в улучшение сложившейся в России экономической ситуации⁴³.

Взаимовыгодные условия транзита через территорию РФ очевидны. Для зарубежных партнеров это - перевозка грузов осуществляется по единой таможенной территории, где действуют единые законы, снижение логистических издержек. Для России это, прежде всего, прямые денежные поступления в виде оплат транспортных и сопутствующих услуг, инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры, внедрение современной транспортной техники и технологий, усиления влияния страны на международной арене транзитных транспортных услуг. Все это создает условия для развития национальной внешней торговли и внутренних перевозок, а так же влечет за собой развитие тех регионов, по которым проходят транзитные коридоры. Экспорт транзитных транспортных услуг можно рассматривать как новый экономический продукт.

Основные грузопотоки внешнеторговых и транзитных перевозок концентрируются по осям Запад - Восток и Север - Юг и совпадают с главными направлениями перевозок в межрегиональном сообщении внутри

⁴³ Значение международных транспортных коридоров для России / <http://www.transpodepth.ru/radepts-357-1.html>

России, в районе прохождения которых сосредоточено свыше 80% населения и промышленного потенциала Российской Федерации. Развитие международных транспортных коридоров отвечает как внешним, так и внутренним экономическим интересам Российской Федерации.

Международный транспортный коридор «Восток – Запад». Очень перспективным для России является создание МТК «Восток – Запад» – одного из ключевых проектов «Экономического пояса Шелкового пути», важнейшего транспортного коридора, который соединит Европу с Китаем и Японией. В основу этого международного транспортного коридора может лечь ныне существующая Транссибирская магистраль с ответвлениями железной дороги к морским портам северной части России. Общая протяженность автокоридора (С.-Петербург – Москва – Нижний Новгород – Казань – Оренбург – Актобе – Кызыл Орда – Шымкент – Тараз – Кордай – Хоргос – Урумчи – Ланьзжоу – Ляньюньчан) 8,5 тыс. км (2,2 тыс. км по России, 3,4 тыс. км по КНР, 2,5 тыс. км по Казахстану) (см.Рис. 2.1.1.).



Источник: <http://inter.rzd.ru/dbmm/images/6/121/76512?filename=международные%20транспортные%20коридоры.jpg>

Рисунок 2.1.1. Международные транспортные коридоры «Восток – Запад» и «Север – Юг».

Международный транспортный маршрут (МТМ) «Европа – Западный Китай» (см. Рис. 2.1.2) - один из ключевых проектов «Экономического пояса Шелкового пути». Автомобильный маршрут порядка 8 500 км. будет занимать около 10 суток. В то же время, железнодорожный маршрут по Транссибирской магистрали составляет 11,5 тыс. км и занимает 14 суток, морской путь через Суэцкий канал – 24 тыс. км (45 суток).



Источник: <http://image.slidesharecdn.com/20100820-currentstatusfor01-120301170248-phpapp01/95/20100820-current-status-for-01-5-728.jpg?cb=1330621712>

Рисунок 2.1.2. МТМ «Европа – Западный Китай» и альтернативные маршруты.

Протяженность коридора по территории России составит 2493 км по маршруту: «Санкт-Петербург - Москва - Владимир - Казань - Бавлы - Оренбург – граница Республики Казахстан»⁴⁴. В России работы начаты с 2012 г. Проводятся реконструкция и ремонтные работы на участках: «Санкт-

⁴⁴ подробнее см. Алафинов И.С. Международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай» глобальные возможности для интеграции на евразийском пространстве / http://avtodor-invest.com/upload/pdf/E3K_Алафинов.pdf

Петербург - Москва» протяженностью 724км, с завершением в 2018 году; участки между Москвой и Казанью и Шали-Бавлы с завершением в 2022 г. (см. Таб. 2.1.1.). Программа строительства и реконструкции российских автодорог до 2030 г. так же нацелена на усиление транзитного потенциала РФ (см. Приложение 1).

Таблица 2.1.1. Участки МТМ «Европа – Западный Китай» на территории России.

Маршрут	Протяженность, Км	Текущий статус	Ввод в эксплуатацию
п. Шали – п. Бавлы (республика Татарстан)	325	разработка проектной документации	2022 ⁴⁵
п. Бавлы – Кумертау (республика Башкортостан)	290	-//-	2022
М-11 «Москва – Санкт-Петербург»	724	Строительство	2018
Центральная кольцевая автомобильная дорога (ЦКАД), пусковой комплекс №3, №4 (частично)	111	Конкурс	2018
Скоростная автомобильная дорога Москва – Нижний Новгород – Казань	693	разработка проектной документации	2022
Кумертау – граница с Казахстаном	176	-//-	2022

Источник: составлено автором по: www.mintrans.ru

⁴⁵ Новый Шелковый путь. Платная российская автотрасса соединит Европу и Китай
<http://smartnews.ru/regions/kazan/13902.html#ixzz4VwBaVs00>

На казахстанском участке международного коридора подлежали реконструкции 2452 км., которые находятся в высокой степени готовности (см. Приложение 2). По территории Китая строительные работы в рамках коридора «Европа - Западный Китай» протяженностью 3425 км на сегодня уже полностью реализованы. Планируется, что к концу реализации проекта общий грузопоток увеличится в 2,5 раза и составит порядка 33 млн.т. в год⁴⁶.

Ожидаемые результаты реализации МТМ «Европа – Западный Китай» для России:

- совершенствование транспортной инфраструктуры на основе формирования и дальнейшего развития опорной транспортной сети РФ;
- повышение использования транзитного потенциала РФ и развитие экспорта транспортных услуг; интеграция РФ в мировую транспортную систему;
- повышение экономической эффективности перевозок грузов и пассажиров;
- улучшение транспортной безопасности и надежности;
- стимулирование социально-экономического развития регионов зоны тяготения МТМ;
- повышение доступности транспортных услуг для населения и хозяйствующих субъектов; расширение импорта и экспорта технологий и инноваций в сфере строительства и эксплуатации транспортной и терминально-складской инфраструктуры;
- рост зарубежных инвестиций в экономику РФ⁴⁷.

⁴⁶Казахстан призвал Россию ускорить строительство участков по коридору «Западная Европа - Западный Китай/ http://www.inform.kz/ru/kazakhstan-prizval-rossiyu-uskorit-stroitelstvo-uchastkov-po-koridoru-zapadnaya-evropa-zapadnyy-kitay_a2901978

⁴⁷ Алафинов И.С. Международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай»глобальные возможности для интеграции на евразийском пространствеhttp://avtodor-invest.com/upload/pdf/E3K_Алафинов.pdf

Международный транспортный коридор «Север – Юг»⁴⁸ проходит по маршруту (см. Приложение 3): скандинавские страны, государства Центрально-Восточной Европы, европейскую часть России, Прикаспийский регион, а также страны Южной Азии⁴⁹. По территории РФ проходит по маршруту Бусловская – Санкт-Петербург – Москва – Рязань – Кочетовка – Ртищево – Саратов – Волгоград – Астрахань. Протяженность – 2513 км. Далее он разделяется на три ветви (см. Рис. 2.1.3.): Транскаспийский маршрут (1), Западный(2) и Восточный (3, 3а) транспортные коридоры.



Источник: <http://www.ritm Eurasia.org/images/myfls/rasstoyaniyam-vopreki.jpg>

Рисунок. 2.1.3. Три ветви МТК «Север – Юг».

Транскаспийский маршрут (№1 на Рис.2.1.3) – с использованием российских морских портов Астрахань, Оля, Махачкала и портов Ирана –

⁴⁸ Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг» / <http://docs.cntd.ru/document/901828641>

⁴⁹ <http://fb.ru/article/180533/mejdunarodnyie-transportnyie-koridoryi-rossii-formirovanie-i-razvitie-mejdunarodnyih-transportnyih-koridorov>

Бендер-Энзели, Ноушехр и Бендер-Амирабад (далее по территории Ирана в его южные порты в Персидском заливе Бандар-Аббас, Бандар-Имам и пр. и затем до Индии (порт Мумбаи, бывший Бомбей), Шри-Ланки, Малайзии, Сингапура, Индонезии и далее до Австралии) (см. Приложение 3).

Западная ветвь коридора (№2 на Рис.2.1.3) – прямое железнодорожное сообщение через пограничные переходы Самур (Россия) – Ялама (Азербайджан), с дальнейшим выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничный переход Астара (Азербайджан) – Астара (Иран);

Восточная ветвь коридора (№3 и 3а на Рис.2.1.3) – прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничные переходы Сарахс (Туркменистан) – Серахс (Иран) и Акяйла (Туркменистан) – Инче Бурун (Иран).

Объемы перевозок внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом России в рамках МТК «Север – Юг» в 2015 году составили 7,3 млн. т., увеличившись на 4% к уровню 2014 г.⁵⁰.

На сегодняшний день особенно активным участником данного транспортного коридора выступает Казахстан. Страна использует его для транспортировки своих экспортных товаров (в первую очередь, зерновых) в страны Персидского залива. Общий же товарооборот этого коридора оценивают в 25 млн. т. груза ежегодно⁵¹.

На зарубежных участках МТК «Север – Юг», по информации экспертов, присутствуют ряд факторов, существенно осложняющих сухопутный транзит⁵²: торговый дисбаланс между государствами-участниками порождает порожняк, что удорожает общую стоимость

⁵⁰ Международный транспортный коридор «Север-Юг»/http://cargo.rzd.ru/static/public/ru%3FSTRUCTURE_ID%3D5130

⁵¹ Савчук А. Международные транспортные коридоры России. Формирование и развитие международных транспортных коридоров / <http://fb.ru/article/180533/mejdunarodnyie-transportnyie-koridoryi-rossii-formirovanie-i-razvitie-mejdunarodnyih-transportnyih-koridorov>

⁵² Подробнее см. Безбородов А. Непутевый Иран: почему коридор «Север — Юг» пока не актуален для России / <http://www.rbc.ru/opinions/business/09/08/2016/57a9d9679a7947f0bf8a0f8d>

доставки; сложная логистика, непрозрачная ценовая, маркетинговая или статистическая информация; проблемы с гарантиями безопасности инвестиций и грузов. В большей степени это касается территорий Азербайджана, Ирана и Афганистана, но и по центрально-азиатским направлениям не все спокойно (подробно см. Часть 1. Глава 3. настоящего исследования).

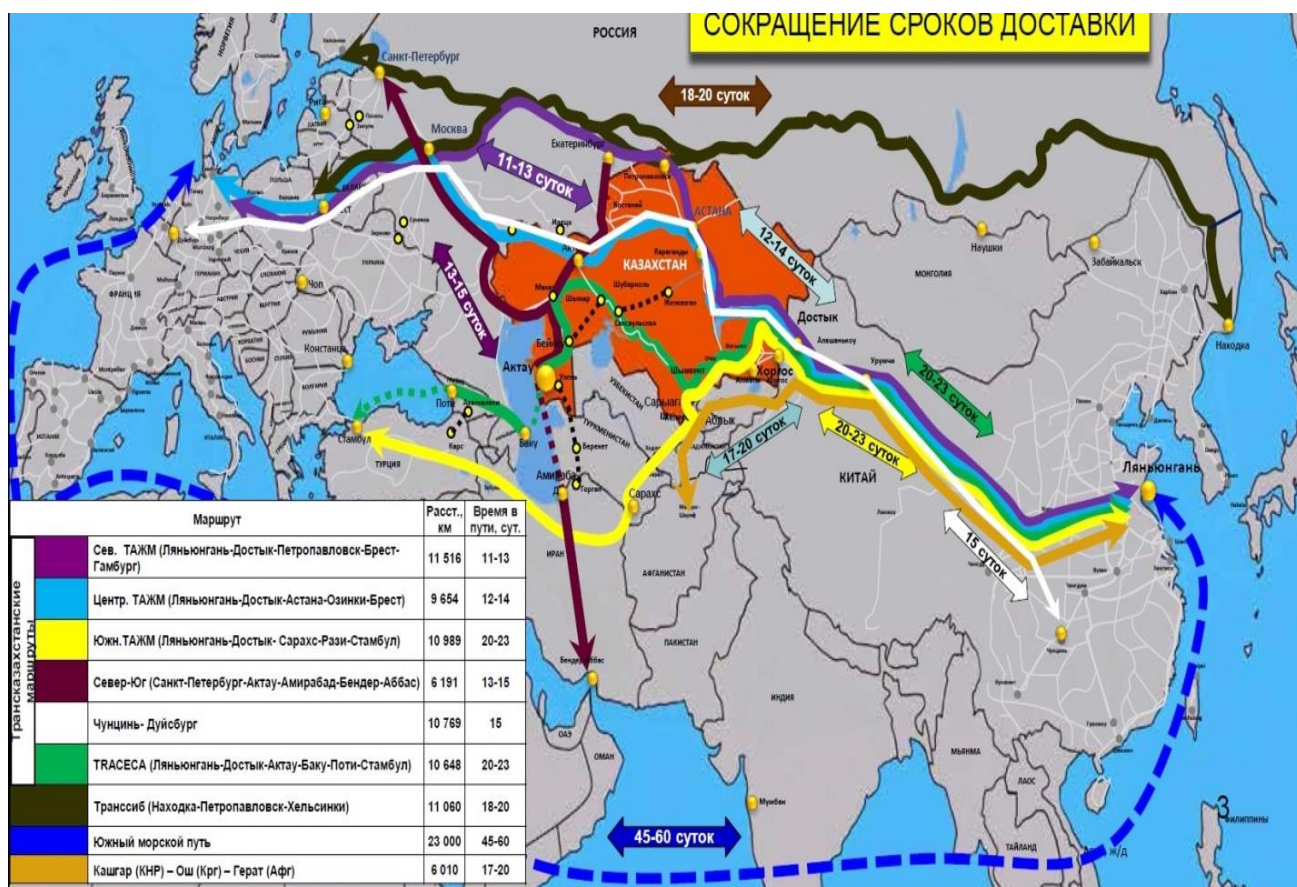
В целях развития внешнеторговых перевозок грузов с задействованием российских участков МТК «Север – Юг» в настоящее время решаются следующие задачи⁵³:

- организация контейнерных поездов (включая перевозки скоропортящихся грузов) отправлением с пограничного перехода Ялама-Самур (российско-азербайджанская граница) до Москвы;
- отработка технологии и налаживание скоординированного взаимодействия всех звеньев логистической цепочки в рамках развиваемого мультимодального маршрута;
- проведение активной проработки источников зарождения грузопотоков на территории Ирана и стран Южной Азии в направлении России, стран СНГ, Северной Европы и в обратном направлении с определением целевых клиентов;
- активное продвижение и позиционирование на рынке комплексного мульти-модального сервиса, в том числе через СМИ и сеть Интернет.

Трансазиатская железнодорожная магистраль (ТАЖМ) рассматривается как часть Экономического Пояса Шелкового пути. Магистраль имеет четыре маршрута: северная ветка Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ), центральный путь ТАЖМ, коридор Чунцин – Дуйсбург (см. Рис.2.1.4), а также маршрут в обход территории РФ

⁵³ Там же.

южный ТАЖМ, который пока больше является плановым проектом, чем реально функционирующим транспортным коридором.



Источник: <http://top-ved.s3.netangels.ru/wp-content/uploads/2014/11/Novyyjj-shelkovyyjj-put-kazakhstana.jpg>

Рисунок 2.1.4. МТК Евразии и сроки доставки грузов.

Один из наиболее перспективных сухопутных международных маршрутов, соединяющих через территорию Казахстана страны АТР и Китай со странами Западной и Восточной Европы **Северная ветвь Трансзиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ)**. Восточным началом магистрали является китайский порт Ляньюньгань на Желтом море. Магистраль пересекает территорию Китая (Сиань, Ланьчжоу, Урумчи) и Казахстана (Достык, Актогай, Астана), соединяясь в Петропавловске с южным ходом Транссиба, выходя по нему через Курган в Россию и далее в страны Европы (см. Рис.2.1.4). Техническое состояние Северной ветви ТАЖМ пока существенно уступает Транссибу, но общая протяженность

трассы «от моря до моря» приблизительно на тысячу километров меньше: расстояние по Транссибу от Владивостока до Роттердама составляет 11,8 тыс. км, а по ТАЖМ от Ляньюньгана до Роттердама – 10,8 тыс. км. Есть мнение⁵⁴, что Северная ветвь ТАЖМ может стать основным конкурентом для Транссиба в транзитных перевозках уже в краткосрочной перспективе. Но надо иметь в виду, во-первых, что Северный коридор на протяжении 2,7 тыс.км. проходит по российской территории и составляет 25 % от длины маршрута (49 % с учетом территории Таможенного союза). Активное участие в маршруте сделает Россию ключевым партнером Великого Шелкового пути.

Во-вторых, необходимо учитывать, что Транссиб – наиболее грузонапряженная железная дорога России и в краткосрочной перспективе возможно достижение предельной пропускной способности. Поэтому увеличение транзитных потоков может усложнить передвижение отечественных грузов. По прогнозам экспертов⁵⁵ на средне- и долгосрочную перспективу, Транссибирский коридор будет конкурентоспособен при выполнении следующих условий: коренная модернизация Транссиба, означающая создание на его базе с помощью применения принципиально новых технических решений высокоскоростной трансконтинентальной транзитной сверхмагистрали, обеспечивающей дешевизну перевозок, сравнимую с морскими; проведение железнодорожного соединения его с Кореей и Японией.

Второй, **центральный, путь ТАЖМ** - пересекает казахстанско-российскую границу в западных районах РК, следуя маршруту Ляньюньган – Достык – Астана – Озинки – Москва – Брест – Гамбург (см. Рис.2.1.4).

Третий маршрут ТАЖМ - железнодорожный транзит из Китая в Европу через Казахстан: **Чунцин – Дуйсбург** (см. Рис.2.1.4). Путь пролегает от восточных регионов Китая, через Казахстан (частично совпадает с

⁵⁴ Великий шелковый путь и Транссибирская магистраль: конкуренция или взаимодействие? / <https://cont.ws/@olegaaa/140610>

⁵⁵ Там же.

центральным маршрутом ТАЖМ), юго-западную часть России и выходит к странам Западной и Центральной Европы через Белоруссию и Польшу.

2.2. Евразийские транспортные проекты в обход РФ.

Одним из направлений интеграционного взаимодействия на пространстве бывшего СССР является создание **Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества** (далее ЦАРЭС), инициированного в 1997 г. Азиатским банком развития (АБР⁵⁶). Развитие интеграционных проектов в рамках ЦАРЭС рассматривался как фактор преодоления естественной транспортной изолированности Центрально-Азиатского региона, как инструмент интеграции ЦА в общеазиатское пространство.

Изначально проект охватывал Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Китай. Таджикистан присоединяется к программе ЦАРЭС в 1998 г.; Монголия – в 2002 г.; Афганистан – в 2005 г.; Туркменистан и Пакистан – в 2010 г.⁵⁷ (см. Приложение 4).

Основной целью проекта стало стимулирование экономического роста и сокращение бедности через развитие экономического взаимодействия азиатских стран-участниц СНГ с приграничными государствами. Приоритетными направлениями деятельности ЦАРЭС стали укрепление партнерства между участниками в энергетической сфере, развитие торгово-экономического сотрудничества, развитие транспортной инфраструктуры (реконструкция транспортных коридоров, модернизация таможенных пунктов, упрощение таможенных и транзитных процедур). Официальной для ЦАРЭС стала концепция Великого Шелкового пути.

ЦАРЭС инвестирует развитие шести транспортных коридоров (см. Рис.2.2.1), выстроенных на основе сложившейся системы автомобильных и

⁵⁶ Сайт интеграционного проекта Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества. URL: <http://www.carecprogram.org>

⁵⁷ Там же.

железных дорог в странах ЦА, которые связывают север, юг, восток и запад, осевым центром которых является Центральная Азия а так же должны сформировать систему связей между Урумчи и Кабулом, с отходящими в сопредельные регионы магистралями: 1- Европа - Восточная Азия, 2 - Средиземноморье - Восточная Азия, 3 - Российская Федерация - Ближний Восток и Южная Азия, 4- Российская Федерация - Восточная Азия, 5 - Восточная Азия - Ближний Восток и Южная Азия, 6 - Европа - Ближний Восток и Южная Азия. Коридоры отражают характер пассажирских и торговых потоков по региону, а также соединяют многие страны ЦАРЭС, не имеющие выхода к морю, с более широкими региональными и глобальными сетями (см. Приложение 5).



Источник: http://www.carecprogram.org/ru/uploads/cmap_ru.jpg

Рисунок 2.2.1. Коридоры Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС).

Коридоры были отобраны на основе оценки пяти факторов: существующий объем движения транспорта, перспективы для экономического роста и роста объемов движения, возможности для увеличения связанности между экономическими и населенными центрами,

потенциал для сокращения задержек и других препятствий и экономическая и финансовая стабильность. Каждый коридор улучшает доступ для стран ЦАРЭС как минимум к двум крупным евразийским рынкам; а тепловодные порты Карачи и Гвадар в Пакистане открывают возможности для действительно глобальной торговли⁵⁸.

Стратегия ЦАРЭК считает автомобильный транспорт наиболее перспективным для Центральной Азии в том плане, что увеличение автомобильных перевозок создаст большой и довольно емкий рынок для транспортных средств, нефтепродуктов, запасных частей, сервиса, обеспечит создание новых рабочих мест.

ЦАРЭС является региональной организацией, занимающейся интеграцией всего региона в глобальную экономику. В этом смысле организация в значительной степени противостоит Таможенному союзу. Есть мнение⁵⁹, что через Казахстан, входящий в обе организации, ЦАРЭС планирует оказывать экономическое влияние на Таможенный союз. Несмотря на то, что Россия не входит в ЦАРЭС, в организации многие документы готовятся на русском языке, и во всех инициативах учитывается влияние российской экономики. Это наглядно демонстрирует значение России для этой интеграционной организации.

Важной отличительной особенностью интеграционного проекта ЦАРЭС является «привязка» международных финансовых организаций к его реализации, в отличие от других существующих интеграционных объединений в ЦА (СНГ, ЕврАзЭС, ШОС), взаимодействие в рамках которых осуществляется преимущественно на правительственном уровне. Другим итогом развития интеграционного сотрудничества в рамках ЦАРЭС стало усиление влияния внерегиональных акторов в ЦА, играющих важную

⁵⁸ 11-ая Министерская конференция ЦАРЭС 30 октября 2012 год Вухань, Китайская Народная Республика http://www.carecprogram.org/uploads/events/2012/11th-MC/001_107_201_The-Wuhan-Action-Plan-ru.pdf

⁵⁹ Верховотуров Д.Н. Куда ведут дороги CAREC? <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1354516620>

роль в международных финансовых институтах (Япония, Индия, исламские страны, страны АТР, США и пр.). Некоторые эксперты считают, что проект ЦАРЭС является определенным ограничителем российского (в большей степени) и китайского (в меньшей степени) влияния в ЦА, призванным снизить экономическую зависимость стран региона от Москвы и Пекина, диверсифицировать доступ к мировым рынкам путем развития новых маршрутов и транспортных коридоров⁶⁰.

Важность Афганистана как страны-транзитера обсуждалась в программах документах еще с 2002 г.⁶¹, но по причине непредсказуемой политической ситуации в этой стране увеличение пропускной способности транспортной системы Афганистана отложено на период после 2020 г.⁶² Это обстоятельство весьма важно в том, что ограниченные возможности перевозок грузов в пакистанские порты через Афганистан объективно разворачивают всю транспортную систему, создаваемую ЦАРЭС, в сторону России, и основной поток грузов на внешние рынки пойдет через Узбекистан, Казахстан и Россию в российские морские порты на Балтийском и Черном морях⁶³. В этом смысле ЦАРЭС нуждается в развитии сотрудничества с Таможенным союзом. Об этом говорит и то, что Россия получила приглашение присоединиться к проекту еще в 2005 г. в Бишкеке на 4-й Министерской конференции ЦАРЭС⁶⁴.

⁶⁰ Е. Ю. Подосинников Е.Ю., Лapidус В.М. Программа ЦАРЭС – интеграционный проект на постсоветском пространстве / Ученые записки: электронный научный журнал Курского государственного университета. 2013. № 1 (25) / <http://www.scientific-notes.ru/pdf/029-013.pdf>

⁶¹ Statement of the Ministerial Conference on Central Asia Economic Cooperation. 26 March 2002, Manila, Philippines.

⁶² 11-ая Министерская конференция ЦАРЭС 30 октября 2012 год Вухань, Китайская Народная Республика http://www.carecprogram.org/uploads/events/2012/11th-MC/001_107_201_The-Wuhan-Action-Plan-ru.pdf

⁶³ Верхотуров Д.Н. Куда ведут дороги CAREC? [/http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1354516620](http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1354516620)

⁶⁴ JOINT MINISTERIAL STATEMENT. Fourth Ministerial Conference on Central Asia Regional Economic Cooperation. Bishkek, Kyrgyz Republic, 5-6 November 2005.

Еще один альтернативный транспортный проект – это, разработанный США и Евросоюзом, проект **«Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия»** (TraCECA — Transport Corridor Europe Caucasus Asia⁶⁵) включает в себя транспортную систему 13 стран-участниц на основе многостороннего соглашения: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина, Узбекистан⁶⁶.

Коридор «ТРАСЕКА» трактуется как современная модификация одного из направлений Великого Шелкового пути, идея возрождения которого приобрела в государствах Центральной Азии особую популярность после распада СССР. Официальный маршрут ТРАСЕКА: порты Западного побережья Черного моря (Стамбул, Констанца, Варна, Одесса); переправа через Черное море — Поти (Грузия), Тбилиси (Ереван), Баку; переправа через Каспийское море — Туркменбаши — Байрам, Самарканд, Ташкент, Чимкент, Бишкек, Алматы, Достык. Связь ТРАСЕКА с европейской транспортной системой осуществляется через: а) порт Стамбул (выход на Паневропейский МТК № 4); б) порт Констанца (МТК № 4); в) порт Варна (МТК № 8); г) порт Одесса (МТК № 9); д) реку Дунай (МТК № 7). С азиатскими транспортными сетями коридор «ТРАСЕКА» связан через казахстанско-китайскую пограничную станцию Достык⁶⁷ (См. Рис.2.2.2. и Приложение 6).

⁶⁵ ТРАСЕКА/ <http://www.traceca-org.org>

⁶⁶ Страны Члены ТРАСЕКА/ <http://www.traceca-org.org/ru/strany/>

⁶⁷ Современный этап развития Великого Шелкового пути/ <http://articlekz.com/article/5557>



Источник: <http://www.regionplus.az/uploads/gallery/article/123269c82710cbc02f957fe10583abf4d080345e.jpg>

Рисунок 2.2.2. Фрагменты маршрутов МТК ТРАСЕКА: Центральная Азия и Кавказ.

Проект ТРАСЕКА был запущен Европейским союзом в 1993 г. и изначально был политизирован. Целью программы называлось переключение грузопотока стран региона, прежде всего экспорта нефти и нефтепродуктов, на маршруты, проходящие вне территории России⁶⁸.

За время существования проекта на техническую помощь и инвестиционные проекты, в частности: региональную координацию, совершенствование и гармонизацию тарифов и операций на транспорте, обучение сотрудников отраслевых ведомств, разработку ТЭО, содержание, реабилитацию и строительство дорог, внедрение систем управления, изменение национальных законодательств и т. д., было истрчено около 200 млн. долл. средств Евросоюза и более 1 млрд. долл. частных инвестиций⁶⁹. Полностью реализовать задуманное участникам программы так и не удалось.

⁶⁸ Лэй Я. "Экономический пояс Шёлковый путь" и евразийское экономическое сотрудничество // Деловой Казахстан. Информационное агентство DKNEWS: интернет-сайт. 2014. 19 июня. URL: <http://dknews.kz/e-konomicheskij-poyas-shelkovy-j-put-i-evrazijskoe-e-konomicheskoe-sotrudnichestvo/>

⁶⁹ Баженов Ю. Международные транспортные коридоры, как фактор интеграции пространства Евразии // Доклад на конференции "Идеология Евразийского союза" (Санкт-Петербург), 2012. 15 мая. URL: http://ruskline.ru/analitika/2012/05/31/mezhdunarodnye_transportnye_koridory_kak_faktor_integracii_prostranstva_evrazii/

Причины такого положения дел имеют технические и законодательные подосновы: необходимость смены ширины колеи (до 8 пунктов смены пар колес); преодоление двух морских участков на железнодорожных паромов, что существенно удорожает перевозку; сложности с таможенными процедурами, значительно увеличивающие время доставки; недостаточную согласованность транзитных тарифов; неэффективную и несвоевременную координацию между национальными железными дорогами, таможенными органами, экспедиторами и таможенными брокерами и т. д.⁷⁰ В результате пересечение границ железнодорожным транспортом в регионе ТРАСЕКА остаётся осложнённым операционными процессами и процедурами. Всё это препятствует масштабному привлечению транзитных грузов на маршрут⁷¹.

На текущий момент транзитный потенциал ТРАСЕКА эксперты оценивают невысоко⁷² и не видят серьезной конкурентной составляющей для России⁷³. Вероятно, пришло время отодвинуть на задний план политические амбиции и руководствоваться только экономическими интересами. В рамках ТРАСЕКА поддержана реконструкция участка железной дороги Кунград-Бейнеу-Актау, ведущей к казахскому порту Актау и через Россию в страны ЕС⁷⁴. Значение маршрута трудно переоценить - это самый прямой путь из Центральной Азии в Европу с потенциальным участием России.

⁷⁰ Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине. Проект мастер-плана «LOGMO». Обзор железнодорожного сектора // EgisInternational Dorner Consulting. 2013. Октябрь. URL: http://www.traceca.org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA4RU.pdf

⁷¹ Каратаева К.Е. Подходы основных участников к развитию евразийской системы транспортных коридоров / Проблемы национальной стратегии № 4 (37) 2016. С. 223.

⁷² Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине // TRACECA. Отчет о ходе осуществления проекта мастер-плана "LOGMOS". Приложение 5 // EgisInternational Dorner Consulting. 2013. Апрель. URL: http://www.traceca.org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Project_reports/LOGMOS_Progress_Report_IV_April_2013/Progress_Report_IV_Annex_5_Master_Plan_ru.pdf

⁷³ Шайкин В. Транспортный коридор ТРАСЕКА / <http://logist.ru/articles/transportnyy-koridor-traseka>

⁷⁴ Великий Шелковый Путь в современном исполнении / <http://www.arba.ru/news/3920>

В 2012 году Республика Казахстан в рамках европейской программы ТРАСЕКА выдвинула инициативу Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) «Шелковый ветер» по развитию транспортного направления Казахстан – Каспийское море – Азербайджан – Грузия – Турция. После анонсирования Пекином в 2013 году идеи экономического пояса Шелкового пути, маршрут стал рассматриваться как один из элементов этой концепции.

Проект позиционируется как альтернатива российскому Транссибу для доставки грузов из Китая в Европу, а также из Украины на рынки Центральной Азии (см. Рис. 2.2.4.). Пробное движение контейнерных поездов по маршруту началось во второй половине 2015 года.

Для формирования на базе ТМТМ полноценного международного транспортного коридора необходимо его полная загрузка и крупные инвестиции в прикаспийскую инфраструктуру, что может быть гарантировано только Китаем. Формально Пекин присоединился к проекту, но в логистические объекты в районе Каспийского моря пока не инвестирует. Основной грузопоток из КНР в ЕС традиционно идет морским транспортом. Меньшая часть грузов перевозится по суше. Контейнерные железнодорожные перевозки китайских товаров в Европу осуществляются двумя путями: свыше 1,5 млн т. следуют по Транссибу, еще около 200 тыс. т. – через Казахстан и европейскую часть России. По оценкам экспертов ТМТМ слабо востребован китайскими поставщиками и в нынешнем виде не является альтернативой и не составляет конкуренции Транссибу и, тем более, морским китайским перевозкам⁷⁵.

⁷⁵ Мордвинова А.Э. Транскаспийский международный транспортный маршрут: состояние, перспективы, конкуренция с российскими магистралями / <https://riss.ru/analytics/26406/>

ГЛАВА 3. ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНТЕГРАЦИИ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

3.1. Участие китайских компаний в транспортной сфере стран ЦА

Центрально-азиатский регион играет стратегически важную роль в обеспечении национальной безопасности и экономического развития современной Китайской Народной Республики (КНР). Идет вовлечение государств региона в орбиту геоэкономического и политического влияния Китая.

Обеспечив странам ЦА финансовую поддержку, КНР получает надежных поставщиков интересующей его продукции – природных ресурсов, а также лояльных соседей.

Одной из основных сфер китайского инвестирования является транспортная сфера. Это связующее звено между Китаем и странами ЦА, это путь в Европу. В значительной степени кредиты направлены на создание инфраструктуры между ЦА и западными районами Китая.

Страны ЦА являются важной частью стратегии КНР по развитию мировых высокоскоростных маршрутов. Пекин концентрирует усилия на создании и реконструкции не всех, а в основном тех инфраструктурных объектов (КПП, логистических центров, автомобильных и железнодорожных магистралей), которые позволяют наращивать товарообмен с регионом. По планам Минтранса КНР по территории Казахстана должно быть проложено более 1500 млн. дорог, по территории Туркмении 3000 км высокоскоростных железных дорог ⁷⁶ (см.Рис.3.1.1).

Политика КНР, направленная на тесное сотрудничество в таких сферах, как торговля, транспорт, инвестиции, финансы, культура. В общей сложности к началу 2016 г. Китай предоставил в виде займов государствам

⁷⁶ Попов Д.С.Центральная Азия в китайской концепции экономического пояса Шёлкового пути и стратегические интересы России / <https://riss.ru/analytics/30016/>

ЦА около 30 млрд. дол.⁷⁷ В основном эти средства пошли на реализацию интересующих КНР сырьевых проектов в Казахстане и Туркмении, а также инфраструктурных проектов в Киргизии и Таджикистане.



Источник: [https://riss.ru/wp-content/uploads/2016/04/427b4eef-7048-](https://riss.ru/wp-content/uploads/2016/04/427b4eef-7048-4647-b3d2-cff11d706615.jpg)

[4647-b3d2-cff11d706615.jpg](https://riss.ru/wp-content/uploads/2016/04/427b4eef-7048-4647-b3d2-cff11d706615.jpg)

Рисунок 3.1.1. Китайские инвестиционные проекты в автодорожной сфере ЦА.

Кредиты носят льготный, но одновременно связанный характер: они выделяются странам региона при условии, что осваивать их будут китайские корпорации.

В частности, казахстанскую инфраструктурную программу «Нурлы жол» дополняют два маршрута со стороны КНР (из КНР в ЦА, РФ и Европу до Балтики) и из КНР через ЦА, Западную Азию, Персидский залив. По программе «Нурлы жол» осуществляется 16 проектов, создается мощный

⁷⁷ Там же.

транспортно-логистический хаб ЦА, это увеличит эффективность транспортных перевозок по Казахстану.

Взаимодействие РК и КНР включает программу переноса производственных мощностей из КНР в РК. Это 51 проект на общую сумму более 26,2 млрд.долл. в машиностроении, сельском хозяйстве, энергетике, производстве стройматериалов, нефтепереработке, информационных технологиях. Проект производства легковых автомобилей уже запущен. РК поддержал инициативу Китая по созданию Азиатского Банка инфраструктурных инвестиций (3).

В последнее время казахстанско-китайские отношения вышли на совершенно новый уровень в рамках проекта. Экономический пояс «Шёлкового пути». Основные направления в сотрудничестве КНР и государств Шёлкового пути включают: 1) политическое сближение; 2) инфраструктурные связи; 3) свободная торговля; 4) оборот капиталов 5) сближение культур народов.

Опираясь на принцип уважения государственного суверенитета и интересов безопасности КНР и стран ЦА, увеличивают планы в сфере инфраструктуры, совместно продвигают строительство крупных транспортных каналов, образуя единую сеть Европа-Азия. КНР охотно вкладывает средства в эти отрасли, нередко безвозмездно. Ряд проектов инфраструктуры в РК будут бесплатными. Так, БАКАД (Большая Алма-Атинская кольцевая автодорога) около Алма-Аты, ее длина – более 100 км. Дорога будет полностью построена на средства Китая. За счет его инвестиций будет проведена дорога Алма-Ата – Усть-Каменогорск, до границы с КНР, до ст. Алашанькоу. Подписано соглашение о займе между АО Астана LRT и Госбанком развития Китая. КНР построит в Астане легкорельсовый транспорт, субсидирует создание системы общественного транспорта в Астане, откроет систему высокоскоростных автобусов. В период 2015-2020 гг. Китай вложит 5600 млн. долл. в развитие логистики и

создание индустриальных зон СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» и др. проекты.

Китай содействует инвестициям в сфере торговли, уменьшению торговых барьеров, формированию дружественной среды. Предполагается улучшить работу и стимулировать сотрудничество между финансовыми учреждениями двух стран совместно продвигать работу международного казахско-китайского центра приграничного сотрудничества Хоргос, стимулировать двустороннее торгово-экономическое сотрудничество в благоприятных условиях для транзита китайских товаров через железнодорожную сеть РК. По казахстанско-китайской индустриальной программе КНР выразил готовность вложить средства в ряд совместных и китайских производств, которые помогут РК увеличить объемы продукции, налоги в бюджет, рабочие места. Уже подписаны соглашения: 1) строительство завода по выпуску нефтегазового оборудования в Мангыстауской области; 2) завода по производству ветро-энергетических установок в с. Шелек Алмаатинской области; 3) завода металлургического в Кастанайской обл. на Атбасарском месторождении; 4) завода по производству металлического алюминия в Павлодаре и др.

Китай не имеет задачи политического давления на страны ЦА, но стремится привязать экономику этих стран. К своей именно по этому с осторожностью следит за развитием ЕАЭС, что мешает продвижению китайских товаров в страны ЦАК и далее.

Возрастает политическая значимость ЦА, страны региона подвержены воздействию китайской модели глобализации.

Руководство КНР исходит из того, что ЦА играет стратегически важную роль в обеспечении национальной безопасности и экономическому развитию современной КНР. Идет вовлечение ЦА в орбиту своего геоэкономического и политического влияния.

В 2016 г. в ЦА происходит расширение инвестиционного присутствия КНР, продолжая оставаться главным экономическим партнером региона.

Инвестиции КНР являются основными двигателями ряда расширяющихся транспортно-логистических проектов и программе перерабатывающихся отраслей, направленных на поддержание экономики ЦА.

КНР инвестирует в создание разветвленной транспортной энергетической инфраструктуры, которая свяжет ЦА с КНР и странами Запада. Вложения КНР в ЦА обусловлены необходимостью развития западных районов Китая – экономики СУАР.

Взаимодействуя с ЦА, КНР выстраивает долгосрочные отношения с каждой страной региона ЦА, по отдельным видам внутренних задач. Это учитывается всеми сторонами. В ближнесрочной перспективе взаимодействия КНР на региональной основе не ожидается, так как это приведет к сбою в реализации общих китайских проектов. КНР учитывает интересы ЕАЭС. «Экономический пояс Шёлкового пути» занимает центральное место в реализации китайских проектов. Ожидается запуск железнодорожной ветки «Ангрен-Пап» в Узбекистане, которая станет важным узлом коридора «Китай – Центральная Азия – Европа». Планируется расширение порта Актау в своей северной части и завершение паромного комплекса порта Курык, которые станут важной составной частью национальной международной транспортно-логистической системы. Завершатся работы на казахстанском участке трансконтинентальной автодороги «Западная Европа – Западный Китай», хотя КНР способен стимулировать экономику стран ЦА, все же нацелен, а прежде всего, на реализацию собственных национальных интересов, а не на поддержку местных предпринимателей.

Руководство китайских компаний, работающих в ЦА, предпочитает брать на работу китайских граждан, а не местных; стимулируется китайский бизнес в ущерб отечественным предпринимателям.

Основная цель КНР – в сотрудничестве обеспечить энергетическую безопасность, учитывая все увеличивающуюся зависимость от нефти и газа,

КНР расширяет свое влияние в ЦА используя стратегию «мягкой силы», торговли и инвестиций.

Товарооборот между КНР и ЦА (2011 г.) составил почти 17 млрд. долл. из них 12,5 млрд.долл. – стоимость китайского экспорта.

КНР предпочитает ... вкладываться в нефтяные и газовые проекты, чтобы обеспечить себе приток энергоресурсов и зависимость центральноазиатских республик, которые станут вскоре важным транзитным регионом.

Самым большим партнером КНР в ЦА является Казахстан. Общая сумма китайских инвестиций в РК (конец 2012 г.) – 14 млрд.долл., 12 из них сосредоточены в энергетике. Нефтяное и газовое сотрудничество началось еще в 1997 г. после подписания Соглашения о составе в области нефти и газа между Министерством энергетики и минеральных ресурсов РК и китайской национальной нефтегазовой компанией CNPC, тогда же было соглашение по строительству нефтепровода из РК в КНР. Затем был оформлен союз КНР с Казахской национальной компанией «КазМунайГаз». С 2008 по 2011 г. во время кризиса РК получил китайских кредитов на сумму 18,5 млрд.долл.

Для РК китайские финансовые вливания выгодны еще и потому, что означают ослабление зависимости от РФ, что, в основном, приветствуется. С 2010 г. доля Китая в нефтедобывающем секторе РК составляла 21,5% и развивается дальше. Запущены нефтепроводы Атасу – Алашанькоу, Кенкияк – Кумколь, а также ветка газопровода ЦА-Китай по территории РК.

Помимо энергетики Китай также инвестирует средства в добычу металлов в месторождениях РК. В 2010 г. Госбанк развития КНР предоставил кредит на сумму 2,7 млрд. долл. «Казахмысу», компании по добыче и обработке меди, на разработку нового месторождения.

Обеспечив странам ЦА финансовую поддержку, КНР получает надежных поставщиков интересующей его продукции – природных ресурсов, а также лояльных соседей. Такие методы используются ко всем странам. Так, в Таджикистане под руководством КНР идет электрификация, строительство

ГЭС, транспорта. За счет дешевых кредитов КНР инвестирует и киргизские проекты. Так, в 2013 г. заключены договоры о прямых инвестициях КНР в сельское хозяйство, гражданскую авиацию, переработку сырья. КНР отчасти финансировала промышленную программу 2009 – 2014 г. в Узбекистане. Страна уже получила от Китайского Эксимбанка более 600 млн. долл. долгосрочных бесплатных кредитов на 20 инфраструктурах проекта. Это дало ... КНР доступ к узбекскому газу. Газ будет идти по газопроводу ЦА – Китай через Туркменистан и Казахстан.

Одной из основных сфер китайского инвестирования является транспортная сфера. Это связующее звено между Китаем и странами ЦА, это путь в Европу.

К настоящему времени созданы Транскитайская автомагистраль от порта Ляньюньгань (Жёлтое море) до Хоргоса (граница с РК). Начато строительство скоростных автодорог из Синьцзяна до РК, Киргизии, Таджикистана. Дорога идет по пустыне. Автомагистраль «Западный Китай - Западная Европа» свяжет страны ЦА и Россию. Участники развивают на этом пути алый и средний бизнес, будет расти товарооборот между Китаем, ЦА, Россией.

Для Китая важен и межгосударственный железнодорожный коридор. Основные инвестиции приходятся на РК, где строится пограничный центр Хоргос. Уже запущена железная дорога Алтынколь – Жетыген, которая расширит пропускную способность единственной пограничной ст. Достык, связанной с китайской железной дорогой (ст. Алашинкос).

Ведутся переговоры о соединении железных дорог КНР и Узбекистана, Киргизии.

Железнодорожные перевозки дешевле автомобильных, поэтому в перспективе железные дороги будут эффективнее.

Финансовая поддержка КНР в виде кредитов и инвестиций - наиболее удобный инструмент проникновения КНР в экономику ЦА, а ШОС предоставляет более широкую платформу интеграции.

Для КНР деятельность в составе ШОС является способом укрепления финансовых позиций не только среди партнеров, но и на международной арене. В рамках ШОС Китай усиливает свой юань путем предложения создания Банка развития.

Экономическая стратегия КНР последних лет в ЦА была и остается сконцентрированной на следующих задачах:

- 1) Обеспечение доступа к ряду природных ресурсов, необходимых для растущей экономики страны.

- 2) расширение рынков сбыта китайских товаров, прежде всего продукции из СУАР, что важно для подъема экономики и социальной политики западного Китая. Задачи успешно решаются.

Китай многократно вывозит сырье из ЦА. Импорт из ЦА в КНР на рубеже 2009 – 2010 – к 2013 г. составил более 27 млрд. долл., из них более 82% - газ, нефть, металлы.

Там, в 2014 г. более 23 млрд. долл. вложено в скупку нефтяных активов РК (ранее это были западные фирмы). Китайские фирмы в настоящее время контролируют добываемой нефти (менее 20 млн. т) Туркмении КНР выделил 12 млрд.долл. на добычу газа и получил эксклюзивное право на добычу на сухопутной части Туркмении, включая самое крупное месторождение газа Галкыныш. КНР увеличила закупки металлов (урана, меди, железа, золота). В 2014 г. поставки превысили 2,7 млрд.долл., из которых 98% пришлось на РК. На РК приходится 75% общего импорта урана в КНР. Китай планирует увеличить число реакторов АЭС с 31 в 2015 г. до 110 к 2030 г., где РК играет первую роль в поставках урана.

Кредиты КНР к 2016 г. насчитывают в виде займов государствам ЦА около 30 млрд. долл. Это шло на определение интересующее Китай сырьевые проекты в Казахстане, Туркмении, инфраструктуру транспорта в Киргизии, Таджикистане. Кредиты всегда носят льготный характер при условии, что месторождения ископаемых будут осваивать китайские корпорации.

3.2. Ключевой элемент стратегии «Один пояс - один путь» в Центральной Азии

Центрально-азиатский регион играет стратегически важную роль в обеспечении национальной безопасности и экономического развития современной Китайской Народной Республики (КНР). Идет вовлечение государств региона в орбиту геоэкономического и политического влияния Китая.

Обеспечив странам ЦА финансовую поддержку, КНР получает надежных поставщиков интересующей его продукции – природных ресурсов, а также лояльных соседей.

Одним из основных направлений китайского инвестирования является транспортная сфера. Это связующее звено между Китаем и странами ЦА, это путь в Европу. В значительной степени кредиты направлены на создание инфраструктуры между ЦА и западными районами Китая.

В советское время регион почти полностью был изолирован от транспортной системы КНР и сегодня китайская сторона стремится восполнить данный пробел, который остается ключевым препятствием для дальнейшей торговой экспансии. Пекин концентрирует усилия на создании и реконструкции не всех, а в основном тех инфраструктурных объектов (КПП, логистических центров, автомобильных и железнодорожных магистралей), которые позволяют наращивать товарооборот с регионом. С 2015 г. Пекин получил железнодорожный доступ через ЦА в Иран. В среднесрочной же перспективе его усилия будут, по всей видимости, сосредоточены на создании еще одного железнодорожного входа в регион (первые два – в Казахстане) с тем расчетом, чтобы новая магистраль вела в узбекскую часть Ферганской долины (т.е. наиболее населенный район ЦА)⁷⁸.

⁷⁸ Попов Д.С. Центральная Азия в китайской концепции экономического пояса Шёлкового пути и стратегические интересы России / <http://riss.ru/analitics/30016/>

Центральная Азия является также важной частью стратегии КНР по развитию мировых высокоскоростных маршрутов. В частности, по планам Минтранса Китая, по территории Казахстана должно быть проложено 1500 км⁷⁹.

Самым крупным партнером КНР в ЦА является Казахстан. По словам президента Казахстана Н.Назарбаева «Казахстанско-китайское сотрудничество отличается постоянным расширением сфер взаимодействия, которое включает все ключевые финансово-экономические направления. От реализации отдельных совместных проектов, обе страны перешли к системному партнерству в экономике, что позволяет на порядок повышать эффективность взаимодействия, выстраивать его стратегию⁸⁰.



Источник: <http://www.myshared.ru/slide/726719/>

Рисунок 3.2.1. Транзитные потоки Экономического Пояса Шелкового Пути в Казахстане.

Один из ключевых проектов «Экономического пояса Шелкового пути» - автомобильный маршрут «Европа – Западный Китай» дает широкие возможности для евразийской интеграции. Основными направлениями

⁷⁹ Транспортные проекты Китая в ЦА / <http://www.webeconomy.ru/index.php?page=cat&newsid=2795&type=news>

⁸⁰ Каукенова Т. Китай привязывает к себе Казахстан крепкими узами / <https://regnum.ru/news/polit/1961769.html>

транзитных потоков, осуществляемых автомобильным транспортом из Китая через территорию Республики Казахстан являются (см. Рис.3.2.1.): 1- в Россию, 2- в республики Прибалтики, 3- в Польшу, 4- в Украину, 5- в республики Закавказья, 6- в республики Центральной Азии и Иран, 7- в Афганистан.

У Китая своя логика и заинтересованность. Успех на казахстанском направлении открывает для Пекина целый спектр возможностей:

- отправка товаров на север, через Россию в Европу, через Каспий на страны Кавказа, а оттуда в Турцию и далее; путь на юг через Туркменистан в Иран, откуда потенциально тоже можно наладить поставки энергоресурсов сухопутным путем;
- успешная реализация в Казахстане, покажет хороший пример другим странам по сотрудничеству в рамках «Один пояс – один путь»;
- решение энергетических поставок для западных провинций;
- удержание доминирующего положения на рынках Евразийского союза;
- экономический подъем в западных провинциях (прежде всего СУАР), за счет новых возможностей в торговле с Центральной Азией и евразийским пространством;
- создание благоприятной геополитической зоны⁸¹.

Казахстан поддержал инициативу Китая по созданию экономического пояса Шёлкового пути. Пекин с энтузиазмом принял предложение о состыковке программы «Нурлы жол» и «Экономического пояса Шелкового пути», а также проявил готовность в переходе на новый этап взаимоотношений и инвестирования.

Приоритетное направление китайско-казахстанского партнерства – транспортно-логистическое. Оно способствует не только развитию транспортной инфраструктуры Казахстана, но и увеличению его доходов от транзита.

⁸¹ Новый этап в сотрудничестве Казахстана и Китая / <http://www.zakon.kz/4739816-novyjj-jetap-v-sotrudnichestve.html>

В 2015 году 98 % китайских грузов было перевезено в Европу морским путем. Учитывая, что срок перевозки из Китая в Европу через Казахстан в 2 раза короче, чем по морю (пока, правда, поставка морем в 3 раза дешевле), после модернизации своей транспортно-логистической системы Казахстан рассчитывает, что его доля в транзитном обслуживании этого товарооборота может увеличиться до 8 %⁸². КНР охотно вкладывает средства в эти отрасли.

Как сообщается, ряд проектов инфраструктуры в РК будут осуществлены безвозмездно. Например, проект БАКАД - Большая Алма-Атинская кольцевая автодорога. Ее длина более 100 км. Дорога будет полностью построена на средства Китая. За счет его инвестиций будет проведена дорога Алма-Ата – Усть-Каменогорск, до границы с КНР, до ст. Алашанькоу. Подписано соглашение о займе между АО Астана LRT и Госбанком развития Китая. КНР построит в Астане легко-рельсовый транспорт, субсидирует создание системы общественного транспорта в Астане. Откроет систему высокоскоростных автобусов ВКТ⁸³.

Специальная экономическая зона «Хоргос - Восточные ворота» является одним из крупных инфраструктурных объектов программы новой экономической политики «Нұрлы жол», объявленной Главой государства, которая реализует НК «Казахстан темир жолы». СЭЗ расположена на границе с Китаем в Панфиловском районе Алматинской области и занимает более 4 тыс. га. В период 2015-2020 гг. Китай вложит 600 млн. долл. в развитие логистики и создание промышленных зон СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» и др. проекты.

Здесь созданы все условия для развития мультимодальной логистики, организации крупных промышленных производств и торговли, что позволяет стать перспективным транспортно-логистическим хабом и дистрибуционным

⁸² Торгово-экономические отношения Китайской Народной Республики с государствами Центральной Азии – участниками СНГ (информационно-аналитическая справка) / <http://www.e-cis.info/foto/pages/25515.doc>

⁸³ Китай вложит около \$600 млн. в развитие инфраструктуры СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота» / <http://www.mln.kz/content/kitai-vlozhit-okolo-600-mln-v-razvitie-infrastruktury-sez-«khorgos-vostochnye-vorota»>

центром мирового уровня. СЭЗ состоит из объектов сухого порта, логистической и индустриальной зон⁸⁴. Китай содействует инвестициям в сфере торговли, уменьшению торговых барьеров, формированию дружественной среды. Предполагается улучшить работу и стимулировать сотрудничество между финансовыми учреждениями двух стран совместно продвигать работу международного казахско-китайского центра приграничного сотрудничества Хоргос, стимулировать двустороннее торгово-экономическое сотрудничество в благоприятных условиях для транзита китайских товаров через железнодорожную сеть РК.

По казахстанско-китайской индустриальной программе КНР выразил готовность вложить средства в ряд совместных и китайских производств, которые помогут РК увеличить объемы продукции, налоги в бюджет, рабочие места. Уже подписаны соглашения: проекты так называемой «казахстанско-китайской индустриальной программы», в рамках которой во время этого визита и подписываются десятки соглашений на десятки миллиардов. В их числе: предприятие по переработке угля и производству синтетического жидкого топлива в Карагандинской области; предприятие по производству металлического алюминия в Павлодаре; металлургический завод в Костанайской области на Атбасарском месторождении; завод по выпуску нефтегазового оборудования в Мангыстауской области; завод по производству автомобилей в Восточном Казахстане; завод по производству глифосата в Южном Казахстане; завод по производству ветроэнергетических установок в с. Шелек Алма-Атинской области и др.⁸⁵.

Помимо транспортных проектов новая китайская инициатива предлагает центрально-азиатским странам широкое инфраструктурное сотрудничество. «Казахстанско-китайская индустриально-инвестиционная программа сотрудничества» включает программу переноса производственных мощностей из КНР в РК. Это 52 проекта. Сумма этих

⁸⁴ Там же.

⁸⁵ Каукенова Т. Китай привязывает к себе Казахстан крепкими узами [/https://regnum.ru/news/polit/1961769.html](https://regnum.ru/news/polit/1961769.html)

совместных проектов - 24 млрд. долл.⁸⁶. Охват программы достаточно широкий. Речь идет о проектах горно-металлургической отрасли, машиностроения, энергетики, химии, нефтехимии, легкой промышленности, переработки пищевой продукции. Что касается регионов, в которых будут построены совместные предприятия, то, по словам Жангуразова, речь идет об Алматинской, Акмолинской, Павлодарской, Западно-Казахстанской, Южно-Казахстанской областях.

Инвестиции КНР являются основными двигателями ряда расширяющихся транспортно-логистических проектов и программе перерабатывающих отраслей, направленных на поддержание экономики ЦА. С 2005-го по 2016 год общий объем инвестиций в Казахстан составил 226,7 млрд долларов. Из них на долю Китая приходится 13,4 млрд долларов - 5,9%⁸⁷.

КНР инвестирует в создание разветвленной транспортной энергетической инфраструктуры, которая свяжет ЦА с КНР и странами Запада. Вложения КНР в ЦА обусловлены необходимостью развития западных районов Китая – экономики СУАР.

«Экономический пояс Шёлкового пути» занимает центральное место в реализации китайских проектов. Ожидается запуск железнодорожной ветки «Ангрен-Пап» в Узбекистане, которая станет важным узлом коридора «Китай – Центральная Азия – Европа». Планируется расширение порта Актау в своей северной части и завершение паромного комплекса порта Курык, которые станут важной составной частью национальной международной транспортно-логистической системы. Завершатся работы на казахстанском участке трансконтинентальной автодороги «Западная Европа – Западный Китай», хотя КНР способен стимулировать экономику стран ЦА,

⁸⁶ РК и Китай реализуют совместные проекты на \$24 млрд/
<https://kapital.kz/economic/47156/rk-i-kitaj-realizuyut-sovmestnye-proekty-na-24-mlrd.html>

⁸⁷ Казахстан создаст 50 совместных с Китаем предприятий /
<http://newtimes.kz/ekonomika/item/38512-kazakhstan-sozdast-50-sovmestnykh-s-kitaem-predpriyatij>

все же нацелен, а прежде всего, на реализацию собственных национальных интересов, а не на поддержку местных предпринимателей. Руководство китайских компаний, работающих в ЦА, предпочитает брать на работу китайских граждан, а не местных; стимулируется китайский бизнес в ущерб отечественным предпринимателям.

К настоящему времени создана Транс-китайская автомагистраль от порта Ляньюньган (Жёлтое море) до Хоргоса (граница с Казахстаном). Начато строительство скоростных автодорог из Синьцзяна до РК, Киргизии, Таджикистана. Дорога идет по пустыне. Автомагистраль «Западный Китай - Западная Европа» свяжет страны ЦА и Россию. Участники развивают на этом пути малый и средний бизнес, будет расти товарооборот между Китаем, ЦА, Россией.



Источник: <http://riss.ru>

Рисунок 3.2.2. Железнодорожные проекты в ЦА.

Для Китая важен и межгосударственный железнодорожный коридор (рис.3.2.2). В настоящее время по территории региона проходят несколько

транзитных транспортных коридоров, так или иначе являющихся частями экономического пояса Шелкового пути. Во-первых, речь идет о четырех железнодорожных маршрутах, следующих в Европу через Казахстан. Среди них можно выделить северную ветку Трансзиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ), центральный путь ТАЖМ, коридор Чунцин – Дуйсбург, а также Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), который пока больше является плановым проектом, чем реально функционирующим транспортным коридором.

Основные инвестиции приходятся на РК, где строится пограничный центр Хоргос. Уже запущена железная дорога Алтынколь – Жетыген, которая расширит пропускную способность единственной пограничной ст. Достык, связанной с китайской железной дорогой (ст. Алашинкоу).

Казахстан делает ставку на сухопутный транзит по своей территории и интенсивно развивает транспортную инфраструктуру. Так, в планах у национальной железнодорожной компании «Казахстан темир жолы» («Казахстанские железные дороги», КТЖ) довести в среднесрочной перспективе долю транзитных перевозок в общих доходах компании до 50%, тогда как сегодня этот показатель составляет 25%.

По информации КТЖ, за восемь месяцев 2015 года было организовано 295 маршрутных поездов из Китая в Европу и из Европы в Китай. Цифра выросла почти в три раза по сравнению с прошлым годом — тогда было запущено 105 маршрутных поездов⁸⁸.

В сфере железнодорожного транспорта следует особо отметить строительство линии Боржакты — Ерсай, которое подходит к завершению. Железнодорожная ветка является инфраструктурной основой паромного комплекса Курык мощностью 4 млн тонн грузов в год на берегу Каспийского моря. К созданию комплекса приступили весной этого года. Новый проект нацелен на развитие перевозок по Транскаспийскому международному

⁸⁸ 7. Битва за Шёлковый путь: Казахстан переформатирует карту логистики Евразии/ <http://politinform.su/analitika/41312-bitva-za-shelkovyy-put-kazahstan-pereformatiruet-kartu-logistiki-evrazii.html>

транспортному маршруту (ТМТМ). В КТЖ потенциал контейнерных перевозок по ТМТМ к 2020 году оценивают в 300 тысяч TEU⁸⁹.

Центрально-Азиатский регион является первым этапом сухопутной части проекта и одним из важнейших партнеров Китая по формированию Экономического Пояса Шелкового Пути.

3.3. Развитие транспортного диалога в формате «РФ – ЦА – КНР»

Сфера транспортной инфраструктуры определяет состояние и развитие экономики в целом. Для России и большинства государств Центральной Азии эффективность работы транспорта являются необходимым условием, обеспечивающим экономическое и культурное единство территории, сохранение ее целостности, внешнюю торговлю. Современные изменения в мировой экономике, характеризуются расширением географии межгосударственных связей и ростом конкуренции в условиях санкций в отношении РФ, повышением роли государства в определении и соблюдении баланса между опорой на национальные силы и открытостью своей экономики.

Геополитическое значение региона Центральной Азии имеет первостепенное отношение к России, если рассматривать его в связи с восстановлением статуса России в мире, как крупной политической силы в регионе. Интересы РФ и западных стран здесь не всегда совпадают. Прежде всего, это район, где интересы Запада и США противодействуют России, ее восстановительной роли, и как преемника СССР. Отсюда понятна политика западных стран всячески содействовать строительству на территории Центральной Азии тех инфраструктурных проектов, которые шли бы в обход РФ (МТК «ТРАСЕКА», железные дороги и др.)⁹⁰.

⁸⁹ Битва за Шёлковый путь: Казахстан переформатирует карту логистики Евразии/ <http://politinform.su/analitika/41312-bitva-za-shelkovyy-put-kazahstan-pereformatiruet-kartu-logistiki-evrazii.html>

⁹⁰ Транспортные и инвестиционные проекты/ <http://mydocx.ru/6-28856.html>

История многоплановых отношений России и стран ЦА, начиная с распада в 1991 г. Советского Союза и образования новых независимых государств, приобретает сегодня все большее внимание. Образование новых государств (Казахстан, Таджикистан, Узбекистан, Кыргызстан, Туркменистан) привело эти государства к необходимости по-новому решать свои политические, экономические, вопросы, проблемы внутри стран, а также строить новые взаимовыгодные отношения с соседями и Россией. Характер отношений между Россией и Центральной Азией всегда имел важнейшее значение для региона и продолжает играть важнейшую роль в связях между странами Запада и Востока.

Обладая огромным экономическим потенциалом, техническими средствами, культурными традициями, научными знаниями, Россия является интересным и необходимым партнером для стран ЦА, имеющая свою самобытную древнюю культуру, историю, обладающая богатейшими запасами природных полезных ископаемых (прежде всего углеводородов урана, цветных металлов), трудовыми ресурсами, но слабо освоенными торговыми связями со странами Запада и Востока, привлекают к себе внимание не только России, но и этих стран, и США. Близость нестабильных в политической жизни соседей (Афганистан, Иран) вовлекает в столкновение и беспокойствие крупные государства. Практически на протяжении XIX в. регион ЦА оставался «центром политической и дипломатической конфронтации между Великобританией и Россией»⁹¹.

После распада СССР в результате разрушения единой сети железных дорог не только обострились некоторые экономические проблемы постсоветских государств, но и возник ряд тенденций, негативно влияющих на геополитическое становление современной России. Так, значительные отрезки Транссибирской магистрали попали под юрисдикцию Республики Казахстан (РК), которая по собственной инициативе и в рамках

⁹¹ Тикунов В.С., Железняков А.С., Голубчиков Ю.Н., Рахимов К.К., Собянин А.Д. Железнодорожные модели интеграции Центральной Евразии. Три маршрута железной дороги Чуй — Фергана // Теория и практика общественного развития. 2011. №8, декабрь

сотрудничества с Китаем построила новые железнодорожные ответвления, обеспечивающие прямое сообщение с соседними странами, минуя территорию России.

Намерение России расширить сферу сотрудничества в области создания транзитных коридоров с Китаем, в первую очередь, и другими центрально-азиатскими странами в рамках ШОС наталкивается на несовпадение интересов, проявление конкуренции и соперничества между членами Организации. Геополитические последствия создания новых транзитных коридоров неблагоприятны для российского государства – они будут выражаться в его дальнейшей коммуникационной дезинтеграции с государствами-членами ШОС, блокировании российских интересов в регионе и «выдавливании» России из традиционных зон ее политического влияния. Как бы не убеждали иностранных инвесторов, что российская транспортная транзитная система имеет ряд преимуществ, на сегодняшний день подвижной состав в Китае в два с лишним раза дешевле российского и подготовлена для работы в скоростном режиме вплоть до 160 км/ч⁹². Для российского государства последствия столь стремительного транспортного усиления Китая будут весьма негативными: основные грузопотоки пойдут по международным транспортным коридорам и осям, построенным, в основном, на территории КНР и стран Центральной Азии.

Взаимная торговля между РФ и странами ЦА предполагает и те виды сырья, которых недостаточно в данной стране. Так, Узбекистан поставляет в Россию хлопковое волокно, газ, вольфрамовый и молибденовый концентраты, из России получает алюминий, оборудование для металлургии. До сих пор в силу тесной интеграции экономики РФ и стран ЦА остаются в большей взаимозависимости. Ни одна из стран ЦА не смогла создать рыночную экономику, сбалансированную национальную экономическую систему.

⁹² Якунин В. И. Проблемы международной гармонизации железнодорожного права России. С. 142.

За годы советской власти государства ЦА ушли далеко вперед по состоянию экономики, культуры по сравнению с соседними странами Азии (Афганистан, Иран). Несмотря на жестокие времена репрессий, гражданской войны, введения планового хозяйства, успехи в развитии стран были неоспоримы. Появилось целое поколение образованных специалистов, ученых и инженеров; ликвидирована была неграмотность; получили развитие новые стандарты жизни при сохранении национальной культуры.

Страны ЦА всегда были объектом внимания внешних сил. Здесь сталкивались геополитические интересы царской России, СССР, Великобритании, Турции, стран Запада и США. На территории ЦА развивались мировые религии, шли миграции; расширялись торговые пути из Азии на Запад. Новое время требует новых подходов к оценке судеб и планированию способов и методов дальнейшего развития стран, учитывая интересы национальные, России и соседних стран. Изучение истории стран ЦА показывает, что экономические различия, а не единообразие характеризуют государства Центральной Азии⁹³.

В последние годы создание ряда международных организаций (ШОС, Таможенный Союз, и др.) положительно влияют на экономику стран ЦА. Создание этих объединений связано с перспективой развития транспортной сферы отдельных стран ЦА и РФ, в интеграционных процессах в экономике и становления национального хозяйства, преодоления экономического кризиса.

Энергосистемы, транспортно-энергетические связи объединят страны региона для развития торговых путей. Известно, что торговля транспортно-коммуникационными услугами в современном мире происходит в два раза быстрее, чем рост товарных услуг⁹⁴. Значение МТК, постепенно превысит роль других видов транспорта в перевозке сырья, доставке углеводородов. Для Казахстана и России, торгующих в настоящее время минеральным

⁹³ Звягельская И.Д. Становление государств Центральной Азии: Политические процессы. [Текст] / И.Д. Звягельская. - М.: Аспект Пресс, 2009. - 208 с. ISBN 978-5-7567-0570-6

⁹⁴ Мировая торговля / <http://center-yf.ru/data/economy/Mirovaya-torgovlya.php>

сырьем, будущий транзитный ресурс в связях с Европой и Азией может стать важнейшей частью доходной части бюджета.

Из 6 млн. контейнеров⁹⁵, идущих ежегодно из стран АТР в Европу и обратно, 99% доставляются морем, только 1% - по территории РФ и РК (по Транссибу), 95% грузов из КНР в Европу идет морем; в Россию также 90% импорта из Китая доставляется морем, но не сушей (из Шанхая в порт Роттердам) затем в прибалтийские порты.

Осуществляется проект железнодорожно-автомобильного коридора «Западная Европа – Западный Китай». Реализация проекта позволит часть грузов из Китая в Европу переориентировать с морского транспорта (45 дней) на автомобильный (11 дней). Стоимость проекта около 5,5 млрд. долл.⁹⁶.

Международный транзитный коридор «Западный Китай - Западная Европа» будет основным маршрутом грузоперевозок в Центрально-Азиатском регионе. Коридор обеспечит высокий уровень услуг, включающий комбинацию превосходной технической доступности коридора вместе с современной интеллектуальной системой и услугами логистических центров. Основными положительными показателями данного проекта по сравнению с существующими альтернативными коридорами (автомобильный Транссиб, морской через Суэцкий канал) является его протяженность и время нахождения в пути. Если при использовании морского коридора время нахождения в пути доходит до 45 суток, а по «Транссибу» 14 суток, то по коридору «Западная Европа - Западный Китай», от порта Ляньюньгань до границ с Европейскими государствами, время в пути составит порядка 10 суток. По оценкам некоторых экспертов через 10 лет по международному

⁹⁵ Суходолов А.П. Транзитный потенциал России / <http://www.sbras.ru/HBC/2002/n12/f09.html>

⁹⁶ МТК «Западный Китай - Западная Европа» - West China-West Europe / <http://khorgos.biz/ru/info/article/74>

транспортному коридору «Западная Европа - Западный Китай» будет перевозиться около 330 млн. т. грузов в год⁹⁷(см. Таб.3).

Таблица 3.3.1. Сроки доставки грузов по МТК Евразии.

Маршрут	Расст., км	Время в пути, сут.
Сев. ТАЖМ (Ляньюнгань-Достык-Петропавловск-Брест-Гамбург)	11 516	11-13
Центр. ТАЖМ (Ляньюнгань-Достык-Астана-Озинки-Брест)	9 654	12-14
Южн.ТАЖМ (Ляньюнгань-Достык- Сарахс-Рази-Стамбул)	10 989	20-23
Север-Юг (Санкт-Петербург-Актау-Амирабад-Бендер-Аббас)	6 191	13-15
Чунцин- Дуйсбург	10 769	15
TRASECA (Ляньюнгань-Достык-Актау-Баку-Поти-Стамбул)	10 648	20-23
Транссиб (Находка-Петропавловск-Хельсинки)	11 060	18-20
Южный морской путь	23 000	45-60
Кашгар (КНР) – Ош (Крг) – Герат (Афг)	6 010	17-20

Источник: <http://top-ved.s3.netangels.ru/wp-content/uploads/2014/11/Novyjj-shelkovyjj-put-kazakhstana.jpg>

Кроме того, крупнейший железнодорожный перевозчик Германии концерн Deutsche Bahn предполагает в ближайшее время открыть железнодорожное грузовое сообщение с Китаем по новому пути (за 16 суток) который пройдет южнее Монголии, по территории Республики Казахстан, России, Белоруссии и Польши⁹⁸.

При совершенствовании сферы железных дорог трудности России и Казахстана состоят и в том, что на территории этих стран имеются дороги с широкой колеей (1520 см)⁹⁹. Разноколейность дороги с дорогами западных

⁹⁷ МТК «Западный Китай - Западная Европа» - West China-West Europe / <http://khorgos.biz/ru/info/article/74>

⁹⁸ Германия налаживает железнодорожное сообщение с Китаем /<http://www.chaspik.spb.ru/world/germaniya-nalazhivaet-zheleznodorozhnoe-soobshhenie-s-kitaem/>

⁹⁹ 7. Семенова Н.К. Евразийские транспортные проекты: возможности и риски интеграции в формате ЦА-КНР / «Управление развитием крупномасштабных

стран будет препятствовать быстрой перевалке товаров. Для замены многих тысяч км ширококолейных железных дорог (советского времени) необходимы огромные финансовые средства. Функционирование железных дорог РК и РФ с европейскими узкоколейными дорогами возможно лишь в транзитном режиме. Китайская сторона давно заинтересована в проведении узкоколейной магистрали по территории РК (от границ КНР), но такая трасса может иметь не только выгодное экономическое значение, но и неоднозначное для РК и РФ военно-стратегическое значение.

Торгово-экономические связи стран ЦА влияют на изменения в структуре национальных экономик, приоритеты внешней политики, геополитической направленности. На состояние и осуществление экономических проектов стран ЦА в ближайшие годы будет влиять состояние их экономик, в частности, введение инфраструктурных проектов (энергетических и транспортных) со стороны Китая. Сегодня эти проекты связаны непосредственно с возрождением «Экономического Пояса Шёлкового пути»¹⁰⁰, который свяжет Китай, Россию через страны ЦА с выходом к западным государствам. Целью Китая является создание в Казахстане основной части инфраструктуры. Со своей стороны Республика Казахстан (РК) определилась с программой национального развития транспорта. Это: создание двух транспортных кластеров, что усилит позиции как РК (транзитера) между КНР и странами Каспия. Через кластер «Хоргос – восточные ворота» (граница КНР) грузы пойдут из КНР в Россию и европейские страны по железнодорожной ветке Чунцин-Синьцзян.

Складывающаяся картина международных отношений представляется достаточно благоприятной для реализации евразийских проектов России и, в том, числе в многостороннем сотрудничестве с Китаем, у которого также есть

систем(MLSD)»: Материалы Восьмой международной конференции, 29 сент.-1 окт. 2015 г., Москва: в 2 т./ Ин-т проблем упр. Им. В.А. Трапезникова Рос. акад. наук; под общ. ред. С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна. –Т.2: Секции 5-12 – М.: ИПУ РАН, 2015. – 401с. –С. 88-90.

¹⁰⁰ Каковы интересы стран Центральной Азии в китайском проекте «Экономического пояса Шелкового пути»? – политолог/ <http://ca-news.org/news:1170009/>

явный интерес к стабилизации Центральной Азии и ее успешному экономическому развитию. Помимо прочего, регион превратился в стратегически важного поставщика энергоресурсов в КНР¹⁰¹.

Примет ли российско-китайское транспортное взаимодействие в Центральной Азии форму партнерства или напротив соперничества во многом зависит и от самой России, а точнее от выбранных моделей промышленно-инновационного развития и экономической ре-интеграции на постсоветском пространстве, в первую очередь в рамках ЕврАзЭС и ШОС.

Осуществление национальных инфраструктурных проектов и совместных по линии Россия – ЦА – КНР может благоприятно повлиять на экономику стран в целом и отдельных регионов (рост предприятий, занятость населения, доходы от транзитных перевозок и др. В то же время неразвитость транспортной системы стран ЦА, нерешенность таможенно-тарифных соглашений с соседями, отсутствие логистической службы, системы экспедиционного обслуживания, разнонаправленность национальных интересов – все это сдерживает успешное осуществление проектов.

В стратегической концепции «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Морского Шёлкового пути 21-го века» Россия является одной из основных «станций», объединяя Китай и Европейский континент. Здесь четко просматривается логика китайско-российского сотрудничества: «сотрудничество не является временным выбором при особых условиях, оно обусловлено географическим расположением двух государств, их мощью, ответственностью перед мировым сообществом при участии в международных делах»¹⁰².

¹⁰¹ Салицкий А.И., Семенова Н.К. Россия и Китай на евразийском пространстве: стратегическое партнерство с элементами конкуренции / Российская академия наук. Журнал «Восток/Oriens». 241 экз. ISSN 0869-1908. 2014 г. №.С..

¹⁰² Ли Кэцян. Факт строительства «высокоскоростной железной дороги в Москву» объясняет логику сотрудничества Китая и России / http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-10/21/content_33823438.htm

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

С усилением глобальной конкуренции и исчерпанием источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на интенсивном наращивании топливного и сырьевого экспорта, экономика России оказалась перед системным вызовом, особенно учитывая текущую политическую ситуацию,, связанную с многочисленными санкциями со стороны западных государств. В ряду экономических отраслей можно выделить одну особенную, занимающую значимое место в системе целей и средств реализации национально-государственных интересов как во внешней, так и во внутренней политике, в общественно-политическом процессе в целом. Это транспорт. В данном контексте транспорт является приоритетной точкой роста национальной экономики.

В соответствии с Транспортной стратегией России до 2030 г., транспортная сфера определяется как приоритетная точка роста национальной экономики и одним из перспективных путей реализации этой инициативы является интеграция транспортной системы России в евразийское транспортное пространство.

При переходе к интенсивному, инновационному, социально ориентированному типу развития страна стремится стать одним из лидеров глобальной экономики, что требует принятия адекватных стратегических решений по развитию транспортного комплекса на долгосрочную перспективу и повышения его конкурентоспособности.

Сегодня России предоставляется исторический шанс использовать свое уникальное геополитическое и геостратегическое положение посредством, пока неиспользуемого, потенциала транспортного сотрудничества в формате «РФ – ЦА – КНР». Процесс глобализации, охвативший сегодня большинство стран мира, самым тесным образом связан с развитием международной транспортной инфраструктуры. Одновременно высокие темпы интеграции международного сотрудничества заставляют искать все новые пути повышения эффективности, чтобы отвечать

требованиям времени. Отсюда появление международных транспортных коридоров (МТК), магистральных и высокоскоростных дорог и других нововведений, опирающихся на последние достижения науки и техники. В этом контексте главной задачей является интеграция национальных транспортных путей в единую международную систему. Однако эти процессы имеют свои особенности и протекают далеко не одинаково в разных странах и регионах.

Ужесточение конкуренции на рынке транспортных услуг в Азии между странами - транзитерами за новые маршруты транспортировок повышает актуальность научного поиска новых возможностей транспортной интеграции в формате Россия-ЦА-Китай, оптимизации существующих транспортных проектов.

За годы независимого существования в Центрально - азиатских странах произошло заметное изменение географии размещения производительных сил, возникли новые экономические центры.

В этом контексте транспортные магистрали России, занимающей уникальное положение на геополитической карте Евразии, могут дать стране исторический шанс вписаться в процесс глобализации и интеграции. Российский транспорт может стать главным связующим звеном в торговле между растущими региональными экономическими блоками АТЭС, ШОС, ЕС, ЕврАзЭС и др. и в этом смысле стать необходимым катализатором развития международной торговли.

Региональная конкуренция, обусловленная спецификой национально-региональных интересов стран-транзитеров, прямо и косвенно влияет на общий уровень и характер двусторонних и многосторонних межгосударственных отношений.

В условиях постепенного ослабления России, как главного поставщика транспортных услуг и значительным усилением Китая в регионе, демонтировавшим монопольное положение России на рынке транзита в Евразии важным представляется определение особенностей транспортных

интересов России и Китая в ЦА, выявление степени совпадения / несовпадения этих интересов, определение механизмов преодоления противоречий.

Ведущие региональные державы РФ и КНР, при имеющейся существенной конкурентной составляющей, ощущают необходимость углубления двусторонней кооперации на основе национальных «путевых транспортных карт», с учетом координации технологических, финансовых, маршрутных и пр. интересов РФ и КНР.

Сходство или совпадение интересов партнеров не обязательно означает их конгруэнтные действия для реализации своих замыслов. Напротив, неправильно выбранная стратегия и тактика может привести к конфликту интересов и диаметрально противоположным результатам. Для предотвращения подобных рисков сторонам необходимо заранее принимать меры по согласованию совместных действий с учетом интересов сторон.

В этом контексте можно предположить потенциальную возможность конфликта. Реализация проекта Экономического Пояса Шелкового Пути означает создание в третьем тысячелетии по всему периметру российских государственных границ мощной системы транспортных коммуникаций, обеспечивающих республикам Центральной Азии и Закавказья выход на мировые рынки. Часть маршрутов идут в обход России. В связи с этим в экспертном сообществе обсуждаются две противоположные гипотезы. Первая группа экспертов говорит о неизбежности ослабления влияния РФ в регионе. Вторая группа, напротив видит в развитии транспортных артерий Евразии новые возможности для РФ, перспективы полноценного включения РФ в экономические и интеграционные евразийские процессы, которые сегодня в первую очередь обуславливаются созданием национальной высокотехнологичной транзитно-транспортной системы и использования того минимума возможностей, которые не утрачены окончательно.

Говоря о транспортных маршрутах, идущих в обход России, можно выделить по крайней мере две причины их возникновения. Объективная, как

фактор преодоления естественной транспортной изолированности Центрально-Азиатского региона, как инструмент интеграции ЦА в общеазиатское пространство (ЦАРЭС). И субъективная, политизированная (ТРАСЕКА), ставящая целью не оптимизацию и развитие, а изоляцию РФ и переключение грузопотока стран региона, прежде всего экспорта нефти и нефтепродуктов, на маршруты, проходящие вне территории России.

Объективная реальность показывает, что многие из политизированных транспортных проектов оказались маловостребованными в транзитном плане, экономически малорентабельными и используются как субрегиональные маршруты. На текущий момент транзитный потенциал ТРАСЕКА эксперты оценивают невысоко и не видят серьезной конкурентной составляющей для России.

Несмотря на то, что изначально новые транспортные проекты в обход РФ противопоставлялись маршрутам через территорию России, трудноразрешимые обстоятельства физической и нефизической силы (необходимость смены ширины колеи, преодоление морских участков на железнодорожных паромов, сложности с таможенными процедурами, недостаточная согласованность транзитных тарифов, неэффективная и несвоевременная координация между национальными железными дорогами, таможенными органами, экспедиторами и таможенными брокерами) привели к тому, что в рамках альтернативных центрально-азиатских маршрутов запланированы транспортные магистрали с выходом на российскую территорию. Это объясняется простой логикой - Россия занимает стратегическое транспортно-географическое положение, позволяющее формировать на ее территории развитую систему МТК как в меридиональном, так и в широтном направлениях. Это, в частности позволяет сформировать на территории России логистические центры глобального уровня, связывающие между собой МТК в единую международную транзитную транспортно-логистическую сеть, что обеспечит

ускорение циркуляции грузопотоков на всем экономическом пространстве Евразии.

Транзитный потенциал РФ в первую очередь связывают Транссибирским маршрутом, проходящим на 84 % по российской территории. Взаимовыгодные условия транзита через территорию РФ очевидны. Для зарубежных партнеров это - перевозка грузов осуществляется по единой таможенной территории, где действуют единые законы, снижение логистических издержек. Для России это, прежде всего, прямые денежные поступления в виде оплат транспортных и сопутствующих услуг, инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры, внедрение современной транспортной техники и технологий, усиления влияния страны на международной арене транзитных транспортных услуг. Но необходимо учитывать, то Транссиб – наиболее грузонапряженная железная дорога России и в краткосрочной перспективе возможно достижение предельной пропускной способности. Поэтому увеличение транзитных потоков может усложнить передвижение отечественных грузов. По прогнозам экспертов на средне- и долгосрочную перспективу, Транссибирский коридор будет конкурентоспособен при выполнении следующих условий: коренная модернизация Транссиба, означающая создание на его базе с помощью применения принципиально новых технических решений высокоскоростной трансконтинентальной транзитной сверхмагистральной, обеспечивающей дешевизну перевозок, сравнимую с морскими; проведение железнодорожного соединения его с Кореей и Японией.

Для России экономически выгодна диверсификация маршрутов через ЦА в рамках Экономического пояса Шелкового пути. Некоторые эксперты считают, что центрально –азиатские маршруты могут стать основным конкурентом для Транссиба в транзитных перевозках уже в краткосрочной перспективе. Но надо иметь ввиду, во-первых, что, например, Северный коридор ТАЖМ на протяжении 2,7 тыс.км. проходит по российской территории и составляет 25 % от длины маршрута (49 % с учетом территории

Таможенного союза). Активное участие в маршруте может сделать Россию ключевым партнером Великого Шелкового пути.

Инициатива КНР Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП), в котором странам Центральной Азии отведена ключевая роль становится очень привлекательной в том числе и для РФ. Китай вкладывает большие средства на развитие инфраструктуры в регионе, на экономическое освоение этих пространств. Это не только сфера энергоносителей. Китай планирует вкладываться в транспорт, в другие отрасли. Это комплексный проект, который еще находится на стадии доработки, и многие детали пока не ясны, но так как китайцы все делают фундаментально, нет причин полагать, что они не реализуют поставленные задачи.

Отношения России и Китая к Центральной Азии часто описывают как «мягкое соперничество». То есть, обе стороны знают и понимают свои и чужие интересы в регионе, но не воспринимают их в качестве повода к открытому конфликту. Китай в отношении Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС) проводит, как выразились специалисты, «политику приспособления к изменяющейся обстановке». Например, недавно КНР удалось подписать Соглашение о создании зоны свободной торговли с ЕАЭС, тем самым получив максимум возможных выгод из сложившейся ситуации. Также Китаю удалось в полной мере воспользоваться ухудшением отношений между Россией и странами Запада, что сделало Россию более внимательной к китайским инициативам. Наиболее показательным в этом плане является достижение соглашения с Россией о координации развитии Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. В связи с чем сейчас Китай совместно с Россией проводит политику координации усилий в ЦА. Китай всячески старается подчеркнуть тот факт, что он всегда учитывает мнение российской стороны к странам Центрально-Азиатского региона. В отношении экономики Китая дела обстоят не так благополучно, как все считают. Пресловутые провалы рынка в виде «ловушек среднего класса» и «средней зажиточности» выходят на первый

план. Таким образом, возросшую активность Поднебесной Центральной Азии будет неверно воспринимать как автоматическое снижение российского влияния. Здесь скорее имеет место своеобразное разделение усилий, когда Китай занимает в Центральной Азии те ниши, которые Россия не может заполнить в силу ограниченности своих экономических возможностей.

Что можем ожидать Россия от участия в ЭПШП? Во-первых стимулирование совершенствования транспортной инфраструктуры на основе формирования и дальнейшего развития опорной транспортной сети РФ, повышение использования транзитного потенциала РФ и развитие экспорта транспортных услуг, интеграцию РФ в евразийскую транспортную систему, диверсификацию транспортных маршрутов, повышение экономической эффективности перевозок грузов и пассажиров, улучшение транспортной безопасности и надежности, повышение доступности транспортных услуг для населения и хозяйствующих субъектов, расширение импорта и экспорта технологий и инноваций в сфере строительства и эксплуатации транспортной и терминально-складской инфраструктуры и рост зарубежных инвестиций в экономику. При этом, нельзя не видеть и косвенный экономический эффект функционирования МТК, заключающийся в развитии регионов страны, находящихся в зоне их транспортно-экономического тяготения. Регионы получают импульс не только транспортного, но и производственного, социально-экономического развития.

Главная задача государства в условиях усиления международной конкуренции в сфере функционирования и развития транспорта

- создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики за счет интеграции транспортной системы России в евразийское транспортное пространство в первую очередь в рамках Евразийского экономического сообщества и Шанхайской организации сотрудничества,

- развитие много-векторных транспортных связей с мировыми экономическими центрами, превращение России в крупнейшего экспортера транспортных услуг, что будет означать формирование прочной основы для превращения экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны, что соответствует национальным интересам Российской Федерации, обеспечивая ее устойчивую и последовательную интеграцию в мировую хозяйственную систему.

Для решения поставленных задач необходимо в совокупности и комплексно решать следующие проблемы становления МТК с российским участием:

- выбор направлений МТК и определение приоритетов их развития;
- координация развития коммуникаций различных видов транспорта и объектов сопутствующей инфраструктуры, входящих в МТК;
- определение оптимальных сроков и рациональной очередности;
- формирования и развития участков МТК и реализации отдельных инвестиционных проектов;
- создание условий для снижения тарифов на перевозки пассажиров и грузов;
- улучшение транспортной доступности регионов;
- гармонизация российских законодательных и нормативных актов с международными нормами;
- проведение модернизации существующих транспортных маршрутов на территории РФ.

Каждая из указанных проблем предполагает разработку организационно-экономических, коммерческо-правовых, технических и технологических основ их функционирования с целью обеспечения конкурентоспособности на международном рынке транспортных услуг, для развития международного транспортного сотрудничества, в том числе с

сопредельными странами, освоения новых внутренних и международных рынков.

Учитывая сложность реализации поставленных задач и необходимость комплексного подхода к их решению целесообразно через систему грантов (российско-китайских) стимулировать процесс экспертно-аналитических разработок на подготовку прогнозов развития транспортного сотрудничества России и Китая с учетом имеющейся инфраструктуры на территории ЦА, РФ и КНР, включая разработку сценариев и экономического обоснования развития МТК, системных оценок этого сотрудничества, критериев и отраслевых рамок приоритетных направлений сотрудничества в сфере транспорта и инфраструктурного развития.

При переходе к интенсивному, инновационному, социально ориентированному типу развития страна стремится стать одним из лидеров глобальной экономики, что требует принятия адекватных стратегических решений по развитию транспортного комплекса на долгосрочную перспективу и повышения его конкурентоспособности.

Транспортная проблема энерготранзита – одна из ключевых проблем политического и социально-экономического развития в XXI. По словам Президента РФ В.В. Путина, «политика и экономический вес страны не в последнюю очередь определяются доступом к глобальным транспортным коридорам».

Перспективы развития китайско-российских отношений в регионе ЦА в русле сотрудничества зависят от потенциальной возможности сторон находить компромиссные решения и точки пересечения интересов, не препятствующие достижению ими своих геостратегических целей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Алафинов И.С. Международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай» глобальные возможности для интеграции на евразийском пространстве / http://avtodor-invest.com/upload/pdf/E3K_Алафинов.pdf
2. Арзыкулов А.А., Айгараева А.А. Борьба за влияние в Центральной Азии между КНР, США И РФ [Электронный ресурс] / Вестник КазНУ-2012. –URL: <http://articlekz.com/article/7288>
3. Аристова Л.Б. Семенова Н.К. Энергетические (углеводородные) проекты в Центральной Азии: потенциальные риски и возможности усиления конкуренции России и Китая. С. 16-22.
4. Аристова Л.Б. Семенова Н.К. Энергетические (углеводородные) проекты в Центральной Азии: потенциальные риски и возможности усиления конкуренции России и Китая. С.72-80.
5. Баженов Ю. Международные транспортные коридоры, как фактор интеграции пространства Евразии // Доклад на конференции «Идеология Евразийского союза» (Санкт-Петербург), 2012. 15 мая. URL: http://ruskline.ru/analitika/2012/05/31/mezhdunarodnye_transportnye_koridory_kak_faktor_integracii_prostranstva_evrazii/
6. Безбородов А. Непутевый Иран: почему коридор «Север — Юг» пока не актуален для России / <http://www.rbc.ru/opinions/business/09/08/2016/57a9d9679a7947f0bf8a0f8d>
7. Битва за Шёлковый путь: Казахстан переформатирует карту логистики Евразии/ <http://politinform.su/analitika/41312-bitva-za-shelkovyy-put-kazahstan-pereformatiruet-kartu-logistiki-evrazii.html>
8. Великий Шелковый Путь в современном исполнении / <http://www.arba.ru/news/3920>
9. Великий шелковый путь и Транссибирская магистраль: конкуренция или взаимодействие? / <https://cont.ws/@olegaaa/140610>

10. Великий Шелковый путь как часть плана изоляции России [Электронный ресурс] / Азиатская библиотека-2013. –URL: http://asiapacific.narod.ru/countries/apr/silk_way.htm#top
11. Верхотуров Д.Н. Куда ведут дороги CAREC? /<http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1354516620>
12. Верхотуров Д.Н. Куда ведут дороги CAREC? /<http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1354516620>
13. Второе десятилетие ШОС: перспективы и сложности [Электронный ресурс] / Агентство «Синьхуа». -URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2012-06/11/content_25618503.htm
14. Германия налаживает железнодорожное сообщение с Китаем /<http://www.chaspik.spb.ru/world/germaniya-nalazhivaet-zheleznodorozhnoe-soobshhenie-s-kitaem/>
15. Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой [Электронный ресурс] / Интернет-портал «Российской газеты»-2009. -URL: <https://rg.ru/2009/03/20/russia-kitai-dok.html> (дата обращения 15.07.2016)
16. Договор о Евразийском экономическом союзе [Электронный ресурс] / Официальный сайт компании «Консультант Плюс». -URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/
17. Е. Ю. Подосинников Е.Ю., Лapidус В.М. Программа ЦАРЭС – интеграционный проект на постсоветском пространстве / Ученые записки: электронный научный журнал Курского государственного университета. 2013. № 1 (25) / <http://www.scientific-notes.ru/pdf/029-013.pdf>
18. Железные дороги России и Китая будут совместно развивать транспортную инфраструктуру / информационное агентство ТАСС: <http://tass.ru/ekonomika/1198931>
19. Звягельская И.Д. Становление государств Центральной Азии: Политические процессы. [Текст] / И.Д. Звягельская. - М.: Аспект Пресс, 2009. - 208 с. ISBN 978-5-7567-0570-6

20. Звягельская И.Д. Становление государств Центральной Азии: Политические процессы. С.86.
21. Звягельская И.Д. Становление государств Центральной Азии: Политические процессы. [Текст] / И.Д. Звягельская. - М.: Аспект Пресс, 2009. - 208 с. ISBN 978-5-7567-0570-6
22. Значение международных транспортных коридоров для России / <http://www.transpodepth.ru/radepts-357-1.html>
23. Казанцев А.А. «Большая игра» с неизвестными правилами: мировая политика и Центральная Азия» [Текст] / А.А. Казанцев. - М.: Наследие Евразии, 2008.С.6.
24. Казахстан призвал Россию ускорить строительство участков по коридору «Западная Европа - Западный Китай/ http://www.inform.kz/ru/kazakhstan-prizval-rossiyu-uskorit-stroitel-stvo-uchastkov-po-koridoru-zapadnaya-evropa-zapadnyy-kitay_a2901978
25. Казахстан создаст 50 совместных с Китаем предприятий / <http://newtimes.kz/ekonomika/item/38512-kazakhstan-sozdast-50-sovmestnykh-s-kitaem-predpriyatij>
26. Каковы интересы стран Центральной Азии в китайском проекте «Экономического пояса Шелкового пути»? – политолог/ <http://ca-news.org/news:1170009/>
27. Каратаева К.Е.Подходы основных участников к развитию евразийской системы транспортных коридоров / Проблемы национальной стратегии № 4 (37) 2016. С. 223.
28. Каукенова Т. Китай привязывает к себе Казахстан крепкими узами /<https://regnum.ru/news/polit/1961769.html>
29. Китай в XXI веке: Актуальные тенденции развития ключевых сфер жизни [Текст] / Том 1. Становление мирового лидера [под ред. А.С. Каукенова]. - Алматы, 2008;

30. Китай вложит около \$600 млн. в развитие инфраструктуры СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота» / <http://www.mln.kz/content/kitai-vlozhit-okolo-600-mln-v-razvitie-infrastruktury-sez-«khorgos-vostochnye-vorota»>

31. Китай и Россия: срочный противовес или плановая дружба? [Электронный ресурс] / Агентство «Синьхуа». -URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2012-06/11/content_25617456.htm

32. Китай опасается евразийской интеграции [Электронный ресурс] /Международный экспортный форум «Сделано в России». -URL: <http://www.tpp-inform.ru/rating/2239.html>.

33. Кожихов А.Г. Россия - Китай [Электронный ресурс] / Всевосточный информационный портал. Русско-китайская библиотека - URL: <http://www.east.cyxa.net/rcr/kozhihov.htm> (дата обращения 13.04.2013)

34. Ли Кэцян. Факт строительства «высокоскоростной железной дороги в Москву» объясняет логику сотрудничества Китая и России / http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-10/21/content_33823438.htm

35. Ли Лифань. Что делать с Китаем и ШОС? [Электронный ресурс] /-URL: / Центральная Азия – форум / ИАП «Центральная Евразия». -URL: <http://www.ceasia.ru/forum/chto-delat-s-kitaem-i-shos-soveti-vladimiru-putinu.html> (дата обращения: 18.02.2014).

36. Ли Син. Китай с одобрением смотрит на планы России по созданию Евразийского союза (Ли Син: Э туэйдун оу я леньмэн джунго лэ те ти чхэн / «Газета Хуаньцю шибао». КНР [Электронный ресурс] / -URL: http://opinion.huanqiu.com/opinion_world/2013-06/4015140.html (дата обращения: 06.06.2014).

37. Ли Хуэй. Один пояс и три маршрута [Электронный ресурс] / Интернет-портал «Российской газеты» -URL: <https://rg.ru/2015/03/27/posol.html>

38. Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине. Проект мастер-плана

«LOGMO»". Обзор железнодорожного сектора // EgisInternational Dorner Consulting. 2013. Октябрь. URL: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA4RU.pdf

39. Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине // TRACECA. Отчет о ходе осуществления проекта мастер-плана "LOGMOS". Приложение 5 // EgisInternational Dorner Consulting. 2013. Апрель. URL: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Project_reports/LOGMOS_Progress_Report_IV_April_2013/Progress_Report_IV_Annex_5_Master_Plan_ru.pdf

40. Лузянин С.Г. Внешняя политика Китая до 2020 г. Прогностический дискурс [Электронный ресурс] / Сетевое издание Центра исследований и аналитики Фонда исторической перспективы. -URL: http://www.perspektivy.info/oykumena/azia/vneshnaja_politika_kitaja_do_2020_g_prognosticheskij_diskurs_2011-11-29.htm

41. Лузянин С.Г. Центральная Азия: измерения безопасности и сотрудничества [Электронный ресурс] / Сетевое издание Центра исследований и аналитики Фонда исторической перспективы. -URL: http://www.perspektivy.info/table/centralnaja_azija_izmerenija_bezопасности_i_sotrudnichestva_2012-02-06.htm

42. Лэй Я. Экономический Пояс Шелковый Пути и евразийское экономическое сотрудничество / Деловой Казахстан. Информационное агентство DKNEWS: интернет-сайт. 2014. 19 июня. URL: <http://dknews.kz/ekonomicheskij-poyas-shelkovy-j-put-i-evrazijskoe-e-ekonomicheskoe-sotrudnichestvo/>

43. Лю Ц. Внешняя политика КНР и перспективы Китайско-Российских отношений [Текст] / Лю Цзайци // Мировая экономика и международные отношения 2004. № 9, С. 84–90.

44. Международный транспортный коридор «Север-Юг»
[/http://cargo.rzd.ru/static/public/ru%3FSTRUCTURE_ID%3D5130](http://cargo.rzd.ru/static/public/ru%3FSTRUCTURE_ID%3D5130)
45. Мировая торговля / <http://center-yf.ru/data/economy/Mirovaya-torgovlya.php>
46. Мордвинова А.Э. Транскаспийский международный транспортный маршрут: состояние, перспективы, конкуренция с российскими магистралями / <https://riss.ru/analytics/26406/>
47. МТК «Западный Китай - Западная Европа» - West China-West Europe / <http://khorgos.biz/ru/info/article/74>
48. Новый Шелковый путь. Платная российская автотрасса соединит Европу и Китай /<http://smartnews.ru/regions/kazan/13902.html#ixzz4VwBaVs00>
49. Новый этап в сотрудничестве Казахстана и Китая / <http://www.zakon.kz/4739816-novyjj-jetap-v-sotrudnichestve.html>
50. ОАО "РЖД" в мировой транспортной системе / ОАО "РЖД"-2016.
http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5009&layer_id=3290&referrerLayerId=162&id=1359
51. Парамонов В., Строков А., Столповский О. Политика России и Китая в Центральной Азии. Доклад независимых экспертов [Электронный ресурс] / Информационно-аналитического портала «Антинаркотический фронт» –URL: antidrugfront.ru/library/00257.html
52. Подъяпольский С.А. «Умная сила» Китая: перспективы и риски для России [Электронный ресурс] /-URL: <http://podyapolsky.info/node/45>
53. Попов Д.С.Центральная Азия в китайской концепции экономического пояса Шёлкового пути и стратегические интересы России / <https://riss.ru/analytics/30016/>
54. Портяков В.Я. Контурь внешней политики лидеров Китайской Народной Республики пятого поколения [Текст] / В.Я. Портяков // Проблемы Дальнего Востока , №1, 2015.С 162.

55. Регзенова Д. Б-О. Исторический опыт стратегичности и принципа «мягкой силы» в социально-экономических реформах Китая [Электронный ресурс] / Научная электронная библиотека диссертаций и авторефератов. -URL: <http://www.dissercat.com/content/istoricheskii-opyt-stratagemnosti-i-printsipa-myagkoi-sily-v-sotsialno-ekonomicheskikh-reformax>#ixzz498V3wg5n

56. РК и Китай реализуют совместные проекты на \$24 млрд/ <https://kapital.kz/economic/47156/rk-i-kitaj-realizuyut-sovmestnye-proekty-na-24-mlrd.html>

57. Россия - Китай // Восточный информационный портал. Русско-китайская библиотека URL: <http://www.east.cyxa.net/rcr/kozhihov.htm> (дата обращения: 28.10.2016).

58. Савчук А. Международные транспортные коридоры России. Формирование и развитие международных транспортных коридоров / <http://fb.ru/article/180533/mejdunarodnyie-transportnyie-koridoryi-rossii-formirovanie-i-razvitie-mejdunarodnyih-transportnyih-koridorov>

59. Салицкий А.И., Семенова Н.К. Россия и Китай на евразийском пространстве: стратегическое партнерство с элементами конкуренции [Текст] / А.И. Салицкий, Н.К. Семенова // Журнал «Восток. Афро-азиатские общества: история и современность» ISSN 0869-1908. Издательство – Академический издательский центр «Наука» РАН, 2016 г. №4. С.151-160

60. Салицкий А.И., Семенова Н.К. Россия и Китай на евразийском пространстве: стратегическое партнерство с элементами конкуренции / Российская академия наук. Журнал «Восток/Oriens». 241 экз. ISSN 0869-1908. 2014 г. №.С..

61. Салицкий А.И., Семенова Н.К. Россия и евроазиатский проект Китая [Текст] / А.И. Салицкий, Н.К. Семенова // Ежемесячный научный журнал «Азия и Африка сегодня». ISSN 0321-5075. № 7, 2016. С. 2-10.

62. Сафронова Е.И. К вопросу об объективной необходимости российско-китайского сотрудничества в Центральной Азии [Текст] /

Е.И.Сафронова // Китай: шансы и вызовы глобализации // Тезисы докладов XIV Международной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы» (Москва, 23-25 сентября 2003 г.) Часть 2. - М.:ИДВ РАН, 2003. С.37.

63. Семенова Н.К. Евразийские транспортные проекты: возможности и риски интеграции в формате ЦА-КНР / «Управление развитием крупномасштабных систем(MLSD)»: Материалы Восьмой международной конференции, 29 сент.-1 окт. 2015 г., Москва: в 2 т./ Ин-т проблем упр. Им. В.А. Трапезникова Рос. акад. наук; под общ. ред. С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна. –Т.2: Секции 5-12 – М.: ИПУ РАН, 2015. – 401с. –С. 88-90.

64. Семенова Н.К. Особенности транспортной интеграции в формате КНР-ЦА: процветание или усиление зависимости? // Центр исследования общих проблем современного Востока Института востоковедения РАН (ЦИОПСВ) URL: http://ivran.ru/f/conf_tsetkova2016_1.pdf

65. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики об углублении всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия и о продвижении взаимовыгодного сотрудничества [Электронный ресурс] / сайт Президента России. -URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4969>

66. Современный этап развития Великого Шелкового пути/ <http://articlekz.com/article/5557>

67. Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг» / <http://docs.cntd.ru/document/901828641>

68. Страны Члены ТРАСЕКА/ <http://www.traseca-org.org/ru/strany/>

69. Суходолов А.П. Транзитный потенциал России / <http://www.sbras.ru/HBC/2002/n12/f09.html>

70. Тикунов В.С., Железняков А.С., Голубчиков Ю.Н., Рахимов К.К., Собянин А.Д. Железнодорожные модели интеграции Центральной Евразии. Три маршрута железной дороги Чуй — Фергана // Теория и практика общественного развития. 2011. №8, декабрь

71. Титаренко М.Л., Ломанов А.В. Политические и культурные аспекты стратегии становления Китая как великой державы [Текст] / А.В. Ломанов, М.Л. Титаренко // Проблемы Дальнего Востока № 3, 2015. - С.17-28
72. Торгово-экономические отношения Китайской Народной Республики с государствами Центральной Азии – участниками СНГ (информационно-аналитическая справка) / <http://www.e-cis.info/foto/pages/25515.doc>
73. Транспортные и инвестиционные проекты/ <http://mydocx.ru/6-28856.html>
74. Транспортные проекты Китая в ЦА / <http://www.webeconomy.ru/index.php?page=cat&newsid=2795&type=news>
75. ТРАСЕКА/ <http://www.traceca-org.org>
76. Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества / Сайт интеграционного проекта / URL: <http://www.carecprogram.org>
77. Шайкин В. Транспортный коридор ТРАСЕКА / <http://logist.ru/articles/transportnyy-koridor-traseka>
78. Якунин В. И. Проблемы международной гармонизации железнодорожного права России. С. 142.
79. 11-ая Министерская конференция ЦАРЭС 30 октября 2012 год Вухань, Китайская Народная Республика http://www.carecprogram.org/uploads/events/2012/11th-MC/001_107_201_The-Wuhan-Action-Plan-ru.pdf
80. 11-ая Министерская конференция ЦАРЭС 30 октября 2012 год Вухань, Китайская Народная Республика http://www.carecprogram.org/uploads/events/2012/11th-MC/001_107_201_The-Wuhan-Action-Plan-ru.pdf

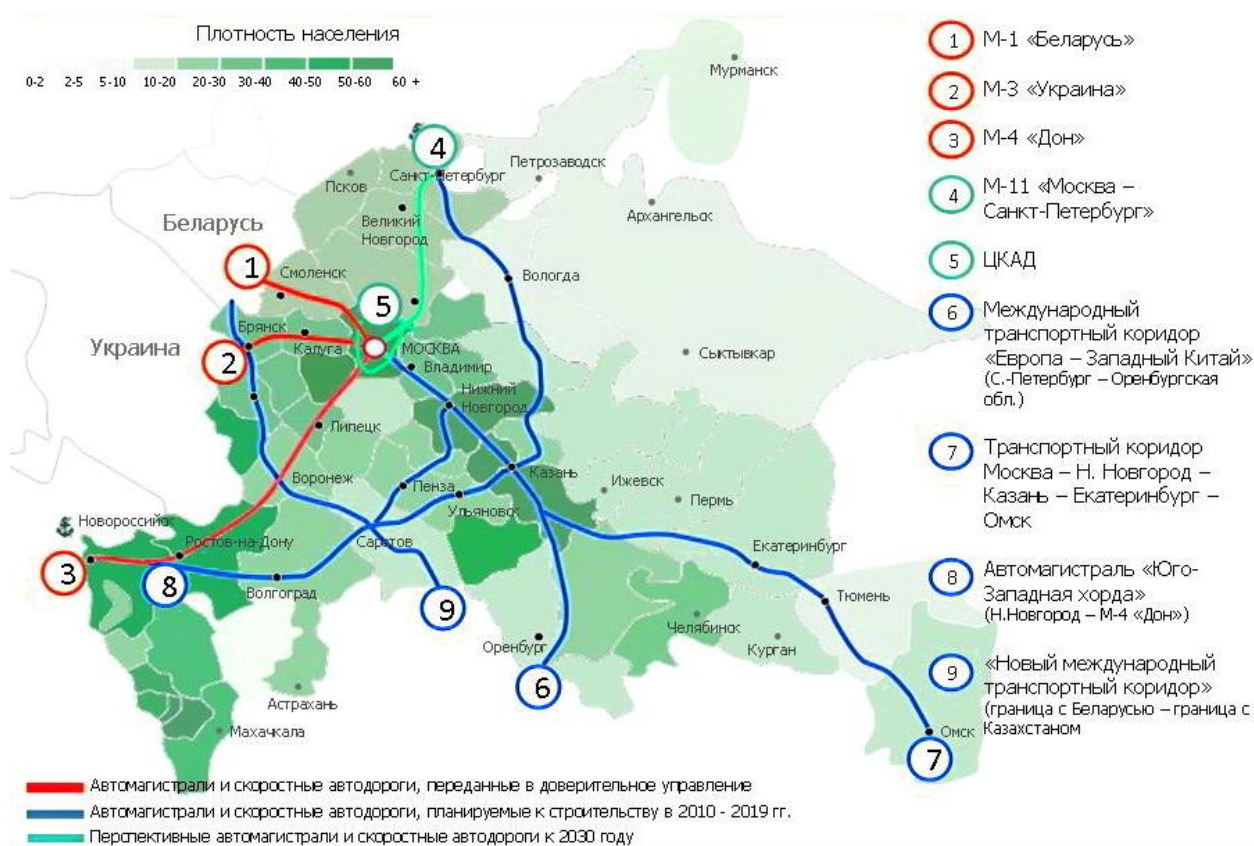
81. JOINT MINISTERIAL STATEMENT. Fourth Ministerial Conference on Central Asia Regional Economic Cooperation. Bishkek, Kyrgyz Republic, 5-6 November 2005.

82. Kissinger H. On China / Henry Alfred Kissinger. - New York: Penguin Press, 2011. - 586 p. ISBN 978-1-59420-271-1.

83. Statement of the Ministerial Conference on Central Asia Economic Cooperation. 26 March, 2002, Manila, Philippines.

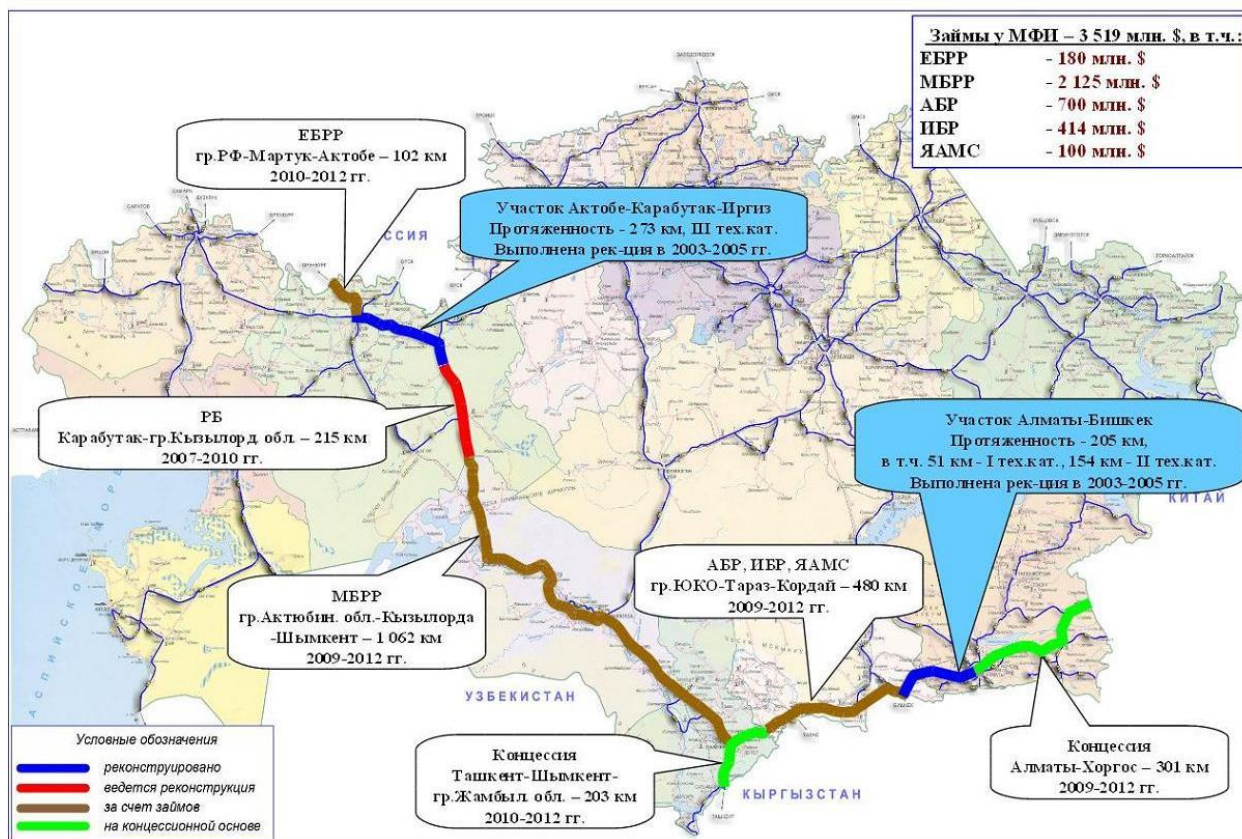
ПРИЛОЖЕНИЯ.

Приложение 1.



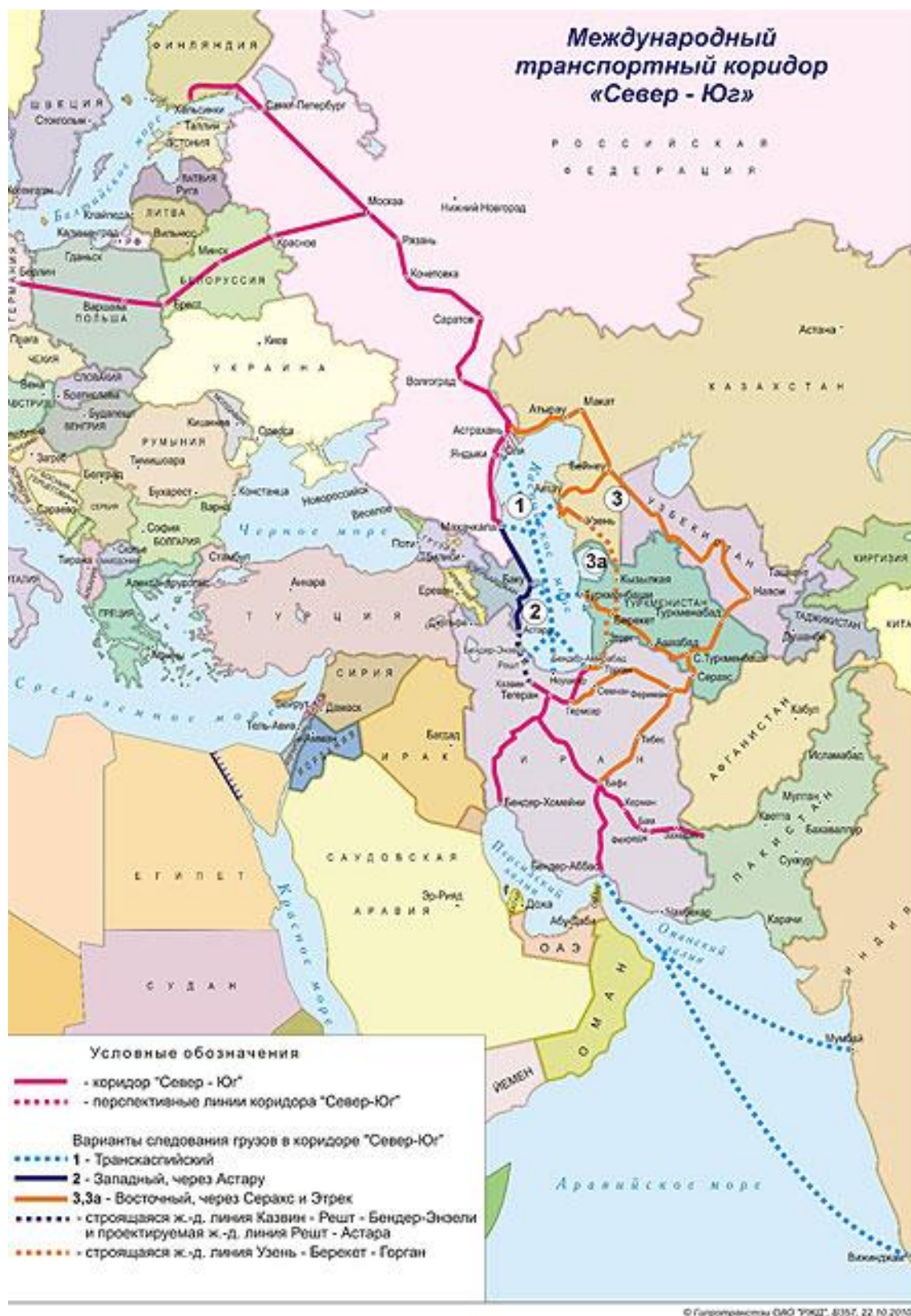
Источник: <http://my-travel-info.ru/images/news/2015-news/ru-tollroad.jpg>

Рисунок 4. Перспективная сеть автомагистралей и скоростных автодорог РФ к 2030 г.



Источник: <http://www.europe-china.kz/links>

Рисунок 5. Реализация МТМ «Европа – Западный Китай» на территории Республики Казахстан.



Источник: <http://www.ritmeurasia.org/images/myfls/rasstoyaniyam-vopreki.jpg>

Рисунок 6. Маршруты МТК Север-Юг.



Источник : http://gua.convdocs.org/tw_files2/urls_1/354/d-353403/img3.jpg

Рисунок 8. Регион Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

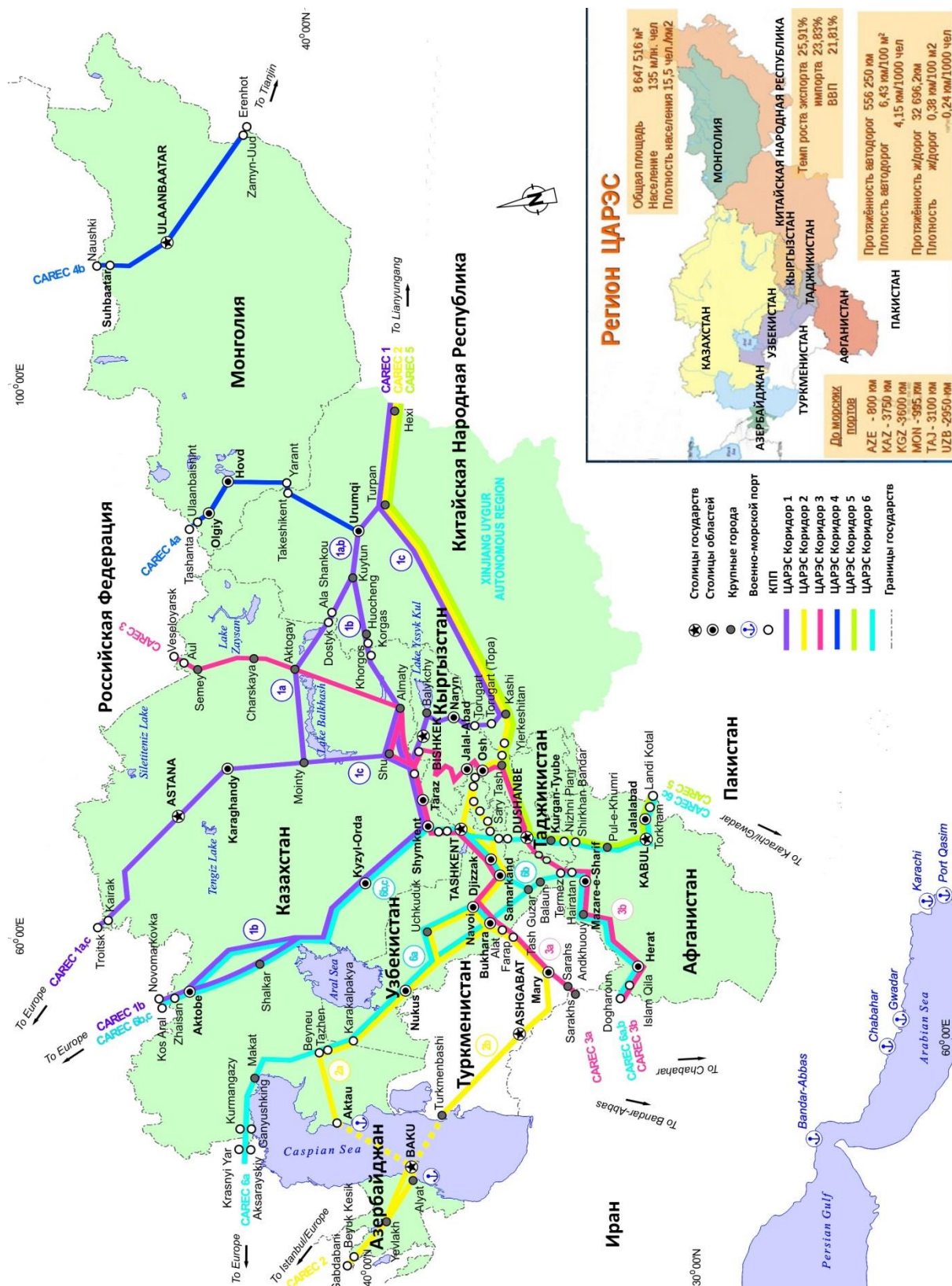
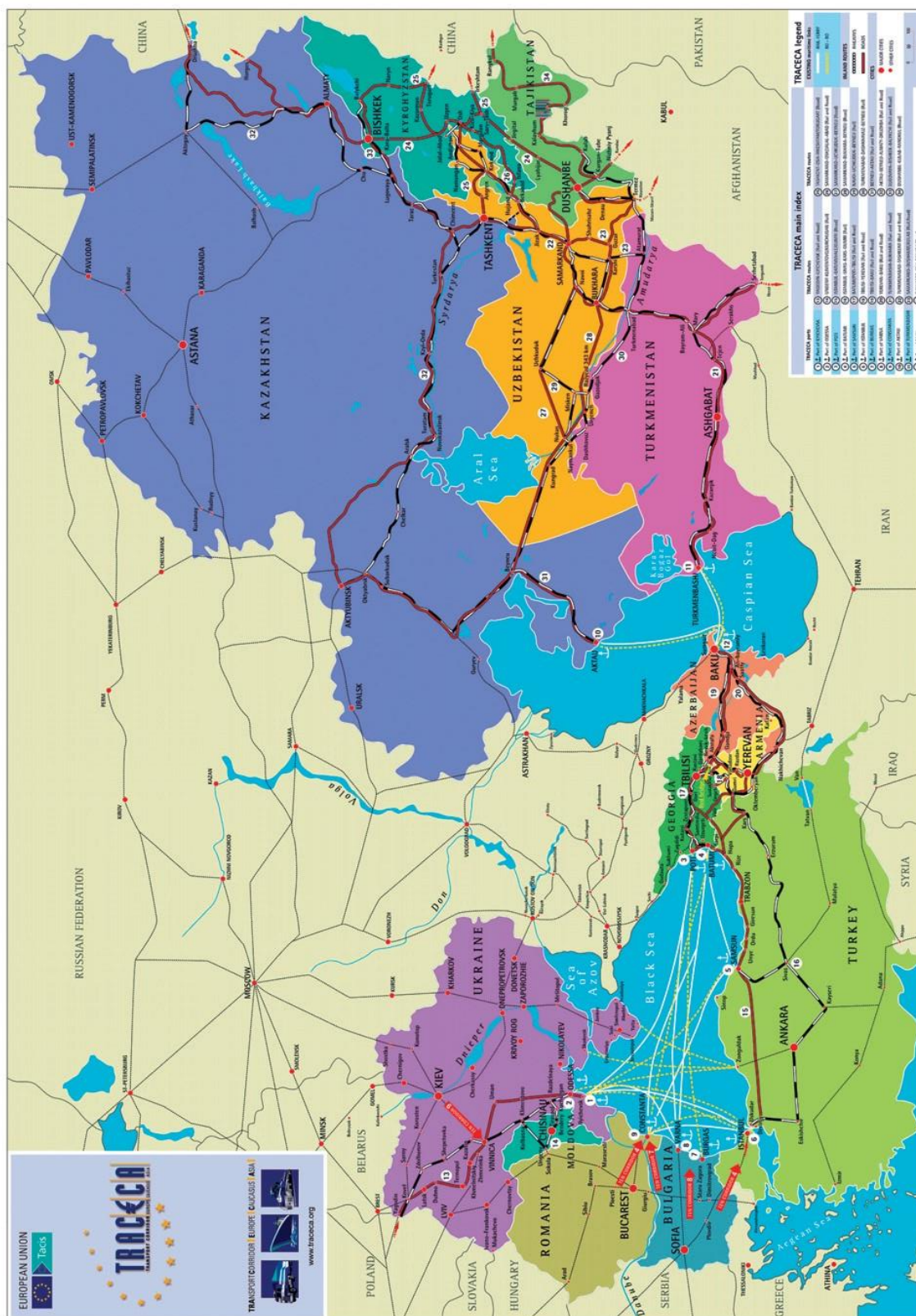


Рисунок 8. Транспортные маршруты ЦАРЭС.



Источник: <http://www.regionplus.az/uploads/gallery/article/123269c82710cbc02f957fe10583abf4d080345e.jpg>

Рисунок 9. Маршруты МТК ТРАСЕКА.