

Оглавление

Введение.....	3
1. Международные транспортные коридоры: роль и значение железнодорожного транспорта в системе международных мультимодальных транспортных перевозок.....	18
1.1. Международные транспортные коридоры – теоретические и практические предпосылки формирования и развития транспортно-логистического интернационального взаимодействия.....	19
1.2. Роль железнодорожного транспорта при построении маршрутов международных транспортных коридоров.....	38
2. Международные торгово-экономические и транспортно-логистические коридоры интеграционного проекта «Один пояс – один путь» – Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI века	50
2.1. История развития транспортных торгово-экономических маршрутов Шелкового пути – ретроспективный анализ	51
2.2. «Один пояс – один путь» – современное состояние китайского интеграционного проекта в контексте построения сотрудничества.....	58
2.3. Основные коридоры развития сотрудничества – Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI века	77
3. Проекты сопряжения интеграционных инициатив – Евразийского экономического союза и «Один пояс – один путь»: российско-китайский аспект взаимодействия.....	81
3.1. Транспортно-логистические аспекты взаимодействия в реализации концепций ЕАЭС и «Один пояс – один путь»	89
3.2. Транспортно-логистические железнодорожные комплексы современных России и Китая в контексте реализации инициативы «Один пояс – один путь».....	93
3.3. Развитие участков Забайкальской железной дороги ОАО «РЖД» в контексте интеграции МТК «Транссиб» и «БАМ»: анализ эффективности в свете инициативы «Один пояс – один путь».....	97
Заключение	112

Список использованной литературы.....	117
Приложения:	134
<i>Приложение №1. Схема международных транспортных коридоров в рамках концепции «Один пояс – один путь»</i>	<i>134</i>
<i>Приложение №2. Перечень стран и международных организаций, подписавших Соглашения в рамках инициативы «Один пояс – один путь».....</i>	<i>136</i>
<i>Приложение №3. Панъевропейские транспортные коридоры.....</i>	<i>137</i>
<i>Приложение №4. Международный транспортный коридор «ТРАСЕКА»</i>	<i>138</i>
<i>Приложение №5. Евразийские международные транспортные коридоры</i>	<i>139</i>
<i>Приложение №6. Транспортная инфраструктура Российской Федерации. МТК «Транссиб» и МТК «БАМ».....</i>	<i>140</i>
<i>Приложение №7. Схема перспективного развития сети ОАО «РЖД».</i>	<i>143</i>
<i>Приложение №8. «Узкие места» по участкам сети железных дорог ОАО «РЖД»</i>	<i>144</i>
<i>Приложение №9. Пять ключевых объектов железнодорожной инфраструктуры Транссиба и БАМа, модернизируемых в контексте рассмотрения международной интеграционной инициативы «Один пояс – один путь».....</i>	<i>145</i>

Введение

Современная глобальная экономическая действительность вступила в эпоху неопределенности и турбулентности. Мировые экономические взаимосвязи, развиваемые в контексте процессов глобализации, как в рамках отдельных национальных экономик, так и в мировой экономике в целом претерпевают существенные трансформации и подвергаются функциональным изменениям.

Вместе с тем, развитые международные экономические взаимосвязи, а также глубина построения интернациональных мирохозяйственных связей, так или иначе, способствуют формированию и развитию механизмов преодоления этих явлений. Одним из таких инструментов можно обозначить построение международных интеграционных проектов, которые способствуют обмену опытом и знаниями, технологиями и инструментами развития, привлечению инвестиционного потенциала, а также формированию позитивных трендов преодоления кризисных явлений.

Интернациональное торгово-экономическое сотрудничество государств в рамках глобализационных процессов на сегодняшний день является скорее драйвером экономического роста и развития, нежели его ограничителем, и требует развитой системы транспортно-логистических коридоров, способных обеспечить все генеральные потоки финансовых, экономических, инвестиционных, торгово-продуктовых и иных средств. Более того транспортная отрасль является эффективным отражением стабильности и безопасности как в рамках национальных экономик, так и в контексте регионального и международного развития. Роль транспортной отрасли в стабилизации макроэкономического положения экономики государств заключается, в первую очередь, в том, что данная сфера производства позволяет обеспечивать стабильные поступательные коммуникации, а устойчивое функционирование транспорта на всей территории страны и региона позволяет обеспечивать единство экономического пространства, свободного перемещения людей, товаров и услуг, развитие конкуренции и свободы предпринимательства, улучшения условий и уровня жизни населения, обеспечение целостности и национальной / региональной безопас-

ности, интеракцию в мировое экономическое пространство. [77] Интенсификация производственных процессов, а также возрастающая динамика экономического роста и развития отражает непосредственную необходимость в построении эффективных траекторий взаимодействия и коммуникационных процессов. В этой связи, становится очевидным, что транспорт как опорный и фундаментальный механизм коммуникации является одним из базовых элементов экономического роста и напрямую отражает своими показателями рациональность и оптимальность процессов развития. Более того, гармоничные транспортные системы, являясь комплексными отраслями экономического воспроизводства, гарантируют возможность расширения международного взаимодействия и диверсификации рынков, обеспечивают эффективный распределительный процесс в экономике государства (финансовые потоки, знания и технологии и т.д.). В случае, когда транспорт начинает пересекать национальные границы государств, имеет место быть международное транспортное сообщение, которое развивается по аналогичным законам и требует идентичных эффективных механизмов управления.

Современные Россия и Китай являются флагманами инновационного развития международных мультимодальных транспортных комплексов и систем на территории Евразийского региона и представляют собой двух крупнейших лидеров по пространственно-территориальной структуре развития транспортных сетей. Более того, Россия, обладая поистине уникальным пространственным положением, являет мировому сообществу генеральные направления взаимодействия в контексте диалога цивилизаций, коммуникаций в траектории «Восток–Запад», а также представляет собой ключевые маршруты торгово-экономического и транспортно-логистического сотрудничества. На территории РФ сосредоточена большая часть трансевразийских межконтинентальных маршрутов, которые сосредотачивают в себе основные торгово-экономические потоки. Говоря о Китае, справедливым будет отметить современное состояние экономического роста и развития, охарактеризовав их как уникальный образец невероятного «экономического чуда». Китай, представляя собой «мировую

фабрику» являет миру определенные стремления к геоэкономическому и геополитическому лидерству, а проекты, предлагаемые и реализуемые китайским руководством отражают тенденции и динамики глобального развития и являются одними из принципиальных форматов глобального сотрудничества.

Российско-китайские взаимоотношения характеризуются поступательным ростом и представляют собой отдельный объект для изучения. Говоря о торгово-экономическом и транспортно-логистическом взаимодействии, можно особо выделить процессы расширенного взаимодействия в динамике внешнеполитического и внешнеэкономического сотрудничества в области построения транспортных систем и их сопряжения в рамках двух государств. Кроме того, важным будет отметить и тот факт, что Россия и Китай обладают существенными геополитическими и геоэкономическими амбициями в плане национального и регионального развития в контексте рассмотрения Евразийского региона. Более того, их поступательное взаимодействие и обширное сотрудничество по ряду множества отраслей представляют собой существенный инструмент и механизм по освоению пространства Евразии. Также, важным будет отдельно подчеркнуть, что контекст российско-китайского сотрудничества ориентирован, в значительном преимуществе, на сферу расширения торгово-экономических связей, которые становятся невозможными без развитой транспортно-логистической инфраструктуры. В этой связи, особое внимание стоит уделить проектам освоения пространства Евразии и подробным образом исследовать интеграционные перспективы на территории региона. Так, в 2015 году китайским руководством был предложен проект Возрождения маршрутов Великого Шелкового пути, получивший название «Один пояс – один путь», а немногим ранее руководством Российской Федерации инициировано строительство Евразийского экономического союза. В результате этого, возникает очевидная объективная потребность изучения перспектив и возможностей сопряжения проектов интеграции с выделением потенциала и ресурсов, а также описанием существующих и предполагаемых моделей и сценариев взаимодействия.

Международные транспортные коридоры как одна из наиболее эффективных и высших по иерархии сосредоточенных линий транспортно-логистического представляют собой ключевые направления межгосударственного стратегического взаимодействия. Кроме того, стоит отметить и тот факт, что Российская Федерация в контексте рассмотрения «Пояса и пути» обладает значительным преимуществом в виде сосредоточения на своей территории генеральных маршрутов евроазиатского транзита - международные транспортные коридоры – железнодорожные магистрали «Транссиб» и «БАМ». Поэтому отдельным очевидным направлением для изучения в рамках настоящей работы представляется изучение потенциала их интеграции в мировую транспортную сеть, а также сопряжения с проектной тематикой «Пояса и пути».

Степень научной разработанности. В рамках настоящего исследования автором был изучен значительный объем информации по тематике проекта. В области методологии построения транспортных коридоров автором был изучен опыт современных исследователей в данной области, к числу которых относятся Н.С. Нестерова, В.Н. Морозов, К.Н. Абдуллаев, О.С. Внукова, В.А. Никифоров, Л.Б. Вардомский, М.О. Тураева и др.

Исторический, ретроспективный и историографический анализ маршрутов Шелкового пути исследуется в работах отечественных и зарубежных авторов. К их числу относятся В.С. Савченко, Е.С. Смолина, А.С. Архина, С. Анисимова, Дай Сюй, Дэн Юйвень, Мин Е, Ч.П. Фицджеральд и др.

Современное состояние инициативы интеграции «Один пояс – один путь» широко представлено в работах отечественных и зарубежных авторов. К их числу относятся – А.В. Лукин, С.Г. Лузянин, И.Е. Денисов, К.Л. Сыроежкин, А.С. Пятачкова, И.В. Прокофьев, О.Н. Ларина, К.Е. Каратаева, А.А. Дутина, И.А. Макаров, А.К. Соколова, И. Рачковская, Ли Гэнсян, Ши Цзе, Ши Янь, Вань Чжэ, Ван Хуэй и др.

Вопросы построения совместного российско-китайского сотрудничества в области сопряжения Евразийских интеграционных инициатив широко освещены в современной литературе. Данная тематика находит свое отражение в

трудах следующих отечественных и зарубежных ученых – И. Рачковской, Цзяо Вэйцзя, А.А. Дутиной, А.С. Скрибы, И.А. Макарова, А.К. Соколовой, А.Н. Михайленко, С.Г. Лузянина, Пан Чжунина, Ван Жуйпина и др.

Экономические, политические, социокультурные и другие аспекты современного строительства интеграции на территории Евразии широко освещаются в научной, научно-аналитической и публицистической литературе. К основным источникам в области журналистики и публицистики автор может отнести материалы журналистских статей и репортажей информационных агентств: ИТАР-ТАСС, РИА «Новости», Российской Газеты, РБК и др. К числу справочных материалов – электронные справочно-аналитические порталы, такие как Wikipedia, Справочник.Ру и др.

Объект исследования – железнодорожные транспортные коридоры Российской Федерации.

Предмет исследования – развитие железнодорожных транспортных коридоров Российской Федерации в условиях сопряжения с международной инициативой интеграционного строительства КНР – «Один пояс – один путь».

Цель исследования – выявление факторов и перспектив развития железнодорожных транспортных коридоров РФ в условиях сопряжения с международной интеграционной инициативой КНР – «Один пояс – один путь».

Задачи исследования:

- Определение методологических предпосылок формирования и развития международных транспортных коридоров как экономического явления, а также выявление закономерностей развития данного явления;
- Исследование и построение ретроспективного анализа развития маршрутов Шелкового пути. Оценка социально-экономического, исторического и политического значения торгово-экономических коридоров Шелкового пути. Изучение современного состояния международной интеграционной инициативы «Один пояс – один путь»;
- Проведение анализа перспектив сопряжения интеграционных инициатив России и Китая на территории Евразийского региона;

➤ Определение роли, места и значения холдинга ОАО «Российские железные дороги» в контексте развития евро-азиатских международных транспортных коридоров. Оценка развития деятельности МТК «Транссиб» и МТК «БАМ». Выявление предпосылок их развития и интеграции в мировую транспортную систему;

➤ Выявление перспектив развития Забайкальского железнодорожного транспортного узла в контексте интеграции МТК «Транссиб» и МТК «БАМ» в мировую транспортную сеть. Определение роли и значения участков железнодорожных магистралей, обслуживаемых филиалом ОАО «РЖД» - АО «Забайкальская железная дорога»;

Методологические основы исследования. В рамках проведенной научно-исследовательской работы были представлены следующие механизмы, инструменты и подходы к аналитической работе: проведение SWOT-анализа основных структурных элементов в рамках реализации сотрудничества; проектно-процессный подход; анализ и прогнозирование в рамках построения дорожных карт российско-китайского сотрудничества (road map); проведение сценарирования механизмов взаимодействия и сотрудничества; оценка финансово-инвестиционного потенциала проекта «Один пояс – один путь» с определением основных траекторий межгосударственного взаимодействия; построение моделей социально-экономической динамики на основе сведений о цикличности экономической конъюнктуры; контент-анализ основополагающей нормативно-правовой базы; исследование моделей сопряжения интеграционных инициатив; составление матриц стратегических целей и задач развития и расширения транспортно-логистического взаимодействия РФ и КНР; форсайт и стратегическое планирование реализации проекта «Один пояс – один путь»

Информационная база исследования. Информационную и источниковую базу настоящего исследования составили публикации и монографии российских, китайских и англоязычных ученых по тематике исследования. К их числу

Научная новизна исследования. В рамках проведенного исследования автором представлена актуализация и систематизация основополагающих сведений относительно геоэкономического и геополитического значения категории «международный транспортный коридор» в свете поступательного развития процессов транспортно-логистической интеграции на территории Евразийского региона. В ходе исследования автором выявляются закономерности развития международных транспортных коридоров в контексте формирования единой глобальной мировой транспортной системы. Кроме того, определяется значение и роль железнодорожных транспортных сетей России и Китая в контексте построения мультимодального транспортно-логистического взаимодействия. В процессе проведения научных изысканий автором проводится анализ развития процессов интеграции и сопряжения интеграционных инициатив двух крупнейших государств Евразии с определением социально-экономического, политического, культурного, духовного, военного значения и базовых предпосылок для формирования процессов регионализации и становления систем международной и региональной безопасности. Также, в результате исследования автором описывается социально-экономическая, политическая, технологическая среда развития процессов интернационального взаимодействия в контексте построения единого трансевразийского пояса сотрудничества. В ходе изучения основных направлений развития автор делает акцент на проведении историко-ретроспективного анализа развития процессов транспортной коммуникации в направлении «Восток–Запад» с выявлением качественного и количественного значения в развитии евро-азиатской взаимосвязи. В результате исследования автором предлагается актуальный взгляд на процессы развития основных траекторий транспортной коммуникации – МТК «Транссиб» и МТК «БАМ», а также определяются их ключевые «точки роста» и «узкие места» с выявлением перспектив и возможностей построения полноценного широко-масштабного российско-китайского сотрудничества в контексте развития международной интеграционной инициативы «Один пояс – один путь».

Основные положения, выносимые на защиту:

- Методология построения интернациональных транспортных коммуникаций путем определения иерархии развития сотрудничества, а также структурирование транспортно-логистических операций и процедур позволяют определить характер взаимосвязей при построении международных транспортных коридоров и дать оценку их влияния и воздействия на основополагающие аспекты развития интернационального торгово-экономического сотрудничества, социокультурного и духовного обмена, научно-технического и технологического взаимодействия, политического и военно-стратегического сотрудничества.
- Ретроспективный анализ построения маршрутов Шелкового пути и исследование современного состояния интеграционной инициативы «Один пояс – один путь» позволяют дать оценку качественному развитию Евразийского региона как социо-природной надгосударственной системы, выявить «точки роста» и развития государств региона, определить положение в области международной и региональной безопасности, сформировать объективный взгляд на международную обстановку в контексте развития региона.
- Сопряжение интеграционных инициатив двух крупнейших государств России и Китая на территории Евразийского региона дает уникальную возможность приобретения государствами статусов инновационного, геоэкономического и геополитического лидерства в контексте развития современной системы международных отношений, а также открывает потенциал полномасштабного совместного освоения пространственно-территориальной структуры региона.
- Макроэкономическая и геополитическая роль транспортно-логистического взаимодействия в контексте построения международных мультимодальных транспортных систем определяют характер, уровень и траектории экономического роста, а также открывают дополнительный потенциал для мирного сосуществования, рационального гармоничного регионального развития, служат стимулом к взаимопроникновению культур и развитию диалога цивилизаций в направлении «Восток–Запад».

➤ Развитие евроазиатских транспортных коридоров является приоритетной стратегической целью в рамках осуществления транспортных стратегий России и Китая, поскольку открывают значительные дополнительные преимущества и позволяют обеспечить драйверы интеграции в мировую хозяйственную систему.

Теоретическая и практическая значимость исследования заключается в представлении систематизированных сведений относительно методологии построения транспортных коридоров в контексте развития мировых транспортных сетей. Важный акцент уделяется развитию транспортно-логистической интеграции в рамках формирования интернационального взаимодействия в области построения российско-китайского сотрудничества по реализации инициативы «Один пояс – один путь». В контексте проводимого исследования осуществляется анализ и оценка экономических коридоров, формируемых в транспортно-логистические блоки и выстраиваемые в формате структурно-параметрических моделей. Кроме того, автором сделан особый акцент на определении роли и значения железнодорожного транспорта в рамках развития интернационального взаимодействия. Проводится глубокий анализ и определения базовых предпосылок построения систем железнодорожного транспорта в формате международных транспортных коридоров. Особый акцент в контексте работы делается на исследовании высокоскоростного железнодорожного сообщения как высшей ступени иерархии железнодорожных транспортных систем. Также определяется характер и степень развитости современного транспортно-логистического комплекса двух государств – России и Китая. Представляются сведения относительно ключевых траекторий развития российско-китайского взаимодействия в области транспортной интеграции. Исследуются вопросы сопряжения Евразийских интеграционных инициатив, определяются потенциальные модели их сопряжения, проводится сценирование и форсайт. Кроме того, отдельное внимание уделяется вопросам развития транспортно-логистической инфраструктуры Российской Федерации в контексте модернизации и обновления в целях полномасштабного участия в международной интеграционной иници-

циативе – строительстве и возрождению торгово-экономических и транспортно-логистических маршрутов Шелкового пути.

Работа носит практико-ориентированный характер и свидетельствует об основных «узких местах» российско-китайского транспортного взаимодействия с определением потенциальных «точек роста» и формированием целостного видения необходимости модернизационных процессов.

Апробация результатов научного исследования. В рамках проведенного научно-практического исследования автором настоящей диссертации были осуществлены разработки, проведение научных изысканий и публикации следующих материалов по тематике исследования:

1) Научно-практические конференции (напрямую связанные с тематикой проекта – интеграционное сотрудничество и транспортно-логистическое международное взаимодействие в рамках построения единой транспортно-логистической системы, а также включающие в себя основные аспекты изучения стратегических приоритетов при развитии интеграционных процессов в контексте реализации программы «Один пояс – один путь»):

<i>№ n/n</i>	<i>Название статьи</i>	<i>Название мероприятия</i>	<i>Временные рамки</i>
1.	Железнодорожный транзитный потенциал Российской Федерации: проблемы, перспективы, возможности от участия в международном интеграционном проекте – инициативе КНР «Один пояс – один путь»	Публикация в журнале «Молодой ученый, №37 (275), сентябрь 2019 г.»	Сентябрь 2019 г.
2.	Перспективы развития Восточного полигона железнодорожной сети холдинга ОАО «РЖД» в контексте участия Российской Федерации в международном проекте «Один пояс – один путь»	Первый российско-китайский симпозиум «Россия – Китай: диалог в условиях глобализации» (ФГБОУ ВО «Забайкальский государственный университет»)	3-4.10.2019
3.	Опыт Китайской Народной Республики в развитии железнодорожной отрасли транспортной системы государства в контексте рассмотрения российско-китайского сотрудничества по реализации проекта «Один пояс – один путь»	XXII выпуск периодического издания «Россия и Китай: проблемы стратегического взаимодействия»: сборник Восточного центра ФГБОУ ВО «Забайкальский государственный университет»	2019
4.	Место и роль ОАО «Российские железные дороги» в контексте развития международных мультимодальных перевозок	Международная научно-практическая конференция «Транспорт России: проблемы и перспективы» (ФГБУН Институт проблем транспорта им. Н.С. Со-	12– 13.12.2019

- | | | | |
|-----|--|--|-------------------|
| | | ломенко) | |
| 5. | One Belt – One Road as a new form of Chinese Soft Power to realize Asian-Pacific and Eurasian Region Economic Expansion | Scientific Essays Competition for Students “Globalization in Contemporary Asia” (НИУ ВШЭ) | 21.11.2019 |
| 6. | Логистические особые экономические зоны как механизм развития транспортно-логистического и терминально-складского взаимодействия в системе мультимодальных перевозок | IX Национальная научно-практическая конференция обучающихся в магистратуре и аспирантуре (ФГБОУ ВО «Калининградский государственный технический университет») | 25.11.2019 |
| 7. | Китайский мегапроект «Один пояс – один путь» в контексте развития Транссиба и БАМа | VII конкурс среди студентов и молодых специалистов на лучшую публикацию в журнале «РЖД-Партнер» 2019 | 10.12.2019 |
| 8. | Построение международных транспортных коридоров как основа для развития железнодорожного транспортного сообщения и коммуникации между государствами – российский и китайский опыт | IV Международная научно-практическая конференция «Транспорт и логистика: проблемно-технологическая синергия развития» (ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения», ООО «РГУПС-Экспо») | 03–
04.02.2020 |
| 9. | Международное транспортное взаимодействие в контексте развития региональных интеграционных проектов – российский и зарубежный опыт | V Всероссийская конференция молодых востоковедов (Институт восточных рукописей Российской Академии Наук ИДВ РАН) | 05–
06.03.2020 |
| 10. | Роль и значение Транссибирской железнодорожной магистрали в построении диалога и коммуникации в направлении «Восток–Запад»: международный и национальный аспекты | Всероссийская научно-практическая конференция «Сибирь в изменяющемся мире. История и современность» (ФГБОУ ВО «Иркутский государственный университет, Педагогический институт») | |
| 11. | Транспортно-логистические комплексы современного Китая в контексте развития инициативы «Один пояс – один путь»: перспективы сопряжения российско-китайской транспортной коммуникации | VII Международная научно-практическая конференция «Развитие экономической науки на транспорте: экономическая основа будущего транспортных систем» (ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I») | |
| 12. | Современный опыт развития транспортной отрасли КНР в области построения высокоскоростных железнодорожных магистралей | Конференция «Ломоносов–2020». Секция «Взгляд в будущее железнодорожной отрасли: инновации, развитие, новые продукты» (ФГБОУ ВО «Московский госу- | |

13. «Мягкая сила» Китая - перспективы, возможности, проблемы и угрозы российско-китайского сотрудничества в контексте построения инициативы «Один пояс – один путь»
- дарственный университет им. М.В.Ломоносова)
X Международная научно-практическая конференция «Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества (ФГБОУ ВО «Благовещенский государственный педагогический университет», Хэйхэский университет, Фонд поддержки публичной дипломатии им. А.М. Горчакова при МГИМО (У) МИД РФ)
- 18–
19.05.2020

2) *Научно-практические конференции* (косвенно отражающие тематику проекта – изучение экономической конъюнктуры, механизмов внешнеэкономического и внешнеполитического стратегического планирования, модели интернационального взаимодействия, систем международных отношений, геополитических и геоэкономических аспектов развития интеграционных процессов в рамках формируемого миропорядка, философских, исторических, социокультурных и цивилизационных факторов, напрямую или опосредованно влияющих на развитие и формирование основополагающей структуры и тематики проекта):

<i>№ п/п</i>	<i>Название статьи</i>	<i>Название мероприятия</i>	<i>Временные рамки</i>
14.	Долгосрочные экономические циклы Н.Д. Кондратьева в контексте развития современной мировой экономики и международных отношений	Международная научно-практическая конференция «Экономика знаний: теория, практика, перспективы развития» (ГУ «Институт экономических исследований», г. Донецк)	25.10.2019
15.	Перспективы развития российско-китайского предпринимательства на примере создания совместного предприятия на территории КНР	Всероссийская научно-практическая конференция «Экономика, менеджмент, сервис: проблемы и перспективы» (ФГБОУ ВО «Омский государственный технический университет»)	20–22.11.2019

- | | | | |
|-----|--|--|---------------------|
| 16. | Мягкая мудрая сила и философский концепт <i>ratio</i> в контексте глобализационных трансформаций современной системы мировой экономики и международных отношений | Международная научно-практическая конференция «Философские контексты современности: принцип <i>ratio</i> и его пределы» (ФГБОУ ВО «Удмуртский государственный университет, Институт философии и права УрО РАН) | 28–29.02.2020 |
| 17. | Состояние и перспективы Пост-Ялтинского миропорядка | Конкурс научно-аналитических работ о современных вызовах и угрозах (Фонд поддержки публичной дипломатии им. А.М.Горчакова при МГИМО (У) МИД РФ и Дипломатическая академия МИД РФ) | Апрель-июнь 2020 г. |
| 18. | Китайская экономика в условиях назревающей глобальной экономической рецессии – опыт 2008-2010 гг. и современные перспективы | ФГБОУ ВО «Забайкальский государственный университет» | Апрель-май 2020 г. |

Структура научной работы. Настоящая научно-исследовательская работа составлена из **3-х глав**, каждая из которых структурно дополняет другую и логически связывает между собой содержание данного научно-аналитического исследования, **6-ти параграфов**, а также **введения, заключения, списка использованных источников и приложений.**

Перечень принятых сокращений и условных обозначений в настоящей работе:

- АН – Asian Highways – сеть азиатских автомобильных дорог;
- TEU – Twenty-Foot Equivalent Unit – двадцатифутовый эквивалент контейнера (ДФЭ);
- АБИИ – Азиатский банк инфраструктурных инвестиций;
- АБР – Азиатский банк развития;
- АО «ЗабЖД» – акционерное общество «Забайкальская железная дорога»;
- АСЕАН – Ассоциация Юго-Восточных стран;
- АТР – Азиатско-Тихоокеанский регион;
- БАМ – Байкало-Амурская магистраль;
- БРИКС – Бразилия–Россия–Индия–Китай–ЮАР;

- ВСЖД – Восточно-Сибирская железная дорога – филиал ОАО «РЖД»;
- ВСМ – высокоскоростная железнодорожная магистраль;
- ВШП – Великий Шелковый путь;
- ДВЖД – Дальневосточная железная дорога – филиал ОАО «РЖД»;
- ЕАБР – Евразийский банк развития;
- ЕАЭС – Евразийский экономический союз;
- ЕТС – единая транспортная сеть;
- ЕС – Европейский союз;
- ЖД – железнодорожный (транспорт);
- ЗабЖД – Забайкальская железная дорога – филиал ОАО «РЖД»;
- КНР – Китайская Народная Республика;
- МГУ – Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова;
- МТЗ – мультимодальное транспортное звено;
- МТК – международный транспортный коридор;
- МТС – мультимодальная транспортная сеть;
- МТУ – мультимодальный транспортный узел;
- МШП – Морской Шелковый путь XXI века;
- ОАО «РЖД» – открытое акционерное общество «Российские железные дороги»;
- ООН – Организация объединенных наций;
- ОПОП – Один пояс – один путь;
- ОСЖД – Организация содружества железных дорог;
- ОЭСР – Организация экономического сотрудничества и развития;
- ПС – подвижной состав;
- РАН – Российская Академия Наук
- РФ – Российская Федерация;
- СНГ – Содружество независимых государств;
- СПЕКА – специальная программа развития транспортных проектов Организации Объединенных Наций для стран Центральной Азии.
- ТАЖД – Трансазиатская железнодорожная магистраль;

- ТИ – транспортная инфраструктура; ТЛ – транспортная логистика
- ТК – транспортный коридор;
- Тком – транспортные коммуникации;
- ТС – таможенный союз;
- Трансиб – Транссибирская железнодорожная магистраль;
- ТРАСЕКА – транспортный коридор «Европа–Кавказ–Азия»;
- ФШП – Фонд Шелкового пути;
- ШОС – Шанхайская организация сотрудничества;
- ЭПШП – Экономический пояс Шелкового пути

1. Международные транспортные коридоры: роль и значение железнодорожного транспорта в системе международных мультимодальных транспортных перевозок

Развитие торгово-экономических связей, а также расширение процессов глобализации и международной интеграции так или иначе вызывает мировое сообщество к формированию и развитию эффективных методов и способов построения транспортной коммуникации. Транспортная отрасль, являющаяся основной междусубъектного взаимодействия и представляющая собой своеобразную «кровеносную систему» любой экономической системы выполняет следующие важнейшие функции – распределение торгово-экономических потоков между всеми участниками экономической системы; организация коммуникационного взаимодействия между участниками рынка, как в рамках национальной экономики, так и на международных направлениях; построение распределительно-сбытовых систем; формирование транспортно-логистического потенциала; реализация духовного, социокультурного, научно-технологического обмена и т.д.

Транспортная система представляет собой ключевой фундаментальный фактор эффективности развития экономической системы государства и является принципиальным структурным элементом динамики экономического роста, выполняя инфраструктурную транспортно-коммуникационную функцию. В современном мире при глубокой степени взаимосвязанности экономик мира между собой развитые транспортные торгово-экономические системы являются базовой необходимостью и определяют рост и развитие внешнеэкономических интернациональных мирохозяйственных связей.

Развитие транспорта – это не только расширение сети путей сообщения, связывающих в единое целое отдельные центры и районы мирового хозяйства, но и создание все более широкой гаммы перевозочных средств, рассчитанных на дифференцирующиеся требования к перевозкам – их скорости, стоимости, надежности, экономичности, безопасности, комфортности. [25]

В этой связи, определение основополагающей методологической базы построения и развития международных транспортных коридоров и мультимодальных транспортным систем представляется очевидным, поскольку дает возможность определения стратегических направлений и траекторий развития государственного и межгосударственного взаимодействия.

1.1. Международные транспортные коридоры – теоретические и практические предпосылки формирования и развития транспортно-логистического интернационального взаимодействия

Теоретические и практические предпосылки формирования и развития международных транспортных коридоров имеют глубокие исторические корни. Еще в Древние времена и в Средневековье были сформированы и существовали транспортные торгово-экономические коридоры, которые отличались обширной концентрацией грузовых и пассажирских потоков, частотой торгово-экономических связей и консолидировали между собой государства и континенты. Одним из самых известных исторических коридоров является Великий Шёлковый путь, который связывал между собой Восточную Азию и страны Средиземноморья. Кроме того, к числу таких исторических коридоров справедливым будет относить также – «Дорогу специй» – из Индии, Островов пряностей и Восточной Африки в Средиземноморье; «Янтарный путь» – из Прибалтики в Средиземноморье; «Соляную дорогу» – от Порта Салария до Труэтнского лагеря на побережье Адриатического моря; «Транссахарский торговый путь»; «Путь из Варяг в Греки» – водный (морской и речной) путь из Балтийского моря в Византию; и другие коридоры.[16] Каждый из исторических торгово-экономических коридоров имел практико-ориентированное экономическое и социокультурное обоснование и представлял собой сеть транспортных коммуникаций, обеспечивающих сосредоточенный целенаправленный поток, в рамках которого осуществлялся интернациональный трансграничный обмен экономическими ресурсами, полезными ископаемыми и природными богатствами, достижениями науки и техники, знаниями и технологиями. Торговые пути способствовали культурному обмену, развитию экономики, распространению ре-

лигиозных и духовно-нравственных ценностных ориентиров, идей и идеологий. [16] Торгово-экономические транспортные коридоры Древности и Средневековья сформировали предпосылки и стали своеобразным прообразом построения современных практико-ориентированных прикладных транспортных коммуникаций, которые находят свое воплощение в формировании современных международных транспортных коридоров.

Современный этап развития методологии построения международных транспортных коридоров и теоретические концепции, связанные с данным экономическим явлением принято датировать 90-ми годами XX века. В данный период времени в рамках конференции Европейской экономической комиссии ООН была сформирована основная методологическая база, определившая основные функциональные и структурные элементы концепции и положившая в основу использование существующей терминологии. Так, согласно определению ЕЭК ООН под «международным транспортным коридором» принято понимать часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами и включает в себя как подвижной состав, так и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении. Кроме того, в МТК принято включать также совокупность организационных и правовых условий осуществления этих перевозок. [74]

В современной литературе существуют различные взгляды и подходы к определению «международных транспортных коридоров» как экономического и политического явления. Так, в русскоязычной литературе имеют место быть определения, данные учеными В.А. Дергачевым, О.В. Внуковой, М.О. Тураевой, Л.Б. Вардомским, Е.М.Кузнецовой, экспертами Евразийского банка развития – Винокуровым Е.Ю., Джадралиевым М.А., Щербаниным Ю.А., а также рядом других специалистов.

Согласно определению В.А. Дергачева под МТК понимается «концентрация на генеральных направлениях транспорта общего пользования (железнодоро-

рожного, автомобильного, морского, трубопроводного) и телекоммуникаций. Концентрация материальных, финансовых и информационных потоков, высокое качество обслуживания и разнообразие оказываемых услуг обеспечивают ускорение оборачиваемости капитала и синхронизации прохождения товаров, документов и денег в условиях преференциального режима» [25]

В определении, данном О.В. Внуковой и В.А. Никифоровым под МТК понимается «совокупность магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта с соответствующей инфраструктурой, обеспечивающих перевозки в международном сообщении на направлениях большей концентрации», при этом ученые делают важный акцент на том, что МТК, состоящие из нескольких транспортных модулей (транспортных единиц, предназначенных для смешанных комбинированных перевозок по принципу от отправителя до получателя) называют мультимодальными транспортными коридорами. [28]

Особое внимание, по мнению автора, следует уделить определению, данному российским ученым В.Н.Морозовым, который под МТК понимает «упорядоченную совокупность инфраструктурных объектов различных видов транспорта, из которой складывается организационно и экономически сбалансированная коммуникация, связывающая различные страны и способствующая увеличению объемов экспортных, импортных и транзитных перевозок». [65] Таким образом, исходя из его определения получается, что МТК есть сбалансированная модель коммуникации, которая связывает между собой государства и способствует увеличению значений внешнеторговой деятельности и транзита, т.е. это не только часть инфраструктуры, но и гармонизированная траектория развития международной коммуникации, основу которой составляет рационализация и оптимизация транспортно-логистических процессов.

В работе Е.А. Кузнецовой предлагается интересный вариант отражения ключевых параметров «международных транспортных коридоров» как коммуникационной связующей. Ученым предлагается вариант построения иерархии взаимосвязанных между собой элементов, которые полагаются в основу формирования МТК. Иерархия складывается следующим образом: внутри каждой

разновидности перевозочного процесса находится определенный «груз N», который является единичным элементом системы – своеобразным атомом. Далее из совокупности всех грузоперевозочных процессов на всех видах транспорта формируются перевозочные потоки, которые складываются в «коридор». Однако «коридор» скорее выступает как инфраструктурный объект и, в свою очередь, предопределяет возникновение транзита – т.е. совокупности всех перевозочных процессов и операций, которые предопределяют возникновение «транспортных (транзитных) коридоров». Далее по иерархии возникает межгосударственный транзит, который воплощается в пересечении национальных границ и международном сотрудничестве в области транспортно-перевозочной деятельности – это, в свою очередь, определяет возникновение понятия «международный транспортный коридор» и являет собой механизм коммуникации межстранового транзита. Важным в данном случае, по мнению автора, имеет место акцент на том, что транзит и перевозка не однородные явления, поскольку под «международным транзитом» принято понимать явление перевозочной деятельности из одного государства в другое по территории третьего, а «международная перевозка» в данном контексте представляет собой конечный процесс транспортировки из страны А в страну Б.

Англоязычная литература содержит в себе работы следующих ученых-исследователей, которые развивают концепцию построения международных транспортных коридоров как высокоэффективной интернациональной траектории развития торгово-экономических коридоров, таких как Дж. Питерсон, Цз. Ранджу и др.

Анализ китайской литературы позволяет выделить и акцентировать внимание на исследованиях Ли Гэнсяна, Ши Цзе, Ши Яна, Вань Чжэ и др.

Важным при определении методологии концепции построения «международных транспортных коридоров» является выделение основных функциональных параметров, к числу которых относятся – высокая технологичность транспортной системы; мультимодальность сетевой структуры; концентрация на линиях МТК основного грузового и пассажирского потока; наличие разветв-

ленной совокупности технических средств, транспортной инфраструктуры и технологических устройств, обслуживающих данные потоки, наличие направлений и маршрутов; а также поступательная динамика их развития.

Методология построения транспортных коридоров.

Характеристика, функциональные особенности и параметры международных транспортных коридоров

Транспортным коридор, как говорилось ранее, представляет собой коммуникационную траекторию взаимосвязи между субъектами экономической системы. В случае, если в процессе транспортировки осуществляется пересечение национальных границ, то имеет место быть понятие международного транспортного коридора.

Транспортный коридор как явление подразумевает собой наличие определенных функциональных параметров, позволяющих классифицировать в единую систему, а именно:

1. ТК как технологическое явление предьявляет определенную унификацию и стандартизацию грузоперевозочного процесса всеми видами транспорта;
2. В зависимости от модальности перевозочного процесса принято выделять транспортные коридоры, в основе которых функционирует единственный вид транспорта и интермодальные ТК, направленные на взаимосвязь в единую систему нескольких видов транспорта посредством реализации строительства транспортно-логистических комплексов, в рамках которых осуществляются терминально-складские и погрузочно-перевалочные процедуры.
3. Транспортные коридоры обладают собственными транспортно-инфраструктурными объектами, в рамках которых осуществляется грузоперевозочная деятельность – к их числу относятся железнодорожные сети, автомобильные трассы и шоссе, аэропортовая инфраструктура, морские порты и т.д.
4. Кроме инфраструктуры, транспортный коридор содержит в себе все разновидности транспортных средств, осуществляющих грузоперевозочную

деятельность – локомотивы, подвижные составы, автомобили, самолеты, корабли и т.д.;

5. Особое внимание при выделении и формировании ТК как системы уделяется осуществлению эффективной терминально-складской и логистической деятельности, её рационализации, гармонизации и оптимизации;

6. Одним из основных элементов ТК является наличие сети маршрутов и направлений, определяющих траектории движения и построение логистических цепочек;

7. Транспортный коридор имеет общий магистральный характер, распространяет свою деятельность в направлении наибольшей концентрации грузо- и пассажиропотоков.

Транспортный коридор как структурный элемент и экономическое явление представляет собой часть единого транспортного комплекса, состоящего из совокупности отраслевых промышленно-производственных и технологических предприятий, направленных на организацию и управление работы данной системы.

Транспортный комплекс есть совокупность предприятий разных национальных отраслей, главной целью которой является обеспечение потребностей в осуществлении транспортировки грузов и пассажиров.

Методология и алгоритм построения транспортных коридоров заключается в следующих ключевых аспектах: определении основной терминологии и основополагающих элементов системы, построении взаимосвязей и коммуникаций в рамках заданной системы, а также выявлении характера мультимодальности и преодолении технических и административных барьеров, которые не позволяют заданной системе приобрести характер эмерджентности и эффективности гармонизированного рационального управления.

К числу основных элементов, входящих в процесс построения системы мультимодальных транспортных коридоров и формирования единой транспортной сети (ЕТС) относятся следующие ключевые составные элементы, находящиеся во взаимосвязи между собой:

➤ *Транспортная система (ТС)* – совокупность объектов – транспортной инфраструктуры, подвижных составов, технических сооружений, транспортной сети, технико-технологических работ, научно-производственной и промышленной базы и системы управления – направленная на достижение единой сбалансированной гармонизированной мультимодальной транспортировочно-перевозочной и терминально-складской деятельности.

➤ *Мультимодальная транспортная сеть (МТС)* – сеть путей сообщения всех разновидностей транспорта (ЖД, авиа, авто, морской и речной, трубопроводный, Интернет и телекоммуникации). Представляет собой систематическое структурно-функциональное отражение взаимосвязи между всеми элементами системы (МТУ, МТЗ, ПС и т.д.);

➤ *Мультимодальный транспортный узел (МТУ)* – сложная технико-экономическая система, состоящая из элементов разных видов транспорта и обеспечивающая их взаимодействие. [66]

➤ *Мультимодальное транспортное звено (МТЗ)* – составная часть МТК, представленная работой одного из видов транспорта и характеризуемое параметрами системы, обеспечивающими реализацию необходимой провозной способности. [66]

➤ *Транспортная логистика (ТЛ)* – технологическая система, направленная на формирование взаимосвязанности транспортно-логистических операций, терминально-складской и перевалочно-погрузочной деятельности. В большей части подразумевает проведение технико-технологических операций с существующим грузооборотом.

➤ *Транспортная инфраструктура (ТИ)* – сложная технологическая система, обеспечивающая функционирование системы в целом, включает в себя совокупность всех элементов инфраструктуры разновидностей транспорта и определяет провозные и пропускные способности, а также характеризует качественный и количественный потенциал реализации перевозочно-транспортировочной деятельности.

- *Транспортные коммуникации (ТКом)* – реализуемые транспортно-перевозочные операции, коммуникации и траектории взаимодействия в единой транспортной системе по имеющейся транспортной инфраструктуре.
- *Подвижной состав (ПС)* – субъекты перевозочной деятельности – совокупность имеющихся технических средств и устройств, обеспечивающие процесс транспортировки (локомотивы, самолеты, автомобили, суда и т.д.).
- *Менеджмент, управление и трудовые ресурсы (Упр)* – система человеческих ресурсов, направленная на осуществление транспортно-перевозочного процесса.

В зависимости от масштаба и охвата деятельности транспортные системы принято классифицировать на транспортные (микро, малые, средние, большие, макросистемы), транспортно-логистические (с единым и с координированным управлением) и специальные. Кроме того, в зависимости от характера пользования принято выделять системы общего (ЖД, авиа, авто, морской и речной, трубопроводный) транспорта генеральных линий и системы необщего транспорта (отраслевой, промышленный и подведомственный транспорт, транспорт сферы услуг и обслуживания, общественный и городской транспорт).

Таким образом, *единая транспортная сеть (ЕТС)* представляет собой совокупность всей имеющейся инфраструктуры транспорта региональных транспортных подсистем и сетей, подвижных составов и трудовых ресурсов, связанных между собой экономическими, политическими, нормативно-правовыми, техническими, технологическими, научно-производственными и промышленными взаимосвязями.

Международный характер и межгосударственный формат ЕТС приобретает при наличии двух обстоятельств – пересечение транснациональных границ, а также осуществление транспортных операций с грузом (пассажирами) на территории другого государства.

В рамках построения мультимодальных международных транспортных коридоров наибольшее внимание и принципиальная роль отведена системе генеральных транспортных сетей общего пользования, которые имеют коммуни-

кации между собой по принципу мультимодальности, а также направлены на обслуживание сконцентрированных траекторий основных грузо- и пассажиро- потоков.

Рисунок 1. Схематическое отражение макроструктуры МТС



Источник: [65]

Единая транспортная система представляет собой совокупность подсистем и имеет взаимосвязи с остальными отраслями экономики посредством менеджмента, финансов и управления, а также через основные структурные элементы – МТЗ, МТУ, МТК и МТС в целом. Взаимосвязь в рамках системы, определяющая мультимодальный характер производится в основных узлах (хабах), имеющих один или несколько входов. Системный анализ определяет систему мультимодального транспорта как модель «черного ящика» с наличием структуры входных и выходных параметров, а также как процессную модель, в рамках которой происходят технико-технологические, научно-производственные, транспортно-логистические и иные операции. Система в

данном случае связана как с окружающей средой, так и имеет внутреннее устройство и взаимосвязи и способна повлиять как на ОС, так и внутри себя.

В работе Нестеровой Н.С. представлено графическое отражение транспортного комплекса как межотраслевой системы, которое, по мнению автора, максимально актуализировано в рамках существующей методологии построения транспортных систем. Так, согласно источнику транспортный комплекс можно представить следующим образом.

Рисунок 2. Характеристика транспортного комплекса как системы совокупности национальных отраслей промышленно-производственного комплекса



Источник: [65]

К числу ключевых задач при формировании транспортных коридоров можно отнести следующие:

- Гармонизация развития транспортно-логистической инфраструктуры и международной коммуникации в целях осуществления масштабного сконцентрированного перемещения грузо- и пассажиропотока в генеральных направлениях;
- Формирование единой унифицированной системы мультимодального транспортного сообщения с развитыми стандартами качества обслуживания и безопасности перевозочного процесса;
- Повышение экономической эффективности транспортно-перевозочного процесса путем рационализации процессов, протекающих в рамках системы транспортных коридоров, а также посредством снижения стоимости транспортной составляющей в конечной себестоимости продукта;
- Активное включение в единую транспортную сеть всех регионов присутствия транспортного сообщения, а также развитие качественных и количественных показателей регионального и национального воспроизводственных процессов;
- Создание условий для транспортной доступности;
- Рационализация промышленно-производственных процессов, а также повышение уровня технико-технологического развития в рамках отдельных отраслей экономики.
- Формирование системы беспрепятственного перемещения путем достижения межгосударственных договоренностей в области таможенно-тарифного регулирования;
- Повышение степени мобильности миграционных процессов, а также формирование системы расширенного социокультурного, духовного, научно-технологического обмена между населением государств;
- Содействие развитию приграничного и трансграничного сотрудничества, освоение новых пространственных площадей, выход на новые рынки;
- Содействие развитию культурных связей и туризму;

Исходя из характера транспортно-перевозочной деятельности, дальности и протяженности транспортировочных расстояний, а также в зависимости от природы происхождения, места расположения и мест обработки грузов, все принятые элементы транспортной системы принято структурировать в следующую иерархию:

1. *Региональный уровень* – осуществление транспортировки в рамках одного субъекта или региона;
2. *Межрегиональный уровень* – перевозка между двумя разными субъектами или регионами;
3. *Федеральный уровень* – осуществление перевозочного процесса между тремя и более субъектами или регионами в рамках единой национальной транспортной системы ;
4. *Международный уровень*:
 - a. *Транзит* – перевозка грузов с перечением национальных границ государств (к примеру, из Китая в Германию по территории России) без осуществления транспортно-логистических операций;
 - b. *Транспортировка* – перевозка грузов с пересечением национальных границ и осуществлением транспортно-логистических операций (к примеру, из Японии в Россию с обработкой груза в порту Владивосток и далее во Францию).

Методология проектирования транспортных сетей ориентирована на обоснование рациональности, эффективности и необходимости формирования основных звеньев транспортной системы, а также на построении сбалансированной мультимодальной системы коммуникации на основе проведения количественного анализа ключевых параметров, а также посредством осуществления расчетных математических моделей.

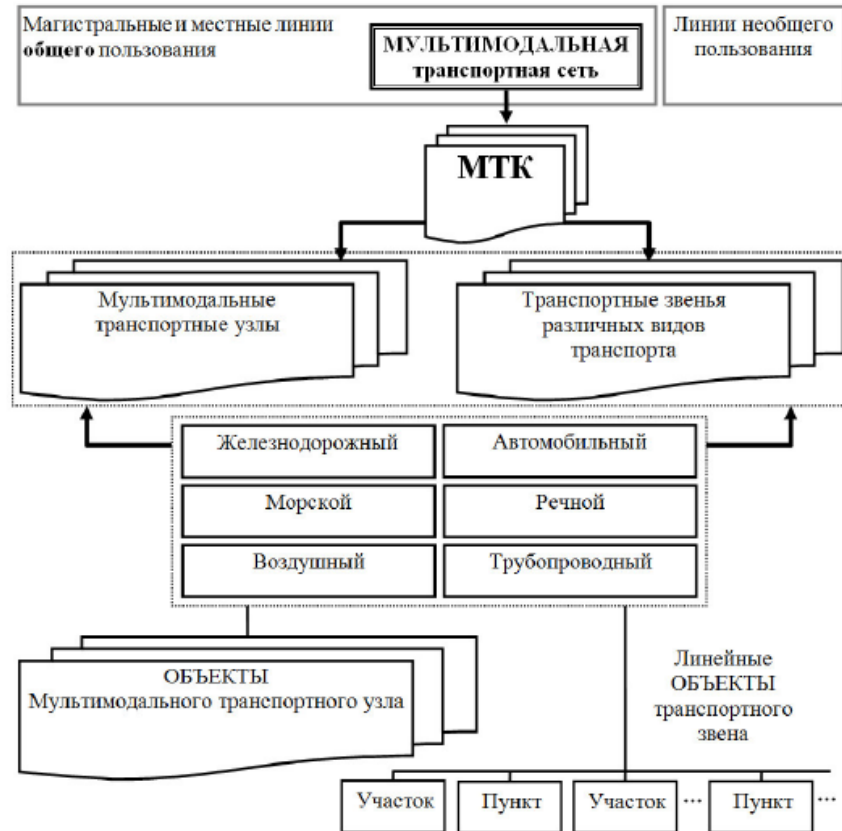
К числу базовых параметров при построении расчетов принято относить количественные показатели и технико-эксплуатационные характеристики существующих и перспективных магистральных звеньев – железных дорог, автомобильных магистралей, речного, морского и воздушного транспорта, трубопроводных систем. Кроме того, системы транспортных коммуникаций напря-

мую завязаны на наличие экономических подрайонов, которые сосредотачивают в себе эпицентры экономического, промышленно-производственного, предпринимательского, научно-технологического развития региональной и национальной воспроизводственной системы. К их числу справедливо относить наличие металлургических и горно-обогатительных комбинатов, мест добычи полезных ископаемых, лесозаготовительных зон, предприятий легкой и тяжелой промышленности и др.

Математически модель построения МТС исходит из решения эконометрической транспортной задачи и построения матрицы возможных вариантов оптимального транспортно-логистического процесса.

Облик МТС – структурно-параметрическая модель, отражающая назначение, месторасположение, технологические взаимосвязи мультимодальных транспортных узлов и звеньев и характеризующая их техническое состояние. [65]

Рисунок 3. Локальная отражение микроструктуры МТС



Источник: [65]

Построение международного транспортного коридора исходит из предпосылок оптимальности и обоснованности транспортно-перевозочного процесса с пересечением национальных границ и характеризует наличие развитых национальных транспортных систем государств-участников, вступающих в соглашение по организации и развитию МТК.

Всего в мире насчитывается свыше 80 разновидностей и вариантов построения международных мультимодальных транспортных коридоров, по которым осуществляется основная перевозочная деятельность. К их числу принято относить трансъевропейские, евро-азиатские, панъамериканские, трансевразийские и другие виды МТК.

К числу основных и наиболее значимых мировых систем международных транспортных коридоров принято относить МТК ЕАЭС (ЕврАзЭС), ЖД МТК ОСЖД, МТК ЦАРЭС, МТК ШОС и СНГ, МТК ЕЭК ООН; МТК Евроазиатской конференции по транспорту.

Кроме основных общепринятых панъевропейских и евро-азиатских маршрутов имеет место быть разработка и реализация новых и альтернативных маршрутов, таких как:

➤ *МТК «ТРАСЕКА»* – мультимодальный транспортный коридор «Европа – Кавказ – Азия» – альтернативная стратегическая программа развития Азиатского Шелкового пути, направленная на развитие транспортного диалога в направлении из Европы в Азию и обратно. Особенностью данного проекта является стремление к невключению в программу развития маршрутов, пролегающих по территории Российской Федерации. МТК «ТРАСЕКА» создана при совместном участии государств – Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Киргизии, Таджикистана, Туркменистана, Узбекистана, Молдавии, Монголии, Украины, Турции, Румынии, Болгарии и Ирана и ориентирована на сосредоточении потоков из Западного Китая в сторону Западной Европы по транспортным артериям Кавказа и Центральной Азии.

➤ *МТК «Западная Европа – Западный Китай»* – автомобильный международный транспортный коридор, пролегающий по территориям России, Ка-

захстана, Китая и стран Европы в направлении – от Северной Европы до Западного Китая. Большой ориентир маршрутов сосредоточен на использовании автомобильного транспорта.

➤ *МТК Транс-Евразийский пояс «Razvitie» (ТЕПР)* – проект интеграции евразийских транспортных сетей, основной целью которого является сопряжение с маршрутами «Один пояс – один путь» посредством интеграции и развития инфраструктурного потенциала транспортных систем Сибири и Дальнего Востока. По замыслу инициаторов проекта (к их числу относится экс-президент компании ОАО «РЖД» - В.И.Якунин) Транс-Евразийский пояс «Razvitie» - это проект интеграции транспортной отрасли, энергетики, телекоммуникаций, нефтегазовых отраслей, транспортировки воды и др. отраслей экономики в единую интегральную инфраструктуру, которая призвана обеспечить поступательный рост создания новых отраслей промышленности и новых научно-технологических и инженерных баз вдоль маршрутов Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей. Кроме того, проект направлен на развитие международного сотрудничества в направлении «Западная Европа - Центральная азия – Сибирь и Дальний Восток РФ – Китай и страны Азии» [97]

➤ *ВСМ «ТрансЕвразия»* – проект формирования и развития трансевразийской межконтинентальной высокоскоростной грузопассажирской железнодорожной линии, призванной соединить Западную Европу со странами Азии посредством развития железнодорожной инфраструктуры в странах-участницах, особое место среди которых занимает Россия, поскольку сосредоточивает в себе значительные по протяженности промежутки ЖД линий – МТК «Транссиб» и МТК «БАМ». Проект предполагает инфраструктурную модернизацию и обновление существующих транспортных объектов с возможностью доведения их до технико-эксплуатационных характеристик высокоскоростных ЖД магистралей – со скоростями обращения подвижных составов – 250–300 км/ч. Проект инициирован группой ученых РАН, МГУ им. М.В. Ломоносова и Объединенного ученого совета ОАО «РЖД». [59]

На транспортных конференциях ЕЭК ООН были выделены две основные траектории развития международных панъевропейских транспортных коридоров, составляющие единую транспортную сеть Европейского региона – *трансъевропейские автомобильные линии направления «Север–Юг» и трансъевропейские железнодорожные магистрали* [15]:

1. *МТК РЕ №1*: Север – Юг (NS) с выделением 8-ми ветвей:
 - a. Хельсинки – Таллин – Рига – Каунас – Клайпеда – Варшава – Гданьск;
 - b. *Via /Rail Hansetica*: Рига – Калининград – Гданьск;
 - c. *По Балтийскому морю*: Хельсинки – Варшава;
 - d. Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва – Волгоград – Астрахань – Баку – Астара – Тегеран;
 - e. Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Грозный – Махачкала – Баку – Астара – Тегеран;
 - f. Ростов-на-Дону – Краснодар – Сочи – Тбилиси – Стамбул;
 - g. Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск, Анапа, Сочи – по Черному морю – Стамбул;
 - h. Санкт-Петербург – Псков – Невель – Витебск – Гомель – Чернигов – Киев – Одесса – по Черному морю – Самсун;
2. *МТК РЕ №2*: Восток – Запад: Берлин – Познань – Варшава – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Нижний Новгород;
3. *МТК РЕ №3*: Брюссель – Ахен – Кёльн – Дрезден – Вроцлав – Катовице – Краков – Львов – Киев;
4. *МТК РЕ №4*: Дрезден, Нюрнберг – Прага – Вена – Братислава – Дьёр – Будапешт – Арад – Бухарест – Констанца, Крайова – София – Салоники, Пловдив – Стамбул;
5. *МТК РЕ №5*: Восток–Запад с 3-мя ответвлениями: Венеция – Триест, Копер – Любляна – Марибор – Будапешт – Ужгород – Львов – Киев;
6. *МТК РЕ №6*: Северг–Юг: Гданьск – Катовице – Жилина, западная ветвь: Катовице – Брно;

7. МТК РЕ №7: Северо–Запад – Юго-Восток – МТК по реке Дунай;
8. МТК РЕ №8: Дуррес – Тирана – Скопье – Битола – София – Бургас – Варна;
9. МТК РЕ №9 с выделением 3-х ветвей: Хельсинки – Выборг – Санкт-Петербург – Псков – Москва – Калининград – Киев – Любашёвка, Раздельная – Кишинёв – Бухарест – Димитровград – Александруполис. Главное поднаправление: Санкт-Петербург – Москва – Киев;
10. МТК РЕ №10 с 4-мя ответвлениями: Зальцбург – Любляна – Загреб – Белград – Ниш – Скопье – Велес – Салоники

Три панъевропейских МТК имеют представленность на территории Российской Федерации – МТК РЕ №1, МТК РЕ №2, МТК РЕ №9.

Согласно информации Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого Океана (United Nation ESCAP) на территории АТР имеют место быть следующие МТК:

- МТК «Суйфунхэ» и «Далянь» (Китай);
- Транскитайский контейнерный мост (ТККМ) (Китай);
- МТК ЦАРЭС – шесть направлений (Центральная Азия);
- Восточный транскорейский транспортный коридор (ВТТК) (Южная и Северная Кореи);
- МТК «ТРАСЕКА» (Европа – Кавказ – Азия);
- Маршруты, проходящие по акваториям Индийского и Тихого Океанов;
- МТК «Север – Юг» (Евразийский регион).

Важное значение на территории Азиатского региона играют транспортные инициативы ЭСКАТО ООН – сеть азиатских автомобильных дорог (АН) и Трансазиатская железная дорога (ТАЖД). Кроме того, одной из перспективных инициатив является создание транспортных проектов СПЕКА – специальной программы развития транспортных проектов Организации Объединенных Наций для стран Центральной Азии, инициированной ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН в 1998 г.

К числу ключевых евроазиатских международных транспортных коридоров можно отнести: МТК «Транссиб» в направлении Восток–Запад, МТК «БАМ», МТК в рамках ОСЖД; МТК в рамках Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС).

Особое место в построении системы международных транспортных коридоров на территории Евразийского региона занимают железнодорожные коридоры Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) – участниками которой на сегодняшний день являются 28 государств. По данным ОСЖД на территории Евразийского региона имеет место быть 13 транспортных коридоров. Важную роль при их формировании находят пункты договоренностей в достигнутых Соглашении о международном железнодорожном пассажирском и грузовом сообщении (СМПС, СМГС) и Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ).

В экономической и политической сферах мирового сообщества проводится активная работа в области построения, формирования и развития новых направлений и маршрутов МТК, каждый из которых может отличаться от другого форматом взаимоотношений, характером геополитических и геоэкономических факторов, стремлением к достижению согласия в области не только экономики, но и в рамках научно-технологических и промышленно-производственных обменов, духовного и социокультурного взаимодействия, сотрудничества в области национальной и международной безопасности и т.д. Таким образом, можно сделать вывод, что МТК представляет собой не только инструмент коммуникации и развития рациональных сбалансированных экономических интересов, но и являет собой модель повсеместной коммуникации и взаимодействия.

Классификацию МТК можно производить в зависимости от различных критериев, положенных в основу, а также в определении основных функциональных особенностей. Автором предлагается типология МТК в зависимости от 3-х основных ключевых характеристик – от части Света и континента расположения, расположения на сухопутной или акваториальной части Земли и в зависимости от характера интермодальности. (см. таблицу №1).

Таблица 1. Классификация международных транспортных коридоров

<i>№ n/n</i>	<i>Критерий классификации</i>	<i>Разновидности МТК</i>	<i>Описание МТК и примеры</i>
1.	В зависимости от части Света и Континента расположения	Панъевропейские	Транспортные коридоры на территории Европейского региона, связывающие Север и Юг, Запад и Восток Европы, Скандинавские страны и выходы в направлении Европа–Азия (панъевропейские ТК №1–9)
		Панамериканские	Транспортные коридоры на территории Американского континента, связывающие между собой Север и Юг, Запад и Восток, а также связывающие между собой два Американских континента (МТК «Панамериканское шоссе» и др.)
		Панъазиатские	Транспортные коридоры на территории Азиатского континента (МТК ЦАРЭС, МТК «Транскорейская магистраль»)
		Евро-азиатские	Транспортные коридоры Евразийского региона, регионов Центральной, Передней и Средней Азии в направлении «Восток–Запад» (МТК «Транссиб», МТК «ТРАСЕКА» и др.)
		Океанические (трансатлантические, северно-ледовитые, морские пути и т.д.)	Транспортные коридоры, связывающие между собой континенты океаническими и морскими путями (МТК «Северный Морской путь», МТК «Суэцкий канал» и др.)
2.	В зависимости от расположения на сухопутной или морской части Земли	Сухопутные	МТК «Транссиб», МТК «Западная Европа–Западный Китай», др.
		Морские	Северный морской путь, Суэцкий и Панамский каналы, маршруты через Индийский океан и др.
		Стыковочные (море+суша)	МТК «Приморье–1», «Приморье–2»,
3.	В зависимости от характера интермодальности	Мультимодальные	Представляют собой коридоры со смешанными видами перевозки (автомобиль + ЖД, море + ЖД и т.д.), (Панъевропейские МТК, МТК «Приморье-1, 2» и др.)
		Преимущественно с одним видом транспорта	Представлены преимущественно одним видом транспортного сообщения (авиа, ЖД, авто и т.д.) (МТК «Западная Европа – Западный Китай», МТК «Транссиб» и др.)

Источник: составлено автором

Транспортная система Российской Федерации содержит в себе практически все основные направления Евразийского транзита и включает в себя ключевые маршруты евро-азиатских МТК. Так, к числу основных МТК, пролегающих по территории РФ относятся панъевропейские МТК РЕ №1, 2, 9, которые имеют сопряжение с МТК «Транссиб» (ТС). Кроме того, в России имеются маршруты МТК «БАМ», МТК «Приморье-1» и МТК «Приморье-2». Особое значение в транспортной системе государства играет морской МТК «Северный морской путь» (SMP).

Ключевую роль в транспортной системе Российской Федерации играет международный мультимодальный Евразийский трансконтинентальный транспортный коридор – МТК «Транссиб», который имеет связь с системой панъевропейских МТК №1,2,9, МТК «Север–Юг», МТК «Запад–Восток», а также соединяет между собой государства Европы, Азии и Закавказья.

1.2. Роль железнодорожного транспорта при построении маршрутов международных транспортных коридоров

Особое место при построении международных мультимодальных транспортных коридоров отводится железнодорожному транспорту, поскольку одной из существенных характеристик данного вида транспортировки является его массовый характер и возможность осуществлять перевозку широкого спектра массовых грузов и значительного пассажиропотока на дальние расстояния. Кроме того, в числе основополагающих характеристик железнодорожного транспорта относится также широкая и разветвленная мировая железнодорожная транспортная сеть, а также сравнительно высокая скорость транспортировки на значительные расстояния. В этой связи, представляется актуальным проведение сравнительного анализа роли и положения железнодорожного транспорта в системе международных мультимодальных транспортных систем.

Проведение сравнительного анализа разновидностей транспортного сообщения автором подразумевает путем осуществления построения матрицы коэффициентов, характеризующих достоинства и недостатки того или иного вида транспорта посредством присвоения определенного количества баллов –

от 1 до 5-ти, где 1 – самый низкий уровень, а 5 – самый высокий уровень в сопоставляемой таблице.

Таблица 2. Сравнительный анализ разновидностей транспорта

№ n/n	Показатель	Разновидность транспорта				
		Авто	Авиа	Водный	ЖД	Трубопроводный
1.	Пропускная способность	2	1	5	4	3
2.	Массовость и объем перевозки	2	1	5	4	3
3.	Стоимость перевозки	3	5	1	2	4
4.	Скорость доставки	4	5	1	3	5
5.	Дальность доставки	Не- боль- шая	Очень боль- шая	Меж- контин- енталь- ная	Внутри- контин- енталь- ная	Протяженная
6.	Регулярность перевозок	2	1	3	4	5
7.	Точность и сохранность перевозки	5	3	1	2	4
8.	Обеспеченность специальными техническими средствами	+	+	+	+	+
9.	Развитость транспортной инфраструктуры	+	-	+	+	-
10.	Необходимость специальных терминалов (станции, аэропорты, пристани и т.д.)	-	+	+	+	+

Источник: составлено автором

В системе международных мультимодальных транспортных систем железнодорожный транспорт является одним из ключевых, так как представляет собой магистральный транспорт общего пользования, характерными чертами которого является широкий охват перевозимых грузов, довольно разветвленная мировая железнодорожная транспортная сеть, обширный охват и расширенный потенциал железнодорожной транспортной инфраструктуры (терминально-складские комплексы, погрузочно-перевалочные базы и т.п.), существенный объем, массовость грузов, высокая пропускная и перевозочная способность. Система железнодорожного транспортного сообщения характеризуется регулярностью и всесезонностью перевозок, высокой грузоподъемностью, возможностью перевозки грузов на дальние расстояния, относительно низкой себестоимостью транспортировки, а также универсальностью перевозимых грузов.

Кроме того, по экологическим и энергосберегающим параметрам железнодорожный транспорт гораздо более «чистый» в сравнении с другими видами транспорта.

Железнодорожный транспорт является сложной высокотехнологичной промышленно-производственной, социально-экономической системой со своей внутренней транспортной инфраструктурой, а также с территориально-производственной и функциональной структурой. Производительные силы железнодорожного транспорта как одной из подсистем экономического воспроизводства оказывают существенное влияние на формирование производительных сил общественного социально-экономического развития, а также предъявляют свое влияние на формирование макроэкономической стабильности. В рамках системы национального воспроизводства, железнодорожный транспорт определяет собой особую сферу транспортной промышленности, являясь частью транспортного комплекса и предопределяя взаимосвязи обширного числа экономических субъектов между собой. В цепи мировых экономических взаимосвязей железнодорожная отрасль также играет огромное значение и предъявляет возможности участия в процессах экономического роста. Ее динамичное развитие и эффективное функционирование есть необходимые условия достижения высоких и устойчивых темпов экономического роста, обеспечения экономической целостности и безопасности любой страны, повышения уровня жизни и благосостояния людей. [98]

*Технико-эксплуатационные характеристики и инфраструктура
железнодорожного транспорта России и Китая в мировой транспортной
системе*

Современные Россия и Китай являются одними из лидеров в области инновационного развития транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта, а также в направлении повышения скоростей грузо- и пассажиро-перевозочной деятельности. В рамках принятых Транспортных стратегий государств сделан акцент на развитии высокотехнологичных систем грузообработ-

ки, осуществления высокоскоростного грузового и пассажирского сообщения между регионами и субъектами государств.

Так, в Транспортной стратегии РФ и Стратегии развития ОАО «Российские железные дороги» до 2030 года выделяются следующие основополагающие цели: формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры; обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузового и пассажирского сообщения на уровне потребностей страны; повышение уровня и качества безопасности перевозочного процесса и функционирования транспортной системы; снижение негативного воздействия на экологическую систему и окружающую среду; интеграция в мировое транспортное пространство с реализацией транспортно-транзитного потенциала страны. В рамках осуществления поставленных целей и задач государственными программами подразумевается реализация обширного комплекса мер и мероприятий по реализации качественного и количественного обновления и модернизации существующей системы транспортного комплекса и транспортной инфраструктуры государства. Так, к примеру, Правительством РФ совместно с руководством холдинга ОАО «РЖД» принята «Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года» в рамках которой подразумевается реализация поэтапного обновления инфраструктуры Восточного полигона железнодорожной сети ОАО «РЖД» до 2025 года общим инвестиционным потенциалом более 1 трлн. руб.

В рамках осуществления XIII пятилетнего плана КНР (2016–2020 гг.) китайским руководством был сделан приоритет на развитие транспортной отрасли. Так, Министерство транспорта КНР совместно с Государственным Комитетом по делам развития и реформ разработали Программу развития современной комплексной транспортной системы на период 2016–2020 гг., которая была одобрена Государственным Советом ЦК КПК КНР. В рамках реализации данной программы подразумевается выделение обширных инвестиционных и финансовых средств и ресурсов в развитие железнодорожной, автомобильной,

авиационной и других транспортных отраслей. В XIII пятилетку, руководством КНР предполагаются инвестиции в транспортную отрасль государства более 15 трлн юаней, а том числе 3,5 трлн в железнодорожный и 7,8 трлн в автомобильный транспорт. Согласно стратегическим целям и задачам данного пятилетнего плана Китаем поставлены амбициозные планы по построению безопасной, удобной, высокоэффективной, зеленой и современной комплексной транспортной системы. По словам главы Минтранса КНР Ли Сяопэна планами программы подразумевается увеличение общей эксплуатационной протяженности железных дорог на 30 тыс. км, в том числе высокоскоростных магистралей на 11 тыс. км, протяженности автодорог на 320 тыс. км, в том числе скоростных магистралей на 11 тыс. км. В стране будет построено свыше 300 новых причалов и свыше 50 новых гражданских аэропортов.[23]

Железнодорожная транспортная система Российской Федерации

Железнодорожная транспортная система Российской Федерации имеет существенные предпосылки для развития и расширения, а также характеризуется относительно высокой развитостью и доступностью маршрутов для субъектов экономической системы как в рамках национальной экономики, так и в качестве государства-субъекта мировой транспортной системы. На долю железнодорожного транспорта приходится более 80% всех грузовых перевозок и около 40% всех пассажирских перевозок. [51]

Позиции железнодорожной транспортной системы России в мире можно охарактеризовать следующим образом: по данным отчета компании Ernst'n'Young (EY) за 2019 г. [69] общая эксплуатационная протяженность железных дорог общего пользования составляет более 86 тыс. км, что позволяет занимать РФ – 3-е место в мире. Говоря о совокупной эксплуатационной длине железных дорог (ведомственных и общего пользования) РФ, можно сказать, что этот показатель составляет – свыше 124 тыс. км, из которых на долю электрифицированных приходится более 43,7 тыс. км.

Россия характеризуется высоким показателем средней дальности перевозок железнодорожным транспортом, т.к. основные грузоотправители располо-

жены в центре страны, а значительная доля грузопотоков направлена на экспорт. [69]

По данным международного рейтинга глобальной конкурентоспособности на 2017 год, качество железнодорожной транспортной инфраструктуры России находится на 23 месте в мире.[48]

Территориально все маршруты сети железных дорог главного оператора – холдинга ОАО «Российские железные дороги» характеризуются существенной связанностью и позволяют установить коммуникации практически между всеми участниками экономической системы. Кроме того, имеется разветвленная транспортно-логистическая и промышленно-технологическая база для формирования устойчивых взаимосвязей между Россией и сопредельными государствами. В области построения международных транспортных коридоров важным будет отметить, что МТК «Транссиб» и МТК «БАМ», которые представляют собой структурные элементы транспортного сообщения в направлении «Восток–Запад» и «Север–Юг» представляют собой в буквальном смысле железнодорожные магистрали, которые обслуживаются главным транспортно-логистическим оператором РФ – ОАО «РЖД».

Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали на современном этапе развития железнодорожной отрасли России являются одними из ключевых артерий, которые обеспечивают весь евро-азиатский транспортно-транзитный грузопоток и являются связующими линиями между странами Европы и Азии в направлении «Восток–Запад». Основным направлением МТК «Транссиб» является «Берлин (ФРГ) – Варшава (Польша) – Минск (Беларусь) – Москва – Екатеринбург – Владивосток / Находка (с ответвлениями в сторону КНР: Улан-Удэ – Монголия – Китай и Чита – Забайкальск – Китай); Байкало-Амурская магистраль: Тайшет – Тында – Комсомольск-на-Амуре – порт Ванино.

Всего на Транссиб и БАМ заходит и выходит, полностью или частично около 288 млн. тонн грузооборота. По итогам 2018 года в обе стороны полностью прошло около 83 млн. тонн груза. С запада на восток частично или полностью прошло около 141 млн. тонн, с востока на запад – 56,9 млн. тонн. [44]. По

структуре грузоперевозок, большая часть из них приходится на перевозку угля, нефти и нефтепродуктов, древесины, а также контейнерные перевозки. В настоящее время Транссиб связывает между собой КНР и города Западной Европы – Мадрид, Пардубице, Варшаву, Гамбург, Лодзь и др. По маршрутам Транссиба проходит контейнерный железнодорожный состав. [48]

К числу основных контейнерных поездов относятся: «Восточный ветер» (Берлин – Варшава – Минск – Москва – Казахстан – страны ЦАРЭС); «Западный ветер» (Малашевичи – Берлин); «Монгольский вектор 1,2» (Брест – Улан-Батор; Хух-Хото – Дуйсбург); «Балтика-Транзит» (Балтия – Казахстан – страны ЦАРЭС) и др. Перспективными направлениями развития контейнерных перевозок являются – «Транссиб за 7 суток» (Китай – Западная Европа), а также поезда от ст. Забайкальск до Москвы (за 12 суток) и до Смоленска (за 13 суток). В целях сокращения времени нахождения транзитных контейнеров в портах и пограничных станциях введены упрощенные таможенные процедуры. [97]

Маршруты Транссиба соединяют между собой территории 20-ти субъектов РФ, 5 федеральных округов и обслуживаются 6-ю железными дорогами в рамках холдинга ОАО «РЖД». Магистраль имеет выходы на востоке на сеть железных дорог Республики Кореи, Корейской Народно-Демократической Республики, Китайской Народной Республики и Монголии. На западе соединяется со странами Европейского Союза. На юго-западе – со странами Центральной Азии. [97]

БАМ сегодня является перспективным направлением модернизации и представляет собой потенциал транспортно-транзитной деятельности. Маршруты БАМа соединяют между собой выходы от основных портов – Ванино, Советская Гавань, Находка и др. с участками Транссиба по северу Забайкалья и Амурской области.

Важным будет добавить участие ОАО «РЖД» во всех международных соглашениях в области железнодорожного транспорта. Так, ОАО «РЖД» является участником Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), а так-

же присоединена к Соглашениям о международном грузовом и пассажирском сообщениях (СМПС / СМГС) и Конвенции (КОТИФ).

Давая характеристику развитию высокоскоростного движения на территории Российской Федерации можно отметить следующие результаты – еще с 2015 года обсуждаются и реализуются инвестиционные программы ОАО «РЖД», связанные с построением маршрутов ВСМ «Москва – Санкт-Петербург», «Москва–Казань», «Москва–Тула», «Москва–Нижний Новгород», «Екатеринбург–Челябинск» и др. В рассмотрении предложенный проект строительства высокоскоростной трансевразийской грузопассажирской железнодорожной магистрали «ТрансЕвразия».

Вместе с тем, общая характеристика железнодорожной транспортной сети Российской Федерации не обходится и без проблемных «узких» мест, которые можно обозначить следующим образом: наличие региональных и территориальных дисбалансов в области размещения объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры; наличие неоптимизированных и негармонизированных уровней нагрузки на отдельные участки ЖД сети; износ материально-технической и промышленно-производственной базы (локомотивы, станции и т.д.) на некоторых участках железных дорог и ряд других проблем.

В целях развития железнодорожной транспортной инфраструктуры ОАО «РЖД» реализуются программы развития Восточного полигона (Транссиб и БАМ), подходов к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, Московского транспортного узла а также разрабатываются проекты создания и эксплуатации инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Нарым» и «Элегест – Кызыл – Курагино». [39]

Железнодорожная транспортная система Китайской Народной Республики

Транспортно-логистическая система современного Китая и железнодорожная транспортная сеть как ее составляющая представляет собой образец эффективного менеджмента и инновационного развития. Так, если в 2002 году протяженность железных дорог страны составляла менее 60 тыс. км, то к 2014-му году она достигла 103 тыс. км, а к 2018г. – 127 тыс. км, из которых 29 тыс.

км приходится на высокоскоростные магистрали. Объемы инвестиций в развитие железных дорог КНР по состоянию на конец 2018-го года составили 802,8 млрд. юаней (117 млрд. долл. США). [49]

Железнодорожный транспорт представляет собой один из наиболее представленных и развитых способов регионального и национального транспортного сообщения на территории современной КНР.

Основными характеристиками железнодорожной транспортной сети Китая являются следующие – почти повсеместно двухпутные электрифицированные железнодорожные пути эксплуатационной длиной – более 127 тыс. км, в том числе свыше 27 тыс. км высокоскоростных магистралей, шириной колеи – 1435 мм; густота сети – 6,5 км на 1000 км² (116,5 км на 10000 км²); количество станций – более 5,5 тыс.; развитый локомотивный парк (грузовые и пассажирские локомотивы средних и высоких скоростей – тепловозы, магистральные электровозы, мощностью около 10 тыс. кВт); значительная представленность и обеспеченность государства высокоскоростными магистралями, которые связывают воедино между собой 28 из 33 провинций КНР. Высокоскоростная сеть представлена в виде 8 основных вертикалей (с севера на юг) и 8 основных горизонталей (с востока на запад). [53]

Железнодорожная транспортная инфраструктура современного Китая представляет собой разветвленную структуру железнодорожных станций разной классности в рамках которых осуществляется основополагающая транспортно-логистическая деятельность. Кроме того, в рамках инфраструктуры выделяется обширное количество капитальных сооружений – естественного и искусственного характера. Так, к примеру, на долю мостов и тоннелей приходится более 47,6 тысяч и 6,5 тыс., соответственно. Также, имеется мультимодальная взаимосвязь со всеми основными видами транспортного сообщения, реализуемая в рамках специально оборудованных терминально-складских и перевалочно-погрузочных комплексов, в портах и на территории промышленно-производственных и научно-технологических баз.

Кроме того, на территории Китая зарегистрированы и действуют свыше 100 специальных особых экономических зон, в рамках которых имеются преференции в виде упрощенных таможенно-тарифных и административно-барьерных операций для обеспечения бесперебойного транспортно-логистического обслуживания и т.д.

Характеристика железнодорожных транспортно-логистических комплексов России и Китая позволяет сделать вывод о том, что в области транспортного сопряжения и построения международных коммуникаций посредством построения международных транспортных коридоров в интернациональном взаимодействии России и Китая представляет собой очевидную необходимость имеет обширный потенциал и «точки роста».

Основные выводы по главе №1:

➤ Транспортный комплекс как экономическая и воспроизводственная система является обширной взаимосвязью элементов, которые пребывают в постоянном взаимодействии между собой и представляют собой совокупность отраслей, участвующих в макроэкономическом развитии государства. Транспортно-логистическая отрасль предопределяет характер и уровни взаимосвязей между всеми субъектами экономической системы государства, а потому напрямую оказывает влияние на характер и темпы экономического роста. В результате этого, эффективность работы транспортного комплекса предопределяет потенциал и «точки роста» экономики государства, а также является маркером экономической стабильности. Кроме того, гармонизированная работа транспортного комплекса как системы являет собой основу для формирования и построения практико-ориентированных и эффективных интернациональных взаимосвязей.

➤ Международные транспортные коридоры, являясь высшим элементом иерархии транспортных комплексов, предстают отражением высокоэффективных сконцентрированных траекторий развития международного торгово-экономического и транспортно-логистического взаимодействия. Международные транспортные коридоры как геоэкономическое и геополитическое явление

представляют собой линии сотрудничества между государствами в рамках глобализующейся мировой экономики, а также оказывают прямое воздействие на региональное и глобальное развитие и формирование институтов международной и региональной стабильности и безопасности. Построение линий МТК на территориях государств является отражением эффективности международного торгово-экономического, политического, научно-технологического, промышленно-производственного и социокультурного взаимодействия, а потому оказывают существенное влияние на процессы развития межгосударственных отношений.

➤ Современная методология построения мультимодальных международных транспортных систем базируется на выделении основополагающих траекторий интернационального транспортного взаимодействия путем определения потенциальных «точек роста» экономического, политического и др. форм международной коммуникации, а также имеет основы процессно-ориентированного системного анализа.

➤ В рамках существующих подходов к формированию МТК как явления важный акцент делается на характере технологической развитости транспортных коридоров; способах выстраиваемых коммуникаций; иерархии транспортных коридоров в зависимости от уровня взаимодействия (районный, региональный, международный, глобальный); типологии межгосударственного транспортного сообщения; развитию линий, траекторий и маршрутов и т.д.

➤ Транспортно-логистическая инфраструктура современных России и Китая представлены в достаточной степени развитости, характеризуются как значительно разветвленные и имеют практико-ориентированный прикладной характер, способный обеспечивать существующие экономические взаимосвязи. Вместе с тем, существует ряд ограничений, связанных с транспортной инфраструктурой, что отражает наличие отдельных «узких мест» и призывает к формированию полноценного инновационного и модернизационного процесса.

➤ В контексте сопряжения транспортно-логистических комплексов при построении МТК как системы между Россией и Китаем имеются существ-

венные перспективы и возможности, а также имеют место быть и определенные угрозы и риски. В рамках существующего взаимодействия особое значение отводится вопросам построения единой системы транспортного сообщения между государствами в целях построения гармонизированной оптимальной траектории экономического развития Евразийского региона. МТК в данном случае выступает драйвером роста и развития полноценных и широкомасштабных международных коммуникаций.

2. Международные торгово-экономические и транспортно-логистические коридоры интеграционного проекта «Один пояс – один путь» – Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI века

Транзитные и транспортно-логистические системы издревле являлись существенным катализатором торгово-экономического развития, которое претерпевало существенные трансформации на протяжении истории. Вместе с тем, транспорт как одна из базовых отраслей экономической системы с древних времен и по настоящее время являла собой существенный по масштабу своего влияния способ коммуникации, который позволял и продолжает позволять осуществлять построение тесных пространственных межгосударственных и международных связей, находящих свое отражение в культурно-цивилизационном, экономическом, политическом и др. обменах.

История развития человечества богата примерами и образцами становления и развития межгосударственных и международных коммуникаций в формате которых происходил обмен опытом и знаниями, миграционные перемещения и духовно-цивилизационное взаимодействие. К их числу которых справедливо относить и Великий Шелковый путь как пример эффективной транспортно-логистической системы своего времени, оставивший глубокий отпечаток в развитии человеческой цивилизации и имеющий значительное практико-ориентированное историческое наследие и сформировавший предпосылки к построению внешнеторговых и внешнеполитических связей на территории Евразийского региона.

Ввиду широкомасштабного исторического и практического значения Великого Шелкового пути, а также в связи с возникающими стратегическими проектами возрождения его маршрутов, предложенными в качестве китайского международного интеграционного проекта «Один пояс – один путь», представляется актуальным проведение ретроспективного анализа формирования и развития маршрутов Пути с выявлением его роли и значения в истории, а также изучение современного состояния и прогнозирование перспектив возрождения с учетом реалий настоящей действительности.

2.1. История развития транспортных торгово-экономических маршрутов Шелкового пути – ретроспективный анализ;

Великий Шелковый путь – уникальное по своему культурному, экономическому, политическому и инфраструктурному факторам наследие в истории человечества. По существу, это первый из образцов трансевразийских трансконтинентальных торгово-экономических мостов, который с Древних времен и до середины XV века соединял между собой страны Востока со странами Запада. Структурно Великий Шелковый путь представлял собой совокупность караванных дорог и троп, пролежавших через Древний Китай, Индию, Аравийский полуостров, Центральную Азию и направлявшийся в страны Западной Европы и Средиземноморья. Дорога длиной приблизительно 7 тыс. км связывала между собой основные торговые центры и артерии того времени и представляла собой главную транспортно-логистическую магистраль, связующую между собой Восток и Запад. Первоначально караванный путь был направлен преимущественно на торговлю шёлком и изделиями из него, а также для перевозки пряностей и различных специфичных «восточных» товаров купцами и торговцами, в связи с чем Великий Шелковый путь и получил свое название. До середины первого тысячелетия до н.э. маршруты Шелкового пути представляли собой разрозненную сеть троп и дорог, которые впоследствии начали сливаться в единую транспортную сеть и послужили прообразом формирования разветвленной транспортно-логистической системы того времени.

Торгово-экономические коридоры Шелкового пути стали катализатором развития цивилизационной динамики и послужили стимулом к формированию образцов культурных и экономических центров. По существу, линии прохождения Шелкового пути явили собой не просто торговлю и обмен ресурсами, а стали эпицентрами развития интернационального взаимодействия, поскольку это была не просто торговая дорога, а связующая нить между странами и народами, по которой проходили экономические, социокультурные, духовно-религиозные, политические, научно-технические и другие взаимосвязи. Там,

где шли караваны, возникали города, которые становились культурными и экономическими центрами, сыгравшими важную роль в истории цивилизации. [19]

Исторически возникновение Великого Шелкового пути принято датировать периодом – II век до н.э. (по другим источникам с III века до н.э. [40]). При этом важно отметить, что данный период возникновения обусловлен именно формированием некоей целостной структуры торгово-экономического пути с определенной системой. Говоря об отдельных элементах – маршрутах, дорогах и тропах – можно сказать, что они возникли гораздо раньше и были скорее не систематизированы в целостную структуру.

В научный оборот термин «Великий Шелковый путь» (Great Silk Road) был введен немецким географом, путешественником, историком-ориенталистом Ф. фон Рихтгофеном во второй половине XIX века (1877 г.) в публикации книги «Китай». Этим понятием он обозначил трансевразийскую линию торгово-экономического взаимодействия между Востоком и Западной часть Евразии.

Периодизацию истории развития и расширения торгово-экономического значения маршрутов Великого Шелкового пути можно условно представить в виде основных трех этапов, которые по временным рамкам совпадали со временем царствования в Китае трех династий – Хань (206 г. до н.э. – 202 г.), Тан (618–907 гг.) и Юань (1271–1368 гг.) [20]

История возникновения и первоначального прокладывания маршрутов Великого Шелкового пути принято ассоциировать с деятельностью китайского чиновника и дипломата Чжан Цзяна, который в период 138–126 гг. до н.э. был направлен в дипломатическую миссию к кочевникам из племени юэчжей с целью получения от них союзничества для китайской империи Хань. По существу, Чжан Цзян стал одним из первых китайцев, который был направлен в Среднюю Азию и открыл Китаю государства Согдиану и Бактрию (в настоящее время – территории Узбекистана, Таджикистана и Афганистана). Благодаря его экспедиции китайская империя династии Хань получила огромный багаж знаний относительно спроса на китайскую продукцию за пределами Китая. В этой связи

китайским руководством того времени было принято решение о походах в сторону Средней Азии для установления торгово-экономического сотрудничества с народами, населявшими территории этих стран. Кроме того, значимым событием в истории прокладывания первоначальных маршрутов Великого Шелкового пути стала победа китайцами над народами сюнну в 123–119 гг. до н.э., что позволило обеспечить контроль со стороны китайцев за данными территориями и соответственно дало возможность повышения безопасности сквозных маршрутов в направлении Восток–Запад.

Дальнейшее поступательное развитие маршрутов Великого Шелкового пути привело к формированию системы из двух траекторий: *южной* – от севера Китая через Среднюю Азию на Ближний Восток и Северную Индию и *северной* – от севера Китая через Памир и Приаралье к Нижней Волге и к бассейну Черного моря. Между этими двумя трассами пролегали небольшие пути, соединявшие их друг с другом. Основные маршруты караванов смещались то на северную дорогу, то на южную. [87]

В период своего наибольшего расцвета в VIII–XII вв. Великий Шелковый путь становился не только торговым маршрутом, но и включал в себя основные функции транспортно-логистического взаимодействия, а также представлял в качестве своеобразной траектории прогрессивного развития. Так, благодаря ему стали формироваться основные инфраструктурные объекты, которые становились перевалочно-складскими и терминальными пунктами обслуживания товарооборота и грузопотока. Кроме того, налаживалась система рыночных взаимоотношений путем оформления и развития товарно-биржевых пунктов и специализированных базаров. В результате повышения торгово-экономического потенциала транспортных маршрутов Великого Шелкового пути повышался уровень развития финансовой инфраструктуры, обслуживающей данный товарооборот и грузопотоки – стали появляться системы стабильных денежных взаиморасчетов.

Большое значение Великого Шелкового пути заключалось также в продвижении научно-технических знаний и технологий, религиозных и духовно-

нравственных ценностей, социокультурном обмене и взаимодействии между цивилизациями. На пути пролегания маршрутов Великого Шелкового пути стали возникать культурные, экономические и политические центры, поскольку инфраструктура требовала развитого социокультурного и экономического обмена и формирования предпосылок международного разделения труда. Помимо этого в целях обеспечения безопасности по маршруту следования стали возникать определенные элементы охраны и защиты, а также стабилизированы и централизованы властные политические взаимоотношения между народами и населением городов и государств, через которые пролегали маршруты. В городах формировались базы отдыха и ночлега для путников, которые преодолевали огромные расстояния на пути следования. Широко развивались товарные и торгово-рыночные взаимоотношения. Важным будет заметить, что Великий Шелковый путь являлся своеобразным катализатором упорядочения и выравнивания регионального развития – города развивались и становились центрами экономической и политической стабильности. Кроме того, Великий Шелковый путь позволил обеспечить диалог между Востоком и Западом и стал предпосылкой возникновения Среднеазиатской цивилизации.

Великий Шелковый путь обеспечивал увеличение и рост золотовалютных резервов восточных государств, поскольку основные товары, перевозимые по маршрутам пути, представляли собой уникальную ценность и не имели аналогов в странах Западной Европы. Шелк, товар на который вплоть до VI века имел монополию Китай, представлял собой товар «люксовой» характеристики и потреблялся преимущественно высокообеспеченными слоями населения стран Запада и Средиземноморья. Кроме того, Китай экспортировал фарфор и чай. Специализация стран Ближнего Востока и Центральной Азии предполагала изготовление шерстяных и хлопчатобумажных тканей, специи для консервации продуктов и изготовления лекарств поступали в Европу из стран Южной и Юго-Восточной Азии. [87]

В целях обеспечения безопасности, а также для формирования элементов политической стабильности и согласования взаимоотношений между участни-

ками в зоне пролегания маршрутов Великого Шелкового пути созидались элементы монопольного государственного управления, которые условно можно разделить на три крупных периода: власть Тюркского каганата (конец VI в.), Империя Чингиз-Хана (конец XIII в.) и Империя Тамерлана (конец XIV в.). [19]

К концу XV – началу XVI вв. спрос на товары и поступательный рост Великого Шелкового пути как основной трансевразийской транспортно-логистической артерии сменились нисходящим трендом, а впоследствии привели к полному прекращению его существования. Предпосылками, положившими начало конца Великого Шелкового пути стали несколько причин. В первую очередь, это промышленный переворот и научно-технический прогресс, позволивший странам Западной Европы получить доступ к морскому сообщению и формированию флотов. Во-вторых, это начало военных столкновений и формирование межгосударственных конфликтов в Средней Азии, к числу которых можно отнести завоевания Тамерлана и вторжение туркменов. Причем важным будет отметить, что, по существу, вторая предпосылка также предопределила и первую, поскольку снижение стабильности и безопасности торговых маршрутов Великого Шелкового пути в совокупности с научно-техническим прогрессом в странах Западной Европы привели к поиску новых альтернативных маршрутов.

Говоря об историческом значении Великого Шелкового пути как основополагающей торгово-экономической транспортно-логистической трансевразийской артерии условно можно выделить следующие пункты:

1. Стимулирование экономического и политического роста стран Центральной, Средней Азии, Передней Азии и Кавказа – рост и развитие торговых городов на территории средневекового Востока;
2. Широкомасштабное распространение культурно-цивилизационного фактора и формирование обширной системы обмена социокультурными, религиозными, идеологическими, духовно-нравственными, научно-техническими и иными знаниями на протяжении маршрутов пролегания Великого Шелкового пути;

3. Построение системы эффективных внешнеторговых связей и прообразов интернационализации торгово-экономической деятельности;
4. Развитие рыночных элементов торгово-логистической и терминально-складской инфраструктуры в городах и государства пролегания маршрутов Великого Шелкового пути;
5. Ускорение процессов распространения населения по территориям городов и, а также стимулирование Великого переселения народов;
6. Формирование элементов и прообразов государственности, политической стабилизации и централизации государственного управления, а также обеспечения и охраны торгово-экономических путей;

Трансевразийская торговля, реализуемая в рамках Великого Шелкового пути оказала существенное влияние и на развитие экономики Руси в VIII–XV вв., которая по праву географически занимала место трансевразийского государства. За время существования и расцвета Великого Шелкового пути, Русь в нескольких периодах была участником торговых отношений. Так, первые свидетельства о торговле на территории восточных славян относят к VIII в., о чем свидетельствуют найденные в кладах куфические монеты. [20]

Далее в связи с ростом и развитием государственности на территории Древней Руси происходит ее масштабная интеграция в торгово-экономическую деятельность в рамках осуществления торговли по маршрутам Великого Шелкового пути причем не в качестве посредника, но в качестве полноценного участника торговой деятельности. В ключевых пунктах торговли происходит обмен мехов, пушнины и продуктов бортничества на серебро, шелк и пряности. Ближе к середине IX века происходит угасание торговли ввиду сокращения торговли в рамках самого Великого Шелкового пути.

Очередная интеграция Руси в торговую деятельность происходит в середине XIII века во времена Татаро-монгольского нашествия. Торговля русских княжеств стала отправляться в 1240–1250-х гг., а первыми в торговлю включились западные и юго-западные области Руси: Ростовское, Брянско-Черниговское и Смоленское княжества. С ростом экономической мощи Мос-

ковского и Тверского княжеств купцы из северной части Руси также направились на юг и восток. Кроме того, торговля осуществлялась по восточному направлению – Волжскому торговому пути и на территории Крыма. Предметы экспорта и импорта в данный период времени не претерпели существенных изменений и оставались неизменными. [20] Таким образом, Русь была одним из важных участников торговли в рамках Великого Шелкового пути, претерпевая трансформации из исключительно транспортно-транзитной территории до самостоятельного участника торговой деятельности.

Важно будет отметить тот факт, что, по существу, Великий Шелковый путь как экономическое явление явился ни чем иным, как разветвленной сетевой структурой с расширенной взаимосвязью экономических субъектов между собой, а это по факту сыграло важнейшую роль в экономической и политической истории развития и освоения Евразийского пространства. Кроме того, огромное значение Великий Шелковый путь сыграл для становления и развития внешнеторговых связей и внутригосударственного устройства Российского государства, что является одним из основополагающих стимулов к изучению и исследованию данных траекторий развития внешнеэкономического и внешнеполитического сотрудничества. В рамках существующей культурно-цивилизационной и исторической динамики Великий Шелковый путь сыграл существенное значение как один из первых институтов построения международного взаимодействия, как в рамках торгово-экономического сотрудничества, так и в духовных, научно-технических, социокультурных обменах.

Таким образом, история Великого Шелкового пути стала прообразом и концептуально-методологической базой формирования и развития современной китайской интеграционной инициативы совместного строительства проекта «Один пояс – один путь» в качестве глобальной внешнеэкономической и внешнеполитической стратегии на территории Евразийского пространства.

2.2. «Один пояс – один путь» – современное состояние китайского интеграционного проекта в контексте построения сотрудничества

Современный этап возрождения маршрутов Великого Шелкового пути нашел свое отражение в выдвинутых китайским руководством в период 2010–2015 гг. инициативах международного интеграционного строительства «Один пояс – один путь». Презентация предложения впервые состоялась во время изытов председателя КНР Си Цзиньпина в Казахстан и в Индонезию в 2013 году.

Сегодняшняя ступень развития политики открытости Китая нашла свое отражение в программной структуре проекта «Один пояс – один путь» (Пояс и путь, ОПОП). Сделанный китайским руководством акцент на формирование новой архитектуры международных отношений и всесторонней открытости дал старт формированию и развитию новых целей международной интеграции Китая в современную систему международных отношений. Китайскими экспертами отмечается целенаправленный характер «повышения уровня и качества открытости, углубления участия в определении международных правил» [7] со следующими особенностями [47]:

1. *С точки зрения содержания* – больший акцент делается на выход китайских капиталов и технологий, а не на привлечение в Китай иностранных с целью диверсификации структуры экспортно-импортной деятельности государства;

2. *С точки зрения географического охвата* – гармонизация регионального развития провинций Китая путем перехода от внешней открытости восточных приморских районов к развитию внутренних западных;

3. *С точки зрения глубины открытости* – учет мировой тенденции к процессам регионализации и региональной интеграции путем формирования взаимовыгодных форм сотрудничества (зоны свободной торговли, особые экономические зоны и т.д.) с соседними сопредельными странами и зарубежными государствами посредством концепта «трех свобод» - свободное движение капиталов, товаров и рабочей силы;

Программа «Пояса и пути» положила в себя основы стратегического расширения внешнеполитической и внешнеэкономической повестки китайского государства, которые были продиктованы колоссальным экономическим ростом, а также усиливающимися процессами глобализации и регионализации. Структурно, основным содержанием интеграционной инициативы «Один пояс – один путь» является реализация развития региональной интеграции и сотрудничества в области транспортно-логистического взаимодействия, а также инфраструктурного строительства. Программой «Пояса и пути» предполагается объединение межгосударственных и международных усилий для совместного создания новых и модернизации уже имеющихся международных транспортных торгово-экономических коридоров, которые являются связующими между Китаем и странами Западной, Центральной, Восточной Европы, Ближнего Востока и стран Африканского континента.

Международный интеграционный проект «Один пояс – один путь» является одним из прямых воплощений принятых в Китае внешнеполитических и внешнеэкономических стратегических курсов «мирного возвышения» Китая, и принципов «мягкой и мудрой силы», в основе которых полагаются стремления к формированию и развитию позитивного имиджа и репутации, построение взаимовыгодных транспарентных экономических взаимоотношений, построенных по принципу «взаимной симпатии» как с сопредельными странами, так и с зарубежными государствами.

Программа «Пояса и пути» является воплощением стремления к рациональному совместному освоению Евразийского пространства международным сообществом путем формирования единого общего направления развития и траекторий взаимодействия через инструменты экономического сотрудничества, построения межкультурного диалога цивилизаций, развития инвестиционного потенциала, формирования единых транспортно-логистических маршрутов, построения торгово-экономического и финансово-инвестиционного взаимодействия, обмена научно-техническим и технико-технологическим потенциалом.

Хронология развития и реализации концепции «Один пояс – один путь»

Вопросы возрождения трансевразийских маршрутов по аналогу Великого Шелкового пути еще с середины прошлого столетия находят свое отражение в научной литературе различных государств. Принципиальной основой построения таких систем явилось стремление к освоению Евразийского пространства, которое трансформировалось в начале 90-х гг. XX в. в результате распада СССР. Так, к примеру, с середины 90-х XX в. и в начале XXI в. проводится активная разработка и предлагается масса всевозможных вариантов освоения евроазиатских транспортных коридоров – к их числу можно отнести американский вариант МТК «ТРАСЕКА», российские варианты ВСМ «ТрансЕвразия» и торгово-экономический пояс «Razvitie», российская интеграционная инициатива – Евразийский экономический союз и т.д.

Первоначально идея возрождения Великого Шелкового пути подразумевала создание исключительно сухопутных экономических коридоров в рамках Азиатско-Тихоокеанского региона, прежде всего между Китаем и Западной Европой. При этом вдоль указанных транспортных коридоров подразумевалось формирование соответствующей транспортной инфраструктуры, отчего идея получила название «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП). [27]

Несколько позднее (в октябре 2013 г.) на саммите АТЭС была выдвинута еще одна инициатива – создание «Морского Шелкового пути XXI века», которая дополнила сухопутную часть создаваемого Шелкового пути морскими коридорами для стыковки сухопутной транспортной сети южных провинций Китая и стран Юго-Восточной Азии с основными портами Азиатско-Тихоокеанского региона и стран Ближнего Востока и Африки.

На третьем Пленуме ЦК КПК XVIII созыва китайским руководством было принято решение объединить обе части интеграционного мегапроекта в единое целое, которое получило название «Один пояс – один путь» (One Belt, One Road, 一帶一路). Кроме того, решениями Пленума был сделан акцент на ускорении процессов взаимосвязи инфраструктурных объектов между Китаем и

соседними странами. Далее в 2015 году при формировании «Плана социально-экономического развития на 2015 год» и «Доклада о работе Правительства» была сделана ключевая ставка на реализацию концепции «Один пояс – один путь» как одного из магистральных направлений внешнеэкономической и внешнеполитической стратегии Китая, а цели и задачи проекта легли в основу списка важных дел, поставленных Правительством Китая.

В марте 2015 года был опубликован официальный документ «Концепция и План действий по содействию совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века», основным фокусом которого является создание и формирование взаимосвязей КНР со странами Центральной Азии, Западной Европы, Центральной и Восточной Европы и Российской Федерацией сухопутно, а также со странами Средиземноморья, Персидского залива, Ближнего Востока и Африканского континента морским путем.

Намерение строительства интеграционной инициативы на территории Евразийского региона было закреплено в плане «XIII пятилетки» (2016–2020 гг.), принятом в 2016 году.

В мае 2017 года проведен первый международный форум «Один пояс – один путь», организованный китайским правительством и состоящий из трех частей: церемонии открытия, саммита за круглым столом и встреч на высоком уровне. На форум прибыли делегации из 29 глав государств или правительств, а также три руководителя международных организаций. Второй форум «Один пояс – один путь» был проведен в конце апреля 2019 года с участием представителей из 150 стран, в том числе 40 глав государств, а также представителей от международных организаций – Международный валютный фонд и ООН.

Описание проекта «Один пояс – один путь»: принципы и методология формирования, внешние и внутренние причины, цели и задачи

Стратегический проект «Один пояс – один путь» представляет собой план региональной интеграции, предложенный китайским руководством. Общая структура проекта представляет собой многоуровневую систему, представляю-

щую собой разветвленный институциональный механизм содействия и развития транспортно-логистической инфраструктуры, а также расширение механизмов строительства экономических коридоров вдоль пролегания основных маршрутов «Пояса и пути». Заявленная цель этого долгосрочного крупномасштабного проекта заключается в создании новых механизмов экономического развития, которые будут способствовать более эффективному распределению ресурса в регионе и укреплению рыночной интеграции между государствами Европы, Азии и Африки. [55]

Основным содержанием инициативы «Один пояс – один путь», выдвинутой китайским руководством, можно назвать процессы активизации международного и регионального интеграционного сотрудничества в экономической сфере посредством выстраивания системы международного транспортно-логистического взаимодействия с развитием существующей инфраструктуры и созданием новой, что, в том числе, повлечет за собой активизацию иных сфер экономики и автоматически подтянет за собой необходимость международного политического взаимодействия, в том числе, и в вопросах международной безопасности.

Методология формирования проекта «Один пояс – один путь» заключается в транспарентном и взаимовыгодном мирном сосуществовании, формировании совместных элементов и институтов региональной интеграции и построении пространства, так называемого «Сообщества Единой Судьбы», что тесно согласуется с основополагающими концептами внешнеполитической стратегии Китая.

Вместе с тем, китайское руководство позиционирует инициативу преимущественно как экономический мегапроект, который позволяет странам-участницам проекта принять участие в строительстве международных транзитных коридоров, соединяющих Европу и Азию и стимулировать свободное, но упорядоченное передвижение факторов производства, высокоэффективное распределение ресурсов и глубокое слияние рынков.

Концепция «Один пояс – один путь» включает в себя пять основополагающих связующих элемента – ключевых принципов, которые можно представить в виде следующего списка:

1. Политическое согласование и мирное сосуществование в рамках единых целей и задач совместного строительства;
2. Единая инфраструктурная транспортно-логистическая сеть;
3. Осуществление взаимовыгодных транспарентных торгово-экономических взаимосвязей;
4. Формирование единой взаимосвязанной целостной системы валютно-финансовых и финансово-инвестиционных потоков;
5. Осуществление социокультурного, цивилизационного, духовно-нравственного, научно-технического и технико-технологического обмена между народами и населением государств-участников;

С точки зрения развития экономики, основополагающая цель проекта «Один пояс – один путь» заключается в содействии свободному передвижению в рамках экономических систем, пролегающих вдоль него, с построением масштабного, высокоуровневого и глубокого регионального экономического сотрудничества.

С точки зрения цивилизации и культуры, данная инициатива не только является экономической стратегией, но и служит путем к взаимному изучению цивилизаций, их взаимопроникновению путем проведения совместной работы и движения в одном направлении с ориентацией на совместную взаимовыгодную траекторию.

С точки зрения исторической динамики, проект представляет собой логичный периодом развития международного взаимодействия и общественного развития в эпоху экономической глобализации с ориентацией на долгосрочные тренды развития Евразийского пространства.

С точки зрения международной безопасности и стабильности в регионе можно отметить тот факт, что в официальных документах китайского правительства отмечается и подчеркивается, что проект «Один пояс – один путь» яв-

ляется открытым и прозрачным для всех стран, а сама инициатива инклюзивна и не несет под собой конфликтный характер, направлена преимущественно на здоровую и адекватную региональную кооперацию, и является основой для международного экономического и политического интеграционного сотрудничества КНР со всеми заинтересованными странами. Китай готов совместно с другими странами работать на инициативой, ее дополнением новыми проектами и задействовать многосторонние форматы сотрудничества, под которым понимается как участие КНР в различных интеграционных объединениях (ШОС, АСЕАН плюс Китай (10+1), Форум «Азия – Европа», АТЭС, БРИКС и т.д.), а также призывает к равноправному диалогу по международным вопросам. [59]

Китай как региональная держава с высокими темпами экономического роста и развития на территории Евразийского пространства имеет внешние и внутренние мотивы реализации интеграционного проекта «Один пояс – один путь».

Давая характеристику *внешних и внутренних* причин, можно отметить следующие предпосылки, которые преследует внешнеполитическая и внешнеэкономическая стратегическая повестка современного китайского государства:

Внешние мотивы заключаются в формировании стабильного экономического развития сопредельных государств и укреплении развития мирохозяйственных связей и международных отношений в целом. Эта группа целей находит свое воплощение в заинтересованности китайского руководства содействием развитию обширного списка стран-партнеров путем создания диверсифицированных и связанных между собой сетевых структур и коммуникаций. В контексте внешних мотивов целесообразно отметить заинтересованность Китая в расширении торгово-экономических связей с ключевыми партнерами государства – странами Европейского Союза и Российской Федерацией путем диверсификации торгово-экономических маршрутов и повышения транспортно-логистической эффективности. Кроме того, Китай заинтересован в расширении сфер регионального экономического влияния, а также в диверсификации импорта топливно-энергетических ресурсов и других видов сырья, продвижении

китайской продукции на мировые рынки, реализации политических стратегических интересов государства в регионе с обеспечением международной безопасности, в том числе путем распространения собственного экономического и политического влияния.

Внутренние мотивы ориентированы скорее на региональное выравнивание и гармонизацию регионального развития внутри самого китайского государства. Они направлены на ликвидацию и постепенное снижение дисбалансов экономического развития и торгово-экономических барьеров в рамках национального воспроизводства и преследуют своей целью активное включение отстающих в плане экономического развития регионов и территорий государства. К числу важнейших внутренних предпосылок создания и продвижения проекта интеграции «Один пояс – один путь» справедливым будет также отнести необходимость в борьбе с перепроизводством в отдельных отраслях китайской промышленности, достижении региональной гармонизации путем активного вовлечения западных провинций в систему национального воспроизводства, стимулировании дополнительного экономического роста посредством реализации крупномасштабных инфраструктурных объектов с использованием китайского капитала, оборудования, технологий и рабочей силы.

Институциональная структура и основные направления сотрудничества

Институциональная структура проекта «Один пояс – один путь» представляет собой многоуровневую широкомасштабную разноотраслевую систему взаимосвязанных элементов, которые направлены на различные аспекты международного взаимодействия в рамках координации строительства и взаимного обмена опытом, знаниями, управленческими моделями, ноу-хау и образовательными ресурсами.

Важным будет подчеркнуть, что китайское руководство как инициатор инициативы не стремится к институционализации проекта «Один пояс – один путь» по одному или нескольким вариантам интеграционного взаимодействия аналогично принципам АСЕАН, ЕС или других объединений. [59]

Деление институциональной структуры можно проводить в зависимости от полагаемых факторов взаимодействия и отраслей экономики, положенных в их основу.

Так, *классификацию, по мнению автора, условно можно построить следующим образом:*

1. *Управленческий аппарат и менеджмент* – включает в себя все элементы топ-менеджмента компаний-участниц, руководящий состав государств-участников и организационные структуры встреч на высшем уровне;

2. *Финансово-инвестиционная инфраструктура проекта* – включает все финансовые институты, созданные в рамках реализации проекта и присоединившиеся к участию (Азиатский банк развития, Фонд Шелкового пути и др.);

3. *Образование и научно-технический обмен знаниями и технологиями* – включают в себя образовательные учреждения, научно-исследовательские институты, университеты, академии и др.;

4. *Социокультурный и цивилизационный обмен* – включает институты изучения, взаимопроникновения и ассимиляции культурных особенностей и духовно-нравственных и религиозных ценностей – фонды дружбы и добрососедства, институты дружбы народов и т.д.;

5. *Институты туристической отрасли* – аналогично предыдущему осуществляют взаимодействие в рамках обмена культурным и социально-духовным опытом, однако имеют особенностью преимущественно коммерческий характер деятельности:

6. *Инфраструктурные и строительно-инжиниринговые институты взаимодействие* – компании, осуществляющие проектно-изыскательские, геолого-разведочные, строительно-инжиниринговые и др. услуги, направленные на реализацию строительства новых и модернизацию уже существующих линий и маршрутов;

7. *Транспортно-логистические компании и операторы* – являются одними из основных участников институциональной структуры проекта и представляют собой компании транспортно-логистической отрасли, прямо или кос-

венно осуществляющие деятельность в рамках направления основной деятельности проекта (авиакомпания, морские и судоходные операторы, железнодорожная и автомобильная логистика, трубопроводный транспорт и телекоммуникации);

Каждый из перечисленных выше институтов в данной автором настоящей диссертации классификации отвечает за собственное направление сотрудничества (наука и образование, менеджмент, туризм, транспорт и логистика и т.д.) и ориентирован на отдельное направление и отрасль экономической системы государств-участников.

Финансово-инвестиционная инфраструктура проекта

Институты финансово-инвестиционной инфраструктуры проекта, по мнению автора, заслуживают отдельное внимание поскольку представляют наибольшую значимость ввиду того, что проект позиционируется, в большинстве своем, как экономический. Кроме того, финансово-инвестиционный потенциал государств-участников, а также созданных и присоединившихся субъектов финансовой инфраструктуры обеспечивает функционирование подавляющего большинства остальных институтов и проектной тематики.

Давая характеристику финансово-инвестиционной инфраструктуре проекта «Один пояс – один путь» можно сказать, что она обладает существенным потенциалом и представляет собой формируемую разветвленную совокупность институтов, обладающих значительными ресурсами для обеспечения основополагающих целей проекта.

2014 год стал знаменательным для формирования базовых основ и фундамента финансово-инвестиционной платформы проекта «Один пояс – один путь». Так, в октябре и ноябре 2014 г. были учреждены основополагающие международные финансовые организации, сформировавшие облик финансовой институциональной системы – Фонд Шелкового пути и Азиатский банк инфраструктурных инвестиций. К числу дополнивших участие в проекте относятся также Азиатский банк развития и Новый банк развития БРИКС. Финансовую инфраструктуру проекта «Один пояс – один путь» условно можно представить

в виде нескольких формаций – многосторонние международные финансовые организации (АБИИ, ФШП, АБР, Новый банк развития БРИКС и др.), а также межгосударственные инвестиционные фонды (Российско-китайский инвестиционный фонд, Российско-китайский научно-технический инвестиционный фонд, Китайская инвестиционная корпорация (China Investment Corporation) и т.д.).

Основным институтом финансирования инфраструктурных проектов в Азии, а соответственно и проекта «Один пояс – один путь», на сегодняшний день является Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), членами и учредителями которого в настоящее время являются 67 стран. Часть государств участников расположены непосредственно в регионе влияния инициативы «Пояса и пути», остальные располагаются за его пределами. Результаты деятельности АБИИ находят свое отражение в количественном измерении. Так, в 2018 году АБИИ инвестировал в проекты Пояса и пути свыше 3,5 млрд. долл. США, а к концу 2020 года организацией поставлена цель в 5,5 млрд. долл. США. Общая потребность инфраструктурных инвестиций, выставляемая финансовым институтом за период с 2015 по 2030 гг. оценивается в размере свыше 40 трлн. долл. США. [82]

Давая характеристику Фонда Шелкового пути, второго по значимости финансово-инвестиционного механизма проекта «Один пояс – один путь», стоит отметить тот факт, что ключевым направлением его деятельности является поиск инвестиционных возможностей и предоставление услуг для реализации проектов в странах-участницах. Фонд представляет собой одного из крупнейших инфраструктурных инвесторов в целях развития промышленной и финансовой кооперации. Важно принять во внимание, что весь капитал Фонда принадлежит Китаю, а основными источниками финансирования являются Государственная администрация иностранной валюты Китая (65%), Китайская Инвестиционная Корпорация (15%), Экспортно-Импортный банк Китая (15%) и Банк развития Китая (5%). [92] Однако, основной уставной и нормативной до-

кументацией Фонда подразумевается привлечение иностранных инвесторов и учредителей и развитие совместной кооперации в рамках деятельности ФШП.

Важным будет сделать акцент на том, что китайская интеграционная инициатива всецело поддерживается крупнейшими международными организациями, как ООН, МВФ и Всемирный банк, поскольку проект «Один пояс – один путь» является отдельным воплощением реализации целей ООН в области устойчивого развития до 2030 г. [78]

Особое внимание при характеристике финансово-инвестиционной инфраструктуры стоит обратить на то, что, по существу, проект «Один пояс – один путь» являет собой процесс потенциального развития, институционального закрепления и вхождения китайского юаня в состав мировых резервных валют, которые играют фундаментальную роль в развитии международных транзакций. Не взирая на то, что современные транзакции в контексте «Пояса и пути» осуществляются в американской национальной валюте – долларе США, являющегося основным денежным инструментом, наметился тренд на интернационализацию китайского юаня. Так, решением МВФ в 2016 году о включении китайского юаня в корзину валют специальных прав заимствования (special drawing right, SDR) существенно повысило его значение для международных транзакций и позволило использовать его наряду с другими резервными валютами (евро, доллар США, британский фунт стерлинов). Более того, важным будет отметить значительный рост торгово-экономических сделок и инвестиций, осуществляемых в китайских юанях, что позволяет сделать вывод о том, что страны-участницы «Пояса и пути» будут стремиться к снижению транзакционных издержек и американских обменных валютных рисков путем перехода на альтернативную доллару США валюту при осуществлении международных транзакций.

Отдельный акцент в рамках построения финансово-инвестиционной инфраструктуры «Пояса и пути» заслуживает реализация межгосударственного и корпоративного финансово-инвестиционного сотрудничества. Корпоративные капиталовложения и инвестиции наряду с вышеперечисленными финансовыми

механизмами являют собой существенный финансово-инвестиционный потенциал инициативы «Один пояс – один путь». Так, в рамках реализации проекта привлекается обширный объем инвестиций со стороны частного и частного-государственного секторов как КНР, так и других стран-участниц.

Стоит добавить информацию о первых результатах совместного освоения финансово-инвестиционного потенциала в рамках концепции «Один пояс – один путь». Так, согласно отчету представителя министерства коммерции КНР Гао Фэна и обнародованным статистическим данным за период с 2014 по 2019 гг. совокупный размер прямых инвестиций китайских предприятий в страны-участницы проекта превысил 90 млрд. долл. США, а для формирования стабильного взаимовыгодного сотрудничества совместными усилиями КНР и стран-участниц были сформированы группы торгово-экономических зон «Пояса и пути» с общим объемом инвестиций более 30 млрд. долл. США и занятостью населения на этих рынках труда – около 300 тыс. человек. [45]

Финансово-инвестиционный потенциал проекта «Один пояс – один путь» можно охарактеризовать сильной стороной интеграционной инициативы, поскольку он представляет собой поступательно растущий элемент развития и обновления, а также сосредотачивает в себе эффективные финансовые механизмы направленные на модернизацию и развитие транспортно-логистической инфраструктуры проектной тематики. Даже в условиях неопределенности и турбулентности современной мировой экономической динамики, сформированные институты способны сосредоточить и скоординировать усилия для минимизации макроэкономической нестабильности.

SWOT и PEST-анализ, форсайт и стратегическое планирование проекта;

В целях емкого и глубокого анализа концепции «Один пояс – один путь» автором считается целесообразным проведение многостороннего и широкоаспектного исследования полагаемых в основу факторов, определяющих жизнеспособность и способность к развитию проектных инициатив. Для этого важно обратить внимание на определении слабых и сильных сторон проекта, потенци-

альных возможностей и угроз путем проведения SWOT-анализа и PEST-анализа.

Таблица 3. SWOT-анализ проекта «Один пояс – один путь» в контексте Евразийской интеграции

<i>Сильные стороны (Strengths)</i>	<i>Слабые стороны (Weaknesses)</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Множественная финансово-инвестиционная структура и существенный финансово-инвестиционный потенциал, обеспечивающий реализацию целей и задач интеграции; - Обширный межгосударственный совместный научно-технический, модернизационный и инновационный потенциал; - Международная открытость и прозрачность проектной тематики в совокупности с транспарентным взаимовыгодным сотрудничеством; - Социокультурный и цивилизационный обмен – Диалог Востока и Запада; - Поддержка со стороны крупнейших международных организаций – ООН, МВФ и Всемирного банка; - Прочная историческая и культурно-цивилизационная база 	<ul style="list-style-type: none"> - Нескоординированная институциональная структура с множественностью элементов, входящих в нее; - Наличие конфронтационных противоречий в рамках государств Центральной Азии, Передней Азии, Кавказа и Закавказья; - Недоверие со стороны потенциальных инвесторов и управляющих структур из стран Запада к ЦК КПК КНР; - Ориентация исключительно на экономическое сотрудничество, не принимая во внимание остальные сферы международного взаимодействия (это можно относить также и к сильным сторонам в зависимости от угла рассмотрения), что не позволяет минимизировать политико-дипломатические риски;
<i>Возможности (Opportunities)</i>	<i>Угрозы и риски (Threats)</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Возможность построения гармонизированной высокоэффективной рациональной транспортно-логистической и торгово-экономической системы в рамках Евразийского региона; - Диверсификация торгово-экономического взаимодействия и расширения сфер и зон влияния на международных рынках; - Существенная трансформация, модернизация и обновление транспортно-логистического облика, а также развитие и построение взаимоотношений в новых отраслях и направлениях международного взаимодействия; - Интернационализация китайского юаня как одного из значимых инструментов международных транзакций; 	<ul style="list-style-type: none"> - Риск усиления конфронтации между КНР и США в рамках осуществления торговых войн, а также в связи с проведением геополитического курса; - Формирование потенциала монополярной китайской гегемонии в области международных отношений и мировой экономики на территории Евразийского региона; - Повышение конфронтационных течений между государствами в рамках территорий Азиатско-Тихоокеанского и Евразийского регионов; - Отсутствие единого курса и стратегических установок в рамках Центральноазиатского пространства; - Наличие конкурентных вариантов развития международных транспортных коридоров, продвигаемых США, странами ЕС, ГУАМ и др.

Источник: составлено автором

Анализируя данные, представленные в таблице №3 можно сделать выводы о том, что:

➤ Не смотря на очевидные преимущества от участия в проекте «Один пояс – один путь» существуют ограничения, которые находят свое отражение в недоверии со стороны ряда государств, а также части мирового сообщества к китайскому руководству, а также в опасениях гегемонии с китайской спецификой;

➤ Очевидным элементом интеграционной стратегии Китая по продвижению инициативы «Один пояс – один путь» является стремление к формированию глобального Евразийского пространства, ориентированного на всеобщее мирное сосуществование и взаимовыгодное транспарентное, преимущественно, экономическое взаимодействие;

➤ Концепт «Пояса и пути» есть потенциальная международная платформа, которая в перспективе своей предполагает реализацию совместного обновления и модернизации транспортно-логистической инфраструктуры путем использования эффективных инструментов и механизмов построения транспарентного взаимодействия;

➤ Важной характеристикой является наличие огромного финансово-инвестиционного потенциала при одновременной нескоординированности институциональной структуры проекта, что являет собой определенное сдерживание.

➤ Несмотря на то, что проект «Один пояс – один путь» заявляется как открытый проект по построению диалога «Восток–Запад» всеми участниками, заинтересованными в международном сотрудничестве, на практике проект имеет характеристики синоцентричного (китаеццентричного) образования.

Китай как главный инициатор концепции «Один пояс – один путь» имеет преимущественные права при реализации инициативы и построении институциональной структуры проекта. В этой связи автору представляется важным проведение PEST-анализа данной структуры с представлением результатов в табличной форме с целью выявления основополагающей окружающей экосистемы проекта.

Таблица 4. PEST-анализ институциональной структуры проекта «Один пояс – один путь»

<i>Политическая среда (Politics)</i>	<i>Экономическая среда (Economics)</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Проведение Китаем политики открытости, дипломатии, основанной на концептах «мягкой силы» и «мирного возвышения»; - Построение - Стремление Китаем к формированию международной стабильности и безопасности на территории Евразийского региона посредством реализации транспарентной взаимовыгодной региональной интеграции, а также путем развития многостороннего и межгосударственного диалогов на высшем уровне и при посредничестве ШОС; - Существенное геополитическое и геоэкономическое значение интеграционного строительства РФ и КНР на территории Евразийского региона, которое находит свое отражение в притязаниях на мировое лидерство в регионе; - Одобрение интеграционного строительства со стороны крупных международных организаций – ООН, МВФ, Всемирный банк 	<ul style="list-style-type: none"> - Глобализованная макроэкономическая среда мировой экономики, которая находит отражение в обширных международных торгово-экономических взаимосвязях; - Разветвленная структура финансово-инвестиционной среды Китая с зарубежными государствами; - Стабильный экономический рост китайской экономики на протяжении последних 10 лет с появившимися трендами к снижению экономической активности; - Вхождение мировой экономики в кризисно-депрессивную фазу развития, вызванное эпидемиологической обстановкой в связи с пандемией коронавируса; - Гармонизация и выравнивание социально-экономического развития как в рамках китайской национальной экономики, так и на международном уровне – путем повышения уровня развития сопредельных государств, проходящих вдоль маршрутов «Пояса и пути»;
<i>Социо-культурная среда (Society)</i>	<i>Научно-технологическая среда (Technologies)</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Обширное историческое, социокультурное и духовно-цивилизационное значение, а также сильная идеологическая база концепции «Один пояс – один путь» на территории Евразийского региона; - Гармонизация межцивилизационного диалога «Восток–Запад» путем расширенного образовательного взаимообмена контентом; - Расширенные культурно-исторические взаимосвязи, в первую очередь, с сопредельными государствами – странами ЦА и Россией, что позволяет говорить о прочной фундаментальной основе развития и расширения в рамках ОПОП. 	<ul style="list-style-type: none"> - Научно-технологическая среда представлена существенным по масштабу и динамке развития наличием инновационно-технологических компаний, к числу которых справедливо относить такие гиганты телекоммуникационной индустрии, как Huawei и др. - Кроме того, в рамках реализации инициативы предполагается формирование и развитие систем научно-технологических кластеров, которые будут способствовать научно-технологическому и инновационно-перспективному интернациональному взаимодействию

Источник составлено автором

Согласно данным таблицы №4 представляется возможным интерпретация следующих выводов относительно окружающей среды и предпосылок развития проекта:

- Политико-экономическая, социокультурная и научно-технологическая экосистема проекта «Один пояс – один путь» представляет собой сбалансированную систему позитивных факторов, которые способствуют продвижению проектной тематики и полноценному процессу реализации основополагающих предпосылок проекта;
- Вместе с тем, складывающаяся неопределенность в мировой экономической динамике, а также перспективы назревающей глобальной экономической рецессии имеют негативное влияние и предстают определенным сдерживающим фактором, который предопределяет нисходящие тренды динамики развития;
- Однако, накопленный потенциал научно-технических, социокультурных, финансово-инвестиционных возможностей могут способствовать более гладкому прохождению турбулентных явлений мировой экономической динамики и вполне вероятно способны послужить стимулом к оживлению процессов международного взаимодействия в рамках инициативы «Один пояс – один путь», а также к формированию для КНР новой платформы экономического роста и индустриальной базы на территории Евразийского региона;
- Проектная среда «Один пояс – один путь» имеет глубокие исторические и межцивилизационные характеристики, что способно позитивно сказаться на выстраивании диалога в направлении «Восток–Запад», а также укрепить среду взаимопонимания и минимизировать угрозы и риски, связанные с вхождением Китая в число мировых политических и экономических лидеров;
- Для Российской Федерации и стран Центральной Азии проектные тематики инициативы «Один пояс – один путь» имеют масштабный практико-ориентированный прикладной экономический и политический интерес, поскольку способны обеспечить взаимопроникновение и интеграцию экономических систем, а также могут послужить фактором для обеспечения стабильной системы международной безопасности на территории Евразийского пространства и в рамках Азиатско-Тихоокеанского региона.

В целях выявления перспектив реализации и развития проектных тематик важным, по мнению автора, будет проведение исследования в области форсайта и стратегического планирования проекта «Один пояс – один путь» путем определения ключевых направлений, полагаемых в основу международного взаимодействия в контексте реализации инициативы, а также посредством изучения экспертных оценок относительно проекта. В качестве основы, автором предлагается пять экспертных оценок ученых различной государственной принадлежности относительно проекта «Один пояс – один путь» с целью выявления различных взглядов на проект, а также для построения форсайта и определения генеральных стратегических направлений международного взаимодействия в контексте реализации ОПОП.

Таблица 5. Форсайт и стратегии проекта «Один пояс – один путь»

<i>№ п/п</i>	<i>Эксперт и его государственная и научная принадлежность</i>	<i>Мнение и высказывание относительно проекта</i>	<i>Стратегические направления международного взаимодействия</i>
1.	<i>Ян Хуаньпин Китайский ученый-международник</i>	Одновременное строительство сухопутного и морского путей не просто изменит торгово-экономическую среду, но неизбежно вызовет перемены в расстановке сил в этом регионе	Притязания Китая на мировое политическое и экономическое лидерство в регионе Евразии и АТР
2.	<i>Ху Аньган Профессор Факультета публичной политики и управления Университета Циньхуа, Пекин, КНР</i>	Китай оказался перед формированием «новой нормальности», которая находит свое отражение в замедлении темпов роста и необходимости корректировки национального экономического курса в связи с трансформационными явлениями в области международных отношений, в частности со странами ЕС, США и др.	Стремление Китаем к созданию на территории Евразийского пространства в долгосрочной перспективе новой индустриальной базы роста
3.	<i>Юй Цзинь Китайский ученый-международник</i>	Реализация инициативы должна быть ориентирована на концепт «3-х стыковок и согласований» - стратегии развития, политической стыковки и стыковки направлений регионального сотрудничества	Основополагающей целью КНР является достижение гармонизации политики развития Евразийского региона для дальнейшего укрепления международного диалога и совместного освоения пространства
4.	<i>А. Габуев</i>	Центральноазиатские и евразий-	Одна из магистральных за-

	<i>Руководитель программы «Россия в АТР» Московского Центра Карнеги</i>	ские инициативы КНР во многом связаны именно с необходимостью использования дополнительных внешних ресурсов для развития западных провинций страны и создания новых рабочих мест	дач КНР при реализации ОПОП - гармонизация внутреннего регионального воспроизводства посредством дополнительных внешних стимулов и выравнивание социально-экономического развития регионов КНР.
5.	<i>С.Г. Лузянин, Российский историк-востоковед, ИДВ РАН С.Л. Сазонов Старший научный сотрудник ИДВ РАН</i>	Инфраструктурный аспект будет составлять стержень китайской инициативы, а следовательно реализация транспортных проектов позволит обеспечить усиление экономического и политического влияния КНР в странах ЦА, Ю и ЮВА, Закавказья и ЦВЕ.	Усиление потенциала международного влияния КНР и стремление к взаимосвязанности мирохозяйственных связей между КНР и регионами мира в целях предопределяющего значения влияния КНР на них.

Источник: составлено автором по [14, 47]

Обобщая вышесказанное, можно прийти к выводу, что концепция «Один пояс – один путь» и цели, положенные в ее основу представляются в качестве механизма, обеспечивающего развитие как внутри самого Китая посредством вовлечения центральных и западных регионов, так и за его пределами путем расширения торговых взаимосвязей, создания и развития трансграничной инфраструктуры, а также увеличения гуманитарного взаимодействия между странами и цивилизационного взаимопроникновения путем обмена знаниями.

Россия и Китай на современном этапе развития международных отношений являются двумя глобальными державами на территории Евразийского региона, которые находятся в тесном скоординированном сотрудничестве в сфере реализации своих внешнеэкономических и внешнеполитических стратегий, а также в плоскости строительства интеграционного сотрудничества на территории Евразии. В результате этого, представляется целесообразным анализ, описание, построение дорожных карт и моделирование российско-китайского сотрудничества в рамках реализации современного проекта «Один пояс – один путь», а также его сопряжении с ключевыми вопросами реализации глобальной интеграционной инициативой строительства Евразийского экономического союза. Поскольку основополагающим элементом инициативы «Один пояс –

один путь» является построение эффективных торгово-экономических и транспортно-логистических систем целесообразным будет изучение основных траекторий сотрудничества, полагаемых на территории Евразийского региона.

2.3. Основные коридоры развития сотрудничества – Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI века

«Экономический пояс Шелкового пути» подразумевает собой создание сухопутного моста, соединяющего Китай с Центральной Азией, Восточной и Западной Европой, странами Африканского континента – глобального Евразийского сухопутного моста, который состоит из двух основных направлений – международной логистической цепи от восточной части Китая до Западной Европы и развитых международных экономических коридоров через Монголию, Россию, страны Центральной и Юго-Восточной Азии.

В рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути» рассматривается создание трех трансевразийских экономических коридоров: [48]

- *Северного* (Китай – Центральная Азия – Россия – Европа);
- *Центрального* (Китай – Центральная и Передняя Азия – Персидский залив и Средиземноморье);
- *Южного* (Китай – Юго-Восточная Азия – Южная Азия – Индийский океан).

«Морской Шелковый путь XXI века» заключается в создании двух маршрутов. Один из них соединит побережье Китая и Европу через Южно-Китайское море и Индийский океан, второй выведет Китай в Южно-Тихоокеанский регион – через Южно-Китайское море. [48]

Стратегическая программа «Пояса и пути» подразумевает собой создание новых и модернизацию уже имеющихся международных экономических коридоров, к числу которых относятся основные шесть сухопутных и один морской. Сухопутными экономическими коридорами являются «Китай – Монголия – Россия», «Китай – Центральная Азия – Западная Азия», «Китай – полуостров Индокитай», «Китай – Пакистан», «Новый Евразийский континентальный

мост», «Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма». Морской коридор связывает порты Дальнего Востока, Китая, Индии, стран Европы и Африки. [48]

В контексте интеграции Российской Федерации в транспортно-логистическую систему «Один пояс – один путь» особое внимание заслуживают процессы развития сухопутных торгово-экономических коридоров, представленные в подсистеме «Экономический пояс Шелкового пути». В рамках реализации ЭПШП особый акцент уделяется формированию сухопутных транспортных трансевразийских коридоров. В данном контексте, стратегическим приоритетом участия РФ в инициативе является пространственно-территориальное региональное развитие субъектов Сибири и Дальнего Востока, а также их транспортно-коммуникационных и логистических систем, представленных в траектории и маршрутах международных транспортных коридоров «Транссиб» и «БАМ». Кроме того, важным является реализация стратегических проектов – строительство и эксплуатация международных газо- и нефтетранспортных систем – «Восточная Сибирь – Тихий Океан» и «Сила Сибири», а также транспортно-логистической инфраструктуры экспортно-импортных портов Дальнего Востока, составляющих основу модернизации в контексте развития МТК «Приморье–1, 2» – порты Ванино, Советская Гавань и др. Стоит отметить, что на сегодняшний день, данные проекты являются одними из приоритетных направлений развития в рамках «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года».

Основные выводы по главе №2:

➤ Историческое значение маршрутов Великого Шелкового пути заключается в том, что транспортные сети, сформировавшиеся в период с II по XVI вв. стали существенным катализатором развития внешнеторговой деятельности данного периода и послужили драйвером расширения международного взаимодействия на территории Евразийского пространства. Более того, в контексте рассмотрения современной действительности маршруты, легшие в основу транспортной системы Великого Шелкового пути явились «прообразом» современной системы транспортно-логистического сотрудничества и послужили

своеобразной концептуально-методологической базой, которая предопределила возможность возникновения современного проекта «Один пояс – один путь». Великий Шелковый путь как историческое наследие послужили ценностно-ориентирной цивилизационной базой, на которую опирается современное китайское руководство, выдвигая проект интеграции на территории Евразии. Социально-экономическое, политическое и культурно-цивилизационное взаимодействие отражает тот факт, что Шелковый путь – это фундаментальная траектория и базовая систем развития транспорта и логистики в направлении «Восток–Запад», а потому предопределяет потенциал развития взаимодействия в контексте современного проекта «Один пояс – один путь».

➤ Современный этап формирования китайских интеграционных тенденций на территории Евразийского региона отчетливо отражают собой стремление к масштабному выходу Китая за пределы национальной экономики, а также являет мировому сообществу амбиции на геополитическое и геоэкономическое лидерство и расширение потенциала международного влияния государства на пространства Центральной, Передней и Средней Азии, Закавказья и в отношении других евроазиатских государств. Кроме того, проект «Пояса и пути» довольно очевидно показывает потенциал внешнеполитической стратегии «мягкой силы» Китая, поскольку предполагает мирное сосуществование в пределах пролегания маршрутов Нового Шелкового пути, а также совместное транспарентное освоение и взаимодействие в плоскости регионального и международного развития и безопасности.

➤ Потенциал китайской экономики отражает внешние и внутренние приоритеты реализации интеграционного строительства на территории Евразийского континента. Так, внешними задачами Китая в контексте «Один пояс – один путь» является повышение статуса и потенциала международного политического и экономического влияния. Внутренними задачи Китая является ликвидация диспропорций экономического развития между районами и провинциями государства, а также гармонизация региональной политики путем вклю-

чения в систему экономического развития всех субъектов административно-территориальной структуры государства.

➤ «Один пояс – один путь» - преимущественно геоэкономический проект совместного транспортно-логистического обновления, процессов модернизации и внедрения инновационных механизмов. Кроме того, это проект многоплановый и широкоаспектный, который имеет в своей основе механизмы гуманитарного, научно-технологического и духовно-нравственного межкультурного обмена. Следует отметить, что проект не позиционируется как геополитический, хотя обладает существенным потенциалом к построению и формированию образа Китая как одного из глобальных геополитических лидеров на территории современной Евразии.

➤ Проект «Пояса и пути» обладает значительным потенциалом, характеризуется сильными сторонами развития и представляет собой один из максимально перспективных механизмов интеграционного строительства в мире. Вместе с тем, проект находится на первоначальных стадиях реализации, а, соответственно, имеет отдельные ограничения и недостатки, находящие свое отражение в множественности административной структуры и «недоверии» отдельных участников проекта к официальному руководству КНР.

➤ В контексте рассмотрения российско-китайского сотрудничества проект «Один пояс – один путь» является существенным интеграционным механизмом, обладает расширенной системой финансово-инвестиционной инфраструктуры и открывает дополнительные возможности для государства, а также для сопряжения с российской евразийской интеграционной инициативой – Евразийским экономическим союзом.

3. Проекты сопряжения интеграционных инициатив – Евразийского экономического союза и «Один пояс – один путь»: российско-китайский аспект взаимодействия

Российская Федерация и Китайская Народная Республика в свете современной действительности представлена широким охватом сфер международного сотрудничества. Так, на сегодняшний день, 51 субъект Российской Федерации (РФ) сотрудничает с регионами Китайской Народной Республики (КНР), у 91 муниципального образования имеются побратимы или партнеры в Китае. [48]

Совокупные объемы российско-китайского торгово-экономического и финансово-инвестиционного сотрудничества во внешнеторговой статистике характеризуются поступательным ростом – за 2019 г. товарооборот составил 110,9 млрд. долл. США (+2,43% по сравнению с 2018 г.), экспорт России в Китай – 56,8 млрд. долл. США (+1,3% по сравнению с 2018 г.), импорт России из Китая – 54,1 млрд. долл. США (+3,66% по сравнению с 2018 г.). Доля Китая во внешнеторговом обороте России за 2019 год составила 16,64% и сохранила первое место. [93]

Экспортная структура из России в Китай характеризуется преимущественно поставкой руд, шлак и золы; электрических машин и оборудования; черных металлов; древесины и целлюлозно-бумажных изделий; топливно-энергетических ресурсов; удобрений; реакторов ядерных, котлов, оборудования и механических устройств. [93]

Импорт России из Китая представляет собой поставку машин, оборудования и транспортных средств; текстиля и обуви; продукции химической промышленности; металлов и изделий из них; продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья. [93]

В рамках финансово-инвестиционного сотрудничества Россия и Китай обсуждают около 70 инвестиционных проектов, общим бюджетом свыше 110 млрд. долл. США. По данным сообщения Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) – «свыше 150 представителей ведущих российских и китайских компаний обсудили развитие двустороннего торгово-экономического сотрудни-

ничества между РФ и КНР на ежегодном заседании Российско-китайского консультационного комитета предпринимателей, организованного РФПИ и Китайской инвестиционной корпорацией». [86]

В Договоре о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве от 16 июля 2001 года между РФ и КНР, руководствами стран было достигнуто соглашение о развитии сотрудничества во многих сферах взаимодействия и, в частности, в транспортной, космической, авиационной и других отраслях. [37]

Кроме того, государствами за период с 2015 по 2020 гг. были разработаны множественные «дорожные карты» российско-китайского международного сотрудничества в обширном перечне отраслей взаимодействия.

Анализ «дорожных карт» российско-китайского сотрудничества за период 2015–2020 гг.: исследование нормативно-правовой документации и примеров взаимодействия

В рамках реализации интеграционной инициативы «Один пояс – один путь» в мае 2015 года между руководствами двух государств было подписано Соглашение о сопряжении Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) и Евразийского экономического союза (ЕАЭС) – (к слову, двух крупнейших международных интеграционных инициатив на территории Евразийского региона). При этом в соглашении было отмечено, что основной площадкой, где будут обсуждаться вопросы сопряжения, станет Шанхайская организация сотрудничества (ШОС). 2018 год стал определенной вехой в двустороннем российско-китайском сотрудничестве в области освоения и развития территорий Дальнего Востока. Так, между руководствами двух стран на площадке Восточного экономического форума в г. Владивостоке были согласованы и подписаны «План развития сотрудничества России и Китая на Дальнем Востоке» (中俄远东地区合作发展规划), а также «Программа развития российско-китайского сотрудничества в торгово-экономической и инвестиционной сферах на Дальнем Востоке России на 2018–2024 гг.» [43]

25 октября 2019 года вступило в официальную силу Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР, подписанное 17 мая 2018. По словам Чжан Нина, научного сотрудника Института по изучению России, Восточной Европы и Центральной Азии при Китайской академии общественных наук, вступление в силу данного Соглашения позволяет расширять горизонты торгово-экономического сотрудничества, охватывая широкие сферы взаимодействия, такие как таможенное сотрудничество, упрощение процедур торговли, защиту интеллектуальной собственности, межведомственное сотрудничество, правительственные закупки и т.д. [79]

По итогам 24-й регулярной встречи глав правительств РФ и Китая также в 2019 году было согласовано и подписано совместное заявление о разработке дорожной карты по высококачественному развитию российско-китайской торговли товарами и услугами к 2024 году, а также меморандум о взаимопонимании по вопросу дальнейшего укрепления сотрудничества и обмена информацией в научной и гуманитарной сферах, меморандум о взаимопонимании и содействии в продвижении инвестиций по развитию Дальнего Востока и Арктики, меморандум о сотрудничестве в области развития цифровых технологий. [83]

Широкое распространение в области российско-китайского взаимодействия имеет военно-политическое сотрудничество. Каждое из государств входит в состав учредителей Шанхайской организации сотрудничества и имеет своими целями реализацию системы международной стабильности и безопасности на территории Евразийского региона. Так, в 2017 году в рамках встреч на высшем уровне Шанхайской организации сотрудничества в г. Астане между Россией и Китаем была оформлена военная «дорожная карта» на период 2017–2020 гг. [29]

Между Россией и Китаем выстраивается широкая система международных научно-образовательных контактов, социокультурного и духовного обмена, взаимодействие в области научно-технического и инновационного сотрудничества. Так, в 2019 году между руководствами РФ и КНР была учреждена и подписана «дорожная карта» сотрудничества в сферах научно-технологического и инновационного взаимодействия на 2020–2021 гг., в рамках которой подразу-

меваются реализация интернациональных обменов в информационной, телекоммуникационной и технологической сферах, а также в области искусственного интеллекта и интернета вещей. [85]

В рамках повышения уровня развития взаимоотношений в транспортно-логистической сфере между Россией и Китаем достигнуты соглашения по ключевым аспектам взаимодействия, которые находят свое отражение в российской «Транспортной стратегии до 2030 года» и параграфах относительно транспортно-логистической отрасли в китайском «XIII пятилетнем Плане». Знаменательным также явилось подписание 25 июня 2016 г. – Соглашения о всестороннем стратегическом сотрудничестве между главами ОАО «РЖД» - О.В. Белозеровым и «Китайские железные дороги» – Шэн Гуанцзу. «Российские железные дороги» и «Китайские железные дороги» (China Railway Corporation) договорились совместно расширять международные транспортные коридоры, проходящие через территории России и Китая, а также других стран, с учетом обновления инфраструктуры национальных участков коридоров, улучшения технических характеристик железнодорожных линий для увеличения скорости движения поездов и обеспечения беспрепятственного пропуска перспективных грузопотоков. [68]

Кроме того, в рамках расширения транспортно-логистического взаимодействия 2 декабря 2019 года руководства РФ и КНР был санкционирован запуск масштабного проекта – пуск в работу крупнейшего газопровода «Сила Сибири», объем поставляемого топлива по которому планируется увеличивать до 38 млрд. м³ в год в течении 30-летнего контракта между ПАО «Газпром» и Китайской национальной нефтегазовой корпорации (CNPC). [82]

Анализ «дорожных карт» российско-китайского сотрудничества, а также исследование нормативно-правовой документации и примеров взаимодействия позволяет провести сценарное моделирование сопряжения интеграционных инициатив ЕАЭС и ОПОП с построением моделей потенциального межгосударственного и международного сотрудничества.

*Сценирование моделей сопряжения интеграционных инициатив
Евразийского экономического союза и проекта «Один пояс – один путь»:
сравнительный анализ инициатив и моделирование взаимодействия*

Вопросы сопряжения и развития дружественных партнерских добрососедских отношений при формировании и развитии процессов сопряжения ЭПШП и ЕАЭС при посредничестве ШОС напрямую отражают собой региональную и глобальную повестку дня в области международных отношений и мировой экономики на территории Евразийского континента, а также в структуре взаимодействий «Россия–Китай» и стратегического треугольника «Россия–Индия–Китай». По существу, сопряжение интересов и потенциальное слияние двух интеграционных инициатив открывает не только новые горизонты и возможности развития на территории Евразии, но и кроет в себе определенные угрозы и риски. В этой связи, важным будет сделать акцент на проведении сопоставительного анализа интеграционных инициатив, а также провести сценирование моделей и вариантов их сопряжения.

Проводя сравнительный анализ интеграционных инициатив – российской – ЕАЭС и китайской – ОПОП – можно выделить несколько ключевых критериев для сравнения – количество стран-участников; наличие институциональной структуры проекта; цели и задачи, положенную в основу интеграции; наличие единой таможенно-тарифной зоны; наличие единого рынка; совокупный бюджет интеграционной инициативы, а также ряд других критериев оценки. По мнению автора, одними из базовых признаков оценки интеграционного процесса является – формирование единой таможенно-тарифной зоны; наличие наднациональных институтов и механизмов управления; цели и задачи, положенные в основу интеграции. В этой связи, по данным критериям можно провести емкий и детальный сопоставительный анализ, который автором предложено представить в табличной форме (таблица №6) с выделением критериев сравнения и осуществления сопоставления.

Таблица 6. Сравнительный анализ интеграционных инициатив ЕАЭС и ОПОП

Критерий оценки	Евразийский экономический союз (ЕАЭС)	Один пояс – один путь (ОПОП)
Страна-инициатор	Российская Федерация	Китайская Народная Республика
Количество стран-участниц	5 стран-учредителей (первоначально – Таможенный союз – Россия, Казахстан, Беларусь. Впоследствии – ЕАЭС – Россия, Казахстан, Беларусь, Армения, Кыргызстан)	Китай подписал соглашения о сотрудничестве в рамках инициативы «Один пояс и один путь» со 126 странами и 29 международными организациями.
Наличие наднациональных институциональных органов управления	Высший Евразийский экономический совет; Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) Суд ЕАЭС; Евразийский банк развития (ЕАБР)	Руководство международного форума «Один пояс – один путь»; Организационная структура «Один пояс – один путь» в г. Пекине; Международные финансовые организации, созданные в контексте инициативы – АБИИ, ФШП, а также присоединившиеся – АБР, Новый банк БРИКС и др.
Цели и задачи, положенные в основу интеграции	<ul style="list-style-type: none"> - Формирование единого рынка капиталов, ресурсов и труда, таможенно-тарифного пространства и единой военно-политической доктрины; - Ликвидация барьеров в рамках союза и введение барьерных линий для третьих стран в целях осуществления протекционизма; - Разработка единой законотворческой базы, а также нормативно-правовой структуры в рамках ЕАЭС; 	<ul style="list-style-type: none"> - Наибольшее значение отводится именно экономическим аспектам взаимодействия в области построения торгово-экономических транспортно-логистических коридоров; - Координация политики путем совместной работы и углубления кооперации взаимовыгодных целей; - Культурный и духовно-цивилизационный обмен; - Интеграция финансово-инвестиционного потенциала; - Рост торговли и инвестиций путем лучшей координации процедур трансграничной торговли и инвестиций; - Построение системы взаимосвязанной транспортно-логистической инфраструктуры
Наличие единой таможенно-тарифной зоны	ЕАЭС предполагает создание Зоны свободной торговли и единого таможенно-тарифного пространства на	В рамках проекта ОПОП не предполагается формирование и развитие какой-бы то ни было единой таможенно-

	территории стран-участниц, подписавших Соглашение.	тарифной политики. Китай не заинтересован в отмене или предоставлении существенных таможенно-тарифных преференций и скорее направлен на совместное финансово-инвестиционное освоение целей и задач проекта
Наличие единой валютной зоны	–	–

Источник: составлено автором

Исходя из данных таблицы №6 представляется следующий вывод – проекты Евразийского интеграционного строительства представляют собой неодинаковую природу и имеют при общности интересов несколько разные цели и задачи реализации. Так, в рамках ЕАЭС имеют место быть механизмы создания единого рынка и унифицированной таможенно-тарифной системы с выделением межгосударственного Таможенного союза, что не предполагается инициативой «Один пояс – один путь». Кроме того, существуют различия в первоначальных целях и задачах, положенных в основу интеграции. Так, если ЕАЭС подразумевает формирование единого рынка и единого пространства военно-политических целей, проект «ОПОП» скорее ориентирован на достижение взаимовыгодного финансово-инвестиционного и торгово-экономического сотрудничества в формате партнерских отношений и не предполагает наличие огромного значения политического фактора. Кроме того, ОПОП ориентирован на реализацию прикладных проектов, которые находят свое отражение в конкретных финансируемых стратегических проектах модернизации и обновления; в то время как в рамках ЕАЭС существует напряжение и определенные конфронтации по вопросам формирования единого рынка и таможенно-тарифного пространства. В данном дискурсе представляется, что ЕАЭС отвечает скорее за нормативную законо-творческую базу Евразийской интеграции, в то время, как ОПОП являет по преимуществу инвестиции и инфраструктурное развитие и модернизацию. Кроме того, важным будет добавить, что концепция «Один пояс – один путь» ориентируется скорее не на централизованную унифицированную

институциональную среду, а является международной платформой, усиливающей укрепление двусторонней и многосторонней международных сред для выстраивания интернациональных взаимодействий. [64]

Вместе с тем, несмотря на различную природу целей и задач, положенных в основу Евразийского интеграционного строительства концепции «Один пояс – один путь» по своей содержательной характеристике и модель Евразийского экономического союза совместимы и скорее взаимодополняемы, в том числе создавая определенную «здоровую» конкуренцию друг другу, что позволяет говорить о перспективах и возможностях слияния их в единый геополитический и геоэкономический проект на территории Евразии.

В обозримом будущем перспективные сферы сотрудничества между проектами «Пояса и пути» и ЕАЭС возможны по двум уровням.

На государственном уровне сотрудничество главным образом направлено на следующие сферы: экономика и торговля, сельское хозяйство, энергетика, транспорт, торгово-экономическое сотрудничество, наука, техника и культура, инфраструктура и коммуникация.

На региональном уровне – экономика и торговля, сельское хозяйство, наука и техника, гидроэлектроэнергетика.

Сценирование моделей сопряжения ЕАЭС и «Один пояс – один путь» можно построить в виде *следующего перечня вариантов*: [59]:

1. Полная невозможность сопряжения проектов;
2. Полноформатное слияние проектов в единую Евразийскую интеграцию;
3. Частичное сопряжение проектов с учетом имеющихся «нестыковок» (транспортных, инфраструктурных и т.д.).

Вышеперечисленные сценарии практически равновозможны, поскольку проекты интеграции имеют определенные различия между природой их возникновения, целями и мотивами объединения. Однако, соглашение между государствами, подписанное в мае 2015 году все же являет наибольший потенци-

ал возникновения первого переходного этапа к сопряжению в виде частичного формирования единого пространства.

В перспективе в обозримом будущем стратегические цели глобального Евразийского партнерства направлены на взаимовыгодную и рационально обоснованную экономическую систему с наличием широко разветвленных и гармонизированных единых транспортно-логистических систем. В этой связи важным будет проведение исследования транспортно-логистических аспектов взаимодействия в рамках реализации концепций Евразийского интеграционного строительства.

3.1. Транспортно-логистические аспекты взаимодействия в реализации концепций ЕАЭС и «Один пояс – один путь»

Транспортно-логистическое сотрудничество, как одно из ключевых направлений развития российско-китайских торгово-экономических коридоров, в рамках Евразийского интеграционного строительства заслуживает особое внимание. Так, в совместном заявлении России и КНР о сотрудничестве в данном направлении говорится о стремлении к укреплению взаимосвязанности в сферах логистики, транспортной инфраструктуры и интермодальных перевозок. Кроме того, на текущий момент уже реализуются или находятся в переговорной стадии такие проекты как МТК «Европа – Западный Китай», проходящий через Казахстан, РФ, Беларусь; совместного строительства высокоскоростной магистрали «Москва – Пекин»; модернизация и строительство транспортной инфраструктуры МТК «Транссиб», МТК «БАМ», МТК «Приморье-1» и «Приморье-2». [94]

Основополагающие функции управления в контексте ЕАЭС принадлежат Евразийской экономической комиссии. Согласно отчету ЕЭК, представленному еще в 2015 году, государствами-членами ЕАЭС уделяется огромное значение наращиванию транспортного потенциала путем строительства и модернизации автомобильных и железных дорог, аэропортов, речных и морских портов, развития внутренних водных путей, создания современных транспортных средств. В целом по ЕАЭС, доля транспорта в валовой добавленной стоимости состав-

ляет около 8%, а в общем объеме инвестиций в основной капитал – более 1/5. В сфере транспортной интеграции, целями Евразийского экономического союза предполагается создание и развитие общего рынка транспортных услуг, повышение их качества и надежности, формирование и расширение влияния евразийских транспортных коридоров в мировой транспортной системе, развитие науки и инноваций, а также накопление богатого человеческого капитала в сфере транспорта и логистики.

Результаты процессов сопряжения стран-участниц ЕАЭС и проекта «Один пояс – один путь» – транспортно-логистические аспекты взаимодействия

Давая характеристику современному этапу международного взаимодействия в рамках транспортно-логистического сотрудничества и сопряжения ЕАЭС – ОПОП можно говорить о следующих результатах.

Во-первых, на сегодня в транспортной инфраструктуре успешными примерами являются строительство первой Транскитайской автомагистрали от порта Ляньюньгань (Желтое море) до Хоргоса (контрольно-пропускной пункт на границе с Республикой Казахстан); китайские инвестиции в реконструкцию Транссибирской магистрали в подписанном соглашении между ОАО «РЖД» и государственной компанией Китая – Китайские железные дороги (China Railways), и др.

Во-вторых, говоря об энергетике можно привести следующие успешные примеры международного взаимодействия КНР в регионе – соглашения между китайской нефтяной компанией CNPC и Министерством республики Казахстан по строительству нефтепровода Казахстан – Китай; союз между той же компанией и казахстанской национальной компанией «КазМунайГаз»; электрификация и строительство ГЭС в республике Таджикистан; строительство газопровода из Узбекистана в КНР и др.

Процессы сопряжения инициатив ЕАЭС и ОПОП носят стратегический характер и имеют практико-ориентированную прикладную направленность. Между интеграционными объединениями достигнуты соглашения в области сопряжения деятельности в транспортно-логистической, телекоммуникацион-

ной, инновационно-технологической, образовательной и научно-технической, туристической, социокультурной и духовно-цивилизационной отраслях взаимодействия.

Так, в рамках сопряжения имеют место быть подписанные соглашения и меморандумы по организации зон беспрепятственной торгово-экономической деятельности, сокращении барьеров для осуществления финансово-инвестиционного сотрудничества, а также для построения диалога культур.

Результаты процессов сопряжения российских интересов и проекта «Один пояс – один путь» – транспортно-логистические аспекты взаимодействия

Для Российской Федерации как учредителя и инициатора ЕАЭС в рамках участия в реализации интеграционной инициативы «Один пояс – один путь» наибольшее значение имеет сухопутная часть проекта – «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП), поскольку большая часть транзитных и экспортно-импортных грузо- и пассажиропотоков сосредоточена в рамках двух ключевых трансевразийских международных транспортных коридоров – МТК «Транссиб» и МТК «Байкало-Амурская магистраль». В данном случае, разумеется, не стоит пренебрегать и интересами в модернизации и развитии российской морской транспортно-портовой инфраструктуры – МТК «Приморье-1» и МТК «Приморье-2». Кроме того, серьезное внимание руководством России уделяется вопросам организации и развития линий высокоскоростных магистралей, а также имеющемуся богатому китайскому опыту в данном направлении развития железнодорожной транспортной системы.

В мае 2015 года между руководствами двух государств в рамках реализации проекта «Один пояс – один путь» были достигнуты соглашения относительно совместного развития высокоскоростного движения на территории Российской Федерации, которые нашли свое отражение в Меморандуме о строительстве высокоскоростной магистрали «Москва–Пекин» как траектории, являющейся высокоэффективной трансевразийской грузопассажирской транспортной артерией.

В рамках проекта модернизации Восточного полигона железных дорог ОАО «РЖД», в своем Послании Федеральному Собранию в 2019 году президентом Российской Федерации В.В. Путиным подчеркнута принципиальная необходимость в увеличении пропускных способностей Восточного полигона в 1,5 раза к 2025 году, что позволит увеличить объемы перевозимых грузов до 210 млн. тонн. Паспортом проекта модернизации подразумевается осуществление двух этапов, на которые предусмотрены инвестиции в размере 562,4 млрд. руб. в ходе первого этапа (2013–2019 гг.) и 493,2 млрд. руб. в ходе второго (2020–2024 гг.). [94] Более подробную информацию относительно программы модернизации, реконструкции и развития Восточного полигона железных дорог ОАО «РЖД» можно получить в параграфе 3.3, главы 3 настоящей диссертации.

Говоря о транспортно-логистических аспектах взаимодействия на территории Дальнего Востока можно отметить реализацию следующие важные проекты в контексте «Один пояс – один путь» - проекты развития МТК «Приморье-1» и МТК «Приморье-2», а также подписанный пакет соглашений и моделей финансово-инвестиционного сотрудничества в рамках Восточного экономического форума, проводившегося в г. Владивостоке в 2018-2019 гг. Согласно подписанных 270 договоренностей предполагается осуществление инвестиций свыше 3,5 трлн. рублей. Кроме того, в ходе подготовки к ВЭФ в г. Владивостоке была осуществлена модернизация транспортной инфраструктуры.

Подводя итог, можно сделать вывод о том, что возможность максимально выгодного и рационально обоснованного торгово-экономического сотрудничества, так или иначе, становится невозможным без формирования и построения оптимальных траекторий логистики и создания разветвленных развитых транспортных систем, которые напрямую находят свое отражение в торгово-экономических международных транспортных коридорах. Более того, особое внимание заслуживают вопросы изучения формирования и развития железнодорожных транспортных систем, поскольку в рамках Евразийского пространства именно сухопутная часть проекта ОПОП – «Экономический пояс Шелкового

пути» обеспечивает существенный по масштабам объем перевозки грузо- и пассажиропотока.

3.2. Транспортно-логистические железнодорожные комплексы современных России и Китая в контексте реализации инициативы «Один пояс – один путь»

Транспортно-логистические железнодорожные комплексы России и Китая, являясь совокупностью транспортной ЖД инфраструктуры (железные дороги и станции, пункты перевалки, пункты смены бригад, пункты ремонта и сервиса локомотивов и вагонов и т.д.), терминально-складских и погрузочно-перевалочных платформ, транспортных средств и других элементов, представляют собой фундаментальную основу осуществления транспортно-транзитных и логистических операций и формируют базу для осуществления транспортной экономики.

В рамках транспортной экономики согласно методики расчета показателей государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» на период до 2024 года, а также иных нормативно-правовых документов РФ принято выделять следующие показатели и индикаторы развития ЖД транспортной инфраструктуры – индекс качества транспортной инфраструктуры, эксплуатационная длина железных дорог, объемы грузо- и пассажирооборота, суммарная провозная способность магистралей, суммарная наличная пропускная способность магистралей, средняя скорость доставки транзитного контейнеропотока, сроки доставки контейнерных перевозок на направлении «Европа–Западный Китай», сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении «Запад–Восток», суммарная мощность введенных в эксплуатацию мультимодальных (узловых грузовых) транспортно-логистических центров, количество введенных в эксплуатацию ТЛЦ, средняя коммерческая скорость товародвижения на железнодорожном транспорте и др. [83]

В контексте реализации полномасштабного участия Российской Федерации в концепции «Один пояс – один путь» сделан акцент на повсеместном поступательном увеличении количественных и качественных показателей, пере-

численных выше. Так, к примеру, динамика контейнерных перевозок в сообщении «Китай – Россия – Европа» в 2018 году составил 350,8 тыс. TEU (ДФЭ), что выше на 1% в сравнении с предыдущим годом.

В сфере железнодорожной транспортно-логистической инфраструктуры между Россией и Китаем существуют определенные сходства и различия. Так, со стороны Китая имеет место быть разветвленная транспортная сеть, обеспечивающая бесперебойное движение грузооборота и перспективные объемы контейнеропотока по оси КНР – ЕАЭС – ЕС; скоростное сообщение в западном направлении организовано до города Урумчи в Синцзян-Уйгурском АО КНР. Говоря про Россию, на территории Восточного полигона имеют место быть «узкие места», однако, в целом, инфраструктура способна обеспечивать имеющиеся объемы грузооборота и пассажиропотока. Кроме того, осуществляется модернизация и обновление инфраструктуры и локомотивного парка, что позволяет сделать вывод о перспективе роста качественных и количественных показателей работы ОАО «РЖД». Также, стоит отметить, что транспортная инфраструктура ОАО «РЖД» в Восточном направлении характеризуется практически полностью электрифицированными, двухпутными и оборудованными автоблокировкой (ряд реконструкций проводится на участках Забайкальской железной дороги: ответвление Карымская – Оловянная – Борзя – Забайкальск; и Восточно-Сибирской железной дороги: ответвление Заудинский – Наушки).[48]

Интерес со стороны КНР к евразийскому транзиту по территории Российской Федерации может быть продиктован разветвленностью линий и относительной развитостью маршрутов железнодорожного сообщения на территории России, ввиду чего особое внимание уделяется вопросам сотрудничества в области контейнерных и контрелейных перевозок, а также модернизации и развитию транспортно-логистической инфраструктуры по линиям сопряжения.

Особое место в сопряжении российско-китайского транспортно-логистического сотрудничества занимает расширение взаимодействия в области формирования и развития линий высокоскоростных железнодорожных магистралей.

Развитие линий высокоскоростных железнодорожных магистралей как завершающий этап модернизации железнодорожных транспортных сетей – российско-китайский опыт взаимодействия

Высокоскоростные железнодорожные магистрали можно условно назвать высшим звеном в иерархии процессов модернизации и развития сети железнодорожного транспорта. Процессы повышения скоростей движения и реализация программ строительства высокоскоростных магистралей открывают качественно новый уровень железнодорожного сообщения и позволяют максимально полно интегрироваться в мировую транспортную сеть. На сегодняшний день, высокоскоростной железнодорожный транспорт является «точкой роста», развития и повышения конкурентоспособности государства, а процессы строительства транспортно-логистической инфраструктуры высоких скоростей полагаются в стратегические приоритеты государственных программ развития в области железнодорожного транспорта. В этой связи целесообразно рассмотреть вопросы развития высокоскоростного железнодорожного транспорта в двух крупнейших государствах современной действительности с целью выявления перспектив сопряжения международного транспортного сообщения, а также для определения потенциала межгосударственного взаимодействия в данном направлении экономического развития.

Современный Китай является лидером в области инновационной модернизации и одним из самых глобальных игроков на рынке строительства и эксплуатации высокоскоростных железнодорожных магистралей. Потенциал китайской железнодорожной отрасли характеризуется огромным поступательным ростом и является драйвером развития всей системы транспортного сообщения как в рамках национальной экономики, так и в контексте рассмотрения международного взаимодействия.

На сегодняшний день, в Китае функционирует свыше 35 тыс. км эксплуатационной протяженности высокоскоростных магистралей, что составляет более 65% от общей протяженности ВСМ в мире. Кроме того, от г. Шанхай до аэропорта Пудун имеет место быть специальная линия высокоскоростного транс-

порта, которая в основе своей базируется на технологии движения поездов на магнитной подушке по принципу магнитной левитации «маглев» (maglev). Эксплуатационная скорость по линиям ВСМ КНР варьируется от 160 до 430 км/ч и зависит, преимущественно, от условий расположения маршрутов ВСМ. Совместно с иностранными корпорациями китайцами построены электропоезда, способные развивать высокие скорости. К их числу, справедливо относить CRH1, 2, 2С, 3, 5, 6, 380А,В,С, D. Организация управления движением на линиях ВСМ осуществляется посредством китайской системы управления движением поездов CTCS–3, позволяющей обеспечить движение со скоростью – более 350 км/ч и интервалом – 3 минуты. В целях реализации стратегической программы строительства инфраструктуры высокоскоростной магистрали китайским руководством был учрежден «План развития железнодорожной сети КНР на долгосрочный период», который подразумевает формирование сети железных дорог по схеме «8+8» – 8-ми вертикальных (с севера на юг) и 8-ми горизонтальных (с востока на запад) линий ВСМ, которые должны сформировать к 2025 году сеть протяженностью 38 тыс. км и соединить более 80% городов с населением – свыше 500 тыс. человек. [24]

Российская Федерация достигла не столь масштабных успехов в области построения и эксплуатации высокоскоростного железнодорожного транспорта. Общая эксплуатационная протяженность ВСМ РФ составляет не более 7 тыс. км. К числу основных направлений развития железнодорожного сообщения высоких скоростей относятся – ВСМ Москва – Санкт-Петербург, ВСМ Москва – Казань и перспективный проект – строительство ВСМ «Евразия». Общая эксплуатационная скорость, предполагаемая при реализации проектов подразумевается значением свыше 360 км/ч. Реализация проектов предполагается в соответствии с планами и стратегическими программами российского руководства «О национальных и стратегических задачах развития Российской Федерации до 2024 года».

Являясь крупнейшим игроком в области строительства высокоскоростных железнодорожных линий, а также одним из передовых государств в плане

развития транспортной системы в целом, Китай стремится транслировать свой опыт на зарубежные государства. Так, современный КНР намерен развивать высокоскоростные магистрали в 28 странах мира, к числу которых можно отнести и Россию. Характеризуя межгосударственное сотрудничество по строительству и сопряжению линий высокоскоростных магистралей, между Россией и Китаем также имеет место быть поступательное развитие. Так, в ходе визита российской делегации в КНР президентом ОАО «РЖД» О.В. Белозёровым и генеральным директором «Китайских железных дорог» Шэн Гуанцзу 25 июня 2016 года в присутствии президента Российской Федерации В.В. Путина и председателя КНР Си Цзиньпина было подписано соглашение о всестороннем стратегическом сотрудничестве, предусматривающее совместные решения железнодорожных компаний РФ и КНР для формирования высокоскоростного транспортного коридора «Москва – Пекин» и реализации строительства высокоскоростной магистрали «Москва – Казань» как приоритетного проекта этого коридора. Кроме того, участниками Соглашения было высказано намерение о модернизации существующих и перспективных пограничных переходов, расширении международных транспортных коридоров через территорию двух сопредельных государств, а также об оптимизации условий и технологий международных контейнерных перевозок. [52]

3.3. Развитие участков Забайкальской железной дороги ОАО «РЖД» в контексте интеграции МТК «Транссиб» и «БАМ»: анализ эффективности в свете инициативы «Один пояс – один путь»

Характеристика ОАО «Российские железные дороги».

*Место и роль АО «Забайкальская железная дорога»
в общей структуре ОАО «РЖД»*

Холдинг ОАО «Российские железные дороги» является главным транспортно-логистическим оператором, который осуществляет функционирование всей системы железнодорожного транспорта в Российской Федерации. ОАО «РЖД» – это государственная вертикально интегрированная компания, представляющая собой главного владельца железнодорожной транспортной инфра-

структуры общего пользования. По данным за 2018–2019 гг., компания входит в тройку крупнейших транспортных компаний мира и занимает 2-е место по грузообороту и 4-е – по пассажирообороту. [32] Структурно, ОАО «РЖД» обеспечивает транспортное обслуживание в 77 из 85 субъектов РФ и состоит из 16-ти связанных воедино филиалов-сетей железных дорог: Октябрьская, Калининградская, Московская, Горьковская, Северная, Северо-Кавказская, Юго-Восточная, Приволжская, Куйбышевская, Свердловская, Южно-Уральская, Западно-Сибирская, Красноярская, Восточно-Сибирская, Забайкальская, Дальневосточная железные дороги.

В рамках осуществляемой транспортно-перевозочной деятельности ОАО «РЖД» функционирует по всем основным маршрутам сухопутных международных транспортных коридоров, расположенных на территории Российской Федерации – панъевропейские МТК №1, 2, 9; МТК «Транссиб», МТК «БАМ» и др. В структуру холдинга на правах филиалов-дирекций ОАО «РЖД» интегрированы все основные операторы, осуществляющие деятельность в рамках транспортной инфраструктуры, подвижного состава, транспортной логистики и т.д. Кроме того, в структуру холдинга также входят 158 дочерних предприятий, которые осуществляют аффилированную деятельность.

По данным за 2008–2018 гг. динамика объемных и финансовых показателей ОАО «РЖД» характеризуется поступательным ростом. Так, грузооборот вырос с 2423,8 млрд ткм в 2008 г. до 3304,8 млрд. ткм в 2018 г.; а пассажирооборот снизился с 175,9 до 129,4 (соответственно). Доходы компании выросли с 1101,7 млрд.руб (2008) до 1798,4 млрд. руб. (2018). [33]

Чистая прибыль за 2019 год выросла почти в 3 раза до 53,5 млрд. руб.

Погрузка за 2019 год составила 1,278 млрд тонн, что на 0,9% ниже уровня 2018 года. Грузооборот выполнен на уровне прошлого года и составил 3,305 трлн т-км, в том числе тарифный грузооборот составил 2,601 трлн т-км, что выше уровня прошлого года на 5,1 т-км рублей (+0,2%). Пробег вагонов иных собственников в порожнем состоянии составил 703,0 млрд т-км, что ниже уровня 2018 года на 4,9 млрд т-км (–0,7%).

Суммарные доходы ОАО «РЖД» за 2019 год выросли на 2,8% по сравнению с 2018 годом и составили 1,848 трлн рублей (1,798 трлн рублей – годом ранее). При этом доходы от грузовых перевозок выросли на 3,4%, до 1503 трлн рублей, а доходы от пассажирских перевозок выросли на 12,0%, до 27,9 млрд рублей. [68]

Инвестиционная программа ОАО «РЖД» за 2018 г. составила почти 550 млрд. руб. На железнодорожном транспорте реализуются инфраструктурные проекты, направленные на обеспечение эффективного развития промышленности и экономического роста в стране. Такие проекты как: модернизация Байкало-Амурской магистрали и Транссибирской магистрали, освоение подходов к портам Азовского моря, Черноморского и Северо-Западного бассейна, развитие инфраструктуры Московского транспортного узла, комплексная реконструкция участка Подмосковной железной дороги, строительство Северной широтной железной дороги и др. способствуют экономическому росту в долгосрочной перспективе. [78]

География международной деятельности компании охватывает страны Европы и Азии, а также имеет диверсификацию в виде стран Африки, Латинской Америки и Ближнего Востока. Суммарная выручка от зарубежной деятельности холдинга ОАО «РЖД» по данным за 2018 год составила 471,8 млрд. руб., а транзит контейнеров по сети составил 553 TEU (ДФЭ), контейнерные перевозки в сообщении «Китай – Россия – Европа» - 350,8 TEU (ДФЭ). Руководством компании взят ориентир на освоение новых международных рынков и укрепление имеющихся взаимосвязей посредством развития сети международных и транзитных маршрутов пассажирских и грузовых перевозок, а также путем реализации строительства инфраструктуры в зарубежных финансово-инвестиционных проектах компании. Ключевыми зарубежными направлениями развития ОАО «РЖД» являются взаимодействие в создании эффективных евро-азиатских транспортных маршрутов по осям коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг», а также интеграция в Азиатско-Тихоокеанскую ассамблею Международного союза железных дорог. Помимо этого, компания является дейст-

вующим членом ОСЖД и представляет собой учредителя «Пространства 1520», в рамках которого осуществляется единое гармонизированное взаимодействие на территории Пост-Советского пространства и стран СНГ.

АО «Забайкальская железная дорога» является одним из 16-ти филиалов-сетей железных дорог в составе холдинга ОАО «РЖД». Географически Забайкальская железная дорога функционирует на территории 2-х субъектов Российской Федерации – Забайкальского края и Амурской области. Территориально Забайкальская железная дорога располагается от ст. Петровский Завод (граница западе с Восточно-Сибирской ЖД) до ст. Архара и ст. Бамовская (граница на востоке с Дальневосточной ЖД). Южная пограничная станция – ст. Забайкальск – международный железнодорожный пограничный переход (МЖПП) с Китаем (Биньчжоуская железная дорога). Кроме того, имеется участок ст. Борзя – ст. Соловьевск – МЖПП с Монголией (ЖД ветка «Чулуунхороот – Чойбалсан» железных дорог Монголии). В состав дороги входят 5 регионов: Читинский, Могочинский, Сковородинский, Свободненский и Борзинский. Управление располагается в г. Чите, столице Забайкальского края.

Общая эксплуатационная протяженность Забайкальской железной дороги составляет 3321 км. Общее количество станций на полигоне ЗабЖД – 173 станции. Магистраль является крупнейшим, грузо- и пассажироперевозчиком, работодателем и налогоплательщиком Забайкальского края и Амурской области. По данным за 1-ый квартал 2020 года, грузооборот составил 70 млрд. ткм, погрузка выросла до 4,8 млн тонн, что на 3,7% превышает показатели за аналогичный период 2019 г. Количество занятых сотрудников на полигоне ЗабЖД составляет – свыше 44,5 тыс. человек.

Забайкальская железная дорога обеспечивает функционирование по территории одного из участков международного транспортного коридора «Транс-сиб».

*Международные транспортные коридоры «Транссиб» и «БАМ»:
основные сведения, анализ эффективности в контексте развития
Забайкальского железнодорожного транспортного узла*

Современный МТК «Транссиб» – это электрифицированная двухпутная железная дорога, шириной колеи 1520⁺⁴ мм, эксплуатационной длиной более 9289 км, проходящая через 12 железных дорог, входящих в состав ОАО «Российские железные дороги» (Московская, Северная, Горьковская, Свердловская, Западно-Сибирская, Красноярская, Восточно-Сибирская, Забайкальская, Дальневосточная, Куйбышевская, Южно-Уральская, Сахалинская железные дороги).

Магистраль простирается на пространстве между Москвой и Владивостоком, сосредотачивая на своем пути более 400 крупных, средних и малых железнодорожных станций. Крупнейшими транспортно-логистическими узлами Транссибирской магистрали являются города – Москва, Владивосток, Хабаровск, Екатеринбург, Тюмень, Омск, Новосибирск, Красноярск, Ярославль, Пермь, Чита, Улан-Удэ, Иркутск и др.

Экономическое значение магистрали заключается в характеристике ее пролегания. Так, в регионах, обслуживаемых магистралью сосредоточено свыше 80% промышленно-производственного потенциала современной России, извещено и осуществляется добыча более 65 % угля, 25% древесины, 25% продукции нефтедобычи и нефтепереработки и т.д.

МТК «Транссиб» является одним из ключевых Евразийских трансконтинентальных мостов, которые связывают между собой страны Азии и Европы и обеспечивают грузо- и пассажироперевозочную деятельность по территории Российской Федерации. Забайкальские участки МТК «Транссиб», обслуживаемые Забайкальской железной дорогой являются одними из самых протяженных и грузонапряженных. В рамках Забайкальской ЖД производится транспортно-логистическая обработка международного транзита как из КНР и Монголии, так и из стран Азии таких, как Япония, Южная Корея, КНДР. Кроме того, осуществляется транспортировка грузов с основных портов Дальнего Востока в направлениях «Восток – Запад», «Запад – Восток».

МТК «Байкало-Амурская железнодорожная магистраль» ведомственно находится в ведении двух железных дорог холдинга ОАО «РЖД» – Восточно-Сибирской и Дальневосточной ЖД. Магистраль проходит по территории 6-ти субъектов Российской Федерации и пересекает Иркутскую, Амурскую области, республики Бурятию и Якутию, Забайкальский и Хабаровский края. По маршрутам БАМа сосредоточено 280 станций. Дорога характеризуется как приоритетный проект развития железнодорожного разъезда, альтернативного маршрутам МТК «Транссиб». На сегодняшний день, БАМ – это не полностью двухпутная и не везде электрифицированная железная дорога колеи 1520⁺⁴ мм, которая соединяет основные порты Дальнего Востока – порт Ванино и Советскую Гавань с маршрутами Транссибирской магистрали на западе – ст. Тайшет (ВСЖД). Общая эксплуатационная протяженность железнодорожной магистрали – 4287 км. Дорога располагается в сложной с точки зрения климатических и географических факторов условиях. Трасса имеет самый длинный ЖД тоннель – Северомуйский (около 15,4 км). Всего по маршруту БАМа более 21 тоннеля и более 4 тыс. мостов. 1 тыс. км БАМа проходит по территории вечно мерзлотной почвы. Забайкальские участки МТК «БАМ» располагаются преимущественно на севере Забайкальского края и располагаются от ст. Таксимо на западе (граница с ВСЖД) до ст. Тында на востоке (граница с ДВЖД). С МТК «Транссиб» стыкование происходит на перегоне от ст. Тында на севере до ст. Бамовская / ст. Архара на юге.

Анализ эффективности МТК «Транссиб» и МТК «БАМ»

Методология анализа эффективности деятельности международных транспортных коридоров складывается из оценки количественных и характеристики качественных показателей.

К количественным показателям можно отнести – пропускную и провозную способность магистрали, объемы грузо- и пассажироперевозок, грузооборот; скорость движения транспортных средств и др.

К условно качественным (измеряемые в количественных показателях, но характеризующие не прямые финансовые результаты) показателям справедливо

относить – социально-экономическое развитие территорий пролегания магистралей, политическое и геополитическое значения, степень интеграции МТК в мировую экономику и т.д.

С точки зрения интеграции в мировую экономику, МТК «Транссиб» является главной железнодорожной магистралью на территории Евразийского региона, обеспечивающий основной грузо- и пассажиропоток в направлении «Восток–Запад».

С точки зрения социально-экономического развития, МТК «Транссиб» и обслуживающий оператор ОАО «РЖД» в ряде субъектов РФ является основным (а в некоторых монопольным) на рынке труда работодателем. Кроме того, ОАО «РЖД» - один из крупнейших налогоплательщиков, а аффилированные компании содержат на балансе обширный объем социально-экономической инфраструктуры.

С точки зрения геополитического и геоэкономического значения, а также при рассмотрении вопросов региональной и международной безопасности, МТК «Транссиб» является основным коммуникационно-связующим элементом, определяющим взаимосвязи между субъектами Российской Федерации, а также в направлении страны Азии – страны Европы.

На сегодняшний день МТК «БАМ» характеризуется как убыточная железнодорожная магистраль, основной причиной убыточности которой является недостаточная интенсификация и загруженность при высокой фондоемкости.

С точки зрения интеграции в мировую экономику, МТК «БАМ» не полностью интегрирован в мирохозяйственные связи ввиду ограничений, связанных с относительно невысокой развитостью инфраструктуры. Однако, проекты модернизации, принятых до 2025 года способны благоприятно повлиять на ее развитие.

С точки зрения социально-экономического развития, МТК «БАМ» представляет собой ключевую магистраль и траекторию развития северных частей субъектов РФ, на территории которых она сосредоточена, являясь одним из ключевых налогоплательщиков в бюджеты субъектов, а также представляя со-

бой главного работодателя. Кроме того, маршруты прохождения магистрали способны оказать существенное влияние на развитие и освоения имеющихся месторождений природных ископаемых в административно-территориальных единицах, по которым они проходят.

С точки зрения геополитического и геоэкономического значения, а также при рассмотрении вопросов региональной и международной безопасности, МТК «БАМ» представляет собой альтернативный маршрут МТК «Транссиб» и является одним из способов осуществления безопасной транспортировки всех имеющихся видов грузов, поскольку пролегание маршрутов МТК «БАМ» находится несколько севернее от сопредельных границ и позволяет обеспечивать обход со стороны сухопутной части России.

Давая характеристику количественных показателей, можно сказать следующие факты – по данным на 2018 г. всего на Транссиб и БАМ зашло и вышло совокупно 287,6 млн. т, большая часть из которого прошла по Транссибу. С запада на восток – 141 млн. т., с востока на запад – 56,9 млн. т., в рамках магистралей возникло и погасилось – 89,7 млн. т. Динамика перевозочного процесса характеризуется поступательным ростом.

Провозная и пропускная способности магистралей растут несколько более высокими темпами в отношении развития транспортной инфраструктуры, что диктует необходимость полномасштабной реконструкции и модернизации существующей транспортно-логистической инфраструктуры.

Транзит в рамках магистралей имеет ряд преимуществ, таких как значительно меньший в сравнении с другими маршрутами срок доставки, относительно высокая стабильность и качество перевозочного процесса, эффективное обеспечение транспортно-логистического обслуживания за счет минимизации политических рисков, наличия разветвленной базы терминально-складской и погрузочно-перевалочной инфраструктуры. Этим продиктован рост спроса на осуществление контейнерных перевозок в направлении «Азия – Россия - Европа».

Вместе с тем, в рамках Восточного полигона железных дорог ОАО «РЖД» имеют место быть отдельные «узкие места», которые оказывают существенное влияние на транспортно-транзитный потенциал МТК «Транссиб» и МТК «БАМ».

«Узкими местами» МТК «Транссиб» являются участки Забайкальской железной дороги – от ст. Карымская до ст. Забайкальск, отдельные части которого являются неэлектрифицированными и однопутными. Кроме того, проблемными являются перегоны ст. Ерофей Павлович – ст. Сегачама, ст. Междуреченск – ст. Тайшет и др. Стоит отметить и необходимость масштабной реконструкции международных железнодорожных пограничных переходов - ст. Забайкальск и ст. Соловьевск, которые связан с выходами в Китай и Монголию.

«Узкими местами» МТК «БАМ» является действующий однопутный Байкальский тоннель, пропускная способность которого на сегодня практически исчерпана. Кроме того, существенные ограничения имеют место быть и с Северумуйским тоннелем. Также, относительно невысокие темпы провозной и пропускной способности магистрали связаны с наличием ряда однопутных и неэлектрифицированных участков, которые не позволяют обеспечить потенциальный объем грузоперевозок.

Статистика деятельности Забайкальской железной дороги свидетельствует о том, что существующая транспортно-логистическая инфраструктура позволяет обеспечивать имеющийся объем грузо- и пассажироперевозочной деятельности, однако по отдельным направлениям нуждается в существенной модернизации и капитальной реконструкции некоторых участков дороги в целях увеличения потенциала пропускной и провозной способностей, а также для формирования предпосылок полномасштабной интеграции в мировую транспортную систему. На сегодняшний день, к числу таких участков справедливо можно относить участок от ст. Карымская до ст. Забайкальск (от ст. Борзя до ст. Забайкальск). Кроме того, важным будет сделать акценты на обновлении имеющегося локомотивного парка, эксплуатируемого в пределах дороги и обслуживающего грузо- и пассажиропотоки.

Таким образом, в контексте развития Забайкальского железнодорожного транспортного узла ключевыми направлениями развития являются модернизация существующей инфраструктуры, обновление и реконструкция имеющихся «узких мест», строительство новой транспортно-логистической инфраструктуры, обновление локомотивного парка.

Забайкальский железнодорожный транспортный узел в контексте рассмотрения эффективности деятельности данных международных транспортных коридоров занимает особое место, поскольку содержит в себе – основные выходы на международные рынки в направлении экономического коридора Россия–Монголия–Китай и обеспечивает основные грузопотоки со стороны портов Дальнего Востока в направлении «Восток–Запад». В этой связи, важным будет сделать акцент на поддержании качественных и количественных статистических показателей деятельности ЗабЖД, а также на масштабном обновлении инфраструктуры и формировании полноценной интеграции узла в мировую транспортную сеть. На сегодняшний день, Забайкальский железнодорожный транспортный узел – это эффективная система транспортировки грузов, а также оптимальная структура в контексте интермодальности. Система позволяет провозить потребные и потенциальные объемы грузоперевозок, а также осуществлять операции, связанные с прохождением экспортно-импортных потоков. Кроме того, в контексте обеспечения экономического освоения районов с обширными запасами полезных ископаемых, древесины и других сырьевых ресурсов, Забайкальский железнодорожный транспортный узел представлен развитой системой маршрутов и транспортно-логистической инфраструктурой для осуществления терминально-складской и погрузочно-перевалочной деятельности и других транспортных процедур. Вместе с тем, имеют место быть и отдельные «узкие места».

В связи с увеличившимся спросом на продукцию транспорта и транспортно-логистические услуги, а также в целях расширения сотрудничества и диверсификации международных рынков, развития торгово-экономических и партнерских отношений с государствами Азии, в частности Китаем, с интегра-

цией Российской Федерации в международную инициативу «Один пояс – один путь», а также с включением России в сферу международного влияния в Азиатско-Тихоокеанском и Евразийском регионах, президентом РФ – В.В. Путиным был инициирован проект развития Восточного полигона железных дорог России, о котором он сообщил в своем Послании Федеральному собранию в 2019 году. Так, В.В. Путиным была подчеркнута принципиальная необходимость в увеличении пропускных способностей Восточного полигона в 1,5 раза к 2025 году, что позволит увеличить объемы перевозимых грузов до 210 млн. тонн. [94]

Программы модернизации и развития Восточного полигона железных дорог холдинга ОАО «Российские железные дороги» в контексте участия России в инициативе «Один пояс – один путь»

В 2013 году Правительством Российской Федерации была учреждена стратегическая программа и разработан паспорт инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей. В 2014 году были добавлены актуализированные поправки к документу. А в 2019 года президентом В.В. Путиным была подчеркнута потребность в осуществлении и скорейшей реализации проектных тематик, изложенных в документе.

В рамках программы модернизации и развития восточного полигона железных дорог холдинга ОАО «РЖД» был поставлен акцент на приоритетном развитии железнодорожной инфраструктуры и увеличении пропускных и провозных способностей основополагающих железнодорожных магистралей Восточного полигона – Транссибирской и Байкало-Амурской. Кроме того, также подчеркнута необходимость в развитии сортировочных, предпортовых и припортовых станций и погранпереходов Дальнего Востока, завершении комплексных проектов по развитию участка ст. Карымская – ст. Забайкальск с электрификацией участка ст. Борзя – ст. Забайкальск, реконструкции участков ст. Комсомольск-на-Амуре – ст. Советская Гавань, модернизации и обновлении пограничных переходов с Китаем, КНДР, Монголией.

В контексте реализуемой программы предполагается повышение провозных и пропускных способностей, а также получение дополнительных объемов за счет развития сопредельной транспортно-логистической инфраструктуры, обслуживающей основные действующие и перспективные месторождения регионов Дальневосточного Федерального округа. Также, делается важное замечание относительно увеличения весовых норм обращения в размере около 7100 тонн и эксплуатации грузовых вагонов с нагрузкой 25 тонн на ось. [82]

Реализация проекта модернизации восточного полигона предполагается в поэтапном виде. Так, в рамках первого этапа 2013–2017 года предполагается первая часть строительства, реконструкции и модернизации. Далее, начиная с 2018 года предполагается доработка оставшихся «узких мест» с одновременной эксплуатацией уже имеющейся транспортно-логистической инфраструктуры. Основы программы легли в разработку Долгосрочной стратегии развития железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД» до 2025 года.

К числу основных объектов проектирования и строительства, согласно программе модернизации, относятся: [31]

- Комплексная модернизация ЖД инфраструктуры Восточного полигона – Транссиб и БАМ - Комплексное развитие, реконструкция и модернизация мостов, станций, разъездов, перегонов и двухпутных вставок;
- Комплексное развитие участка ст. Междуреченск – ст. Тайшет (КрасЖД);
- Реконструкция транспортных подходов к Японскому морю с развитием ст. Уссурийск, Первая Речка, Шкотово, Смоляниново, Находка- Восточная, Мыс Астафьева (ДВЖД);
- Строительство ЖД инфраструктуры на участке ст. Кузнецово, Находка – ст. Хмыловский (ДВЖД);
- Электрификация участка ст. Борзя – ст. Забайкальск (ЗабЖД);
- Развитие инфраструктуры – погранперехода ст. Забайкальск – ст. Маньчжурия (ЗабЖД – Биньчжоуская ЖД);
- Модернизация ст. Карымская (строительство нового парка);

Кроме того, в рамках модернизации предполагалось выполнение «перешивки» колеи на о. Сахалин, которое было досрочно реализовано в 2019 году.

Общий объем инвестиций, полагаемый в реализацию проекта составляет более 1 трлн. руб., из которых на первый этап направлено 562,4 млрд. руб., на второй этап – более 450 млрд. руб. Бюджетная эффективность проектного финансирования нового транспортного строительства оценивается следующими показателями – чистая приведенная стоимость эффекта для бюджета РФ – 142,4 млрд. руб., внутренняя норма доходности для бюджет – 8,9%, срок окупаемости проекта – 20 лет, для ОАО «РЖД» срок окупаемости отсутствует, доходность на собственный капитал – 12,1%, средневзвешенная стоимость капитала – 6,9%.

В качестве основополагающей базы эффективности проекта предполагается значительная переориентация логистических и торгово-экономических маршрутов грузоотправителей и грузополучателей Азии и Европы в сторону Транссиба и БАМа, а также обеспечение дополнительных объемов перевозки за счет потенциального развития основных месторождений Восточной Сибири и Дальнего Востока по маршрутам пролегания магистралей.

Основные выводы по главе №3:

➤ Интерес со стороны КНР к Евразийскому транзиту по территории Российской Федерации является обоснованным и может быть, в большинстве, своем продиктован наличием на территории РФ широкоразветвленной транспортно-логистической железнодорожной инфраструктуры, а также существенными экономическими и политическими преимуществами имеющихся на территории государства МТК «Транссиб» и МТК «БАМ», которые связывают между собой Европу и Азию и позволяют с существенными преимуществами осуществлять транспортировку груза и экономическое взаимодействие в направлении «Восток–Запад». В этой связи целесообразным при разработке стратегических направлений развития транспортно-логистической отрасли государства сделать акцент на потенциальных возникающих перспективах и возможностях от совместного освоения Евразийского пространства и глобального российско-

китайского транспортно-логистического и торгово-экономического сотрудничества.

➤ На сегодняшний день МТК «Транссиб» и МТК «БАМ» являются и должны стать одними из ключевых приоритетов развития железнодорожной отрасли Российской Федерации на территории Восточного полигона железнодорожной сети, поскольку потенциал провозной и пропускной способностей магистралей позволяет обеспечивать существующие объемы грузо- и пассажиропотока, однако существующий спрос грузоотправителей и грузополучателей из Азии на транспортные услуги и вероятная конкуренция со стороны альтернативных маршрутов МТК диктуют очевидную необходимость в ускоренном обновлении и модернизации имеющейся инфраструктуры, а также полномасштабном развитии Восточного полигона ОАО «РЖД», при котором целесообразным представляется широкоаспектная и планомерная интеграция российских участков МТК «Транссиб» и МТК «БАМ» в мировую транспортную сеть.

➤ Программа модернизации и развития Восточного полигона железнодорожной сети ОАО «РЖД» способна оказать существенный мультипликативный эффект для развития Российской Федерации, в целом, а также способствовать региональному и национальному экономическому воспроизводству путем интеграции в мировую транспортную сеть основных евроазиатских трансконтинентальных маршрутов.

➤ Развитие Забайкальского транспортного узла в контексте модернизации восточного полигона позволит обеспечить дополнительный объем инвестиций, налоговых поступлений в бюджеты регионов Российской Федерации, а также повысит потенциальный объем провозных и пропускных способностей за счет увеличения железнодорожного транзита в виде контейнеропотока и дополнительного грузопотока из/в Китая/Китай. Кроме того, реконструкция и модернизация «узких мест» Забайкальского транспортного узла, а также развитие новых направлений способно оказать существенное влияние на развитие транспортной инфраструктуры и транспортной обеспеченности основных месторождений полезных ископаемых, сосредоточенных на территории края, таких как

Быстринское, Лугоканское, Удоканское и т.д. В качестве примера можно рассматривать потенциал ЖД ветки ст. Нарын – ст. Газимурский завод (ст.Лугокан) (которая однако сейчас не используется в полную меру). При формировании направлений развития и модернизации Забайкальского транспортного узла в рамках реализации программы по Восточному полигону, важным будет сделать акцент на необходимости реконструкция МЖПП «Забайкальск», а также скорейшее завершение модернизации участков ЗабЖД – ст. Карымская – Борзя – Забайкальск с электрификацией участка ст. Борзя – ст. Забайкальск.

Заключение

Современная международная экономическая и политическая конъюнктура отражает тот факт, что международные отношения и мировая экономика сегодняшнего дня представляют собой глобальный коммуникационный комплекс, который представлен обширным количеством взаимосвязей, форм и методов построения сотрудничества и взаимодействия в обширном числе направлений межгосударственной деятельности. В рамках настоящего исследования автором был изучен комплекс ключевых вопросов, связанных с построением системы эффективного и гармоничного международного взаимодействия по одному из основных направлений сотрудничества – создании коммуникаций между государствами посредством процессов развития транспортно-логистической интеграции и формирования глобальной единой транспортной системы. В контексте построения данного механизма ключевое значение приобретают процессы формирования международных транспортных коридоров как высокоэффективных траекторий межгосударственного взаимодействия в области выстраивания взаимосвязей субъектов международных отношений и мировой экономики разных государственных принадлежностей. Методологические основы построения международных транспортных коридоров очевидно отражают их перспективность и явные преимущества, поскольку они, как явление, концентрируют поступательный потенциал интеграции в рамках пространственно-территориальных структур и процессов гармонизации и оптимизации транспортно-логистических потоков. Кроме того, международные транспортные коридоры, как высшая ступень в иерархии направленных грузо- и пассажиропотоков на генеральных направлениях, отражают объективные предпосылки формирования экономического роста и развития в стратегических направлениях государственного развития, оказывают существенное влияние на процессы интеграции в рамках региональных и международных воспроизводственных систем, а также играют фундаментальную роль в области макроэкономической стабильности государств и стабилизации систем региональной и международной безопасности. Важным будет отметить и тот факт, что маршруты транс-

портных коридоров на сегодняшний день представлены в целенаправленном развитии и созидании, что создает существенные предпосылки для повышения конкурентоспособности государств, а страны, обладающие данным конкурентным преимуществом, получают дополнительные «точки роста» и развития посредством реализации своего транспортно-транзитного потенциала. Важным будет отметить взаимосвязь между наличием на территории государств региона основных траекторий международных транспортных коридоров и интеграционными процессами, происходящими в данном регионе. Очевидно, что это прямопропорциональная взаимосвязь, которая открывает дополнительный стимул для роста взаимодействия между государствами по всем основным направлениям международного взаимодействия и сотрудничества.

На сегодняшний день в условиях процессов глобализации и противоположных им процессов регионализации каждое из государств Евразийского пространства объективно нуждается в формировании потенциала для построения конкурентоспособной и высокоэффективной международной коммуникации. Великий Шелковый путь, явившийся обширной историко-цивилизационной базой современного проекта интеграции «Один пояс – один путь» на территории Евразии, а также ставший ее прообразом, объективно отражает потребность совместного транспарентного освоения пространственно-территориальной структуры Евразийского региона. В рамках существующей действительности проектная тематика, цели и задачи, а также ресурсный потенциал, предложенный в контексте «Один пояс – один путь» напрямую отражает перспективность данного проекта и является подтверждением объективной необходимости международного взаимодействия, построенного на базе взаимовыгодного сотрудничества путем выстраивания системы добрососедства и мирного сосуществования, а также посредством реализации концепта «мягкой силы» в государственных стратегических программах. Важным будет отметить тот факт, что Россия и Китай, которые являются передовыми государствами на территории Евразии, находятся в тесном сотрудничестве по вопросам интеграционного взаимодействия. Более того, ключевые угрозы и риски, в соответст-

вии с которыми изначально был воспринят проект в российской научной действительности проект «Один пояс – один путь» являются менее масштабными в сравнении с открывающимися перспективами и возможностями, а потому актуальным будет говорить о масштабной межгосударственной кооперации в вопросах интеграционного взаимодействия. Сценирование моделей интеграции на территории Евразийского региона открывает объективную потребность в формировании сбалансированной системы взаимодействий посредством сопряжения интеграционных инициатив – Евразийского экономического союза и проекта «Один пояс – один путь» по моделям взаимопроникновения двух проектов и построения единого пространства интеграции. Особенно важным будет отметить, что каждый из двух проектов масштабно дополняет друг друга и открывает значимый потенциал формирования нового глобального полюса международного развития.

Российская Федерация, являющаяся одним из наиболее перспективных торгово-экономических партнеров Китая, представляет собой опорный субъект в Евразийском регионе, поскольку сосредоточивает на своей территории обширный потенциал построения единых транспортно-логистических коммуникаций в направлении «Восток–Запад», что, безусловно, подчеркивает статус одного из ключевых партнеров Китая в данной отрасли экономического производства. Более того, и Россия, и Китай объективно выстраивают свои торгово-экономические, финансово-инвестиционные и политические процессы таким образом, чтобы повысить конкурентоспособность своих систем в рамках современных международных отношений и мировой экономики. Это, в свою очередь, отражает существенный по своему значению рост динамики межгосударственного взаимодействия двух государств по основным направлениям сотрудничества. Говоря об интересах Российской Федерации в контексте участия в проекте «Один пояс – один путь», можно сделать вывод о том, что полномасштабная интеграция в проект, открывает дополнительные источники финансирования, привлечения передового зарубежного опыта и технологий, формирования позитивного международного имиджа. Кроме того, участие России в

проекте в полной мере позволяет обеспечить основной транспортно-транзитный потенциал государства за счет наличия на его территории генеральных евроазиатских направлений, связующих между собой Азию и Европу – портов Дальнего Востока, трансконтинентальных магистралей – Транссиб и БАМ, 3-х из 10-ти панъевропейских коридоров и ряда другой широкоразвитой транспортно-логистической инфраструктуры. Важным для России будет выделение в рамках проектной тематики «Пояса и пути» – «Экономического пояса Шелкового пути», который подразумевает капитальное обновление и модернизационные процессы в рамках сухопутных линий формирования экономических коридоров, особое место в которых занимают железнодорожные транспортные коридоры Российской Федерации. Ввиду этого, адекватным будет представление перспектив и возможностей со стороны проекта «Пояса и пути» для железнодорожных транспортных коридоров РФ, которые согласно проведенного исследования характеризуются поступательным ростом и динамикой развития.

В контексте развития Восточного полигона железнодорожной сети холдинга ОАО «РЖД» проекты интеграции в формате «Один пояс – один путь» это одновременно и огромный потенциал для развития, реализуемый в виде спроса на транспортные услуги со стороны грузоотправителей из Азии, и имеющиеся недостатки и угрозы, реализуемые в виде формирования альтернативных маршрутов в обход Восточного полигона. Важным будет сделать акцент на ускоренном развитии и сведении числа «узких мест» Транссиба и БАМа к минимуму в целях обеспечения поступательного роста спроса со стороны азиатских грузоотправителей и грузополучателей, а также для обеспечения более масштабного провозного и пропускного потенциала. В этой связи, представленная в 2013 году программа развития и модернизации Восточного полигона, а также сделанный акцент на повышении пропускных и провозных способностей магистралей являются актуальными и базовыми в области реализации как программ регионального развития и освоения пространств Восточной Сибири и Дальнего

Востока, так и в целом в целях обеспечения национального воспроизводственного процесса и международной стабильности в регионе Евразии.

Особое место в осуществлении модернизации Восточного полигона железных дорог занимает Забайкальский железнодорожный транспортный узел, поскольку является, своего рода, «окном» для российско-китайского транспортно-логистического взаимодействия. На траектории Забайкальской железной дороги сосредоточены одни из основных мест соприкосновения российских и китайских экспортно-импортных операций, а по маршрутам ЗабЖД проходит обширный объем контейнеро- и грузопотока. Вместе с тем, Забайкальский железнодорожный транспортный узел сосредотачивает в себе и ряд «узких мест», которые, по существу, являются сдерживающими факторами и не позволяют в полной мере использовать весь существующий транспортно-транзитный потенциал. В этой связи, важным будет сделать акцент на развитии эффективных институтов и механизмов модернизации на пространстве Забайкальской железной дороги, а также обратить внимание на имеющиеся «узкие места», такие как участок ст. Карымская – ст. Борзя – ст. Забайкальск и МЖПП «Забайкальск» с целью их ускоренного развития и модернизации, а также путем выделения значительного по количественному и качественному значениям – финансово-инвестиционного ресурса. Развитие Забайкальского транспортного узла в контексте модернизации восточного полигона позволит обеспечить дополнительный объем инвестиций, налоговых поступлений в бюджеты регионов Российской Федерации, а также повысит потенциальный объем провозных и пропускных способностей за счет увеличения железнодорожного транзита в виде контейнеропотока и дополнительного грузопотока из/в Китая/Китай.

Список использованной литературы

1. Абрамова Н.А. «Китайский регион» в политическом измерении / Н.А.Абрамова, Т.Н. Кучинская. – Чита: ЧитГУ, 2008. – 175 с.;
2. Бжуско С.В. Влияние развития железнодорожного транспорта на экономику России и Китая (сопоставительный анализ): Автореф...дис. кан. экон. наук. – М.:2009. – 23 с.;
3. Бояркина А.В. «Мягкая сила» как политический инструмент реализации внешней политики КНР на рубеже XX – XXI вв. : Автореф...дис. кан. полит. наук. – Владивосток.: 2015. – 24 с.;
4. Китунин А.А. Развитие высокоскоростного железнодорожного движения в КНР (XX – XXI вв) : Автореф...кан. ист. наук. – СПб.: 2019. – 32 с.;
5. Кучинская Т.Н. Регионоведение Китая: учеб. пособие / Т.Н. Кучинская, В.А. Абрамов. – Чита: ЧитГУ, 2008. – 184 с.;
6. Фицджеральд Ч.П. История Китая / Пер. с англ. Л.А. Калашниковой. – М.: ЗАО Центрполиграф, 2005. – 460 с.;

Литература на иностранном языке

7. 国务院关于加快实施自由贸易区战略的若干意见 (Некоторые рекомендации Госсовета по ускорению реализации стратегии создания зон свободной торговли). «Чжунго чжэнфу ван». – Режим доступа. – URL: http://www.gov.cn/zhengce/content/2015-12/17/content_10424.htm
8. 庞中英、王瑞平：《全球治理：中国的战略应对》(Пан Чжунин, Ван Жуйпин. Глобальное управление: китайский стратегический ответ), 《国际问题研究》，2013年第4期.
9. 李庚香、王喜成，新“丝绸之路经济带”的战略特点与河南的积极融入 (Ли Гэнсян. Новая стратегия «Экономического пояса Шелкового пути» и активное участие провинции Хэнань). «Цююй цзинци пинлунь», 2014, № 6. С. 44

10. 三重内涵：注入中国和世界发展新动力 (Три важных содержания: Придать новый импульс развитию Китая и мира). «Цайцзин гуаньдянь», 2014, № 10.
11. 石泽, “一带一路”与理念和实践创新 (Ши Цзэ. Один пояс и один путь: инновации концепции и практики). «Чжунго тоуцзы», 2014, № 10. С. 43
12. 石焰, 建设“一带一路”, 打造繁荣的“命运共同体” (Ши Янь. Строить «один пояс — один путь», создавать процветающее сообщество общей судьбы»). «Лаонянь цзяоюй», 2014, № 9. С. 24.
13. 张亚光, “一带一路”: 从历史到现实的逻辑 (Чжан Ягуан. «Один пояс и один путь»: от логики истории к логике современности). «Дуннань сюэшу», 2016, № 3. С. 10– 16;
14. Hu Angang. Embracing China's "New Normal" // Foreign Affairs. – № 3. – 2015. – URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-04-20/embracing-chinas-new-normal> (дата обращения: 17.05.2020);
15. TEM and TER revised Master Plan. Final Report. Volume I: Main Text. Trans-European Motorway, Trans-European Railway (TER) project. 2011 // Economic Commission for Europe. – UNECE. – New York and Geneva – 2011. – URL: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/temtermpl/docs/TEM_and_TER_Vol_I.pdf (дата обращения: 19.05.2020);

Электронные ресурсы

16. 8 торговых путей, сформировавших мировую историю // Изд. «Рамблер. Новости». – Режим доступа. – URL: <https://news.rambler.ru/other/39737133-8-torgovyh-putey-sformirovavshih-mirovuyu-istoriyu/?updated> (дата обращения: 07.05.2020);
17. Абдуллаев К.Н. Международный транспортный коридор – ТРАСЕКА: создание, реальность, перспективы // Т-Сomm – Телекоммуникации и Транспорт. – Спецвыпуск «ИТС». – 2011. – с. 45–48. – Режим доступа. – URL:

<https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-traseka-sozдание-realnost-i-perspektivy> (дата обращения: 21.05.2020);

18. Аникеева-Науменко Л.О., Капля И.А. Анализ опыта Китайской народной республики в осуществлении высокоскоростных перевозок. Формирование предложений по повышению качества транспортного обслуживания пассажиров при высокоскоростных перевозках для российской компаний // Транспортный бизнес в России. – №5. – 2017. – с. 14–16. – Режим доступа. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-opyta-kitayskoy-narodnoy-respubliki-v-osuschestvlenii-vysokoskorostnyh-perevozk-formirovanie-predlozheniy-po-povysheniyu> (дата обращения: 09.06.2020);

19. Анисимова С. Великий Шелковый путь: история, территория, развитие и влияние // Изд. «FB». – 05.02.2018. – Режим доступа. – URL: <https://fb.ru/article/41579/velikiy-shelkovyyi-put---drevnyaya-torgovaya-doroga> (дата обращения: 12.05.2020);

20. Архина А.С. Влияние Великого Шелкового пути на развитие экономики Руси // Международный студенческий научный вестник. – №1. – 2019. – Режим доступа. – URL: <https://eduherald.ru/ru/article/view?id=19512> (дата обращения: 11.05.2020);

21. Бардаль А.Б. Новый Шелковый путь: возможности и угрозы для транспортного комплекса Дальнего Востока России // Всероссийский экономический журнал ЭКО. – 2016. – №7. – Режим доступа. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/novyy-shelkovyy-put-vozmozhnosti-i-ugrozy-dlya-transportnogo-kompleksa-dalnego-vostoka-rossii> (дата обращения: 27.04.2020);

22. Бондаревич А. Новый Шелковый путь // Журнал «Инженерная защита». – №8. – май-июнь 2015. – Режим доступа. – URL: <https://territoryengineering.ru/infrastrukturnaya-revolyutsiya/novi-shelkovi-put/> (дата обращения: 11.05.2020);

23. В 13-ю пятилетку Китай вложит в развитие транспортной отрасли 15 трлн юаней // Инф. портал «Партнеры.CN». – 01.03.2017. – Режим доступа –

URL: <https://russian.dbw.cn/system/2017/03/01/001178372.shtml> (дата обращения: 04.06.2020);

24. ВСМ в Китае // АО «Скоростные магистрали». Дочерняя компания ОАО «РЖД» – Режим доступа. – URL: <http://www.hsrail.ru/info/vsмм/china> (дата обращения: 09.06.2020);

25. Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов / М.: Институт экономики РАН. – 2018. – 66 с. – Режим доступа. – URL: https://inecon.org/docs/2018/Vardomsky_Turaeva_paper_2018.pdf (дата обращения: 13.05.2020);

26. Великий Шелковый путь // Изд. «Энциклопедия. Всемирная история». – Режим доступа. – URL: https://w.histrf.ru/articles/article/show/vielikii_shielkovyi_put (дата обращения: 11.05.2020);

27. Виноградов А. Что такое проект «Один пояс – один путь» и каковы перспективы его «сопряжения» с Евразийским союзом. Проект «Один пояс – один путь» является важной частью борьбы Китая за новый мировой экономический и финансовый порядок // Изд. «СОНАР-2050». – 05.09.2017. – Режим доступа. – URL: <https://www.sonar2050.org/publications/что-такое-китайский-проект-один-пояс-один-путь-и-перспективы-его-сопряжения-с-российским-проектом/> (дата обращения: 12.05.2020);

28. Внукова О.С., Никифоров В.А. Международные транспортные коридоры // Ученые записки Орловского государственного университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. - №2(65). – 2015. – с. 193–196. – Режим доступа. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-transportnye-koridory> (дата обращения: 12.05.2020);

29. Военная «дорожная карта» для России и Китая // НАО «Царьград. Медиа». – 07.06.2017. – Режим доступа. – URL: https://rostov.tsargrad.tv/articles/voennaja-dorozhnaja-karta-dlja-rossii-i-kitaja_67804 (дата обращения: 15.05.2020);

30. Волкова А.С. Транспортная инфраструктура КНР в современных условиях и ее роль в развитии торгово-экономических отношений с РФ // Экономика, педагогика и право. - №1. - 2017. - Режим доступа. - URL: <http://ecoedulaw.ru/ru/2017/1/14> (дата обращения: 01.06.2020);
31. Восточный полигон: скрытые угрозы // Сетевое издание «ВГудок». - 14.11.2019. - Режим доступа. - URL: <https://vgudok.com/rassledovaniya/vostochnyy-poligon-skrytye-ugrozy-eksperty-iizht-rassmotreli-dlya-vgudokcom> (дата обращения: 13.06.2020);
32. Глава РЖД предложил ввести в компании неполный рабочий день // Инф. портал «РБК – РосБизнесКонсалтинг». - 01.04.2020. - Режим доступа. - URL: https://www.rbc.ru/business/01/04/2020/5e849b4e9a79476c13f03695?from=from_main (дата обращения: 04.06.2020);
33. Годовой отчет за 2018 год // Департамент корпоративных финансов ОАО «РЖД», Пресс-служба ОАО «РЖД». - М.:2018. - Режим доступа. - URL: https://ar2018.rzd.ru/download/full-reports/ar_ru_annual-report_pages.pdf (дата обращения: 24.05.2020);
34. Давыденко Е.В., Колесникова Т.В. «Один пояс – один путь» как катализатор инвестиционного сотрудничества России и Китая // Вестник Евразийской науки. - №5. - том 10. - 2018. - с.1–7. - Режим доступа. - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/odin-poyas-odin-put-kak-katalizator-investitsionnogo-sotrudnichestva-rossii-i-kitaya> (дата обращения: 17.05.2020);
35. Демченко В. От 0 до 29000 км: Как Китай за 10 лет построил самую большую сеть скоростных железных дорог в мире // Инф. портал «Центр транспортных стратегий». - Режим доступа. - URL: https://cfts.org.ua/articles/ot_0_do_29_000_km_kak_kitay_za_10 лет_postroil_samuyu_bolshuyu_set_skorostnykh_zheleznykh_dorog_v_mire_1500 (дата обращения: 20.10.2019);

36. До Вены по широкой колее // ФГБУ «Редакция «Российской Газеты». – 13.12.2017. – Режим доступа. – URL: <https://rg.ru/2017/12/13/kak-rzhd-budut-razvivat-passazhirskie-perevozki.html> (дата обращения: 20.05.2020);
37. Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой от 16.07.2001 г. // Инф. сайт «Администрация Президента России». – 16.07.2001. – Режим доступа. – URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/3418> (дата обращения: 17.05.2020);
38. Дутина А.А. Перспективы развития международной логистики в рамках концепции «Один пояс – один путь» // Новая экономика. – №2(10). - ноябрь 2017. – с.5–14. – Режим доступа. – URL: http://neweconomics.by/attachments/neweconomics_2017_2.pdf (дата обращения: 11.05.2020);
39. Евсеева А.А., Бирюков Е.О. Анализ внедрения интеграционных процессов на транспорте при осуществлении международных перевозок // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2017. – Т. 39. – С.1521–1525. – Режим доступа. – URL: <http://e-koncept.ru/2017/970631.htm> (дата обращения: 27.11.2019);
40. Железнодорожный транспорт России: вызовы до 2025 года // АНО «Институт проблем естественных монополий». – Режим доступа. – URL: http://www.ipem.ru/files/files/research/20190405_rail_2025_report.pdf (дата обращения: 24.04.2020);
41. История Казахстана // АО «МИА «Казинформ». – Режим доступа. – URL: <https://e-history.kz/ru> (дата обращения: 11.05.2020);
42. Ивановский А.В. Экономическая оценка реализуемости проектов нового транспортного строительства на Восточном полигоне железных дорог : дисс. к. экон. наук. – Иркутск.: 2017. – 189 с. – Режим доступа. – URL: http://www.stu.ru/science/theses_get_file.php?id=1031&name=1031.pdf (дата обращения: 13.06.2020);

43. Как Китай будет развивать Дальний Восток // Инф. портал «Московский центр Карнеги». – 29.10.2018. – Режим доступа. – URL: <https://carnegie.ru/commentary/77590> (дата обращения: 17.05.2020);

44. Какова на самом деле пропускная способность БАМа и Транссиба и какой у них грузооборот // Инф. портал «Infranews.ru – портал о логистике и транспорте». – Режим доступа. – URL: <http://infranews.ru/logistika/zheleznaya-doroga/53793-kakova-na-samom-dele-propusknaya-sposobnost-bama-i-transsiba-i-kakoj-u-nix-gruzooborot/> (дата обращения: – 08.05.2020)

45. Китай за 5 лет вложил \$90 млрд в страны проекта «Один пояс – один путь» // МИА «Россия сегодня». – 19.04.2019. – Режим доступа. – URL: <https://ria.ru/20190419/1552839636.html> (дата обращения: 17.05.2020);

46. Китай и РФ обсуждают список ключевых проектов для года научного сотрудничества // ФГУП «Информационное телеграфное агентство России (ИТАР ТАСС)». – 25.12.2019. – Режим доступа. – URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/7419973> (дата обращения: 12.05.2020);

47. Китайский глобальный проект для Евразии: постановка задачи (аналитический доклад). – М.: Научный эксперт, 2016. – 130 с. – Режим доступа. – URL: <https://centero.ru/wp-content/uploads/2016/11/111-avtor-logo-CHINA2-01.pdf> (дата обращения: 13.05.2020);

48. Колесников А.Е., Кучинская Т.Н. Железнодорожный транзитный потенциал Российской Федерации: проблемы, перспективы, возможности от участия в международном интеграционном проекте – инициативе КНР «Один пояс – один путь» // Молодой ученый. – №37 (275). – сентябрь 2019. – Режим доступа. – URL: <https://moluch.ru/archive/275/62375> (дата обращения: 25.04.2020);

49. Колесников А.Е. Международное транспортное взаимодействие в контексте развития региональных интеграционных проектов: российский и китайский опыт // V Всероссийская конференция молодых востоковедов. – Институт Восточных рукописей Российской Академии Наук. – Санкт-Петербург – 05–06.03.2020. – Режим доступа. – URL:

http://www.orientalstudies.ru/rus/index.php?option=com_content&task=view&id=12153&Itemid=48 (дата обращения: 10.06.2020);

50. Колесников А.Е., Кучинская Т.Н. Опыт Китайской Народной Республики в развитии железнодорожной отрасли транспортной системы государства в контексте рассмотрения российско-китайского сотрудничества по реализации проекта «Один пояс – один путь» // В кн. Россия и Китай : проблемы стратегического взаимодействия : сб. ст. / науч. ред. Н. А. Абрамова, Т. В. Колпакова., Т. Н. Кучинская – Чита :, 2019. – Вып. 22. – с.58–70. – Режим доступа – URL: <https://yadi.sk/d/IIwF-H8svlfd6A> (дата обращения: 09.06.2020);

51. Колесников А.Е. Перспективы развития восточного полигона железнодорожной сети холдинга ОАО «РЖД» в контексте участия России в международном проекте «Один пояс – один путь» // В кн.: Россия – Китай: диалог в условиях глобализации = 俄罗斯 – 中国: 全球化条件下的对话 : материалы I Международного российско-китайского симпозиума / Забайкальский государственный университет ; ответственный редактор М. Н. Фомина. – Чита : ЗабГУ, 2019. – 310 с. – с.80–84. – Режим доступа. – URL: <https://yadi.sk/i/rhIV8zMGHxA1-A> (дата обращения: 10.06.2020);

52. Колесников А.Е. Современный опыт развития транспортной отрасли КНР в области построения сети высокоскоростных железнодорожных магистралей // Конференция «Ломоносов-2020». – Режим доступа. – URL: <https://nauchkor.ru/pubs/sovremennyi-opyt-razvitiya-transportnoy-otrasli-knr-v-oblasti-postroeniya-seti-vysokoskorostnyh-zheleznodorozhnyh-magistralei-5edf8cd6cd3d3e0001fe6fdc> (дата обращения: 09.06.2020);

53. Колесников А.Е. Транспортно-логистические комплексы современного Китая в контексте развития инициативы «Один пояс – один путь»: перспективы сопряжения российско-китайской транспортной коммуникации // В кн.: «Развитие экономической науки на транспорте: сб. научных статей VII международной науч.-практ. конф. «Развития экономической науки на транспорте: экономическая основа будущего транспортных систем». – г. Санкт-Петербург.

– 19 декабря 2019 г. – кафедра «Экономика транспорта» ФГБОУ ВО ПГУПС / под ред. д.э.н., проф. Н.А. Журавлевой. – СПб.: ООО «ИНСЭИ – оценка». – 2019. – 986 с.» – с. 383–391. – Режим доступа. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=42684016> (дата обращения: 18.05.2020);

54. Красильникова Н.Н., Мамаев Э.А. Развитие пропускных способностей железнодорожного транспорта в Забайкальском крае // Вестник РГУПС. – №3. – 2010. – с. 99–104. – Режим доступа. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=15221017&> (дата обращения: 09.06.2020);

55. Кулинцев Ю. «Один пояс – один путь»: инициатива с китайской спецификой. Комментарии // Изд. «Российский совет по международным делам (РСДМ)». – 22.05.2015. – Режим доступа. – URL: <https://russiancouncil.ru/blogs/riacexperts/31461/> (дата обращения: 11.05.2020);

56. Кучинская Т.Н., Колесников А.Е. Место и роль ОАО «Российские железные дороги» в контексте развития международных мультимодальных перевозок // В кн.: «Транспорт России: проблемы и перспективы – 2019: материалы Международной научно-практической конференции. 12-13 ноября 2019 г. – СПб: ИПТ РАН. – Санкт-Петербург. – 2019. – Том 2. – 299 с.» – с. 15–20. – Режим доступа. – URL: http://www.iptran.ru/images/pdf/Transport_Russia_2019_2.pdf (дата обращения: 18.05.2020);

57. Лapidус Б.М., Мишарин А.С. Грузопассажирская высокоскоростная железнодорожная магистраль «Трансевразия»: уникальный мегапроект // Экономика региона. Новые исследования по региональной экономике. – Т.14. – вып.2. – 2018. – с. 339–351. – Режим доступа. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gruzopassazhirskaya-vysokoskorostnaya-zheleznodorozhnaya-magistral-transevraziya-unikalnyy-megaproekt> (дата обращения: 25.05.2020);

58. Линчжи Лай Медийная практика как канал успешной реализации проекта «Один пояс – один путь» // Материалы VII Междунар.науч.-практ.конф. «Международная журналистика-2018: глобальные вызовы, региональное парт-

нерство и медиа». – Минск. – с. 172–177. – Режим доступа. – URL: <http://elib.bsu.by/bitstream/123456789/191865/1/172-177.pdf> (дата обращения: 11.05.2020);

59. Лузянин С.Г. Поглощение, сопряжение или конфликт? ШОС, китайский проект «Шелкового пути» и ЕАЭС: варианты взаимодействия в Евразии // Институт Дальнего Востока РАН. – Итоговый экспертно-аналитический доклад по проекту РФФИ №16-07-00024. – 2018. – Режим доступа. – URL: http://www.ifes-ras.ru/images/stories/2018/report_2018_luzyanin_s_g.pdf (дата обращения: 11.05.2020);

60. Лузянин С.Г. ШОС, китайский проект «Шелкового пути» и Евразийский экономический союз: варианты взаимодействия/сопряжения в Евразии // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2016. – Режим доступа. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/shos-kitayskiy-proekt-shelkovogo-puti-i-evraziyskiy-ekonomicheskii-soyuz-varianty-vzaimodeystviya-sopryazheniya-v-evrazii> (дата обращения: 17.05.2020);

61. Макаров И.А., Соколова А.К. Сопряжение Евразийской интеграции и Экономического пояса Шелкового пути: возможности для России // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. – НИУ ВШЭ. – №2(11). – 2016. – с.40–57. – Режим доступа. – URL: <https://iorj.hse.ru/data/2016/07/01/1115769128/Макаров%20И.А..pdf> (дата обращения: 11.05.2020);

62. Мишарин А.С. Высокоскоростной железнодорожный транспорт как ключевой фактор развития транспортной системы России // Транспорт Российской Федерации. – №2(57). – 2015. – с.7–10. – Режим доступа. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vysokoskorostnoy-zheleznodorozhnyy-transport-kak-klyuchevoy-faktor-razvitiya-transportnoy-sistemy-rossii> (дата обращения: 09.06.2015);

63. Морозов В.Н. Методология организации функционирования международных транспортных коридоров на основе кластерного подхода с применением мультимодальных логистических центров: дисс. ... д-ра техн. Наук:

05.22.01 / Морозов Вадим Николаевич. – М. – 2010. – 434 с. – Режим доступа. – URL: <https://www.dissercat.com/content/metodologiya-organizatsii-funktsionirovaniya-mezhdunarodnykh-transportnykh-koridorov-na-osno> (дата обращения: 21.04.2020);

64. Нестерова Н.С. Методология проектирования мультимодальной транспортной сети : дисс. ... д-ра техн. наук 05.22.01 / Нестерова Наталья Станиславовна. – СПб. – 2017. – 387 с. – Режим доступа. – URL: <https://www.dissercat.com/content/metodologiya-proektirovaniya-multimodalnoi-transportnoi-seti> (дата обращения: 19.05.2020);

65. Нестерова Н.С., Гончарук С.М. Мультимодальная транспортная сеть как элемент единой транспортной системы страны и её регионов // Вестник транспорта Поволжья. – №1(55). – 2016. – с.66–73. – Режим доступа. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=25732083> (дата обращения: 29.05.2020);

66. Нестерова Н.С., Едигарян А.Р., Гончарук С.М. Методика формирования региональной мультимодальной транспортной сети и её элементов // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. – №4(40). – 2013. – с. 220–225. – Режим доступа – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/metodika-formirovaniya-regionalnoy-multimodalnoy-transportnoy-seti-i-eyo-elementov-1> (дата обращения: 29.05.2020);

67. О российско-китайских отношениях стратегического партнерства // Министерство иностранных дел Российской Федерации. – Режим доступа. – URL: <http://www.mid.ru/strategiceskoe-partnerstvo-s-kitaem> (дата обращения: 08.05.2019).

68. ОАО «РЖД» и «Китайские железные дороги» договорились о стратегическом сотрудничестве // АО «Издательский дом «Гудок». – Режим доступа. – URL: <https://www.gudok.ru/news/?ID=1341632> (дата обращения: 04.06.2020);

69. Обзор отрасли грузоперевозок в России. 2019 год // ООО «Эрнст энд Янг – оценка и консультационные услуги». – 48 с. – Режим доступа. – URL: [https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-transportation-services-2019-rus/\\$FILE/ey-transportation-services-2019-rus.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-transportation-services-2019-rus/$FILE/ey-transportation-services-2019-rus.pdf) (дата обращения: 04.06.2020);

70. Один пояс – один путь. Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI века. Спецтемы // Инф. портал «Один пояс, один путь» на русском языке. – Режим доступа. – URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/ydylzt.htm> (дата обращения: 18.05.2020);

71. Отчет Евразийской экономической комиссии. Транспорт. 2015 // ЕЭК. – 2015. – Режим доступа. – URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82.pdf> (дата обращения: 27.04.2020);

72. Панкратова Е.А. Роль железнодорожного транспорта в достижении макроэкономической эффективности // Транспортное дело России. – №4. – 2017. – с.66–67. – Режим доступа. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-zheleznodorozhnogo-transporta-v-dostizhenii-makroekonomicheskoy-effektivnosti> (дата обращения: 20.04.2020);

73. Первухин В.В. «Новый Шёлковый путь» // Инфраструктурное развитие Евразии. – Выпуск 3. – 2014. – с. 18–26. – Режим доступа. – URL: http://www.energystrategy.ru/press-c/source/Pervuhin_ep_3-14.pdf (дата обращения: 11.05.2020);

74. Передерий М.В., Романенко В.Е. Единая транспортная система. Учебное пособие / Южно-Российский государственный политехнический университет (НПИ) имени М.П. Платова. – Новочеркасск: ЮРГПУ (НПИ), 2015. – 96 с. – Режим доступа. – URL: <http://mf.npi-tu.ru/assets/mf/mlsk/od14.ets.ochka-2015..pdf> (дата обращения: 29.05.2020);

75. Повестка дня ООН в области устойчивого развития // официальный сайт Организации объединенных наций (ООН). – Режим доступа. – URL: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/about/development-agenda/> (дата обращения: 17.05.2020);

76. Приказ «Об утверждении Методики расчета показателей (индикаторов) государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», транспортной части комплексного плана модернизации и рас-

ширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года и федеральных проектов, входящих в его состав» // Федеральная служба государственной статистики. – 30.04.2019. – Режим доступа. – URL: <https://www.gks.ru/metod/fed-proekt/MET130000.pdf> (дата обращения: 15.05.2020);

77. Прокофьева Т.А. Развитие системы национальных и международных транспортных коридоров на основе формирования опорной сети логистических центров // В кн.: Инфраструктура России. – под науч. ред. В.Клименко. – М.: Центр стратегического партнерства. – 2012. – с.345–350. – Режим доступа. – URL: <https://publications.hse.ru/mirror/pubs/share/folder/1uqmk13p2s/direct/73567036> (дата обращения: 17.05.2020);

78. Подсорин В.А., Овсянникова Е.Н. Развитие железнодорожной инфраструктуры России с учетом конъюнктуры товарных рынков // ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта». – Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD'2019). – с. 644–650. – Режим доступа. – URL: https://mlsd2019.ipu.ru/proceedings_2/644-650.pdf (дата обращения: 05.06.2020);

79. Проект «Один пояс – один путь». Досье // ФГУП «Информационное телеграфное агентство России (ИТАР ТАСС)». – 07.07.2015. – Режим доступа. – URL: <https://tass.ru/info/4383152> (дата обращения: 17.05.2020);

80. Пряжникова О.Н. Инициатива «Один пояс – один путь»: цели, интересы участников, особенности реализации // Социальные и гуманитарные науки: Отечественная и зарубежная литература. Сер.2, Экономика: Реферативный журнал. – 2018. – с. 61–65. – Режим доступа. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/initsiativa-odin-poyas-odin-put-tseli-interesy-uchastnikov-osobennosti-realizatsii> (дата обращения: 12.05.2020);

81. Пять важнейших событий китайско-российских отношений 2019 года // ФГУП ИА «Российская газета». – 31.12.2019. – Режим доступа. – URL: <https://rg.ru/2019/12/31/piat-vazhnejshih-sobytij-kitajsko-rossijskih-otnoshenij-2019-goda.html> (дата обращения: 17.05.2020);

82. Распоряжение Правительства РФ от 05.11.2013 №2044-р «Об утверждении перечня самокупаемых инфраструктурных проектов, реализуемых юридическими лицами, в финансовые активы которых размещаются средства Фонда национального благосостояния и (или) пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе» // Режим доступа. – URL: <http://static.government.ru/media/files/EJNfGqLOSrs.pdf> (дата обращения: 13.06.2020);

83. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 №1734-р (ред. от 12.05.2018) «О Транспортной стратегии Российской Федерации. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. IV. Цели, задачи и индикаторы развития транспортного комплекса Российской Федерации, приоритеты в области транспорта. 3. Цели развития транспортной системы России на период до 2030 года. Цель 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны» // Режим доступа. – URL: https://sudact.ru/law/rasporiazhenie-pravitelstva-rf-ot-22112008-n-1734-r/transportnaia-strategiia-rossiiskoi-federatsii-na/iv/3_1/tsel-4-integratsiia-v-mirovoe/ (дата обращения: 27.11.2019);

84. Реализация Транс-Евразийского транспортного мегапроект как драйвер экономического роста ЕАЭС // Аналитический вестник Совета Федерации. – №19(648). – 2016. – Москва. – 46 с. – Режим доступа. – URL: <http://council.gov.ru/media/files/Me1NLyp2sCkgutf4AwIt2hSoP7WPaNdP.pdf> (дата обращения: 25.05.2020);

85. Россия и Китай разработают дорожную карту по развитию торговли к 2024 году // ФГУП «Информационное телеграфное агентство России (ИТАР ТАСС)». – 17.09.2019. – Режим доступа. – URL: <https://ria.ru/20190917/1558774816.html> (дата обращения: 17.05.2020);

86. РФПИ: Россия и Китай обсуждают 70 инвестпроектов на \$110 млрд. // ФГУП «Информационное телеграфное агентство России (ИТАР ТАСС)». –

26.09.2019. – Режим доступа. – URL: <https://ria.ru/20190926/1559151879.html>
(дата обращения: 17.05.2020);

87. Савченко В.С., Смолина Е.С. Великий Шелковый путь: история и экономика // Вестник Омского государственного педагогического университета. Гуманитарные исследования. – №1. – 2015. – с.124–126. – Режим доступа. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/velikiy-shelkovyy-put-istoriya-i-ekonomika>
(дата обращения: 12.05.2020);

88. Сазонов С.Л. Скоростные железные дороги КНР // Общество и государство в Китае. – 2015. – с.609–618. – Режим доступа. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/skorostnye-zheleznye-dorogi-knr> (дата обращения: 09.06.2020);

89. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути // Администрация Президента РФ. – 8 мая 2015. – Режим доступа. – URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 27.04.2020).

90. Современное состояние железнодорожного транспорта в РФ. Ключевые проблемы и перспективы // Информационно-аналитический ресурс «ITE Transport&Logistics». – Режим доступа. – URL: <https://transport-exhibitions.com/Market-Insights> (дата обращения: 20.05.2020);

91. Стратегия экономического развития «Один пояс – один путь» // МИА «Россия сегодня». – 14.05.2017. – Режим доступа. – URL: <https://ria.ru/20170514/1494097368.html> (дата обращения: 17.05.2020);

92. Тархов С.А. Новые железные дороги Китая // Издательский дом «Первое сентября». – Журнал «География». – №23/2003. – Режим доступа. – URL: <https://geo.1sept.ru/article.php?ID=200302305> (дата обращения: 20.05.2020);

93. Торговля между Россией и Китаем в 2019 г. // Инф.-ст. изд-во «Внешняя торговля России». – 13.02.2020. – Режим доступа. – URL: <https://russian-trade.com/reports-and-reviews/2020-02/torgovlya-mezhdu-rossiyei-i-kitaem-v-2019-g/> (дата обращения: 17.05.2020);

94. Транзитный потенциал России – новые решения для развивающихся рынков // ФГУП «Информационное телеграфное агентство России (ИТАР ТАСС)». – 29.05.2016. – Режим доступа. – URL: <https://tass.ru/pmef-2017/articles/4291776> (дата обращения: 17.05.2020);

95. Транс-Евразийский пояс «Razvitie» // Из Доклада Президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина «Интегральный проект солидарного развития на Евро-Азиатском континенте (научно-практическая концепция)», подготовленного на базе Института социально-политических исследований РАН и презентованного на заседании президиума РАН в марте 2014 года. – 2014. – с. 1–6. – Режим доступа. – URL: http://www.kp-plant.ru/upload_data/2015/TEDB-Razvitie.YakuninDoklad.pdf (дата обращения: 25.05.2020);

96. Транспортные коридоры // Инф. портал «Справочник». – Режим доступа. – URL: https://spravochnick.ru/logistika/transportnaya_logistika_suschnost_i_zadachi/transportnye_koridory/ (дата обращения: 19.05.2020);

97. Узбекистан на Шелковом пути: место встречи цивилизаций // Изд. «KANT.kg». – 07.05.2016. – Режим доступа. – URL: <http://kant.kg/2016-05-07/uzbekistan-na-shelkovom-puti-mesto-vstrechi-tsivilizatsiy/> (дата обращения: 10.05.2020);

98. Фролова И.Ю. Перспективы трёхстороннего сотрудничества России, Китая и Монголии // Проблемы национальной стратегии. – №6(45). – 2017. – Режим доступа. – URL: <https://riss.ru/images/pdf/journal/2017/6/07.pdf> (дата обращения: 17.05.2020);

99. Хохрякова К.А., Ружанская Л.С. Развитие инфраструктуры международных транспортных коридоров как фактор повышения эффективности внешнеторговой деятельности Российской Федерации : маг. дисс. Екатеринбург, 2017. – 100 с. – Режим доступа. – URL: http://elar.urfu.ru/bitstream/10995/53998/1/m_th_k.a.khokhryakova_2017.pdf (дата обращения: 04.06.2020);

100. Чан Янь Влияние экономического проекта «Великий Шелковый путь» на развитие восточных территорий России и Китая // Социум и власть. - №4(72). – 2018. – с. 53–60. – Режим доступа. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-ekonomicheskogo-proekta-velikiy-shelkovyy-put-na-razvitie-vostochnyh-territoriy-rossii-i-kitaya> (дата обращения: 17.05.2020);

101. Чернышев А.А. О роли железнодорожного транспорта в развитии экономики и общества // Транспортный бизнес в России. – №1. – 2014. – с.93–95. – Режим доступа. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-rolizheleznodorozhnogo-transporta-v-razvitii-ekonomiki-i-obschestva> (дата обращения: 01.06.2020);

102. Чижиков Ю.В. Международные транспортные коридоры – коммуникационный каркас экономики // Транспорт Российской Федерации. - №5 (60). – 2015. – Режим доступа. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-kommunikatsionnyy-karkas-ekonomiki> (дата обращения: 26.04.2020);

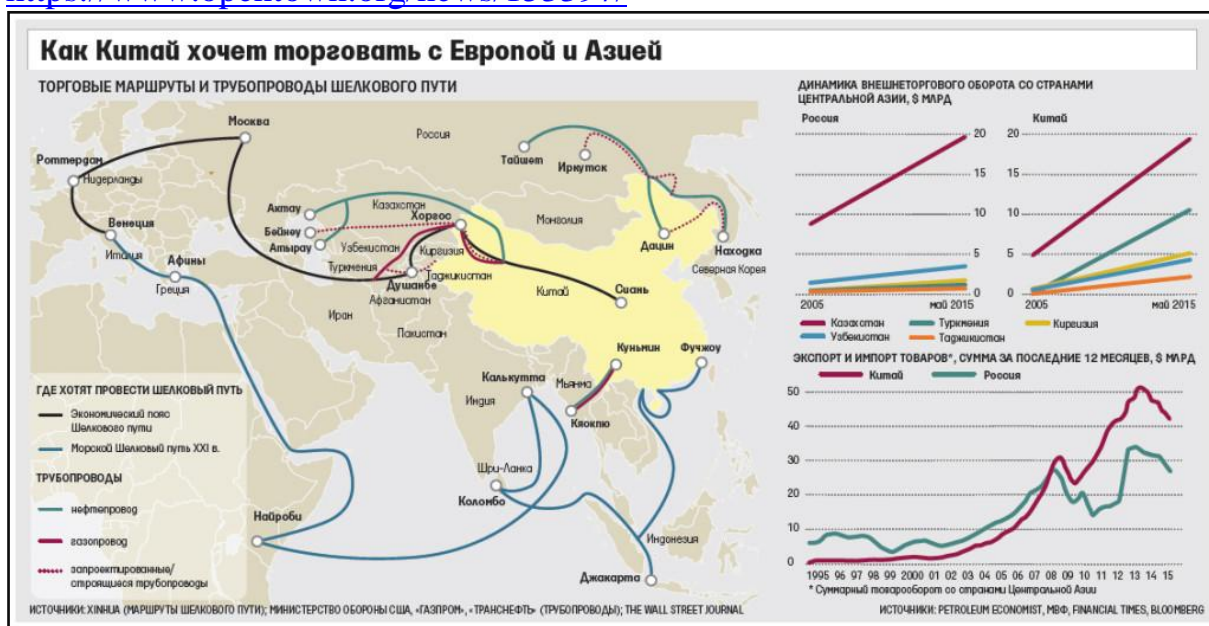
103. Якунин В.И. Железнодорожный транспорт как инструмент социально-экономического развития и достижения геополитических целей России // Геополитика. Военмех. – №3. – 2018. – Режим доступа. – URL: <http://geopolitics.voenmeh.ru/n3-2008/9.html> (дата обращения: 02.06.2020);

Приложения

Приложение №1. Схема международных транспортных коридоров в рамках концепции «Один пояс – один путь»



Источник: РИА Новости. – Режим доступа. – URL: <https://www.opentown.org/news/153397/>



Источник: Ведомости. – Режим доступа. – URL: <http://worldcrisis.ru/crisis/2149010>

Проект Высокоскоростного транспортного коридора «Шелковый путь»



Источник: ФГУП ИА «Российская газета». – Режим доступа. – URL:<https://rg.ru/2015/02/03/magistral.html>

Приложение №2. Перечень стран и международных организаций, подписавших Соглашения в рамках инициативы «Один пояс – один путь»

По состоянию на конец апреля 2019 года, Китай подписал соглашения о сотрудничестве в рамках инициативы «Один пояс и один путь» со 126 странами и 29 международными организациями.

Часть света	Количество, подписавших соглашения стран	Страны, подписавшие соглашения
Азия	36	Азербайджан, Армения, Афганистан, Бангладеш, Бахрейн, Бруней, Восточный Тимор, Вьетнам, Грузия, Индонезия, Ирак, Иран, Казахстан, Камбоджа, Катар, Киргизстан, Кувейт, Лаос, Ливан, Малайзия, Мальдивы, Монголия, Мьянма, Непал, Объединённые Арабские Эмираты, Оман, Пакистан, Саудовская Аравия, Сингапур, Таджикистан, Таиланд, Турция, Узбекистан, Филиппины, Шри-Ланка, Южная Корея
Африка	37	Алжир, Ангола, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Республика Конго, Кот-д'Ивуар, Ливия, Мавритания, Мадагаскар, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигерия, Руанда, Сейшельские острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Танзания, Того, Тунис, Уганда, Чад, Эфиопия, Южно-Африканская Республика, Южный Судан
Европа	26	Австрия, Албания, Белоруссия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Греция, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Молдавия, Польша, Португалия, Россия, Румыния, Северная Македония, Сербия, Словакия, Словения, Украина, Хорватия, Черногория, Чехия, Эстония
Океания	9	Вануату, Ниуэ (Новая Зеландия), Новая Зеландия, Острова Кука (Новая Зеландия), Папуа–Новая Гвинея, Самоа, Тонга, Федеративные Штаты Микронезии, Фиджи
Северная Америка	11	Антигуа и Барбуда, Барбадос, Гренада, Доминика, Доминиканская Республика, Коста-Рика, Куба, Панама, Сальвадор, Тринидад и Тобаго, Ямайка
Южная Америка	7	Боливия, Венесуэла, Гайана, Суринам, Уругвай, Чили, Эквадор
Международные организации	29	АБИИ, АСЕАН, БРИКС, ШОС, ООН, Всемирный банк, ЕАЭС и др.

Источник: Информационный портал «Один пояс – один путь» на русском языке. – Режим доступа. – URL:

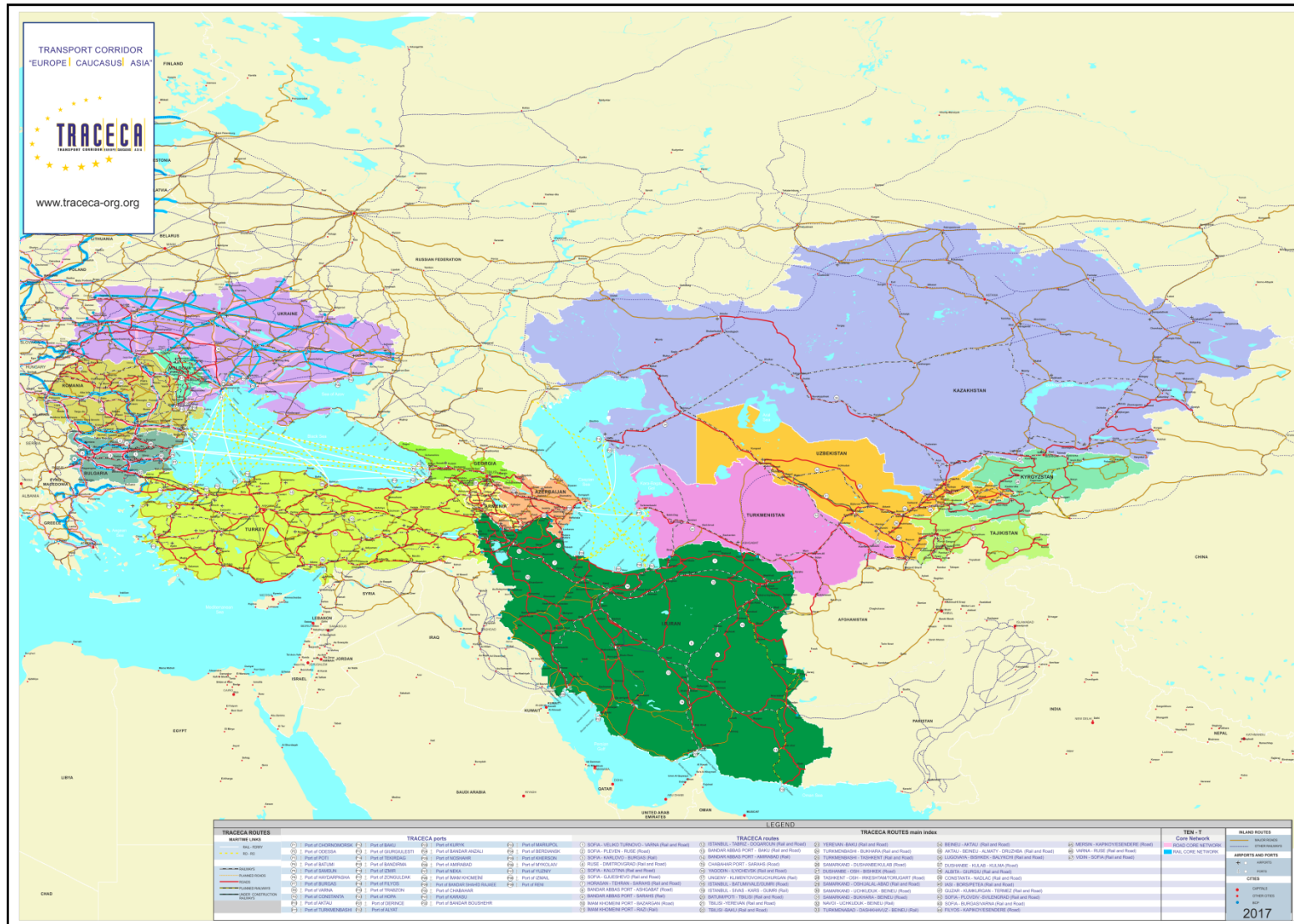
https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?tm_id=126&cat_id=10122&info_id=772
98

Приложение №3. Панъевропейские транспортные коридоры



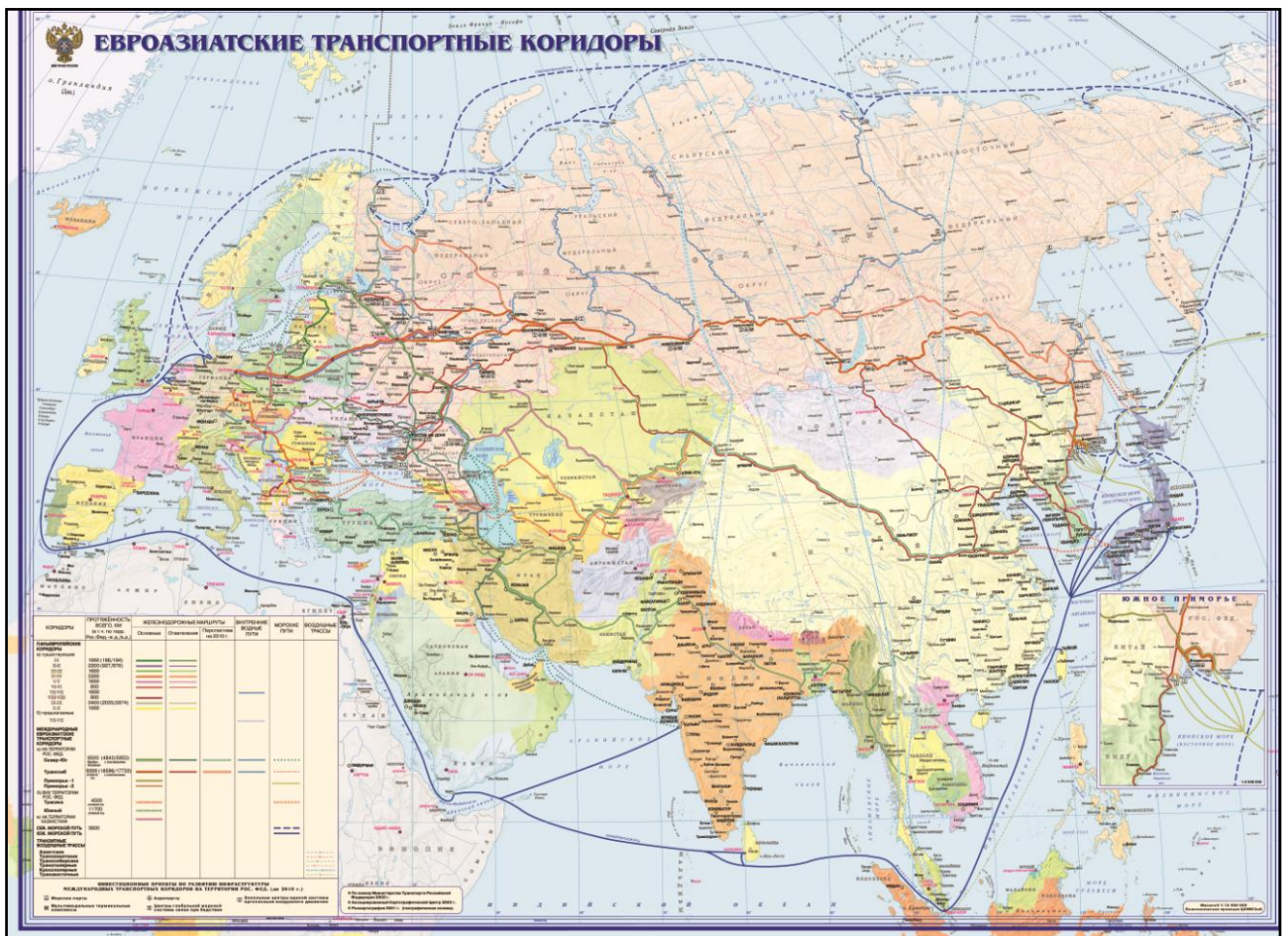
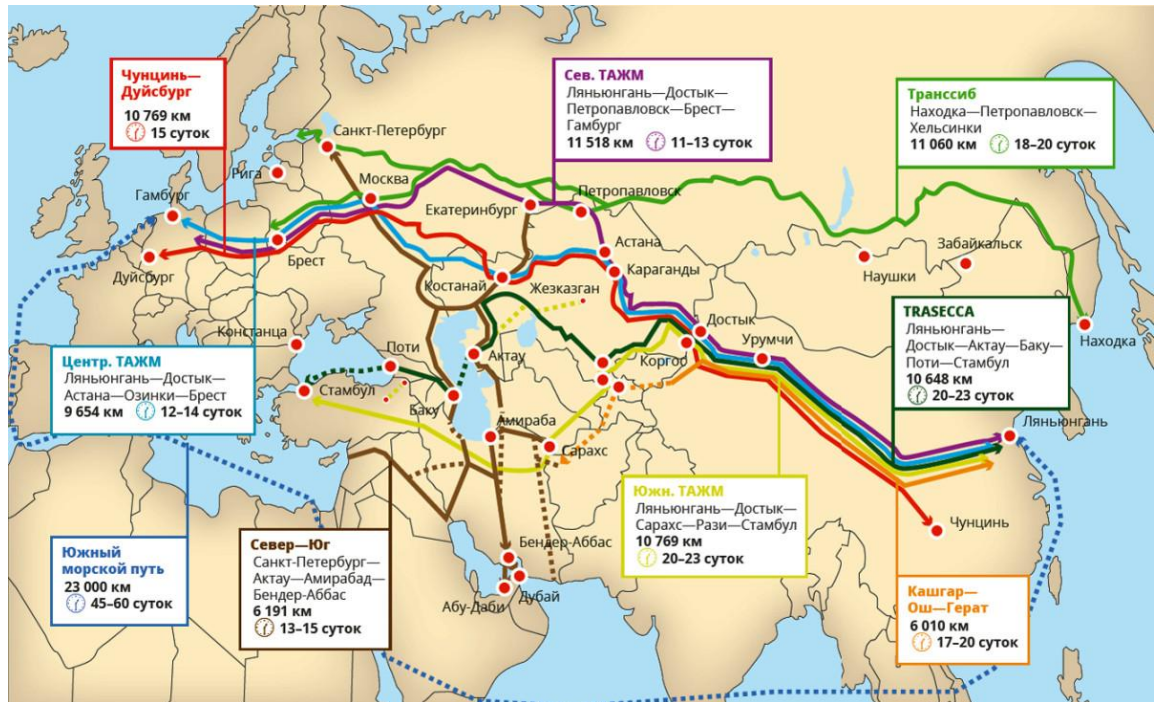
Источник: <https://murayev.com/wp-content/uploads/2018/07/коридор.jpg>

Приложение №4. Международный транспортный коридор «ТРАСЕКА»



Источник: <http://www.traceca-org.org/ru/traseka>

Приложение №5. Евразийские международные транспортные коридоры



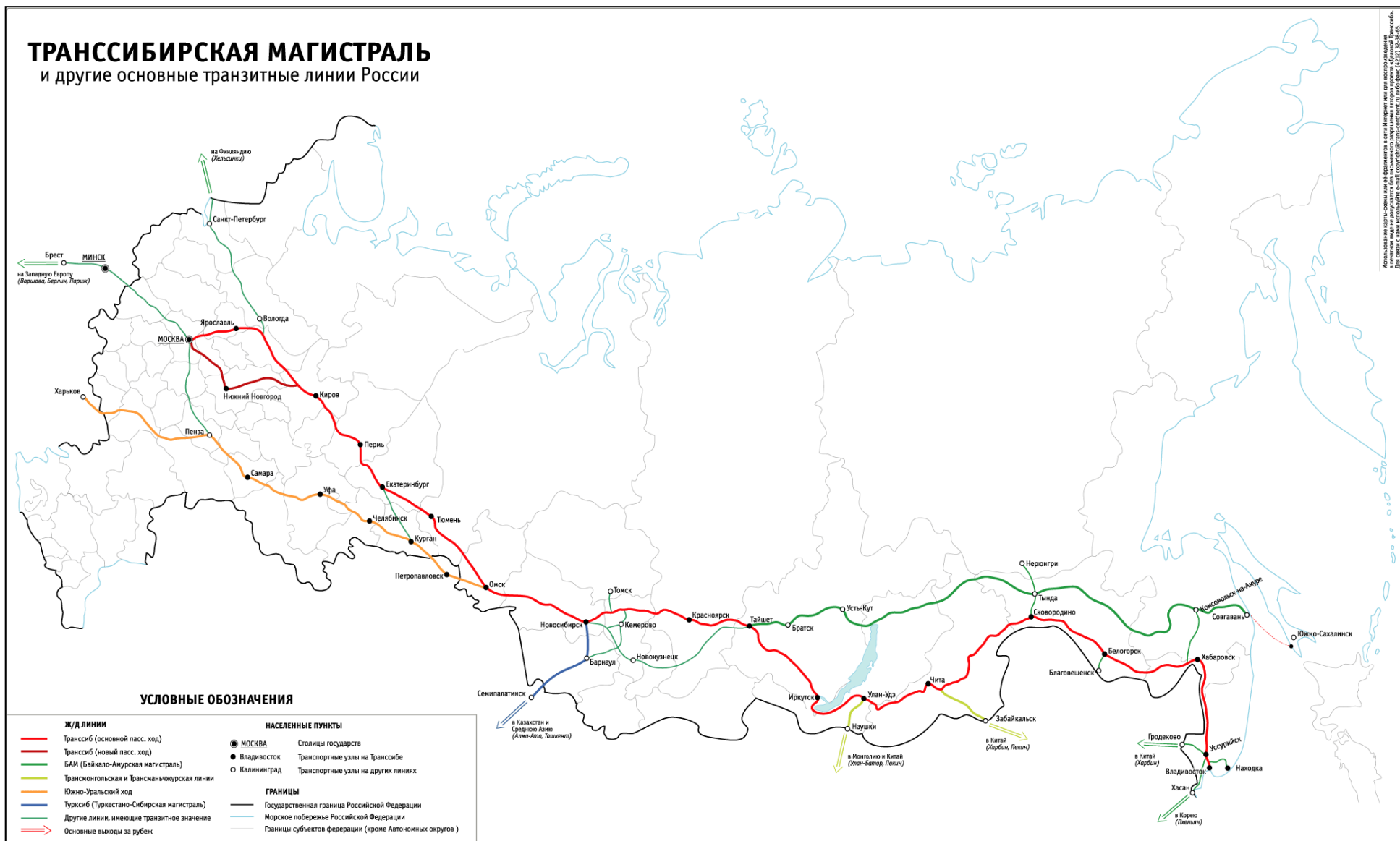
Источник: <http://www.morinfocenter.ru/smp.asp>

Приложение №6. Транспортная инфраструктура Российской Федерации. МТК «Транссиб» и МТК «БАМ»



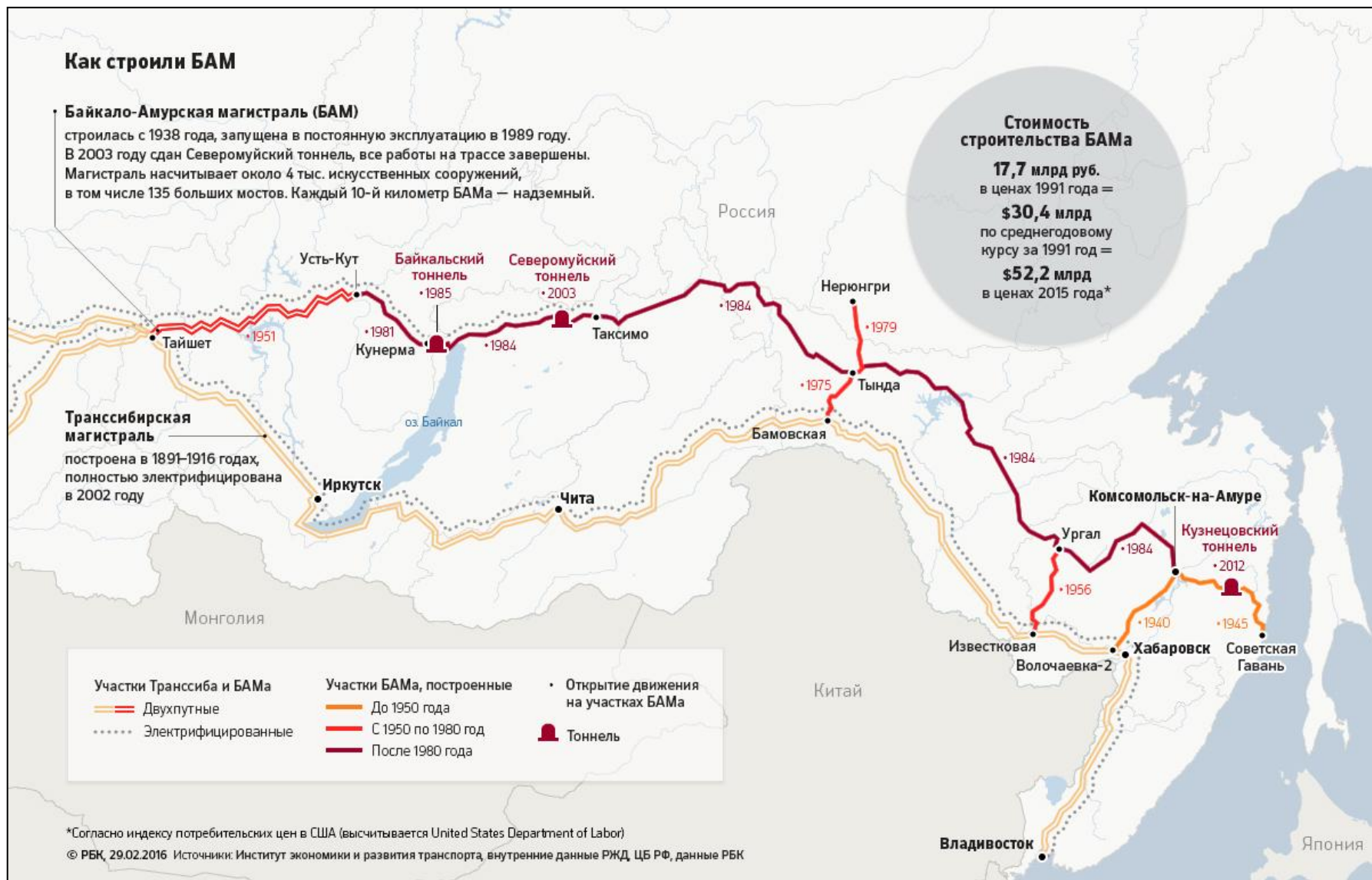
Источник: https://mail.intransline.com/upload/wiki_files/docs/russia_koridor_2030.jpg

МТК «Транссибирская железнодорожная магистраль»



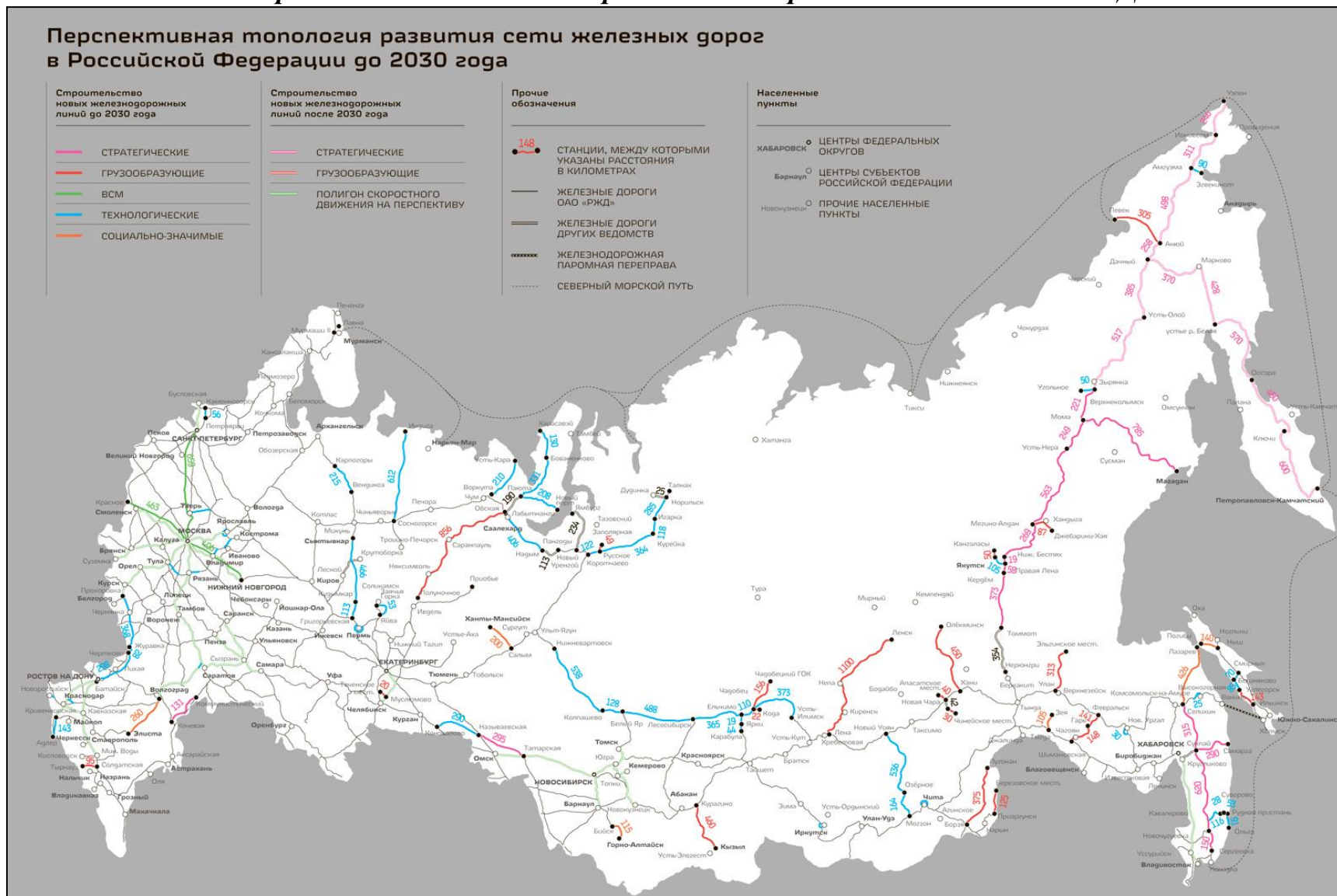
Источник: <https://zen.yandex.ru/media/id/5ac3a983dcdf8eabad1ef978/top-interesnyh-faktov-iz-geografii-5ac4eb17482677727505baa6>

МТК «Байкало–Амурская железнодорожная магистраль»



Источник: <http://totalarch.com/exhibition-bam-45?page=9>

Приложение №7. Схема перспективного развития сети ОАО «РЖД».



Источник: <https://twitter.com/Dariovade/status/949024473981882368>

Приложение №8. «Узкие места» по участкам сети железных дорог ОАО «РЖД»

«Узкие места» по участкам сети железных дорог ОАО «РЖД»
на период до 2020 года и на перспективу до 2025 г.



Источник: http://iert.com.ru/general_sxem.html

Приложение №9. Пять ключевых объектов железнодорожной инфраструктуры Транссиба и БАМа, модернизируемых в контексте рассмотрения международной интеграционной инициативы «Один пояс – один путь»

№ п/п	Объект ЖД инфраструктуры	Месторасположение
1.	<p align="center">Строительство 2-го Северомуйского тоннеля</p> <p>«Северомуйский тоннель-2» решит острую проблему нехватки пропускных возможностей «РЖД» в направлении Дальнего Востока. Существующий «Северомуйский тоннель» был введен в эксплуатацию в 2003 г. и позволяет пропускать не более 16 пар поездов в сутки. Строительство нового тоннеля даст возможность увеличить ежегодный объем перевозок с 16 млн т до 100 млн т. Это расширит доступ на премиальные рынки АТР для российских экспортеров.</p>	Байкало–Амурская ЖД магистраль / Восточно-Сибирская ЖД
2.	<p>Модернизация участка ст. Карымская – ст. Борзя – ст. Забайкальск</p> <p>Реконструкция участка Карымская – Забайкальск началась в 2005 году в рамках инвестиционного проекта "Перевозка нефти в Китай" и стала одним из первых осуществляемых проектов, предусмотренных "Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года".</p> <p>В период до 2012 года выполнены работы по реконструкции первого главного пути на 24 перегонах участка Карымская – Борзя протяженностью 207,48 км, укладке бесстыкового пути, возведению двух путепроводов, реконструкции локомотивного депо станции Карымская, 1 и 2 очередей реконструкции станции Карымская, реконструкции станции Оловянная, внедрению новой системы автоблокировки на участке Карымская – Забайкальск, диспетчерской централизации на участке Оловянная – Борзя – Забайкальск, строительству служебного жилья, электрификации участка Карымская – Оловянная протяженностью 248 км.</p> <p>В период 2013-2020 гг. на реализацию проекта планируется направить в общей сложности 15,8 млрд руб. В рамках комплексной реконструкции участка Карымская – Забайкальск осуществляется реконструкция сортировочной системы колеи 1435 мм на станции Забайкальск, строительство вторых путей на участке разъезд № 115 – Соктуй, а также электрификация участка Борзя – Забайкальск.</p> <p>Сегодня практически полностью смонтировано оборудования на тяговой подстанции Даурия, идет строительство тяговой подстанции Забайкальск.</p>	Транссибирская ЖД магистраль / Забайкальская железная дорога, Южный ход
3.	<p>Реконструкция железнодорожной станции - погранперехода Забайкальск</p> <p>В рамках реализации инвестиционного проекта «Комплексная реконструкция уча-</p>	Транссибирская ЖД магистраль / Забайкальская железная дорога, Южный ход

	<p>стка Карымская – Забайкальск» в 2011 году «Бамстроймеханизация» в качестве головного исполнителя приступила к работам по развитию международного пункта пропуска Забайкальск на границе с Китаем. Компания «РЖД» на первом этапе в 2011-2012 годах инвестировала 4 миллиарда рублей в реконструкцию сортировочной системы колеи 1435 мм.</p> <p>С октября 2011 года силами двух подразделений – МК-74, МК-16 на станции началось строительство сортировочной системы узкой колеи (1435 мм). За короткое время были построены и сданы в эксплуатацию восемь перегрузочных путей узкой колеи, пять выставочных путей парка «К» (колея 1520 мм), уложены более двух километров ходовых путей (колея 1520 мм).</p> <p>«Бамстроймеханизация» построила два выставочных парка: узкой колеи - парк «Н» (5 путей) и широкой колеи - парк «Р» (5 путей), а также соединительные пути, перегрузочные места и грузовой двор. Кроме этого, механизаторы отсыпали 10 километров автомобильных дорог для обслуживания станции Забайкальск.</p> <p>Введен в эксплуатацию парк «Г», где силами МК-74 был проделан большой объем сложной работы как по благоустройству объектов парка (устройство противопожарного проезда, укладка асфальтобетонного покрытия), так и по сооружению новых путей (3 ходовых пути, 2 вытяжных). Сложность строительства была связана с тем, что работы выполнялись в стесненных условиях, в габарите действующих путей, а также в сжатые сроки.</p> <p>Общий объем земляных работ по развитию станции Забайкальск составил более 3 миллионов кубометров грунта.</p> <p>На следующем этапе были построены новый модернизированный пост ЭЦ, ангарный склад длиной 228 метров, платформа для перегрузки тарно-штучных грузов. В результате развития сортировочной системы объемы переработки импортных грузов на станции Забайкальск значительно увеличены. Итогом реконструкции стало увеличение грузооборота на пограничной с Китаем станции в два с половиной раза.</p>	
4.	<p style="text-align: center;">Введение в эксплуатацию ЖД моста через р. Зeya</p> <p>В 2019 году торжественно сдан в эксплуатацию 984-метровый железнодорожный мост через реку Зeya.</p> <p>Это самый большой из построенных на сети ОАО "РЖД" за последние годы железнодорожный путепровод. Строительство велось с 2016 года круглогодично в рамках реализации инвестиционного проекта "Модернизация железнодорожной</p>	Транссибирская ЖД магистраль / Забайкальская железная дорога, Амурская область

	<p>инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей". Новый мост расположен на участке Михайло-Чесноковская – Арга Забайкальской железной дороги и предназначен для пропуска поездов по Транссибирской магистрали в направлении с запада на восток.</p> <p>Протяженность моста с учетом подходов составляет около 3,4 км. Для сокращения срока строительства возведение опор и сборка пролетных строений осуществлялись параллельно с двух берегов, что позволило выполнить работы с опережением срока. Благодаря усилиям строителей работы завершены на год раньше срока.</p> <p>Конструкция нового моста предполагает пропуск по нему грузовых поездов повышенного веса со скоростью до 90 км/ч, а также пассажирских поездов со скоростью до 120 км/ч. Это позволит существенно повысить пропускную способность участка и сократить время доставки грузов по железной дороге к морским портам Дальнего Востока. Инвестиции ОАО "РЖД" в строительство объекта составили 4,7 млрд рублей</p>	
5.	<p>В 2020 году ОАО "РЖД" планирует направить на развитие Забайкальской железной дороги 51,6 млрд рублей, что на 43% выше объема инвестиций 2019 года. Инвестиции будут направлены на развитие инфраструктуры станций, реконструкцию пути и искусственных сооружений, обновление объектов энергоснабжения. Так, всеми видами ремонта планируется обновить более 450 км пути. Работы по реконструкции запланированы на станциях Карымская, Могоча, Пеньковская, Хилок, Чернышевск, Укурей в Забайкальском крае, Сковородино, Ту, Уруша, Белогорск, Екатеринославка в Амурской области</p>	

Источник: составлено автором по:

1. Модернизация железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба // Инф. портал АО «ЗабЖД». – Режим доступа. – URL: https://zabzd.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=1&layer_id=3290&refererLayerId=3290&id=2158 (дата обращения: 14.06.2020);
2. Северомуйский тоннель 2 // Инф. портал «Северомуйский тоннель 2». - Режим доступа. – URL: <https://www.tunnel2.ru/about/> (дата обращения: 14.06.2020);
3. Развитие станции Забайкальск Забайкальской железной дороги. Реконструкция сортировочной системы колеи 1435 мм // Инф. портал «Бамстроймеханизация». – Режим доступа. – URL: <https://oaobsm.ru/ru/node/56> (дата обращения - 14.06.2020);