УДК 911.3

ББК 65.046.1

DOI 10.31554/2222-9175-2018-30-37-45

А. К. Тулохонов, Е. Ж. Гармаев, Д. Сочэн, В. С. Батомункуев,
А. С. Михеева, Т. Б. Бардаханова, Т. А. Болданов

РОССИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ МЕГАПРОЕКТЫ В НОВЫХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ СИТУАЦИЯХ

Рассматривается перспектива развития российских инфраструктурных транспортных мегапроектов в контексте с формированием Евразийского экономического союза и Шанхайской организации сотрудничества. Основное внимание уделяется российским интересам в зоне влияния Великого Шелкового и Чайного пути. По мнению авторов, для России наиболее эффективно экономическое сотрудничество со странами Азиатско-Тихоокеанского региона по направлению Транссиб – Монголия – Китай с диверсификацией транспортных магистралей ко всем четырем океанам и пяти континентам.

Ключевые слова: направления восток – запад и север – юг, санкции, Северный морской путь, Транссибирская магистраль, продовольственная безопасность, скоростная дорога, минимизация рисков, транзитные страны, северный коридор.

A. K. Tulokhonov, E. Zh. Garmaev, D. Socheng,
V. S. Batomunkuev, A. S. Mikheeva,
T. B. Bardakhanova, T. A. Boldanov

RUSSIAN TRANSPORTATION MEGA-PROJECTS IN NEW GEOPOLITICAL SITUATIONS

The paper discusses the prospect of the development of Russia's transportation infrastructure mega-projects in the context of the Eurasian Economic Union and the Shanghai Cooperation Organization formation. The paper focuses on the country's interests in the area of influence of the Silk and the Tea Roads. Economic cooperation with the countries of the Asia-

ТУЛОХОНОВ Арнольд Кириллович – академик РАН, научный руководитель Федерального государственного бюджетного учреждения науки «Байкальский институт природопользования СО РАН» (Улан-Удэ, Россия). E-mail: atul@binm.ru.

ГАРМАЕВ Ендон Жамьянович – доктор географических наук, профессор, директор Федерального государственного бюджетного учреждения науки «Байкальский институт природопользования СО РАН» (Улан-Удэ, Россия). E-mail: garend1@yandex.ru.

БАТОМУНКУЕВ Валентин Сергеевич – кандидат географических наук, старший научный сотрудник Федерального государственного бюджетного учреждения науки «Байкальский институт природопользования СО РАН» (Улан-Удэ, Россия). E-mail: bvalentins@binm.ru.

ДУН СОЧЭН – ведущий профессор Института географии и природных ресурсов Академии наук Китая (Китай, Пекин). E-mail: dongsc3@163.com.

МИХЕЕВА Анна Семеновна – доктор экономических наук, главный научный сотрудник Федерального государственного бюджетного учреждения науки «Байкальский институт природопользования СО РАН» (Улан-Удэ, Россия). E-mail: asmiheeva@binm.ru.

БАРДАХАНОВА Таисия Борисовна – доктор экономических наук, ведущий научный сотрудник Федерального государственного бюджетного учреждения науки «Байкальский институт природопользования СО РАН» (Улан-Удэ, Россия). E-mail: tbard@binm.ru.

БОЛДАНОВ Тамир Анатольевич – инженер первой категории Федерального государственного бюджетного учреждения науки «Байкальский институт природопользования СО РАН» (Улан-Удэ, Россия). E-mail: tamir2002@mail.ru.

Pacific region on the Trans-Siberian Railway-Mongolia-China direction, with diversification of transport routes to all four oceans and five continents, is the most effective policy for Russia.

Keywords: directions East-West and North-South, sanctions, Northern Sea Route, Trans-Siberian Railway, food safety, high-speed road, minimizing risk, transit countries, northern corridor.

Современная геополитическая и экономическая ситуация резко меняет всю систему традиционных отношений в треугольнике Европа – США – Восток. В условиях глобализации все государства, стремящиеся войти в число мировых лидеров, активно используют выгоды своего географического положения, создают новые экономические и политические блоки.

Последние события, связанные с вхождением Крыма в состав России и западными санкциями в отношении нашей страны, послужили катализатором новых интеграционных процессов. За сравнительно небольшой исторический период Россия стала активным участником Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), БРИКСа, Евразийского экономического союза. С вхождением в члены ШОС Индии и Пакистана эта организация объединила около половины населения планеты и более 60 % территории Европы и Азии, а по совокупному ВВП значительно превзошла и США и Европейский союз.

Принципиально важно отметить, что расширение ШОС существенно меняет и географические векторы развития его участников. Появляется возможность выхода к Индийскому океану, где существует огромный рынок сбыта товаров, получения сырья и трудовых ресурсов [СТЕК 2015].

Однако все проекты сотрудничества должны быть обеспечены необходимыми расчетами и механизмами и, в первую очередь, иметь общее экономическое пространство. Особенно важен этот фактор для России с ее значительными по площади малоосвоенными территориями. Не случайно транспортные издержки составляют в России не менее 20 % ВВП.

В Китае эта цифра не превышает 15 %, а в ЕС – 5–7 %. В странах СНГ плотность автомобильных дорог на 1 тыс. кв. км составляет: в Белоруссии – 489 км, Украине – 282 км, Молдавии – 316 км, Узбекистане – 193 км, Туркмении – 120 км, в Киргизии – 92 км, в России – 86 км и в Казахстане – 35 км [Россия и страны мира 2016; Тураева 2014].

Поэтому в своем обращении к Федеральному Собранию Президент России В. В. Путин заявил, что «для развития городов и поселков, роста деловой активности, обеспечения “связанности” страны нам нужно буквально “прошить” всю территорию России современными коммуникациями. За шесть лет в полтора раза, до 180 миллионов тонн, вырастет пропускная способность БАМа и Транссиба. Контейнеры будут доставляться от Владивостока до западной границы России за семь дней. Это один из инфраструктурных проектов, который будет давать быструю экономическую отдачу. Там есть грузы, и все вложения будут окупаться очень быстро и будут способствовать развитию этих территорий».

Независимо от протяженности дорожной сети и объема транспортных потоков в экономике перевозок грузов постоянной остается формула «скорость, сохранность, стоимость», что, прежде всего, определяется интересами производителя и получателя товаров.

Известное китайское выражение гласит: «Хочешь быть богатым – строй дороги». Поэтому руководство Китая в последние годы приступило к реализации нового проекта Великого Шелкового пути, которым в древности шли караваны из Европы в Китай. Фактически речь идет о создании системы глобальных торговых маршрутов в интересах

китайской экономики. Только за период 2014–2015 гг. объем транзитных грузов по направлению Китай – Европа – Китай увеличился в 2 раза, а перевозки грузов железнодорожным транспортом возрас- стут к 2020 г. в 1,6 раза, по сравнению с 2015 г. [Раровский 2017].

Сегодня Китай является основным торговым партнером 123 стран мира. Для сравнения отметим, что США имеют такие отношения только с 64 государствами. При этом основная часть китайских грузов транспортируется морем (более 90 %), что более экономично, но, вместе с тем, существенно увеличивает время их доставки. Между тем, в условиях гло- бализации конкурентные преимущества имеют товары с минимальными сроками поставки, что может быть обеспечено только за счет использования современ- ного авиационного, автомобильного и железнодорожного транспорта.

Для стран Азиатско-Тихоокеанского региона кратчайшим маршрутом является перевозка грузов в Европу через Россию и Казахстан. На различных мероприя- тиях самого высокого уровня обсуждаются различные варианты строительства тран- зитных дорог, пересекающих эти страны [Железнодорожные модели 2011; СТЕК 2015; Geographical sybstantiation 2011].

Исторически Великий Шелковый путь, описанный еще Марко Поло, прохо- дил из Европы через Персию, южнее Ка- спия и по югу Средней Азии. Современ- ная политическая и экономическая си- туация, вооруженные конфликты в этих странах практически сводят на нет веро- ятность прохождения здесь каких-либо крупных транзитных потоков и тем более организации грузовых центров. Поэтому китайским руководством принят к реал- изации проект строительства автомо- бильной дороги из Китая в Европу через Казахстан, Россию на Санкт-Петербург с ответвлениями на Белоруссию. От грани- цы Китая ее протяженность по западному маршруту составит 8445 км. Чтобы пре- одолеть такое расстояние, большегруз- ным автомобилям потребуется около 10 дней, что почти в 1,5 раза быстрее желез-

нодорожного транспорта и в 4 с лишним раза быстрее морского пути. Следует от- метить, что большая часть казахстанской трассы составляющей 2787 км, уже функ- ционирует.

Российская часть трассы «Западная Европа – Западный Китай», стоимостью около 6 млрд дол., имеет протяженность от казахстанской границы 1956 км. Веду- щая строительство Русская холдинговая компания планирует запуск всей трассы на 2019 год. Эта трасса идет в обход цен- тральной части России и имеет прямой выход на Белоруссию, что значительно сокращает путь в Европу по отношению к транзиту грузов через Санкт-Петербург. Кроме того, появляется возможность пе- реброски части транзитных грузов через каспийские и черноморские порты, рас- положенные на морских путях в Южную Европу, страны Средиземноморья и Пер- сидского залива.

Строительство этой дороги ориенти- ровано, прежде всего, на развитие Цен- трального и Западного Китая, в первую очередь Синьцзянь-Уйгурского автоном- ного района, который производит ВВП, сопоставимый с объемами всей казахстан- ской продукции. Вполне понятно, что в этом случае перевозить грузы европейским потребителям с перевалкой через порты Восточного Китая не очень выгодно.

Наибольшие перспективы в раз- витии торговых отношений Востока и Запада связаны с железнодорожным транспортом [Железнодорожные модели 2011]. В этой сфере Китай занимает ли- дирующие позиции в мире. Достаточно отметить, что сегодня в КНР 124 тыс. км эксплуатационных железнодорож- ных путей – второе место после США (в России – 86 тыс. км). Китай является ми- ровым лидером по протяженности элек- трифицированных дорог – 50 тыс. км (в России – 43 тыс. км, в Германии – 21 тыс. км) [Транспорт России 2010–2017].

Развитие железнодорожного коридо- ра Чунцин – Дуйсбург в Китае считают приоритетным направлением для вывоза продукции в страны Европы. Общее ко- личество железнодорожных составов,

формируемых для следования по магистрали Чунцин – Дуйсбург, по итогам 2017 г. превысило 650. А всего из Чунцина в Дуйсбург в 2011–2017 гг. в рамках проекта международных перевозок «Один пояс – один путь» было отправлено 1,5 тыс. контейнерных поездов. Транзитные перевозки по маршруту Чунцин – Дуйсбург осуществляются под эгидой Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) с применением унифицированной накладной ЦИМ/СМГС. В рамках проекта консолидированы усилия ОАО РЖД, железных дорог Китая, Белоруссии, Казахстана, Польши и DB Schenker Rail (Германия) [Деловой журнал 1998–2018].

В Китае действует 22 тыс. км высокоскоростных дорог и в ближайшие 5 лет планируется построить еще 11 тыс. км таких магистралей, которые свяжут между собой 80 крупнейших китайских городов. В конечном итоге пассажир сможет добраться из Пекина в любой конец страны меньше чем за 10 часов. Если в 1980-х гг. путь из Пекина в Шанхай (1200 км) занимал около полутора суток, то после завершения в 2011 г. строительства новой магистрали на переезд между этими крупнейшими китайскими агломерациями тратится всего 4,5 часа.

Поэтому вполне понятен интерес китайской стороны к участию в строительстве скоростных железных дорог для организации перевозок в Европу. Однако в отличие от автомобильных, железнодорожные магистрали и тем более высокоскоростные требуют значительно больших затрат на строительство подвижного состава, новых рельсовых путей, имеющих в Китае и Европе разную ширину колеи. С этой точки зрения, экономически более целесообразно использовать действующие железные дороги и модернизировать их в соответствии с современными техническими требованиями. По информации от китайских коллег, финансирование высокоскоростных магистралей относится к категории долгосрочных инвестиций, которые не могут окупиться в короткие сроки

даже на перевозках пассажиров между городами-«миллионниками». Поэтому их строительство чаще всего определяется не столько экономическими соображениями, сколько иными факторами, подобными Олимпиаде в Сочи или Универсиаде в Казани. Даже высокоскоростная дорога Москва – Казань вряд ли будет приносить прибыль в ближайшее время и может рассматриваться скорее как сопутствующий проект в программе организации чемпионата мира по футболу 2018 г.

Несмотря на завершающееся строительство автомобильной трассы «Западный Китай – Западная Европа», интерес к участию в проекте Великого Шелкового пути проявляют страны, территориально удаленные от этой трассы. К примеру, на состоявшейся в ноябре 2016 г. встрече руководителей академий наук стран, расположенных в зоне влияния Великого Шелкового пути, принимали участие ученые более 30 государств, включая такие далекие, как Кения и Египет. При этом политические интересы отдельных государств явно перевешивают экономические расчеты. На международных экономических форумах в Астане неоднократно звучали доклады представителей прибалтийских республик, Азербайджана, в которых обсуждались проекты участия в транзите китайских грузов без учета интересов российской стороны.

К примеру, Украина уже приступила к экспериментальной перевозке грузов в Китай через Черное море, Грузию и Азербайджан. На этом маршруте украинские контейнеры должны проходить несколько таможен, перевалку на два паромы, смену колеи на европейский стандарт. Даже по данным «Укрзалізниц» стоимость транспортировки 1 контейнера при этом будет составлять 7927 дол. США, в то время как через Россию и Белоруссию – 4110 дол. США [Транскаспийский коридор]. Кроме того, паромная переправа через Каспий перегружена существующими грузопассажирскими потоками. Определенной альтернативой таким предложениям может стать реализация принципиально нового проекта

Министерства транспорта РФ, предлагающего строительство железной дороги с колесей 1520 мм до Братиславы и Вены. Однако реализация этого проекта требует налаживания отношений с Украиной, поэтому он скорее всего будет отложен на дальнюю перспективу.

В поиске новых партнеров Китай не исключает и реализацию южного варианта ВШП с выходом к Персидскому заливу. В материалах, представленных китайскими участниками 33-го Международного географического конгресса, который проходил в Пекине в августе 2016 г., его маршрут проложен южнее Каспия, через Турцию в Европу, что исключает всякое участие России.

На этом фоне особую важность приобретает развитие международного транспортного коридора «Север – Юг», который мог бы перехватывать часть транзитных грузов западного направления и, в свою очередь, обеспечить выход к Индийскому океану. При этом Россия могла бы стать единственной страной в мире, имеющей выход к четырем океанам и пяти континентам [Geographical substantiation 2014; Geographical substantiation 2012].

В наиболее общем виде такой путь представляет собой маршрут мультимодальных перевозок пассажиров и грузов общей протяженностью 7200 км от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Индия). Основой реализации данного проекта служит межправительственное соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг», подписанное Россией, Индией и Ираном в Санкт-Петербурге 12 сентября 2000 г. в ходе 2-й международной Евро-Азиатской конференции по транспорту. Позднее к этому соглашению присоединились Белоруссия, Казахстан, Оман, Таджикистан, Азербайджан, Армения, Сирия, Болгария, Турция и Украина.

В настоящее время составной частью упомянутого транспортного коридора являются маршруты из Финляндии с ответвлениями на Астрахань и Новороссийск, широтная трасса Екатеринбург – Белоруссия – Варшава – Берлин, речные

транспортные системы Волги и Дона, включая каналы на Балтику и Белое море, порты Каспия. Значительная часть маршрута проходит по российским железным дорогам южного направления и далее по Каспию. Альтернативой морским перевозкам может стать строительство железной дороги по западному побережью Каспия (Казвин – Решт – Астара) и по восточному берегу Каспия (677 км) через Казахстан, Туркмению и Иран.

К сожалению, в настоящее время в связи с малым объемом и многочисленными перевалками грузов этот коридор нерентабелен и большей частью работает на перевозку грузов в одном направлении – из Индии в Россию. Тем не менее именно он открывает кратчайшие пути к огромному рынку товаров Индии, к сырьевым источникам африканских стран и богатейшим финансовым ресурсам стран Персидского залива. В отличие от морских перевозок через Суэцкий канал, рассматриваемый транспортный коридор более чем в два раза сокращает протяженность и стоимость контейнерных перевозок.

К числу важнейших транспортных приоритетов России следует отнести и развитие Северного морского пути (СМП), который по мере глобального потепления может стать реальным конкурентом перевозок через Панамский и Суэцкий каналы. К примеру, расстояние между Гамбургом и Йокогамой через СМП составляет 6920 км, что почти на 4 тыс. км меньше, чем путь через Суэцкий канал, и на 7 тыс. км короче плавания вокруг Африканского континента.

Как известно, глобальное потепление климата ускоренными темпами сокращает площадь ледового покрова Арктики. Для России расширение зоны арктического плавания означает, что транзитные рейсы из Азии в Европу могут переместиться в международные воды значительно севернее российской акватории. Руководствуясь законами сферической геометрии, при прогрессирующем таянии ледового покрова Арктики транзитные суда будут стремиться к прокладке маршрутов ближе к полюсу. Для

сравнения отметим, что протяженность прибрежной трассы от Берингова пролива до Мурманска составляет 3,5 тыс. миль, высокоширотные маршруты короче на 500 миль, а кратчайший маршрут (по линии ортодромии) не превышает 2700 миль. Вдали от материка нет необходимости в лоцманском сопровождении и корабли идут без ограничения осадки. Таким образом, по мере сокращения ледового покрова основные трассы Северного морского пути будут смещаться к полюсу, и в конечном итоге Россия может полностью лишиться контроля над Северным морским путем.

Поэтому многие специалисты предлагают денонсировать Конвенцию 1982 г. по морскому праву и вновь вернуться к секторальному принципу деления Арктики, что сближает российскую арктическую геополитику с позицией Канады, Дании и Норвегии. Необходимо принять все меры для того, чтобы морская граница российской Арктики прошла по меридианам от крайних северной, западной и восточной географических точек России с соединением в точке Северного полюса. В эту акваторию войдут все внутренние морские и территориальные воды, исключительная экономическая зона, континентальный шельф, а также международные воды вблизи полюса. В этом случае все маршруты Северного морского пути будут проходить через акваторию, на которую распространяется юрисдикция российского права.

В определенной степени такой вариант снижает стратегическое значение Транссиба. Данное обстоятельство заставляет активизировать другие транспортные проекты в направлении Восток – Запад, где существует стратегический приоритет России. С этой точки зрения принципиально важное значение имеет меморандум о взаимопонимании между Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой и Монголией о разработке программы создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия, подписанный главами государств в г. Уфе 9 июля 1915 г.

Целью этой программы является обеспечение условий для развития и расширения трехстороннего сотрудничества между государствами путем реализации совместных проектов, ориентированных на увеличение торгового оборота, обеспечение конкурентоспособности продукции, облегчение трансграничных перевозок, развитие инфраструктуры. По аналогии с Великим Шелковым путем предлагаемый экономический коридор трансформирует старинный чайный путь с его столицей в купеческой Кяхте.

Первым в перечень проектов программы создания Северного экономического коридора Китая включен пункт комплексной модернизации и развития Центрального железнодорожного коридора (Тяньцзинь – Пекин – Эрлянь – Улан-Батор – Улан-Удэ) общей протяженностью 2200 км, в т. ч. изучение экономической целесообразности строительства второго пути и его электрификации. Рассматривается также возможность строительства западного (с выходом на Тыву) и восточного (на Чойбалсан – Забайкальск) железнодорожных коридоров и перспективы строительства высокоскоростной железной дороги Москва – Пекин через Монголию.

К сегодняшнему дню уже осуществлены экспериментальные грузовые автоперевозки через две границы. По новому маршруту не требуется перевалка грузов и оформление дополнительных таможенных документов, протяженность пути от юга Китая до европейской части России сократится на 1,4 тыс. км, а время в пути – до 4 дней. По расчетам Росавтотранса, до 2020 г. грузопоток по этому маршруту вырастет на 17–20 %, что соответствует среднегодовому росту объемов торговли России и Китая [Открытие новых... 2010–2018]. Важно и то, что существующие перевозки эффективны в обоих направлениях.

При реализации этого меморандума Монголия становится ключевым игроком в транзите грузов из Китая в Европу, и в этом в равной степени заинтересованы все его участники. При строительстве железных дорог через Монголию

на первый план выходит вопрос о ширине колеи и организации логистического центра. Китайские участники предлагают строительство сквозной узкой колеи вплоть до российской границы, что не вполне устраивает российскую сторону. Более всего вероятен вариант строительства логистического центра в Улан-Баторе с учетом интересов всех участников проекта и в первую очередь России, которая получает возможность транзита и обработки на Транссибе значительного объема грузоперевозок, идущих из Азиатско-Тихоокеанского региона.

Кроме роста объемов железнодорожных и автомобильных перевозок в этом экономическом коридоре предлагается прокладка магистрального транзитного газопровода через Монголию в Китай, а также увеличение мощности линии электропередач. Это создаст благоприятные условия для газификации и электрификации основных промышленных центров Монголии и в первую очередь ее столицы Улан-Батора. Кроме решения социально-экономических проблем, таким образом, представляется возможность закрыть проблему строительства гидростанций на р. Селенге и тем самым ликвидировать возникающие экологические угрозы экосистеме бассейна оз. Байкал, которые неизбежно возникнут при изменении гидрологического режима на его главном притоке.

Независимо от выбора направления железнодорожных и автомобильных магистралей существуют определенные условия повышения их эффективности. Прежде всего, для всех транзитных территорий перевозка грузов и пассажиров должна активизировать их экономику путем создания индустриальных кластеров, транспортных пунктов и других центров занятости населения. Нельзя соглашаться с мнением противников Столыпина [Струков 2012], которые утверждали, что Амурская железная дорога есть «дорога в никуда». Действительно, Сибирь и Дальний Восток того времени представляли собой огромные пустые пространства с редким населением. Но можно только

представить себе возможный вариант развития Азиатской России, если бы по совету таких «доброжелателей» строительство сквозного Транссиба было отложено до лучших времен.

Другим условием повышения эффективности магистральных путей является обеспечение встречных транзитных потоков между двумя конечными станциями. Между тем, в настоящее время объем транзитных перевозок из Азии в Европу по территории России ровно в 2 раза превышает объемы перевозок в обратном направлении, т. е. половина транспортных средств идут на восток незагруженными, что отрицательно влияет на ценовую политику производителя.

В рыночной экономике ценообразование в значительной степени определяется уровнем отраслевой конкуренции. По этой причине реальную конкуренцию железнодорожным перевозкам составляет автомобильный транспорт. Со строительством магистральных нефте- и газопроводов значительно уменьшился объем перевозок нефтепродуктов, некогда составлявших до половины объема грузов железной дороги, что заставляет железнодорожников сокращать номенклатуру и увеличивать стоимость транспортных услуг. Сегодня государство практически устранилось от ценообразования в сфере стратегического развития инфраструктуры, тем не менее сложившаяся ситуация должна быть учтена во всех экономических программах федерального и регионального уровня.

Предлагаемые варианты развития транспортной индустрии России позволяют диверсифицировать перевозку грузов и пассажиров на всех стратегических направлениях. При этом речь идет не о конкуренции магистральных трасс, а более всего о достижении синергетического транспортного эффекта, создающего мощь Российского государства.

Предложения и выводы

1. Важнейшим богатством Российского государства является его территория как наследие прошлых поколений, и ее сохранение и обустройство есть его приоритетная задача.

2. Для России с ее огромной территорией и широтной протяженностью решение транспортно-логистических проблем является определяющим условием рационального развития регионов, в первую очередь расположенных в Азиатской России, сохранения территориальной целостности государства с конечной целью вхождения в число мировых геополитических лидеров.

3. В условиях глобализации и динамичного развития мировых политических и экономических процессов Россия должна иметь диверсифицированную транспортную систему, обеспечивающую ее интересы на всех стратегических направлениях.

4. Строительство транспортной инфраструктуры не является самоцелью, а более средством развития региональной экономики, создающими совокупный эффект для могущества России.

5. Необходимым условием повышения эффективности экономики является поиск общих выгод, конкурирующих транспортных средств и направлений, организация встречных грузопассажирских потоков в интересах не отдельных компаний, а всего государства.

6. В условиях западных санкций для российской экономики принципиально важно диверсифицировать и увеличивать внешнеторговые связи на восточном и южном направлениях, где формируются новые транснациональные финансовые центры.

7. Глобальное потепление климата и существующие конфликты на восточных и южных границах Европейского союза повышают важность развития Северного морского пути как кратчайшего судоходного маршрута между портами Азиатско-Тихоокеанского региона и Западной Европы.

Исследование выполнено при финансовой поддержке Комплексной программы фундаментальных исследований СО РАН II.1 (№ 0339-2018-0002) «Степной путь: комплексная оценка предпосылок и условий формирования экономического коридора Китай – Монголия – Россия».

Литература

Деловой журнал российских железных дорог [Электронный ресурс] / ООО «Редакция журнала «РЖД-Партнер» – М., [1998–2018]. – Режим доступа: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/kitay-uvelichil-dostavku-svoikh-tovarov-v-es-cherez-rossiyu>. – Загл. с экрана.

Железнодорожные модели интеграции Центральной Евразии / А. С. Железняков, В. С. Тикунов, Ю. Н. Голубчиков и др. // Теория и практика общественного развития: Электронный журнал. – 2011. – № 8. – С. 105–110.

Открытие новых экономических транспортных коридоров из Китая в Россию до 2020 года может увеличить товарооборот между странами на 17–20 % / Официальный интернет-ресурс Агентства автомобильного транспорта. – М., 2010–2018. – Режим доступа: https://rosavtotransport.ru/ru/press/news/2016/08/02/news_757.html. – Загл. с экрана.

Раровский П. Е. Пути повышения эффективности экспорта транспортных услуг на Транссибирском контейнерном маршруте / П. Е. Раровский // Российский внешнеэкономический вестник. – 2017. – № 1 – С. 115–133.

Россия и страны мира. 2016: стат. сб. / Росстат. – М., 2016. – 379 с.

СТЕК: Система транспортных евразийских коридоров / сост. А. В. Воробьев, К. К. Рахимов, А. Д. Собянин. – Пушкино: Центр стратегической конъюнктуры, 2015. – 644 с.

Струков Д. Б. Столыпин: на пути к великой России / Д. Б. Струков. – М.: Вече, 2012. – 320 с.

Транскаспийский коридор: сможет ли Украина стать альтернативой России для китайского транзита / Центр транспортных стратегий [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://cfts.org.ua/articles/transkaspiskoy_koridor_smozhet_li_ukraina_stat_alternativoy_rossii_dlya_tranzita_kitayskikh_gruzov_950. – Загл. с экрана.

Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь – декабрь 2016 года / Официальный интернет-ресурс Министерства транспорта Российской Федерации. – М., 2010–2017. – Режим доступа: <https://www.min-trans.ru/documents>. – Загл. с экрана.

Тураева М. О. Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации: доклад. / М. О. Тураева. – М.: Институт экономики РАН, 2014. – 62 с.

Geographical sybstantiation of the pacific-atlantic and indo-arctic transport net / W. Cui, Y. N. Jiang Yang-ming Golubchikov, K. K. Rakhimov et al. // Proceedings of the International Conference “Sustainable Development of Territories: Cartography and GI Support”, InterCarto/InterGIS 20. – Belgorod, Kharkov (Ukraine), Kigali (Rwanda), Nairobi (Kenya), 2014. – P. 237–249.

Geographical substantiation of the indo-siberian transport direction / Y. N. Golubchikov, K. K. Rakhimov, A. D. Sobianin, V. S. Tikunov // Geography and Natural Resources. – 2012. – Vol. 3, No. 33. – P. 168–172.

References

Delovoj zhurnal Rossijskikh zheleznih dorog [Elektronnyi resurs] [Business Journal of the Russian Railways]. – Moscow: Redakciya zhurnala «RZHD-Partner». URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/kitay-uvelichil-dostavku-svoikh-tovarov-v-es-cherez-rossiyu>.

ZHeleznyakov A. S., Tikunov V. S., Golubchikov YU. N. ZHeleznodorozhnye modeli integracii Central'noj Evrazii [Railway models of Central Eurasia integration]. Teoriya i praktika obshchestvennogo razvitiya (elektronnyj zhurnal) [Theory and practice of social development (electronic journal)]. – 2011. – No. 8. – P. 105–110.

Otkrytie novyh ehkonomicheskikh transportnyh koridorov iz Kitaya v Rossiyu do 2020 goda mozhet uvelichit' tovarooborot mezhdu stranami na 17–20 % [Opening of new economic transport corridors from China to Russia until 2020 can increase the trade turnover between the countries by 17–20 %]. – Moscow: Oficial'nyj Internet-resurs Agentstva avtomobil'nogo transporta. URL: https://rosavtotransport.ru/ru/press/news/2016/08/02/news_757.html.

Rarovskij P. E. Puti povysheniya ehffektivnosti ehksporta transportnyh uslug na Transsibirskom kontejnernom marshrute [Ways to improve the efficiency of export of transport services on the Trans-Siberian Container Route]. Rossijskij vneshneehkonomicheskij vestnik [The Russian Foreign Economic Bulletin]. – 2017. – No. 1. – P. 115–133.

Rossiya i strany mira [Russia and the countries of the world]. – Moscow: Stat. sb. Rosstat. – 2016. – 379 p.

STEK: Sistema transportnyh evrazijskikh koridorov [STACK: The Eurasian transport corridor system]. In A. V. Vorob'ev, K. K. Rahimov, A. D. Sobyenin. – Pushkino: Centr strategicheskoy kon'yunktury, 2015. – 644 p.

Strukov D. B. Stolypin: na puti k velikoj Rossii [Stolypin: on the road to great Russia]. – Moscow: Veche, 2012. – 320 p.

Transkaspiskij koridor: smozhet li Ukraina stat' al'ternativoj Rossii dlya kitajskogo tranzita [Trans-Caspian corridor: will Ukraine be an alternative to Russia for Chinese transit]. Centr transportnyh strategij. URL: http://cfts.org.ua/articles/transkaspiskoy_koridor-smozhet-li-ukraina-stat-alternativoy-rossii-dlya-tranzita-kitajskikh-gruzov-950.

Transport Rossii. Informacionno-statisticheskij byulleten'. YANvar'-dekabr' 2016 goda [Transport of Russia. Information and statistical bulletin. January-December 2016]. – Moscow: Oficial'nyj Internet-resurs Ministerstva transporta Rossijskoj Federacii. URL <https://www.mintrans.ru/documents>.

Turaeva M. O. Transportnaya infrastruktura stran Central'noj Azii v usloviyah sovremennoj regionalizacii: Doklad. [Transport infrastructure of the countries of Central Asia in conditions of modern regionalization: Report.]. – Moscow: Institut ehkonomiki RAN, 2014. – 62 p.

W. Cui, Y. N. Jiang Yang-ming Golubchikov, K. K. Rakhimov et al. Geographical sybstantiation of the pacific-atlantic and indo-arctic transport net. Proceedings of the International Conference Sustainable Development of Territories: Cartography and GI Support", InterCarto/InterGIS 20. Belgorod, Kharkov (Ukraine), Kigali (Rwanda), Nairobi (Kenya), 2014. – P. 237–249.

Y. N. Golubchikov, K. K. Rakhimov, A. D. Sobianin, V. S. Tikunov Geographical substantiation of the indo-siberian transport direction . Geography and Natural Resources. – 2012. – Vol. 3. – No. 33. – H. 168–172.