

© 2019 г.

Р. Х. СИМОНЯН

РОССИЙСКО-КАЗАХСТАНСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В КОНТЕКСТЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРОЕКТОВ

Симонян Ренальд Хикарович — доктор социологических наук, главный научный сотрудник Центра европейских исследований Института международных исследований МГИМО МИД России, главный научный сотрудник Института экономики РАН (Москва, Россия).

DOI: 10.31857/S013038640004844-6

Повышение интенсивности межкультурного, межкультурного взаимодействия соседних государств становится определяющей тенденцией глобальных процессов, превращающих человеческое сообщество в целостную миро-систему, прежде всего в сфере экономики. Межкультурное и межкультурное взаимодействие, основной ареной которого сегодня стал Евразийский континент, является одной из фундаментальных проблем обществоведения. Особый интерес представляют территории, где происходит процесс прямого взаимодействия государств, через чьи территории проходят транзитные коридоры. Наиболее характерно это проявляется в набирающем силу экономическом тренде объединения Европы и Азии.

«Сам факт выделения Европы — результат не столько логики и географической обусловленности, сколько культуры и истории»¹. Птолемей и древние греки границей Европы считали Керченский пролив и реку Танаис (Дон), это представление не менялось до XVIII в., когда в 1730 г., шведский географ Ф. Сталенберг и русский историк и географ В. Н. Татищев сдвинули ее на восток — по Уральскому хребту, реке Урал, Каспийскому и Чёрному морям, проливу Босфор. С легкой руки немецких романтиков до конца XIX в. другое название Европы было — Христианский мир², что подчеркивало более важный критерий границы — цивилизационный. Географическая условность нынешней границы между Европой и Азией, проходящей по восточному склону Уральского хребта, подтверждается принадлежностью русского этноса к европейской цивилизации и расширением христианского пространства до Тихого океана, что является несомненной заслугой России. Это цивилизационное единство подтверждается концепцией «Большой Европы от Лиссабона до Владивостока», возникшей в западноевропейской политической мысли во второй половине XX в., в том числе у европейских государственных деятелей, стоявших у истоков ЕС — Ш. де Голля, К. Аденауэра, А. Пертини, П. А. Спаака, М. Суареша.

Граница между Европой и Азией, проходящая по Кавказскому хребту, не менее условна, так как Армения и Грузия не только принадлежат к европейской культуре, но являются первыми государствами, признавшими христианство своей официальной религией. Европа расширяется на Восток, потому что для нее это экономически целесообразно. В условиях глобальных вызовов начинает доминировать геоэкономический критерий, в котором географический фактор — соседство — играет

¹ Клейн Л. С. Неолит Европы как целое. Этногенез и археология, т. 1. СПб., 2013, с. 294.

² Новалис Г. Христианство или Европа. — Arbor Mundi, 1994, № 3.

определяющую роль, так как минимизирует затраты на грузоперевозки³. Движение Европы, занимающей всего 18% территории огромного Евразийского континента, на Восток — это еще и инстинкт самосохранения европейской цивилизации. В 1960 г. европейцы составляли более 25% населения мира, сегодня менее 10%. И эта тенденция будет продолжаться. В течение многих веков в мировой системе Европа задавала тон, но сейчас вопрос стоит не столько лидерства, сколько ее места в глобальном мире. В похожем положении находится и Россия. В этих условиях географическое понятие «Евразия» приобретает как для Евросоюза, так и для России глубокий практический смысл.

В современной Евразии расположены два из трех мировых центров экономического и технологического развития: Евросоюз с 23,7% мирового ВВП и Китай с 15,6%. В Евразии проживает 75% населения планеты, производится свыше 60% мирового ВВП и сосредоточено 80% мировых энергетических запасов. Понятие «Евразия» было введено в научный оборот в 1921 г., когда в Софии вышел сборник статей «Исход к Востоку. Предчувствия и свершения. Утверждение евразийства», авторами которого были русские философы, историки, социологи, изгнанные из России, в частности Н. Трубецкой, П. Савицкий, Г. Вернадский. Новый импульс концепции евразийства в середине XX в. придал знаменитый советский историк и этнолог Л. Гумилёв, автор многих трудов по теории евразийства, в том числе теории комплементарности славянских, тюркских и угро-финских народов. Гумилёв ввел в научный оборот новое фундаментальное цивилизационное понятие «Великая степь» — территорию, где соприкасаются и взаимодействуют европейские и азиатские народы.

Если оставить в стороне идеологические аспекты евразийства⁴, то концептуально близкие к оценке Евразии как геостратегического феномена мнения высказывали многие европейские (или европейские, эмигрировавшие в Америку) мыслители.

Впервые пространство Большой Европы стало рассматриваться как нечто единое в геополитической теории Х. Дж. Маккиндера. В фундаментальном труде «Географическая ось истории» (1904 г.) исследователь ввел понятие «хартленда» как гипотетической сердцевины Евразии, оказывающей основополагающее влияние на события, происходившие в Европе на протяжении всей ее истории. Согласно Маккиндеру, в центре мира находится Евразийский континент, а в центре Евразии — «сердце мира». Поскольку для государства самым выгодным географическим положением является центральное, «срединное» (по терминологии Маккиндера) положение, то занимающая его Россия является центром, сердцевиной пространства («хартлендом») Евразии. Маккиндер отмечал, что «союз континентальной Европы с Россией — хартлендом, может привести к созданию мощнейшего, доминирующего мирового центра силы»⁵. Развитие идей Маккиндера можно найти у немецкого геополитика К. Хаусхофера, обосновавшего фундаментальные преимущества континентальных держав над морскими державами, призывавшего ведущие государства Евразии объединиться в геополитический блок, чтобы противостоять доминированию англосаксонской морской цивилизации⁶. Эта концепция просматривается в трудах ведущих геополитиков, в том числе и у Николааса Спикмэна (американца голландского происхождения) в его книге «География мира»⁷.

Десятилетия спустя с этой оценкой согласился З. Бжезинский, назвавший Евразию «великой шахматной доской»: «В Евразии находятся самые политически активные и динамичные государства мира... Все потенциальные политические и/или

³ Нобелевский лауреат по экономике Пол Кругман подсчитал, что если бы США и Канада не были соседями, то объем товарооборота между ними был бы в 13,5 раз меньше.

⁴ Симонян Р. Х. Есть ли особый «русский путь»? — Социологические исследования, 2013, № 7, с. 147–148.

⁵ Маккиндер Х. Дж. Географическая ось истории. — Полис, 1995, № 4, с. 9.

⁶ Хаусхофер К. О геополитике. Работы разных лет. М., 2001, с. 207.

⁷ Спикман Н. J. The Geography of the Peace. New York, 1944.

экономические вызовы американскому преобладанию исходят из Евразии. В совокупности евразийское могущество значительно перекрывает американское»⁸.

Дефиниции — «хартленд», «центральная географическая ось», «великая шахматная доска» — каждая в своем ракурсе описывает целостность евразийского пространства и обосновывает его ключевую роль в устойчивости миро-системы. Сюда следует добавить понятие «Великая степь», обозначающее территорию взаимодействия европейских (христианских) и азиатских (мусульманских) этносов (славянских и тюркских), входившую в состав Российской империи и Советского Союза. Это территория Казахстана и Средней Азии (по новой топонимике — Центральной Азии), ныне входящая в состав СНГ.

Гумилёв, развивая идеи Трубецкого, Вернадского и Савицкого, рассматривая этот географический феномен, глубоко и подробно исследует его межцивилизационную роль, происходящие внутренние процессы и их динамику в природно-ландшафтном, историческом, социокультурном, демографическом и этническом аспектах⁹. Обосновывая геостратегическое значение этой «центральной географической оси», что сделали его предшественники, Гумилёв идет дальше и решает более сложную задачу: выявление содержания и сущности социокультурной мезо-системы двух цивилизационных пространств. В своих работах он показал, что в процессе межкультурного и межцивилизационного взаимодействия определяющее значение имеют территории, где этот процесс непосредственно осуществляется: «Великая степь» — равнинные просторы России всегда были местом диалога великих культур Запада и Востока, Севера и Юга.

Современное взаимодействие Европы и Азии происходит в сердцевине Евразии — на приграничье России и Казахстана. Расположенные в центре Евразии Россия и Казахстан, на его долю приходится более трети протяженности сухопутных границ России, соединяют в единое целое огромный Евразийский континент. Усилия по реализации этого глобального проекта нарастают как со стороны Европы, так и со стороны Азии, в основе которых лежит материальный базис — экономическое взаимодействие.

Для внешней торговли Европы азиатский рынок является самым большим по объему и самым перспективным по динамике. Уже в 2011 г. Китай стал крупнейшим торговым партнером Евросоюза, обогнав США. Центр тяжести мировой экономики неуклонно смещается в страны Азии — Китай, Япония, Индия, Южная Корея, Тайвань, Индонезия и др. Экономический фундамент способствует осознанию Европой и Азией своего континентального единства. В этих условиях взаимодействие России и Казахстана приобретает даже не только международное, но, как справедливо утверждают выше упомянутые ведущие геополитики, глобальное значение. Российско-казахстанское приграничье — это мост в Азию не только для России, но и для Евросоюза.

Поэтому все более актуальными становятся проблемы коммуникационных стратегий. Если в прежние времена расстояния между этими частями света, разделенными великими степями, пустынями и горами, удавалось преодолевать при помощи сухопутного Великого шелкового пути и водного «из варяг в греки», то в настоящее время проблемы создания надежной транспортной системы встали с особенной остротой, что, с одной стороны, возлагает на Россию ответственность за состояние и развитие коммуникаций, а с другой — делает ее одним из главных акторов этого проекта.

С момента распада СССР на постсоветском пространстве идут интенсивные поиски эффективной и жизнеспособной наднациональной структуры, обладающей притягательностью для потенциальных участников и способностью конкурировать с аналогичными международными институтами. Геостратегическое положение России делает ее инициатором, основным актором евразийской интеграции и создателем организационных форм экономического сотрудничества на постсоветском

⁸ Бжезинский З. Великая шахматная доска. М., 2003, с. 44.

⁹ См. Гумилёв Л. Н. Ритмы Евразии: эпохи и цивилизации. М., 1993.

пространстве: Содружество независимых государств (1991 г.), Евразийское экономическое сообщество (2001 г.), Таможенный союз (2010 г.), Евразийское экономическое пространство (2012 г.) и, наконец, Евразийский экономический союз (ЕАЭС) (2015 г.).

В этих усилиях Казахстан также в силу своего геостратегического положения является самым заинтересованным в развитии идей евразийства, являющийся наряду с Россией самым активным инициатором и участником международных организаций как на постсоветской территории, так и за ее пределами. Прежде всего это относится к Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), основанной в 2001 г. Китаем, Россией, Казахстаном и странами Средней Азии. В 2017 г. в ШОС вошли Индия и Пакистан. Общая территория входящих в ШОС стран составляет более 34 млн км², т.е. 60% территории Евразии. Общая численность населения стран ШОС равна 3,2 млрд человек.

Среди всех государств Европы и Азии концепция евразийства, сформулированная столетие назад русскими учеными, наиболее широко распространена в Казахстане. Евразийство является, по существу, основой его государственной стратегии, в чем несомненная заслуга Л. Гумилёва, обосновавшего роль Казахстана в развитии евразийских процессов. Не случайно университет в столице Казахстана Астане носит его имя.

Сегодня Казахстан — это пример нового молодого государства, которое предлагает другим постсоветским странам парадигму развития, основанного не на отторжении бывшей метрополии, а на сотрудничестве с ней. На постсоветском пространстве Казахстан является главным экономическим партнером России (в 2017 г. товарооборот с Казахстаном составил 17,3 млрд долл., что на 24% больше, чем в 2016 г.)¹⁰. По объему и темпам роста грузоперевозок Казахстан значительно опережает другие страны СНГ. Российско-казахстанское сотрудничество строится на масштабном и устойчивом базисе промышленных предприятий, построенных в советское время, на созданной тогда относительно разветвленной инфраструктуре, технологических и научно-организационных связях.

Острая необходимость развития добрососедства и увеличения его потенциала связана также и с развитием системы коммуникаций, что является наиболее актуальной геоэкономической задачей. Ее решение становится все более востребованным в связи с ростом объема грузопотоков между крупнейшим мировым производителем Китаем и крупнейшим в мире континентом-потребителем — Европой с ее 740 млн населением.

Сотрудничество России и Казахстана соответствует общемировому тренду, когда контакты между странами-соседями приобретают все более широкий масштаб, а приграничье приобретает функцию социокультурного адаптера. «В ходе глобализации “перегородки” между различными частями мира не рушатся, а преобразуются, становятся проницаемыми “мембранами” с управляемыми потоками обменов, определяющих динамику социокультурной диффузии»¹¹. Эта тенденция наглядно проявляется во взаимодействии России и Казахстана, которое включает геостратегические, ландшафтные, социокультурные, торгово-экономические, административно-правовые и психологические аспекты, подчеркивающие уникальность российско-казахстанского приграничья. С Казахстаном у России приграничье наиболее масштабное: расположенный между двумя цивилизациями регион — мезо-пространство¹², куда входят 12 субъектов федерации, которые представляют стратегически важные зоны России — Нижнее Поволжье, Прикаспий, Южный Урал и Южную Сибирь, и северный регион

¹⁰ В 2018 г. ВВП Казахстана составил 151 млрд долл., для сравнения — ВВП Украины составил 103 млрд долл. Различия между экономиками двух стран окажутся еще контрастнее, если учитывать численность населения: на Украине — 42,6 млн человек, в Казахстане — 17,9 млн человек.

¹¹ Кувалдин В. Б. Глобализация, национальное государство и новый миропорядок. — Политика, 2002, № 2, с. 30.

¹² Симонян Р. Х. Концепция мезоуровня применительно к региону. — Социологические исследования, 2010, № 5, с. 52–53.

Казахстана, включающий 7 областей, прилегающих к России и представляющих наиболее экономически развитый регион этой страны. Здесь же и наиболее протяженная в России граница — 7512 км, — самая длинная сухопутная граница в мире. Приграничное сотрудничество и трансграничное взаимодействие этого мезо-пространства является наиболее действенным средством развития и улучшения отношений российско-казахстанского добрососедства и совершенствования механизмов хозяйственной кооперации.

Приграничные регионы в экономике наших стран играют важнейшую роль: валовый региональный продукт (ВРП) российско-казахстанского приграничья составил почти 23% ВВП России. Еще больше доля казахстанско-российского приграничья — 44% ВВП Казахстана. Это объясняется тем, что Казахстан соседствует с Россией своей наиболее промышленно развитой частью, здесь же сконцентрировано большинство русской диаспоры, насчитывающей 3,6 млн человек. Таким образом, Казахстан имеет отчетливо выраженную россицентричность территориального размещения своего хозяйственно-экономического потенциала.

В настоящее время происходит интенсивный рост институтов и факторов сотрудничества (создание финансово-промышленных групп из предприятий и организаций соседних регионов, организаций в сфере образования, культуры, развитие институтов, содействующих поддержанию взаимных связей: информационных и консалтинговых центров и т.д.). Между регионами Российской Федерации и областями Республики Казахстан в рамках ЕАЭС заключено более 250 соглашений в области торгового-экономического, научно-технического, гуманитарного сотрудничества, а также сотрудничества в области охраны окружающей среды, использования природных ресурсов и обеспечения экологической безопасности на сопредельных территориях в области предупреждения аварий, катастроф, стихийных бедствий и ликвидации их последствий и других.

Актуальность российско-казахстанского экономического сотрудничества выходит за рамки ЕАЭС, что является одновременно и следствием, и реализацией процесса сближения Европы и Азии. В этом органичном для этапа глобализующегося мира процессе международные транспортные коридоры играют возрастающую роль. В полной мере это относится к российско-казахстанскому потенциалу коммуникаций, связывающих обе части евразийского континента и перспективы его использования для создания нового эффективного евразийского транспортного коридора, предусматривающего использование современных средств, эффективных перевозочных технологий и рациональной трассировки маршрутов.

В условиях расширения межцивилизационного и межкультурного взаимодействия и углубления интеграционных процессов ведущая роль принадлежит формированию международных транспортных коридоров (МТК). Они вносят все возрастающий вклад в решение транспортных проблем, связанных с налаживанием межгосударственных социальных, экономических и культурных связей, с целесообразностью создания международной транспортной инфраструктуры, имеющей согласованные технические параметры и обеспечивающей применение совместимых технологий перевозок как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему. Интенсификация международного сотрудничества обусловила дальнейшее развитие логистических подходов к системам транспортировки, что привело к созданию транзитных коридоров на наиболее значимых направлениях движения потоков грузов и пассажиров. Темпы роста торговли транспортно-коммуникационными услугами в мире уже вдвое опережают темпы торговли товарами.

Согласно определению Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН: «Транспортный коридор — это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а также

совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок»¹³.

Предполагается, что в XXI в. основной поток грузов на планете пойдет между Западной Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Товарооборот между этими главными рынками планеты сегодня в основном идет по Индийскому океану — на него приходится более 30% мирового грузооборота. Морские маршруты доминируют на рынке грузоперевозок между Азией и Европой: доставка морем дешевле (3,5 тыс. долл. против 8 тыс. долл. по железной дороге) и объемнее (контейнеровоз может взять на борт порядка 17,5 тыс. TEU¹⁴). Минусом морских перевозок является длительность маршрута: в среднем грузы из Китая в Европу по морю идут около 40–45 дней. Доставленные морем контейнеры сначала проходят через крупнейшие европейские логистические хабы — Роттердам, Гамбург, Франкфурт, — прежде чем попадают к потребителю. В такой ситуации конечная стоимость товаров ложится тяжелым бременем не только на покупателей, но и на заказчиков-грузополучателей, вынужденных оплачивать высокие логистические издержки. Тогда как по железной дороге их можно доставить в пределах 10–12 дней.

К этому следует добавить фактор перспективы развития международного взаимодействия. Транзитные возможности Индийского океана связаны с ограниченной пропускной способностью Малаккского пролива и Суэцкого канала. Китайские товары преодолевают довольно долгий путь, прежде чем попадут к конечному потребителю в России или Казахстане. Кроме того, считается, что совершенствование судов-контейнеровозов и глубоководных портов уже достигло своего качественного предела. Железнодорожные перевозки обладают рядом преимуществ для грузоотправителей. Точность железнодорожного расписания (99,7% контейнерных поездов на маршрутах между Китаем и Европой следуют точно по расписанию), адресность (доставка от двери до двери) и в три-четыре раза меньшие сроки доставки по сравнению с морским транспортом обеспечивают комплексное преимущество железнодорожных перевозок, где Россия и Казахстан являются важнейшими партнерами Евросоюза и Китая.

Концепция Великого пояса шелкового пути, которая, начиная с момента ее декларирования лидером КНР Си Цзиньпином в 2013 г., вызывает во всем мире растущий интерес, надежды и опасения, острые дискуссии. При этом она продолжает оставаться пока генеральной идеей, неутвержденной «государственным планом» правительства КНР, что естественно для столь грандиозного, глобального взгляда на переустройство транспортно-логической и экономической структуры огромного пространства всего Евразийского материка, с конечным выходом на Западную Европу. Этот глобальный экономический вызов, предсказанный К. Хаусхофером и З. Бжезинским, был инициирован Китаем в ответ на попытки сдерживать его стремительный рост со стороны США еще при администрации Б. Обамы программой «Транстихоокеанского сотрудничества». Американские усилия по ограничению экономической активности Китая его руководством серьезно изучаются и учитываются, но не останавливают деятельности Поднебесной в направлении транспортно-логистического продвижения к рынкам Западной Европы. Из Китая были отправлены тестовые железнодорожные составы в Европу по различным маршрутам, в том числе и в страны Балтии. Планы и программы нового Шелкового пути включают в себя масштабные китайские инвестиции в инфраструктурные проекты (по данным Академии общественных наук КНР — до 6 трлн долл.) в страны Азии, включая строительство автомобильных и железных дорог, портов, трубопроводов, объектов логистики, телекоммуникаций, IT и промышленности¹⁵.

¹³ *Троицкая Н. А.* Транспортные коридоры России для международного сообщения. М., 2000, с. 174.

¹⁴ TEU — эквивалент 20-футового контейнера: металлическая коробка стандартного размера, которая может перевозиться различными видами транспорта: автомобильным, железнодорожным и морским.

¹⁵ *Портыков В. Я.* Проект «один пояс, один путь» и интересы России. — Современные российско-китайские отношения. М., 2017, с. 24.

Если Европа стремится на Восток, то Китай стремится на Запад. При всем многообразии конкретных вариантов Великого пояса шелкового пути одной из главных целей мегапроекта является экономический подъем северо-западных провинций Китая (Синьцзян-Уйгурский автономный округ, который непосредственно примыкает к границам Центральной Азии (хартленда), Внутренняя Монголия, провинции Цинхай и Ганьсу) с их малонаселенностью по азиатским меркам, слаборазвитой промышленностью и транспортной инфраструктурой, словом, социальный и хозяйственный аутсайдер являет собой резкий контраст бурно развивающейся восточной части Китая. В этих условиях мегапроект становится мощным импульсом развития этого периферийного региона Китая.

В современном представлении идея возрождения Шелкового пути значительно шире понятия реанимации исторических маршрутов. Эта идея по существу — концепция создания нового эффективного евразийского транспортного коридора, предусматривающего использование современных транспортных средств, интеллектуальных транспортных систем, эффективных перевозочных технологий и рациональной трассировки маршрутов. Казахстан и Россия являются ключевыми звеньями нового Шелкового пути.

Казахстан располагает комплексом сетей железных и автомобильных дорог, воздушными трассами, а также стратегически важным морским портом в г. Аксау на Каспийском море. Казахстан способен реализовать имеющийся транзитный ресурс для обеспечения бесперебойного евразийского транспортного сообщения. Через российско-казахстанское приграничье проходит 16 железных дорог и свыше 200 автомобильных, из которых 9 железнодорожных, 11 автомобильных и 4 воздушных коридора международного значения. 55% грузооборота по республике осуществляется железной дорогой, 23% трубопроводным и 21% автомобильным транспортом. Доля воздушного и морского вида транспорта составляет менее 1%. 93% всех транзитных перевозок в республике осуществляется железнодорожным транспортом.

Пилотные перевозки показали, что ориентировочное время доставки грузов по северному маршруту составляет 10–11 дней. В мае 2017 г. грузовой поезд из Риги, в составе которого было 52 сорокафутовых контейнера, через Россию и Казахстан по маршруту Рига — Посинь — Илецк — Достык/Алашанькоу — Урумчи — Кашгар (Китай) прошел за 7 дней вместо 10 запланированных. Для Казахстана это было важным событием, так как балтийский регион в его взаимодействии с Евросоюзом играет главную роль. Побережье Балтийского моря располагает 94 крупными морскими портами с высокоразвитой инфраструктурой. Балтийский регион — это географическое пространство, где встречаются Россия и Евросоюз, здесь сосредоточен мощный интеллектуальный и культурный потенциал, диверсифицированная промышленность, тщательно отработанная логистика, а главное, по сравнению с южными рискованными морями гарантирован безопасный транзит¹⁶.

Международный транспортный коридор Китай — Казахстан — Россия — Евросоюз мог бы в будущем осуществить значительную часть грузопотока, как морского, так и воздушного пути из Европы в Китай¹⁷. Короткое транзитное время является главным преимуществом Транссибирских перевозок. Вместе с тем на РЖД большое внимание уделяется сокращению времени доставки транзитных грузов. В расписаниях судов на линиях Япония — Россия и Южная Корея — Россия ежеквартально разрабатываются графики движения контейнерных поездов по Транссибу. Отправление поездов со станции Находка происходит на следующие сутки после прибытия судна и выгрузки контейнеров в порту Восточный. Скорость контейнерных поездов по Транссибу составляет 1170 км в сутки.

¹⁶ См. *Симонян Р. Х.* Россия и Евросоюз: балтийский потенциал экономической интеграции. — *Мировая экономика и международные отношения*, 2011, № 4.

¹⁷ *Кочегарова Т. М.* Российское приграничье с Евросоюзом и Китаем. — *Россия и современный мир*, 2015, № 4, с. 49.

Один из наиболее перспективных сухопутных международных маршрутов, соединяющих через территорию России и Казахстана страны АТР со странами Западной Европы — Северная ветвь Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ). Восточным началом магистрали является китайский порт Ляньюньган на Жёлтом море. Магистраль пересекает территорию Китая и Казахстана, соединяясь в Петропавловске с южным ходом Транссиба, выходя по нему в Россию и далее в страны Западной Европы. Тесное сотрудничество России и Казахстана в транзитных перевозках, прежде всего через Северный коридор ТАЖМ (на участке Достык — Актогай — Саяк — Мойнты — Астана — Петропавловск) имеет необходимые материально-технические основы и значительный потенциал развития¹⁸. Построенная в советский период транспортная инфраструктура создавалась как единый народнохозяйственный комплекс без учета административных границ между республиками, поэтому существуют многочисленные пересечения границы. Например, Южно-Уральская железная дорога девять раз пересекает границу Казахстана, а главная ветка Транссиба между Курганом и Омском на протяжении 118 км проходит по территории Северо-Казахстанской области. Еще больше пересечение территории Казахстана Южным Транссибом (Магнитогорск — Астана — Павлодар — Барнаул) — 1214 км. К этому можно добавить многократно пересекающие государственную границу нефтепроводы и энергетические сети. Таким образом, взаимодействие России и Казахстана в геостратегическом тренде евразийской концепции имеет мощную хозяйственно-материальную основу.

Сотрудничество Казахстана с Китаем осуществляется на финансовых основах: китайских инвестициях. Китайские компании, которые не первый год инвестируют в энергетический сектор, включая разведку и добычу нефти, расширение по республике сети АЗС, модернизируют телекоммуникации, финансируют проекты по переработке сельхозпродукции, обработке кожи, предприятия общественного питания, торговли. За период с 2005 по 1 февраля 2017 г. приток прямых инвестиций из Китая в экономику Казахстана составил 13,9 млрд долл. В отличие от 1900-х годов в настоящее время Китай расценивает Казахстан как равноправного партнера во многих аспектах. Для Казахстана это был очень своевременный переход на новую ступень, поскольку еще недавно по всему миру прокатилась волна финансового кризиса, и, по сути, Китай оставался единственным платежеспособным инвестором. При всем этом Китаю важно было не «разозлить» таких «гигантов», как Россия и США. В своей политике Китай умело обходит острые углы в решении сложных вопросов и конфликтных ситуаций¹⁹.

Дополнительный импульс развитию потока китайского транзита через Казахстан в направлении Евросоюза придают немалые усилия Китая по развитию соседнего с Казахстаном Синьцзян-Уйгурского автономного района. Единая транспортная стратегия Китая «Большой скачок» и программа ускоренного развития его западных провинций «GoWest» призваны сократить разрыв между экономически развитыми прибрежными районами и гораздо менее развитыми западными регионами страны. Для достижения этой цели правительство КНР ускоренными темпами развивает инфраструктуру, в том числе транспортную, инвестирует в новое производство, стимулирует привлечение иностранного капитала в этот перспективный регион. Это создает предпосылки для размещения экспортноориентированных производств и увеличения грузовой базы в непосредственной близости от Казахстана. Получив выгодные условия для транзита, Казахстан может увеличить к 2020 г. объем экспортных грузовых перевозок до 150 млн т.

Масштабные перспективы евразийского транзита через Россию и Казахстан заключаются в проекте международного автомобильного коридора «Западная Европа — Западный Китай», он начинается в Шанхае, проходит по теперь уже

¹⁸ Аристова Л. Б., Семёнова Н. К. Геополитический шанс России. М., 2018, с. 37.

¹⁹ Андреев А. Б. Инвестиционная деятельность Китая в Казахстане в рамках экономического пояса Шелкового пути. — Молодой ученый, 2016, № 25, с. 236.

единой с таможенной точки зрения территории Казахстана и России и заканчивается в Санкт-Петербурге. Этот коридор в полной мере соответствует понятию МТК в новом прочтении. Речь идет уже не просто о перевозке и доставке грузов по назначению, а об одном из важнейших аспектов евразийской интеграции, в процессе которой Россия со своим географически выгодным положением наряду с Китаем с его бурно развивающейся экономикой играет определяющую роль.

Развитие китайской инициативы экономического пояса Шелкового пути материализуется в нарастающей интенсивности перевозок из Китая в Европу и обратно по железнодорожной сети стран ЕАЭС. Транзитный контейнерный грузопоток из Китая в Евросоюз за 2010–2017 гг. вырос с 5,6 тыс. TEU до 164 тыс. TEU. По итогам 2017 г. совокупный объем контейнерных перевозок транзитом через территорию ЕАЭС по оси Китай – Европа – Китай составил 262 тыс. TEU, что в 1,8 раза превышает показатель 2016 г. Согласно анализу Евразийского банка развития, имевшее место в 2013–2016 гг. ежегодное удвоение числа контейнерных поездов и объемов контейнерных грузов на маршрутах КНР – ЕАЭС – ЕС во многом было обусловлено субсидированием со стороны китайских властей экспортных железнодорожных перевозок. Фактическое «обнуление» тарифа на провоз контейнера по территории КНР способствовало оперативному переключению грузопотоков китайских экспортеров с морских маршрутов на железнодорожные. Рост последних лет был достигнут при уровне сквозного железнодорожного тарифа 4,8–6,0 тыс. долл. за 40-футовый контейнер (с учетом субсидирования в размере 38,5%). Сохранение и расширение субсидирования перевозок из китайских провинций – ключевой вопрос для обеспечения перспектив роста контейнеропотока.

Общая протяженность коридора по маршруту Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Кордай – Алматы – Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган составляет 8445 км. Из них 2233 км по территории Российской Федерации, 2787 км – Республики Казахстан, 3425 км – Китайской Народной Республики.

Начатое в 2008 г. строительство магистрали ведется с применением новейших технологий и современных материалов, которые способны обеспечить срок использования дороги без капитального ремонта не менее 25 лет и скоростной режим движения, принятый на международных трассах. Участок Китай – Казахстан (Хоргос) уже функционирует. При этом созданная на границе с Китаем Специальная экономическая зона (СЭЗ) «Хоргос – Восточные ворота», работающая по принципу «сухого порта» как транспортно-логистический комплекс, является первым крупным прорывным проектом в сфере развития логистики. Успешно функционирует Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос». Планируется создать аналогичный СЭЗ на границе Казахстан – Россия в Жайсане. СЭЗ в перспективе станет крупнейшим торгово-логистическим каркасом «транзитного моста», соединяющего Азию и Европу, а создание коридора позволит обеспечить доставку грузов между Китаем, Россией и Европой без влияния и контроля США. Проект позволяет сократить время транспортировки грузов из Китая в Европу почти в четыре раза по сравнению с морским путем, т.е. с 40 дней водного пути до 10–11 дней сухопутного.

В настоящее время 98% грузопотока между Европой и Азией приходится на морской транспорт. Однако у стран ЕАЭС есть возможность увеличить свою долю. Наиболее короткий путь из одной части света в другую проходит через Казахстан и Россию, а бизнес заинтересован в быстрой доставке товаров. На сегодня требуемую скорость евразийские государства обеспечить не могут, причем из-за стран Евросоюза. Контейнерные поезда,двигающиеся с высокой скоростью по территории стран ЕАЭС – средняя скорость составляет 41,3 км/ч, на территории Евросоюза резко замедляют свое движение: средняя скорость – всего 18,2 км/ч. Необходимость сотрудничества в реализации технических инноваций признают обе стороны. Но еще больше необходима единая транспортная система, которая за счет снижения административных и таможенных барьеров позволит снизить время доставки грузов. Российская сторона

предпринимает активные усилия в этом направлении, предлагая организационно и технически обоснованные проекты. Российский опыт грузоперевозок становится предметом изучения в Евросоюзе. Так, на состоявшейся 20–23 февраля 2018 г. в Женеве 80-й сессии Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, посвященной теме: «Интермодальность — ключ к устойчивой мобильности», российская делегация представила доклад с предложениями по совершенствованию транспортной инфраструктуры, наращиванию контейнерных перевозок по Транссибу, развитию городской мобильности, работе над новыми технологическими и техническими решениями транспортных средств, расширению транспортных систем и подготовке кадров. Технические различия в транспортной инфраструктуре Западной Европы, в том числе и в ширине железнодорожной колеи (кроме Финляндии и стран Балтии), в состоянии путей, организации движения является препятствием для развития взаимодействия Европы и Азии. Но, как это ни парадоксально, к более тесному взаимодействию двух частей Евразийского континента подталкивают США. Развернув торгово-экономическую войну против Китая, американцы побуждают руководство Китая переносить акцент с восточных — приморских — регионов, уязвимых для возможной блокады, на западные, расположенные в глубине государства. Тем самым создавая дополнительные условия для сближения Европы и Азии в рамках своего проекта нового Шелкового пути.