

# Транссиб и Шелковый путь: глобальная инфраструктура и региональное развитие<sup>1</sup>

**Л.А. БЕЗРУКОВ**, доктор географических наук, Институт географии им. В. Б. Сочавы СО РАН, Иркутск. E-mail: bezrukov@irigs.irk.ru

Анализируется проблема конкурентоспособности Транссиба в сравнении с сухопутными вариантами Шелкового пути. Доказывается целесообразность создания международных транспортных коридоров в целях не только организации транзитных перевозок, но и экономической и политической интеграции евразийского пространства, прежде всего активизации трансграничного хозяйственного сотрудничества смежных районов России, Китая и Казахстана как перспективного направления, способствующего ослаблению невыгодных последствий их внутриконтинентального положения.

*Ключевые слова:* Транссиб, Шелковый путь, транспортные коридоры, конкурентоспособность, транзитные перевозки, ультраконтинентальное положение, пояс развития

В сложившейся обстановке резкого охлаждения отношений со странами Европейского союза (ЕС), США и их союзниками, угрожающего национальной безопасности, высшее руководство России провозгласило курс на разворот значительной части международных хозяйственных связей в восточном направлении, прежде всего на страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Правда, по мнению председателя Правительства РФ Д. А. Медведева [1], речь следует вести не столько о «переориентации» имеющихся связей, сколько об «активизации» сотрудничества на «восточном направлении». Данный правительственный курс отводит большую роль Сибири и Дальнему Востоку, которые рассматриваются преимущественно как пространственный плацдарм, необходимый для добычи, транзита и экспорта сырьевых ресурсов.

Особые надежды при этом возлагаются на развитие и укрепление сотрудничества с нашим соседом Китаем – мощной и растущей торгово-экономической супердержавой. Вместе с тем отдельные заявленные направления этого сотрудничества

---

<sup>1</sup> Исследование поддержано проектом РФФИ № 15–56–53037 ГФЕН\_а «Экономико-географический анализ развития городских агломераций России и Китая в условиях формирования Нового Шелкового пути».

вызывают определенные опасения. Настороженность российских экспертов встретил, например, предложенный китайской стороной проект «Экономический пояс Шелкового пути». Многие эксперты усмотрели в проекте указанного «экономического пояса» стремление Китая выдавить Россию из Центральной Азии и взять под «мягкий» контроль значительную часть обширного евразийского пространства. Ставятся острые вопросы о возникновении серьезной конкуренции китайского транспортного мегапроекта российским национальным транзитным транспортным артериям – Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссибу) и Северному морскому пути (Севморпути).

Проблема формирования Великого Шелкового пути всесторонне рассматривается сейчас на различных уровнях. Однако полной ясности с выбором конкретных маршрутов еще нет. В официальной правительственной концепции «Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века» от 28. 03. 2015 г. [2], опубликованной с санкции Госсовета КНР, о сухопутных маршрутах сказано в самом общем виде. Между тем от их выбора в значительной мере зависят перспективы транзитных перевозок через Россию и даже развитие ее восточных районов.

### **Система транзитных евразийских транспортных коридоров**

Как можно судить по компетентным отечественным и зарубежным источникам [3–7], для международных широтных транзитных перевозок между Европой и Азией, кроме морских путей, основное значение имеют четыре транспортных железнодорожных коридора.

Ведущую роль среди них играет сформировавшийся более 100 лет назад Транссиб, который проходит через территорию России по маршруту от Москвы до Владивостока протяженностью 9300 км. В западном направлении этот коридор выходит к отечественным морским портам, прежде всего балтийским (Санкт-Петербург и др.), а также в страны Западной Европы, вплоть до крупнейших нидерландских портов (Роттердам/Амстердам). В восточном направлении коридор имеет выходы на сеть железных дорог Казахстана, Монголии, Китая и КНДР, заканчиваясь в настоящее время отечественными портами Японского моря

(Владивосток, Находка, Восточный и др.), которые стыкуются с Транссибом. В перспективе транзитный потенциал коридора может быть значительно усилен в результате, во-первых, соединения через КНДР с Республикой Корея (Сеул/Пусан) за счет восстановления Транскорейской железной дороги; во-вторых, соединения с Японией (Токио/Иокогама) посредством продолжения железной дороги по Сахалину и Хоккайдо с сооружением туннелей (или мостов) через проливы.

Транссиб – одна из мощнейших сухопутных транспортных артерий мира. Магистраль представляет собой двухпутную электрифицированную железнодорожную линию, оборудованную совершенными средствами информации и связи. Еще одно преимущество Транссиба состоит в том, что до самых западных рубежей России он проходит по территории одной страны, т. е. без пересечения государственных границ, соответствующего замедления и удорожания перевозок, возникновения политических рисков и т. д. Пропускная способность Транссиба оценивается ежегодным объемом перевозок в 100 млн т грузов, в том числе до 250–300 тыс. контейнеров международного транзита в 20-футовом эквиваленте. В настоящее время пропускные возможности магистрали близятся к исчерпанию, что говорит о необходимости ее коренной модернизации.

Из железнодорожных маршрутов основным конкурентом для Транссиба в транзитных перевозках может стать в ближайшем будущем Северный коридор (ход) Шелкового пути. Восточным началом магистрали является китайский порт Ляньюньган 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. Техническое состояние Северного коридора Шелкового пути 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 Шелковому пути от Ляньюньгана до Роттердама – 10,8 тыс. км.

Южный коридор (ход) Шелкового пути, начинаясь также в Ляньюньгане, обеспечивает независимый от Транссиба путь в Европу. Отделяясь от Северного коридора в Казахстане (Акто-

гай), эта магистраль проходит через Казахстан (Алма-Ата), Узбекистан (Ташкент), Туркмению (Серахс), Иран (Тегеран), Турцию (Стамбул), далее через пять-шесть стран Европы к нидерландским портам. Южный ход играет большую роль для стран Центральной Азии и Ирана, но он неудобен для транзитных перевозок между Западной Европой и Восточной Азией как из-за большой протяженности (ориентировочно около 13 тыс. км), так и вследствие очевидных проблем пересечения слишком многих стран с неустойчивыми политическими режимами и различными техническими характеристиками железных дорог.

Коридор «ТРАСЕКА» (Европа – Кавказ – Азия), отделяясь от Южного хода Шелкового пути в Туркмении, идет через Ашхабад, Каспийское море (паром Туркменбаши – Баку), Тбилиси, Черное море (паром Поти – Бургас, Варна, Констанца или Одесса/Ильичевск), далее через четыре-шесть стран Европы к нидерландским портам. Данный коридор сложен во многих отношениях: нестабильность политических режимов в ряде стран, использование паромных сообщений через Каспийское и Черное моря, пересечение границ 10–12 стран с различной шириной железнодорожного пути и специфическими транспортными и таможенными правилами, наличие горных участков с ограничением скорости движения поездов и т. д. Хотя общая протяженность трассы – 12,1 тыс. км – незначительно превышает аналогичный показатель Транссиба, «ТРАСЕКА» не может составить конкуренцию последнему (как и Северному ходу Шелкового пути) в транзитных перевозках, но тем не менее имеет определенное региональное значение для стран Кавказа и Центральной Азии. Коридор «ТРАСЕКА», который продвигают ЕС и США, рассматривая его как важную часть американского геополитического проекта, направлен на разворот стран Центральной Азии и Кавказа в сторону Европы и изоляцию России.

Оценивая рассмотренные транспортные коридоры как каркасные элементы глобальной инфраструктуры Евразии, в самом первом приближении уместно отметить следующее. Во-первых, Южный коридор Шелкового пути и коридор «ТРАСЕКА» объективно не могут выступать полноценными конкурентами Транссибу в транзитных перевозках как по вышеуказанным причинам, так и вследствие дистанционного несовпадения основных грузоформирующих районов (южные коридоры проходят через

Восточную, Центральную и Юго-Западную Азию и Балканы, а Транссиб – намного севернее).

Во-вторых, Северный коридор Шелкового пути, считаясь основным конкурентом Транссиба, идет вовсе не в обход России, а тоже на значительном протяжении (2,7 тыс. км) по ее территории (Урал, Поволжье и Центр). Если в общей длине Транссибирского коридора от Владивостока до Роттердама доля России составляет почти 83%, то Северного коридора – 25%. Получается, что Россия остается не только транзитной страной, получающей прибыль за транзит, но и ключевым партнером Шелкового пути. В еще большей мере – почти половина протяженности Северного коридора (49%) – это относится к Евразийскому экономическому союзу (ЕАЭС) в целом, куда, кроме России, входят еще и пересекаемые этим коридором Казахстан и Беларусь.

В-третьих, угроза потери Транссибом и тем более Севморпутем части транзита выглядит недостаточно обоснованной, поскольку он и сейчас невелик. Достигнутый в последние годы объем транзита по Севморпути пока еще в сотни раз меньше соответствующих объемов, проходящих через Суэцкий канал. Массового поступления транзитных грузов на Транссиб можно ожидать лишь после железнодорожного соединения его с Кореей и Японией, что реально, конечно, в более отдаленной перспективе. С учетом общей протяженности Транссибирский коридор будет более конкурентоспособен, чем Северный ход Шелкового пути, для транзитных грузов, выходящих не только из Кореи и Японии, но и из Северо-Восточной части Китая (например, с направлений Тяньцзинь – Пекин – Улан-Батор – Улан-Удэ и Далянь – Харбин – Забайкальск – Чита). Необходимо не противопоставлять друг другу Транссиб и Шелковый путь (грузов хватит всем), а разрабатывать оптимальную схему их взаимодействия в целях максимального снижения транспортных издержек и рационального обслуживания грузопотоков на колоссальном евразийском пространстве. Если Россия в соответствии со своим географическим положением контролирует транспортно-экономические связи северной части Евразии, то Китай – более южной ее части.

При всей важности международных транспортных железнодорожных коридоров ключевую роль в транзите между Восточной Азией и Западной Европой в настоящее время играют морские пути, обеспечивающие до 98–99% соответствующих перевозок

грузов. Подавляющая их часть идет по Южному морскому маршруту через Суэцкий канал, меньшая – по глубоководному маршруту вокруг Африки (супертанкеры и суда с дедвейтом, превышающим допустимый в Суэцком канале), совсем незначительная – по маршруту Севморпути. Подчеркнем, что официальная правительственная концепция КНР от 28. 03. 2015 г. под «Морским Шелковым путем XXI века» подразумевает морские маршруты через Суэцкий канал и вокруг Африки [2].

Причина безраздельного доминирования морских перевозок над сухопутными заключается в явном технико-экономическом преимуществе морского транспорта над более затратным сухопутным: по нашим расчетам [8], фрахтовые ставки морского транспорта в десятки раз ниже средних доходных ставок грузового железнодорожного транспорта развитых стран мира. В итоге сухопутный транзит по сравнению с морским из Восточной Азии в Западную Европу остается экономически неконкурентоспособным, т. е. стоимость транспортировки дальним морским путем объективно существенно ниже более скоростных сухопутных вариантов.

Тем не менее на международные евразийские железнодорожные коридоры может перейти значительная часть транзитных контейнерных грузов, требующих скоростной перевозки. С одной стороны, этот переход будет определяться темпами прогрессивных сдвигов на самом железнодорожном транспорте, прежде всего темпами его сверхмагистрализации благодаря внедрению новых технологий (эстакадное исполнение, поезда на магнитной подушке, аэроэстакадный транспорт и др.). С другой стороны, рост сухопутного транзита связан и с тенденциями усиления трудностей и рисков в морском судоходстве (появление естественных пределов в дальнейшем росте размера судов из-за ограничений на проход каналов и проливов, дестабилизация важнейших маршрутов пиратами, угроза блокирования основных трасс в случае военных конфликтов и т. д.).

### **Транспортные коридоры в развитии внутриконтинентальных регионов**

В отечественных публикациях, рассматривающих вопросы конкурентоспособности Транссиба в сравнении с сухопутными вариантами Шелкового пути, во главу угла ставится обычно

транзитная функция этих международных евразийских коридоров, т. е. их возможности по обеспечению широтных транзитных перевозок между Восточной Азией и Западной Европой. Тем не менее следует согласиться с Г.И. Ханиным [9] в том, что доходы от транзитных перевозок заметно не скажутся на экономике России. То же самое можно сказать и об экономике Китая, тогда как для Казахстана эти доходы будут иметь, конечно, более существенное значение [10]. Трансконтинентальные коридоры через Евразию безусловно нужны, но сам акцент на международных транзитных перевозках далеко не всегда представляется первостепенным. Первоочередная же задача – значительное снижение тарифов и стоимости перевозок по железнодорожным магистралям, что необходимо для экономического «приближения» внутриконтинентальных районов России, Китая, Казахстана и других стран к ведущим центрам и ключевым рынкам мира, морским и океаническим портам. Иначе говоря, **рассматриваемый коридор должен не только служить целям организации транзитных перевозок, но и стать, прежде всего, поясом более тесной хозяйственной консолидации и экономического развития прилегающих глубинных территорий.**

Действительно, смежные районы России, Китая, Монголии, Казахстана, стран Центральной Азии связывают не столько сходство этнического состава населения, близость хозяйственной специализации или однотипность исторического пути развития, сколько специфика их экономико-географического положения. Данные районы объединяет в первую очередь такая их общая черта, как внутриконтинентальное положение в глубине евразийского материка на большом удалении от незамерзающих морей и океанов. Согласно нашему транспортно-географическому зонированию [8], в ультраконтинентальную зону (свыше 1000 км от моря) в России входят Сибирь, Урал и частично Поволжье; в Китае – Синьцзян, Ганьсу, Нинся, Цинхай и Тибет, частично Шэньси и Сычуань; территории Казахстана, Монголии и стран Центральной Азии – почти полностью. К северо-западу от Урумчи – административного центра Синьцзян-Уйгурского автономного района Китая – находится самая удаленная от моря точка суши на Земле (свыше 2,5 тыс. км).

Фактор глубинного внутриконтинентального положения и гигантских сухопутных расстояний, определяющий повышенный

уровень транспортных затрат, имеет, как правило, неблагоприятное влияние на экономику, затрудняя ее участие в международном и межрайонном разделении труда. При взаимодействии с мировым рынком внутриконтинентальные производители и экспортеры ввиду необходимости компенсации собственных повышенных транспортных издержек получают намного меньшие доходы по сравнению с приморскими. Однако только в этом случае товары из внутриконтинентальной страны (района) могут конкурировать в ценовом отношении с товарами из приморской страны (района). При импорте же товаров с мирового рынка они обойдутся для внутриконтинентальных потребителей по ценам, существенно превышающим цены приморских потребителей. Таким образом, глубокие различия в степени континентальности определяют принципиально неодинаковые уровни транспортных издержек в континентальных и океанических странах и районах, которые формируют ощутимую разницу в ценах на товары и доходах соответствующих производителей и потребителей [8].

Следствиями этих процессов являются замедление экономического роста и снижение уровня жизни населения ультраконтинентальных зон по сравнению с приморскими, поскольку постоянно действует механизм «перелива» массы прибавочного продукта от континентальных стран к океаническим (в процессе международного разделения труда) и отчасти – от глубинных районов к приморским (в процессе межрайонного разделения труда). Указанный механизм определяет дифференцирующее влияние фактора континентально-океанической дихотомии на международное и региональное развитие, что сопровождается возникновением, воспроизводством и закреплением соответствующих территориальных социально-экономических диспропорций и асимметрий.

О значительном влиянии внутриматерикового положения Сибири на снижение эффективности ее хозяйства, бюджетные доходы и уровень жизни населения уже подробно сказано ранее [8, 11]. Хорошо известны и объяснимы транспортно-экономические проблемы стран Центральной Азии – Таджикистана, Кыргызстана, Узбекистана и др., лишенных выхода к морю и относящихся к числу наиболее бедных стран мира [10, 12].

Очень резкие межрегиональные социально-экономические контрасты и диспропорции «континентально-приморского»



генезиса характерны и для Китая. До сих пор огромные внутриматериковые пространства западной и средней части страны (Тибет, Синьцзян, Внутренняя Монголия и др.) остаются относительно малонаселенными и слабо освоенными. Если политика форсированного индустриального развития и наращивания экспортного потенциала приморских восточных районов принесла поистине феноменальные позитивные результаты, то для глубинных ультраконтинентальных районов запада КНР по-прежнему характерны отсталое полунатуральное сельское хозяйство, фрагментарность национального рынка, слабость межрегиональных и внешних хозяйственных связей.

Несмотря на активную государственную политику выравнивания территориальной социально-экономической дифференциации, разрыв по уровню душевых доходов между приморскими и внутриматериковыми провинциями и автономными районами не сокращается. Резкое отставание уровня жизни населения ультраконтинентальных районов от приморских превратилось в острую внутривластную проблему Китая, стало веской дополнительной причиной разжигания в автономных районах (особенно в Тибете и Синьцзяне) сепаратизма на этнической почве [13].

Повышенный уровень транспортных издержек и большая транспортная емкость хозяйства удаленных от моря стран и регионов обуславливают значительную часть их общеэкономических трудностей. Для сокращения удорожающего бремени дорогостоящих сухопутных перевозок требуются в первую очередь ориентация ультраконтинентальных стран и регионов на обмен продукцией главным образом со своими соседями, т. е. на ближние внутрирайонные и межрайонные экономические связи при определенном ограничении менее эффективных дальних, обеспечение в общих чертах самодостаточного развития и формирование емкого внутреннего рынка, прочное закрепление территориального разделения труда, организация хозяйства на районной основе и принципах экономического районирования, поддержание относительно низкого уровня транспортных тарифов и магистрализация транспорта, образование линейно-территориальных систем производительных сил вдоль важнейших транспортных магистралей и сближение ведущих центров между собой и т. д. [8].

Исходя из названных адаптивных к ультраконтинентальному положению способов и приемов организации хозяйственной деятельности, потенциально мощным средством дальнейшей магистрализации транспорта и снижения стоимости перевозок следует считать создание трансконтинентальных евразийских транспортных коридоров. Основоположники районной школы советской экономической географии понимали под магистрализацией транспорта строительство железнодорожных линий (сверхмагистралей) крупнейшего транссоюзного и межрайонного значения с особо мощными грузопотоками и с обеспечением дальних, массовых, скоростных и дешевых перевозок [14]. Примером такой сверхмагистралей в определенной степени может служить Транссиб.

С рассматриваемой точки зрения активизацию трансграничного хозяйственного сотрудничества смежных районов России, Китая, Казахстана и других стран в поясах влияния транспортных коридоров следует считать перспективным направлением ослабления невыгодных последствий их внутриматерикового положения. Суть этого направления состоит в хозяйственном взаимодействии и взаимодополнении внутренних соседних областей Евразии и в их взаимообусловленном развитии. Исключительно большая роль в росте городских поселений главных транспортных магистралей обусловлена тем обстоятельством, что перевозки по ним в несколько, а иногда и в десятки раз дешевле, чем по остальной сети. Поэтому зоны непосредственного влияния транспортных коридоров несут наименьшие транспортные издержки и обладают наилучшими возможностями развития и роста. При этом за счет оптимизации хозяйственных связей можно уменьшить среднюю дальность перевозок и снизить тем самым транспортные издержки. Следовательно, трансграничное экономическое взаимодействие на основе общей транспортно-коммуникационной инфраструктуры способно принести очень большой эффект.

В первом приближении оценим демографический (и в определенной мере коррелируемый с ним экономический) потенциал ультраконтинентальных зон России, Китая и Казахстана, тяготеющих к двум международным транспортным коридорам – Транссибу и Северному ходу Шелкового пути. В соответствии с имеющимися рекомендациями [15], в качестве зоны экономического

влияния коридора приняты полосы шириной до 200 км в стороны от магистралей. В 20 ультраконтинентальных субъектах РФ, пересекаемых Транссибом или тяготеющих к нему (от Республики Татарстан до Амурской области), проживает около 43 млн чел. (2010 г.), или 30,1% населения страны. В ультраконтинентальной зоне Китая, прилегающей к Шелковому пути (без Шэньси), проживают 59 млн чел. (2010 г.), что составляет лишь 4,3% населения КНР. В областях (Восточно-Казахстанская, Алматинская, Карагандинская, Акмолинская, Северо-Казахстанская) и городах (Алматы и Астана) Казахстана, пересекаемых Северным ходом Шелкового пути или тяготеющих к нему, проживает чуть более 8 млн чел. (2012 г.), что составляет почти половину (49,1%) населения страны. Данные подсчеты показывают, что при доминировании в ультраконтинентальных зонах абсолютных значений демографического потенциала Китая все же наибольшую относительную значимость рассматриваемые коридоры будут иметь не для него, а для населения и хозяйства Казахстана и России.

### **Проблемы и эффекты транспортных коридоров**

Несмотря на большое внимание в последнее время к трансконтинентальным транспортным коридорам, эта проблема в достаточной мере не проработана, здесь нет ни прорывных научных заделов, ни судьбоносных стратегических решений. Во-первых, отсутствуют должная международная согласованность и координация по проектам и маршрутам создания глобальной инфраструктуры Евразии. Во-вторых, не решены такие важные организационные и экономические вопросы, как установление сквозной тарифной ставки и разработка способов преодоления неконкурентоспособности сухопутного транзита по сравнению с морским путем. В-третьих, не уделяется должного внимания оценке внутранспортных эффектов трансконтинентальных коридоров, способствующих региональному социально-экономическому росту, мерам и механизмам стимулирования экономической активности в зонах влияния этих коридоров. В-четвертых, до сих пор при расширении внешнеторгового сотрудничества с Китаем у России, Казахстана и стран Центральной Азии нет четкой стратегии, направленной на обеспечение паритетных условий взаимодействия. Всем им необходим выход на рынок с более диверсифицированной и конкурентоспособной конечной продукцией,

что позволит избежать превращения лишь в поставщиков сырья и рынки сбыта потребительских товаров для мощного восточного соседа.

Примером определенной неясности в приоритетах является ситуация с Транссибом. Так, возникает вопрос о том, будет ли конкурентоспособен Транссиб (в связке с БАМом) по сравнению с Северным ходом Шелкового пути в случае реконструкции первого в соответствии с инвестиционным проектом развития Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, утвержденным в 2013 г. Этот проект не раз подвергался критическим замечаниям в отношении долгих сроков реконструкции магистралей, недостаточности планируемого повышения скоростей составов и т. д. Заметим также, что рассматриваемые планы «РЖД» относятся к традиционному варианту реконструкции железных дорог без применения каких-либо прорывных технологий.

Следует исходить из того, что нужна не частичная реконструкция, а кардинальная модернизация Транссиба с помощью принципиально новых технических решений для того, чтобы добиться как резкого увеличения его пропускной способности, так и экономической конкурентоспособности сухопутного транзита по сравнению с морским путем. Одним из таких перспективных решений может быть сооружение Транссиба в эстакадном (надземном) исполнении. По имеющимся оценкам [16], только эстакадный вариант Транссиба способен обеспечить действительно высокую скорость следования поездов и безопасность движения (без пересечения на одном уровне других путей, городов и пр.), масштабную производительность и доходность, заметную конкуренцию морскому транспорту.

Для осуществления столь крупного капиталоемкого мегапроекта транспортной инфраструктуры необходима разработка соответствующей мировым стандартам финансовой схемы, предполагающей создание консорциума из отечественных и зарубежных банков, страховых компаний, фондов и др. Такой сверхмагистрали конкуренция с другими международными транспортными коридорами, включая Великий Шелковый путь, будет уже не страшна.

При этом эстакадный вариант Транссиба будет специализироваться главным образом на скоростных контейнерных

и пассажирских поездах, а ныне действующий наземный вариант (в реконструированном виде) – в первую очередь на грузовых. Многократное увеличение пропускной способности Транссиба позволит отказаться от строительства затратной Новосибирской магистрали, или, по крайней мере, отодвинуть ее сооружение на более поздний срок. Сохранение действующего наземного варианта исключает также проблемы, сопутствующие обычно организации высокоскоростного движения, которые заключаются в том, что приоритет в выполнении магистралью транзитных функций серьезно ухудшает обслуживание прилегающей полосы и наносит ущерб функционированию многих связанных с железной дорогой поселений.

К прямым позитивным эффектам реализации рассматриваемых международных транспортных коридоров можно отнести следующие. Резкое снижение железнодорожных тарифов (до уровня фрахтовых ставок морского транспорта) означает коренное сокращение транспортных издержек и стоимости перевозок, а в конечном счете – экономическое «приближение» внутриконтинентальных регионов и стран к ведущим центрам мира, морским и океаническим портам и устранение тем самым одного из главных тормозов развития. Произойдет значительное увеличение пропускной способности магистралей, сопровождаемое ростом объемов перевозок, грузо- и пассажирооборота, что необходимо для более тесной хозяйственной консолидации и экономического подъема прилегающих территорий. Россия, Китай, Казахстан и другие страны будут также гарантированно получать ощутимые доходы от выполнения функций транспортного моста между Западной Европой и Восточной Азией.

При этом указанные доходы должны идти в первую очередь именно в транзитные регионы, а не только в центральные ведомства и компании – недопустима, например, современная практика получения платежей за авиационный транзит над воздушным пространством Сибири одним лишь зарегистрированным в Москве «Аэрофлотом», а не самими сибирскими аэропортами и авиакомпаниями.

Еще более значимым ожидается косвенный эффект реализации данных мегапроектов, который заключается в сильнейшем мультипликативном общеэкономическом и социальном воздействии международных коридоров на прилегающие к ним обширные

полосы. Так, в пределах полосы влияния Транссиба располагаются наиболее освоенные, обжитые и заселенные районы Сибири, условия и возможности которых принципиально не отличаются от среднероссийских. Сооружение сверхмагистрали закрепит за южной частью Сибири, обладающей сравнительно комфортными природно-климатическими условиями, статус территории, приоритетной для нового мощного комплексного развития. Создание Великого Шелкового пути на современной железнодорожной основе будет эффективным вариантом включения до сих пор отстававшей глубинной северо-западной и центральной части Китая в зону опережающего развития, что полностью соответствует основным направлениям государственной региональной политики (согласно официальной правительственной концепции КНР от 28. 03. 2015 г. [2]). Особо заметный эффект формирования Северного коридора Шелкового пути способно принести Казахстану, так как в полосу его стимулирующего влияния попадают богатые ресурсные районы и крупные городские агломерации (Астана и Караганда) на востоке и севере страны.

Важное позитивное значение для России (как, впрочем, для Китая и Казахстана) имеет и политический эффект реализации международных транспортных коридоров – Транссиба и Северного хода Шелкового пути. Современные тенденции говорят о продолжении геополитического и военно-стратегического противостояния между Россией, союзными ей странами СНГ, а также Китаем, с одной стороны, и Западом – с другой. Передовые державы Запада, представляющие сейчас «процветающий» центр мирового хозяйства («золотой миллиард» планеты) отладили «под себя» всю систему международного разделения труда. Так, в 2016 г. под эгидой США предприняты усилия по созданию Транстихоокеанского и Трансатлантического партнерств, в значительной мере окружающих и сжимающих по периметру Россию, Китай и внутриконтинентальные страны Евразии. В то же время континентальное положение России и санкции западных стран серьезно осложняют ее интеграцию в мировое хозяйство, заставляют формировать собственную систему евразийских альянсов, активизировать усилия в восточном направлении.

Имеющиеся ограничения и риски обуславливают неизбежность укрепления всесторонних связей России со своими соседями, прежде всего с восточными, свидетельством чему служит

образование различных интеграционных структур на постсоветском и смежном пространстве (СНГ, ОДКБ, ШОС, ЕАЭС и др.). В этом отношении система международных евразийских коридоров выступает как базовый фактор политического объединения стран Северной, Восточной и Центральной Евразии.

Таким образом, создание международных транспортных коридоров – Транссибирской сверхмагистралю и Северного хода Великого Шелкового пути – не нужно рассматривать как средство решения одних лишь узкоотраслевых транспортно-коммуникационных проблем и в первую очередь – как средство организации транзитных перевозок между Западной Европой и Восточной Азией. На самом деле данные коридоры должны стать поясами более тесной хозяйственной консолидации и экономического развития прилегающих внутриконтинентальных районов, работать на экономическую и политическую интеграцию обширного евразийского пространства. От своевременной реализации этих транспортных мегапроектов на базе принципиально новых технических решений во многом будут зависеть положение России, Китая, Казахстана и других стран Евразии в мировом сообществе, эффективность их хозяйства и стратегическая безопасность.

## Литература

1. *Медведев Д. А.* Новая реальность: Россия и глобальные вызовы // Вопросы экономики. – 2015. – № 10. – С. 5–29.
2. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века // Госкомитет по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел и Министерство коммерции (издано с санкции Госсовета КНР 28.03.2015 г.). – Пекин: Изд-во литературы на иностранных языках, 2015. – 43 с.
3. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор. – Алматы: Евразийский банк развития, 2009. – 58 с.
4. *Резер С. М., Прокофьева Т. А., Гончаренко С. С.* Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. – М.: ВНИТИ РАН, 2010. – 312 с.
5. Транспорт в товарообмене между Европой и Азией / Под ред. Мачея Миндура. – Варшава–Радом: Ин-т технологии эксплуатации, 2011. – 531 с.
6. *Цветков В. А., Зойдов К. Х., Медков А. А.* Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России

в условиях интеграции и глобализации. – М. – СПб: Нестор-История, 2014. – 800 с.

7. *Кибалов Е. Б., Быкадоров С. А.* Транссиб и БАМ: системный взгляд на проблему повышения конкурентоспособности // ЭКО. – 2016. – № 1. – С. 5–25.

8. *Безруков Л. А.* Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. – Новосибирск: Академическое изд-во «Гео», 2008. – 369 с.

9. *Ханин Г. И.* Экономические программы и прогнозы, или маниловщина и самообман // ЭКО. – 2006. – № 4. – С. 2–19.

10. *Вардомский Л. Б.* Транзитный потенциал Казахстана в контексте евразийской интеграции // ЭКО. – 2015. – № 8. – С. 59–78.

11. *Безруков Л. А.* Транспортно-экономические барьеры в развитии Сибири // ЭКО. – 2012. – № 7. – С. 56–73.

12. *Шарифов Б., Скоробогатый П.* Своя игра в Средней Азии // Эксперт. – 2015. – № 46–47. – С. 54–58.

13. *Фролова И. Ю.* Экономическая политика КНР в Синьцзян-Уйгурском автономном районе в контексте интересов стран Центральной Азии // Проблемы национальной стратегии. – 2014. – № 4 (25). – С. 65–85.

14. *Колосовский Н. Н.* Экономическое районирование и перспективы развития народного хозяйства // Колосовский Н. Н. Основы экономического районирования. – М.: Госполитиздат, 1958. – С. 86–132.

15. *Сигалов М. Р., Ламин В. А.* Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири. – М.: Наука, 1988. – 132 с.

16. *Краснов М. А.* Поиск новых транспортных стратегий России // Транспортная стратегия России (план-проект). – Новосибирск, 2003. – С. 717–723.