

Слипенчук Михаил Викторович —

заведующий кафедрой рационального природопользования географического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова, доктор экономических наук, профессор.

Рыскулов Дамир Мирзакулович —

член Экспертного совета Комитета РСПП по промышленной политике, доктор экономических наук, профессор.

Mikhail V. Slipenchuk —

Lomonosov Moscow State University.

Damir M. Ryskulov —

RUIE Committee on Industrial Policy.

Трансазийский геопроjekt транспортного конкурентного преимущества России на море и на суше

УДК 339

Трансазийский геопроjekt транспортного превосходства России на море и на суше предлагается рассматривать как глобальное противодействие России угрозам адекватно времени и пространству. Его деловое содержание целеориентировано на преобразование Евразии «мягкой силой»: строительством объектов, которые позволят улучшить качество жизни населения России и сотрудничающих с ней стран. В статье сформулированы подходы к организации «генеральной уборки» территории сотрудничества исторически дружественных стран Срединной Евразии. Суть благоустройства территории между Карским морем и Персидским заливом инновационной транспортной инфраструктурой заключается в обеспечении преимущества России на море и на континенте, расширении экономического пространства. Это открывает стабильный источник обретения масштабных выгод и преимуществ россиян и страны в целом на долгие годы. Без Трансазийского коридора развития процветание ЕАЭС, ШОС и БРИКС будет неполноценным.

Ключевые слова

Россия, Евразия, геопроjekt, Трансазийский коридор развития, транспортная инфраструктура, выгоды и преимущества, сотрудничающие государства, Арктика, Центральная Азия, Персидский залив.

Мир жестко вступил в третье тысячелетие. Это рубежное время для всех стран и материков, и для Евразии в частности. Оно обязывает осмыслить проделанное, происшедшее и попытаться предвосхитить будущее с тем, чтобы войти в него с ясной целью. Чтобы завтра жить лучше, чем сегодня, предлагается начать с организации разработки проекта совершенствования обустройства пространства Евразии посредством создания Трансазийского коридора развития (ТРАЗКОР). В этом случае лучшей движущей силой должно быть стремление государств-соседей к взаимодействию и совершенствованию торгово-экономических отношений.

О своевременности трансазийской инициативы многозначительно говорит тот факт, что в Евразии все сошлось — и по времени, и по месту совместных действий. Относительно времени сомнений быть не может: умерла надежда авторов экономических санкций против России склонить ее играть по чуждым для нас правилам.

Ни одна национальная экономика не в состоянии добиться перехода к устойчивому развитию в одиночку. Коллективное взаимодействие в процессе совершенствования сотрудничества должно способствовать улучшению благосостояния и качества жизни населения. На это краеугольное положение миропорядка опирается трансазийская идея. Она открывает актуальную повестку дня Евразии на XXI в.¹ и предлагает обсудить актуальные темы влияния пространственных факторов на сферы производства и распределения товаров, использование пространства для развертывания экономической деятельности и т.д. При этом предполагается необходимость сочетания знаний и опыта в географии, истории и экономике, использование ресурсов власти, бизнеса для взаимодействия и повышения конкурентоспособности государства.

Решающее значение в становлении геоэкономики имел феномен глобализации, в частности глобальных экономических и политических процессов и проектов [1].



Trans-Asian Geo-Project of the Russian Transport Domination at Sea and on Land

Trans-Asian geo-project of Russia's transport domination at sea and on land is proposed to be considered as a global Russia's counteraction to threats in accordance with time and space. Its business content is focused on transformation of Eurasia with the help of "soft power": through construction of facilities that will improve the life quality of population in Russia and its partner countries. The article outlines approaches to organizing "general cleaning" of the territory for cooperation between historically friendly countries of the Middle Eurasia. The essence of improving the territory between the Kara Sea and the Persian Gulf with the innovative transport infrastructure is to ensure transport domination of Russia both on the sea and the continent, expansion of its economic space. It provides a stable source of acquiring large-scale benefits and advantages for Russians and the country as a whole for many years to come. Without Trans-Asian Corridor of Development prosperity of EAEU, SCO and BRICS will be inadequate.

Keywords

Russia, Eurasia, geo-project, Trans-Asian Development Corridor, transport infrastructure, benefits and advantages, cooperating states, the Arctic, Central Asia, the Persian Gulf.

➤ Коллективное взаимодействие в процессе совершенствования сотрудничества должно способствовать улучшению благосостояния и качества жизни населения. На это краеугольное положение миропорядка опирается трансазийская идея.

Экономическое географическое пространство время от времени подвергается трансформации (где-то забрасываются объекты, территории, обезлюдившие по причине истощения того или иного жизненно важного ресурса, а где-то начинается освоение территории под новое строительство и т.д.), не выходя за пределы государственных границ. Однако в отдельных ситуациях появляется шанс увеличить его размеры (как бы виртуально) за счет другого государства (не в ущерб ему). Такая возможность возникает в результате успешного развития внешних экономических связей, а также в процессе формирования международной интеграции, ввода в эксплуатацию кластеров свободных экономических зон, международных транспортных коридоров, хабов, которые втягивают в экономическое пространство совместного хозяйствования территории соседствующих стран. Поэтому в качестве одного из основных движителей инновационных процессов используется возможность улучшения или создания новой инфраструктуры (главным образом транспортной), обеспечивающей национальным экономикам получение дополнительных конкурентных преимуществ в конкурентной борьбе за освоение мировых рынков товаров и услуг. Это правильно, так как растет значимость транспортных систем для достижения желаемых результатов взаимодействия бизнес-структур и государства.

Транспортная система имеет множество содержательных определений. В каждом из них она рассматривается в той или иной мере как совокупность путей сообщения, перевозочных средств, технических устройств, объединенных системой технологических, технических, информационных, правовых, экономических отношений, обеспечивающих удовлетворение потребностей в перевозке грузов и пассажиров всеми видами транспорта. Но при этом во всех толкованиях отсутствует

один из главных признаков транспортной системы (в частности, геосистемы) — определяющая роль и место на рынке (мировом, региональном и локальном) оказания востребованных услуг участникам торговли, динамизм взаимодействия торговых и транспортных потоков с пространственной экономикой местодействия. Это нацеливает на концентрацию средств и ресурсов системных форматов для объединения в одном проектно-решении достоинств сотрудничества власти и бизнеса. Целесообразность их равноправного альянса станет очевидной при взаимодействии и соблюдении баланса интересов каждого.

Сотрудничество государства с частным капиталом в лице промышленников, коммерсантов и предпринимателей дает власти возможность разделить с бизнесом финансовое бремя развития территории (из-за отсутствия механизмов эффективного финансиру-



ния), инвестиционные риски и распределить необходимые затраты во времени. Это позволяет увеличить эффективность сотрудничества, так как бизнес зачастую лучше умеет считать свои расходы и добиваться прибыли. Все же, несмотря на ряд сдерживающих взаимодействие факторов, государственно-частное сотрудничество как инструмент развития имеет большой потенциал.

Среди выгод и преимуществ государственно-частного сотрудничества в процессе создания транспортной геосистемы — возможность игнорировать санкции.

Выступая на Форуме действий ОНФ Президент РФ В.В. Путин ответил на угрозы США: «Они не унизить нас хотят, они хотят нас подчинить, хотят за наш счет решать свои проблемы. Хотят подчинить нас своему влиянию. Никогда ни у кого в истории в отношении России этого не получалось и ни у кого не получится» [2].

Да, у России возникли трудности. Временно у нас нет денег для развития. Но страна располагает огромными ценностями, которых у других мало или совсем нет. Главные из них — природные ресурсы пресной воды. Они востребованы как источник жизни, де-

фицитный рыночный товар, валюта, готовый продукт для населения, вода как среда обитания, ресурс энергетики и транспорта, вода как пространство, могут служить основой «мягкой силы» в дипломатии и т.д.

Имеющая уникальные запасы пресной воды Россия по этому показателю является первой в Евразии и второй в мире. При этом увеличение численности населения, нарастающий спрос на продукты питания, загрязнение водных объектов усугубляют дефицит воды во многих регионах мира. Бочка воды уже стала дороже бочки нефти. Острую потребность в воде испытывают южные страны Евразии.

Нарастание в мире потребности в пресной природной воде обязывает незамедлительно взять под особую охрану водные объекты России.

Противостоять санкциям США можно и нужно совместно с дружественными странами, в частности с Китаем, республиками Центральной Азии, государствами Каспийского региона и Персидского залива, организуя с ними в середине Евразии «Кластер Россия+», ядром которого должна быть природная пресная вода России.

Время обнажает болевые точки планеты. В мире усиливается масштабное противостояние государств, множатся жесткие угрозы человеку, обществу и природе.

Негативную ситуацию спровоцировал финансовый экономический кризис, внесший хаос в мировую торговлю. Одновременно ощутимый удар по национальным экономикам наносят адресные (введенные по политическим соображениям) экономические санкции группы западных стран в отношении ряда государств Евразии.

Происходящие в мире трансформации ведут не к какому-то временному изменению той или иной ситуации. Они долговременны и направлены на радикальное изменение геополитической системы в пользу США и ЕС.

Естественно возникла потребность противостоять угрозам с целью сохранения устойчи-



ности и безопасности ценностей России и национальных экономик Евразии.

По мере расширения знаний о континенте (как уникальном субъекте мирового географического пространства) ценность материка только возрастала и наполнялась новыми смыслами. Вместе с этим до сих пор континент Евразия как географически единый материк никогда и нигде не фигурирует как единый экономический или политический субъект. Фактически все государства континента владеют своими землями, которые географически находятся на общем материке Ев-

ропейского многомерного пространства крупнейшего на планете материка — Евразии — отличается от геометрического плоского чертежно-фигурного представления много-смыслием и многоценностью. Среди мировых континентов Евразия является крупнейшим. Она единственная делится по долготе на части света: Европу и Азию. Учитывая то, что Россия расположена на северных землях всего континента от Атлантического океана до Тихого океана, логично делить Евразию по широте на две составляющие: *Северную* и *Южную Евразию*. Каждая из них имеет свои географические, экономические и по-



разия. Это, собственно, обуславливает новое осознание места и значимости Евразии. Исторически сложилось так, что северная часть континента от океана (Атлантического) и до океана (Тихого) является территорией Российской Федерации. Южная его часть (ее граница на Севере совпадает с государственной границей Российской Федерации) исторически разделена на Юго-Западную Евразию (здесь находятся страны Европы) и Юго-Восточную Евразию (здесь размещаются государства Азии). Все довольны. Претензий называться Евразией у европейских стран нет. Да и страны Азии на это не претендуют. При этом следует отметить, что все хозяйствующие субъекты континента находятся между собой в добрососедских отношениях, уважают ценности друг друга. Географическое

литические особенности. С принятием естественного деления континента на северную и южную половины прекратятся споры о том, принадлежит ли Россия к Европе или к Азии, которые продолжаются уже не одно столетие. *Россия была и есть государство-континент — Северная Евразия*. Южную Евразию представляют Юго-Западная Евразия — страны Европы и Юго-Восточная Евразия — страны Азии. Бесспорно, все составляющие континента представляют собой уникальный географический мир [3] со своими многочисленными особенностями. Континент Евразия объединен непрерывностью суши. На целостной его географической территории расположены 93 государства, из них 50 в Европе. Остальные — в Азии. На территории континента Евразия проживает $\frac{3}{4}$ населения Земли.

Ценность этого континента (в политическом измерении) по-своему раскрыл Збигнев Бжезинский: «Евразия — это континент, на котором расположены самые устойчивые в политическом плане и динамично развивающиеся страны мира. Все исторические претенденты на роль мировой державы являются представителями Евразии. Китай и Индия, страны с самым большим населением в мире, претендующие на роль региональных гегемонов, расположены на этом континенте. Здесь также находятся все потенциальные политические и экономические соперники, готовые бросить вызов Америке» [4]. Отличный взгляд на Евразию представил В.В. Малявин: «В конечном счете, Евразия — пространство не соприсутствия отдельных вещей, а совместности, сообщительности событий, где все только предвещает иное и нет ничего законченного. Это вселенский проходной двор, в котором гуляют все сквозняки мира» [5].

Достойным, адекватным и эффективным будет тот ответ на возникшие угрозы, в основу которого заложено единство поставленных под удар государств, консолидация их ресурсов развития, опора власти и бизнеса на инновации. Только осознание в полной мере этой истины позволит сохранить и приумножить общественно значимые ценности Евразии. А начинать надо со строительства высокоскоростных дорог в Срединной Евразии с прицелом на организацию геосистемы взаимодействия морей, суши континента и мировой торговли.

Срединная Евразия (СЕА) — это огромное, но слабо освоенное экономическое пространство Северной и Юго-Восточной Евразии, требующее наличия достаточного количества транспортных коммуникаций, чтобы можно было сплотить/скрепить его, не давая ему превращаться в некую территорию, лишённую динамики существования. Поэтому одна из важных задач формирования меридионального ТРАЗКОР заключается в консолидации усилий по разработке целостной межрегиональной стратегии развития и строительства, к примеру транспортного коридора СЕА для гармонизации грузопассажирских потоков как внутри проектного пространства, так и за его пределами. Хел-

➤ «Евразия — это вселенский проходной двор, в котором гуляют все сквозняки мира...»

форд Макиндер утверждал, что для государства самым выгодным географическим положением было бы срединное, центральное положение. С планетарной точки зрения в центре мира лежит Евразийский континент, а в его центре находится «сердце мира», или *heartland*. *Heartland* — это средоточие континентальных масс Евразии. Это наиболее благоприятный географический плацдарм для контроля мира [6]. Компактность расположения ТРАЗКОР с образующими его объектами, а также историческая совместимость государств СЕА позволяют рассматривать их пространства и базовые ресурсы как основу устойчивого соразвития. Здесь сосредоточены главные кладовые Земли — Арктика, Сибирь, Центральная Азия, Каспий и Персидский залив. В этом регионе проживает треть населения планеты.

По совокупности особость срединному пространству придает наличие целого ряда общих признаков и проблем (необходимость поддержания высоких темпов роста и обеспечения работой молодежи, рост городов, плохая экология, зависимость от экспорта/импорта энергоносителей, диспропорции между регионами, бедность и высокий уровень неравенства и т.п.). В частности, это:

- географическая уникальность: неповторимая меридиональная расположенность на наикратчайшем на континенте пути от Северного Ледовитого до Индийского океана;
- географический меридиан геотории (территории, водного и воздушного пространств) исторически дружественных государств с многочисленным и разнообразным населением (главным образом в южных странах);
- наличие высочайших горных систем, крупнейших пустынь и степей;
- уникальные запасы полезных ископаемых, водных ресурсов и лесных угодий;
- малонаселенные территории;
- большой неосвоенный земельный фонд южных территорий с высоким биоклимати-

ческим потенциалом, пригодный для производства всех видов ценной сельскохозяйственной продукции южного ассортимента;

- два замкнутых моря-озера, одно из которых погибает;
- два государства — Россия и Иран — имеют прямой выход в океан;

➤ Нарращивание экономического потенциала России, Китая, республик Центральной Азии, государств Каспийского региона и Персидского залива откроет новую транспортную логистику мировой торговли.

- две страны — Россия и Казахстан — расположены и в Европе, и в Азии;
- государства, владеющие ядерным оружием.

В границах Срединной Евразии сложилась транспортная инфраструктура в основном широтной направленности. Здесь государства имеют четко выраженные положительные векторы развития своих национальных экономик:

- административно-территориальный — с ликвидацией Советского Союза в Срединной Евразии стало на шесть государств больше. Между ними сохранились добрососедские отношения;
- социально-экономический — от Северного Ледовитого до Индийского океана в границах Срединной Евразии проживают свыше одного миллиарда человек. Это люди разных национальностей, последователи разных религий. Их благосостояние и качество жизни не соответствуют возможностям. Здесь неравномерно распределены по территории такие жизненно важные природные ресурсы, как земля и вода;
- стратегический — из восьми стран мира, официально владеющих ядерным оружием, четыре находятся в Срединной Евразии: Россия, Китай, Индия и Пакистан;
- политический — современная диспозиция международных акторов в Евразии, казалось, должна была бы определяться негативным отношением к драматическим событиям на Украине. В этих условиях дальновидные главы государств не поддержали американскую игру «на шахматной доске» Европы.

В результате осмысления происходящего власть и бизнес сформировали деловую концепцию. Ее фундаментом служит транспорт

как движущая сила созидания новых общественно полезных ценностей.

Эффективность экономики любой страны напрямую связана с работоспособностью транспорта и его инфраструктуры. При этом важно, чтобы темпы их развития опережа-

ли рост потребности в движущей силе и стабильно обеспечивали рынок товарами и услугами (рис. 1).

Сегодня трансконтинентальные магистрали меняют условия торговли для сухопутных стран, и нигде они не могут быть более действенными, чем в замкнутом пространстве Евразии. Транспорт обязывает компании, вовлеченные в государственно-частное сотрудничество, сосредоточиться на развитии транспортной инфраструктуры нового призыва.

Отсутствие загруженности существующих широтных путей Евразии (Северный морской путь и Транссиб) наглядно демонстрирует ущербность игнорирования срочного строительства на континенте меридионального транспортного коридора.

География затрудняет попытки найти приемлемый выход из сложной ситуации текущего дня. Географические параллели и меридианы — это воображаемые линии на поверхности Земли, а широта и долгота — координаты, определяющие положение точек на поверхности планеты. Наиболее наглядно геоэкономические и геополитические болевые точки Евразии видны на картах и глобусах в местах противостояния интересов государств и компаний.

Китай приступил к созданию транспортной геосистемы «море — суша — море» (МСМ). На саммите «группы двадцати» в Ханчжоу в сентябре 2016 г. Президент РФ В.В. Путин заявил, что «сопряжение ЕАЭС и ЭПШП способствует созданию в перспективе большого евразий-



Источник: [7]

ского партнерства, открытого для взаимодействия со всеми заинтересованными государствами и интеграционными союзами» [8].

Россия располагает геопроектom инновационной транспортно-логистической геосистемы континента. Он предусматривает модернизацию слабеющих широтных коммуникаций (Северного морского пути и Транссиба), а также создание Трансазийского коридора развития от Северного Ледовитого океана до Индийского океана. Конструктивно его каркас создают:

- Арктический путь в связке с речными пароходствами Оби, Иртыша, Енисея и Лены. Обновленный ныне сезонный тихоходный Северный морской путь, по которому будет осуществляться высокоскоростное круглогодичное транспортирование грузов между портами Арктики и перемещение транзитных грузопотоков мировой торговли, к примеру, с использованием проекта *Hyperloop*² (транспортные капсулы, движущиеся по трубе в очень разряженном воздухе и разгоняемые линейным электродвигателем). Это наделит его такими преимуществами, как круглогодичная работоспособность, высокая конкурентность, которые нельзя обрести иными способами и средствами;

- современный многофункциональный морской порт Сабетта, готовый вступить в эксплуатацию;

- рукотворный пролив Трансазия (Северный Ледовитый океан — Индийский океан) в составе судоходных каналов: порт Сабетта — порт Дашогуз на Амударье — порт Туркменбаши на Каспии — порт Энзели на Каспии — порт Бендер-Аббас в Персидском заливе³. Водный путь «Трансазия» откроет странам континента прямой доступ ко всем портам четырех океанов;

- модернизированный Транссиб;

- существующая транспортная инфраструктура Каспийского моря, а также транспортная система Центральной Азии и Ирана;

- высокоскоростная магистраль Обская — Полуночное — Салехард — Курган — Кушмурун — Аркалык — Джосалы (с ответвлением на Ташкент и далее на Китай через Кыргызстан, а также ответвление на Афганистан через Кабул или Чабакхар, далее на Пакистан) — Дашогуз (с ответвлением на Серахс, далее через Иран к Персидскому заливу) — Туркменбаши (с ответвлениями на Горганд и Атырау);

- высокоскоростная железная дорога Салехард — Курган — Кушмурун — Аркалык — Джосалы — Дашогуз (с ответвлением на Серахс) —

Туркменбаши (с ответвлениями на Горганд и Атырау);

- автомагистраль Западная Европа — Китай.
- Южный морской путь.

С вводом в эксплуатацию морского пути «Трансасия» для России и дружественных стран откроется прямой доступ ко всем портам мира и на рынки мировой торговли. Новая трасса морского сообщения актуализирует необходимость организации и координации морской судоходной деятельности на стратегически важном карском — каспийском — персидском направлении.

Транспортное обновление территории ТРАЗКОР начато. Главы Казахстана, Узбекистана и Ирана, понимая перспективность геостратегического меридионального транспортного коридора, объединили свои усилия, в результате чего была построена важная меридиональная железнодорожная магистраль Казахстан — Туркменистан (через Горган) — Иран.

Активно строится автодорога Западная Европа — Китай как составляющая Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI в. («Одни пояс — один путь»). 13 декабря 2015 г. в Грузию прибыл первый транзитный поезд, который доставил груз из Китая в Турцию. Перевозки были осуществлены из китайского порта Ляньюньган через Казахстан, затем морской паром доставил грузы в Азербайджан, а из Азербайджана по железной дороге они были доставлены в Грузию. После вступления в эксплуатацию железнодорожной магистрали Баку — Тбилиси — Карс прибывшие в Азербайджан из Казахстана грузы будут транспортироваться, минуя морской путь из Поти в Стамбул.

Таким образом, время, необходимое для транспортировки грузов по новому «Шелковому пути», составит около 10–15 дней, тогда как их транспортировка по полностью альтернативному морскому маршруту займет приблизительно 40–45 дней.

Инициативу Китая поддержали более 100 стран мира и международных организаций. Свыше 40 государств и международных организаций подписали с Китаем соглаше-

ния о сотрудничестве. Сегодня в странах, расположенных вдоль ЭПШП, проживает 60% населения планеты, эти страны производят 30% глобального ВВП. Создание транспортно-логистической геосистемы Китая началось со строительства автодороги Западная Европа — Китай.

Исключительной особенностью китайского суперпроекта (по утверждению Пекина) в отличие от других интеграционных проектов является абсолютное отсутствие политических требований к участникам («бизнес и никакой политики»). Пекин расширяет свое экономическое пространство, вкладывая инвестиции в транспортную инфраструктуру.

Стартовый шаг в деле сопряжения выгод и преимуществ был сделан в 2015 г. в Москве во время встречи Президента РФ В.В. Путина и Председателя Китайской Народной Республики Си Цзиньпина.

«Один пояс — один путь» — это проект большой политической и экономической важности. Он способен оказать непосредственное влияние на глобальную политику и мировую финансово-экономическую систему, помочь решению ряда важных проблем, стоящих перед мировым сообществом.

Преимущества от создания Шелкового пути (организации транзита экспорта и импорта между Западной Европой и Китаем) получит главным образом его создатель — Китай. Со строительством водного пути по судоходному каналу «Трансасия» выгоды Китая возрастут кратно:

- в зоне влияния Шелкового пути безводные территории, к примеру, в Центральной Азии преобразуются в масштабную зону орошаемого земледелия для производства экологически чистых продуктов питания в органических хозяйствах;
- в местах пересечения автодороги Западная Европа — Китай с меридиональными скоростными наземными магистралями и судоходным каналом «Трансасия» возникнут логистические хабы мировой торговли и соответствующая транспортная система, откроется прямой короткий маршрут в Арктику (куда Китай давно стремится) и в Атлантический океан.



На саммитах в Уфе активно обсуждались вопросы, связанные с поиском возможных форматов взаимодействия между ШОС, БРИКС, ЕАЭС и Экономическим поясом Шелкового пути. В развитие этой темы предлагается организовать транспортную геосистему международных скоростных магистралей (МСМ) за счет строительства инновационных наземных и водных путей.

Системное стратегическое и экономическое сопряжение экономических поясов на общей технологической платформе даст уникальный шанс формирования на континенте первого геоэкономического пространства опережающего развития, которое изменит баланс сил не только в Евразии, но и во всем мире.

Открывающееся огромное геополитическое и коммерческое поле деятельности в новом экономическом пространстве представляет большой интерес для инвесторов, промышленников и предпринимателей. Оно включает арктические страны, республики Центральной Азии, государства Каспийского региона и Персидского залива. К сожалению, это пространство до настоящего времени слабо освоено.

Технологическая платформа перспективного проекта транспортной геосистемы междуна-

родных скоростных магистралей (МСМ) станет взаимовыгодным фундаментом укрепления устойчивости и безопасности национальных экономик Евразии. На этой инженерной основе могут выстраиваться геоэкономические конструкции взаимодействия власти, бизнеса и науки.

Действующая транспортная геосистема МСМ способна полностью изменить роль и значение Евразии в геоэкономике и геополитике. Ее материализация:

- позволит ЕАЭС и ШОС занять достойное место на континенте и в мировой экономике;
- наделит хозяйствующих субъектов выгодами и конкурентными преимуществами, которые нельзя получить иными способами;
- откроет бизнесу прямой и безопасный доступ к мировым портам, а также сделает возможными новые логистические решения для мировых грузопассажирских перевозок;
- повысит устойчивость и безопасность торгово-промышленного сотрудничества взаимодействующих стран.

Без геосистемы МСМ процветание стран Евразии будет неполноценным. Народная мудрость гласит: «Лучше делить прибыль между партнерами, чем убытки нести одному».

Расширение континентальных коммуникаций за пределы материка обеспечит многим странам прямой выход к мировым портам. В результате Экономический пояс Шелкового пути свяжет Восток с Западом, Трансазийский коридор развития соединит Север с Югом, а вместе они обеспечат целостность Евразии, устойчивость и безопасность национальных экономик. Это дорогого стоит.

Дипломатичный мягкий переход от сотрудничества стран к организации транспортной геосистемы МСМ откроет им на многие годы возможности созидания в комфортных условиях стабильности и процветания. Это один из ключевых вопросов повестки дня XXI в.

Совершенно очевидно, что при организации сопряжения необходимо учитывать определенные трудности и риски. В частности, специалисты предполагают усиление конкуренции между российскими и китайскими компа-

Рисунок 2

Сухопутный и морской Экономический пояс Шелкового пути



Источник: [9]

ниями, реализующими свои товары на общем рынке стран Евразии. Эта тема, видимо, должна быть приоритетной на переговорах по поводу торгово-экономических отношений в рамках создания транспортной геосистемы МСМ.

В связи с этим обращает на себя внимание то, что Китай начал динамично и с завидными темпами реализовывать собственную государственную инициативу в своих интересах: строительство объектов сухопутного и морского Экономического пояса Шелкового пути (рис. 2).

По словам китайского мудреца Лао Цзы, «кто, предпринимая дело, спешит наскоро достичь результата, тот ничего не сделает. Кто осторожно оканчивает свое дело, как начал, тот не потерпит неудачи». Это изречение вполне можно применить к концепции возрождения Великого шелкового пути, впечатляющего своей масштабностью, всеобъемлющим характером и горизонтами планирования, не знакомыми западной культуре [10]. Она была выдвинута Си Цзиньпином в сентябре 2013 г. и уже в октябре им же была озвучена как «Морской Шелковый путь XXI века». Почти полтора года ушло на экспертное обсуждение этого проекта. По его результатам Государственный

комитет по развитию и реформам, Министерство иностранных дел и Министерство коммерции опубликовали совместный документ «Видение перспектив и действия по продвижению совместного строительства Экономического пояса на Шелковом пути и Морского Шелкового пути XXI века».

Согласно информации, представленной в открытой печати, Шелковый путь нового времени будет пролегать по суше в Китае, а затем по

территории республик Центральной Азии, Ирана и Турции выйдет в Европу, сойдется с морским маршрутом Марко Поло в Венеции. Морская часть проекта «Один пояс — один путь» берет начало в Фучжоу (провинция Фуцзянь), затем проходит через Гуанчжоу (провинция Гуандун) и остров Хайнань, Малаккский пролив (Малайзия — Индонезия), Индийский океан (Индия), пересекает Африканский Рог (Кения) и направляется в Красное и Средиземное моря.

Шелковый путь и судоходный канал «Транс-азия» — это беспрецедентные по масштабам инфраструктурные проекты России, Китая и сотрудничающих с ними стран. Реализация названных проектов приведет к значительному ускорению товарооборота в мировой экономике, удешевлению доставки товаров во все мировые порты. В результате возвысится роль и значение всех взаимодействующих стран в системе глобального управления, особенно в части финансирования и торговли. Пекин с помощью этой инициативы стремится вовлечь другие страны в свою геоэкономическую орбиту.

Ценности и интересы соединения одним меридиональным судоходным каналом широт-

ных путей следует рассматривать как общее дело России, Китая и сотрудничающих с ними стран. Именно они являются мотором перемен к лучшему в Евразии [11].

Наращивание экономического потенциала России, Китая, республик Центральной Азии, государств Каспийского региона и Персидского залива обеспечит новую транспортную логистику мировой торговли.

С началом эксплуатации транспортной геосистемы Китай, Россия и сотрудничающие с ними страны обретут такую совокупность экономических и политических выгод и преимуществ, которую нельзя создать иными средствами и технологиями. В частности, это позволит:

- максимизировать преимущества географического положения транспортной геосистемы;
- выстроить в зоне влияния судоходного канала «Трансазия», высокоскоростных магистралей уникальное экономическое пространство инновационного взаимодействия власти, науки и бизнеса в интересах сотрудничающих стран;
- модернизировать с учетом потребностей мировой экономики имеющийся промышленный, агроклиматический и агроэкономический потенциал территории совместного освоения;
- создать континентальный рынок воды, лесоматериалов, транспортных услуг, продуктов здорового питания земледельческих и животноводческих органических хозяйств, новые рабочие места, повысить благосостояние и качество жизни населения, создать зону свободной торговли между сотрудничающими странами.

Будущее России, Китая, стран Каспийского региона, государств Центральной Азии и Персидского залива зависит от успешного завершения объектов транспортной геосистемы Евразии. В зоне ее влияния уже проживает почти 75% мирового населения, там создается более половины мирового ВВП.

Выгоды и преимущества создания транспортной геосистемы начнут проявляться с вводом в эксплуатацию объектов Трансазийского ко-

ридора развития в связке с Экономическим поясом Шелкового пути — это новое мировоззрение, новое мышление, новый вызов. Они будут форматировать новую Евразию. Шелковый путь свяжет Запад с Востоком, Трансазийский коридор развития — Север с Югом, а вместе они создадут транспортную геосистему континента. Она не должна ограничиваться решением текущих задач. Важно, чтобы она определяла совместное движение к вершине экономического могущества России, Китая и сотрудничающих с ними стран. Она сможет приносить гарантированные долгосрочные геоэкономические и геополитические дивиденды всем участникам.

Реализация транспортной геосистемы МСМ крупнейшего континента на планете приумножит общественно значимые ценности России и исторически дружественных ей стран. Достижение такой благородной цели возможно при единстве намерений и согласованных действий власти, бизнеса и науки с тем, чтобы сделать завтрашний день лучше сегодняшнего. Для этого есть ресурсы, люди и соответствующие решения многих проблем Евразии и мировой торговли. Началу доброго дела необходима политическая воля глав государств Евразии. Здесь обращается внимание на следующие важные обстоятельства, которые должны быть проработаны в проекте строительства судоходного пролива/канала и утверждены заинтересованными главами государств.

В случае принятия согласованного решения о целесообразности реализации транспортной геосистемы главы государств должны будут утвердить маршрут судоходного пролива/канала «Трансазия», его параметры, статус, режим работы и экономические показатели, требования к его безубыточной и безущербной эксплуатации.

С началом эксплуатации судоходного пролива/канала «Трансазия» водные ресурсы России обретают много смыслов и ценностей. В частности, они предстают как важный элемент природы, ресурс (экономики и политики), как пространство (географическое, ограниченное территорией страны, и экономическое, выходящее за пределы государства), как среда хозяйственной деятельности транспор-



та и аквакультуры, как товар для водопотребителей и водопользователей, а также как повод для конфликтов.

Наполнение канала водой и постоянное поддержание в нем требуемых глубин для судоходства обеспечивается собственником водных ресурсов — Российской Федерацией (льды Арктики, минимально допустимый забор из рек) по согласованной цене. Все расходы России по обеспечению качества воды и объемов водоподачи оплачиваются в рублях.

Допустимая безущербная инновационная подача воды (в виде льда и части стока) в канал возможна при строгом соблюдении экологических требований по маловодному году исходя из многолетнего ряда гидрологических наблюдений.

Судоходный пролив/канал в рабочем состоянии на тысячи километров расширяет водное пространство России за пределы страны на территории государств, по которым он проложен. При этом не исключается возможность водозабора из него в различных местах на пути прокладки канала на нужды водопользователей и водопотребителей. Она должна быть учтена в водохозяйственном балансе канала и согласована государствами по месту, объему и режиму водозабора. Плата за изъятие воды из канала обосновывается экономическими расчетами в проекте. Она утверж-

дается продавцом воды (к примеру, управляющей компанией судоходного пролива/канала). Управляющая компания канала устанавливает цены услуг за водоподачу и пользование каналом в целях судоходства, рекреации, рыбоводства и др.

Возможность забора воды из канала (в соответствии с утвержденными государствами требованиями) фактически открывает континентальный рынок водных ресурсов Российской Федерации. Его активизация и уникальные запасы возобновляемых располагаемых водных ресурсов в Арктике послужат убедительным аргументом в пользу введения в оборот региональной водной валюты. К этому надо готовиться сегодня и совместно с заинтересованными структурами компетентно прорабатывать доказательное обоснование.

Международный статус судоходного пролива/канала «Трансазия» устанавливается решением глав государств, по территории которых он пройдет [12].

В процессе проектирования, экспертизы проекта, строительства и эксплуатации судоходного пролива/канала и его инфраструктуры пристальное внимание должно уделяться охране водных ресурсов, устойчивости и безопасности национальных экономик. Не следует забывать судьбу Ливии и главы этого государства Каддафи.

➤ Водные ресурсы России — важный элемент природы, ресурс (экономики и политики), пространство (географическое, ограниченное территорией страны, и экономическое, выходящее за пределы государства), среда хозяйственной деятельности транспорта, товар для водопотребителей и водопользователей, а также повод для конфликтов.

Реализация проектных решений транспортной геосистемы МСМ:

- создаст предпосылки организации мировой скоростной транспортной системы «континент — континент» (Евразия — Канада — Америка по Панамерикана);
- вернет инновационному скоростному Северному морскому пути круглогодичную за-

груженность на трассе между Атлантикой, Северным Ледовитым и Тихим океанами;

- позволит модернизировать Северный морской путь, Транссиб и вовлечь их в мировую логистику;
- приведет к созданию транзитного морского хода по проливу/каналу между Северным Ледовитым океаном и Индийским океаном;



- позволит реализовать многоценность водных ресурсов России;
- позволит организовать на высокопродуктивных экологически чистых землях вдоль судоходного пролива/канала «Трансазия» на территории Казахстана, Узбекистана, Туркменистана, Афганистана первый континентальный агрокластер для производства экологически чистой продукции растениеводства и животноводства, продуктов здорового питания.

Оценка перспектив транспортной геосистемы «море — суша — море», геоэкономической силы союза власти, коммерсантов, промышленников и предпринимателей дает основания утверждать, что создание в Срединной Евразии нового геоэкономического пространства взаимосвязанных национальных экономик улучшит качество жизни населения, возвысит ценность примера сотрудничества исторически дружественных стран и будет стимулировать развитие мировой торговли.

Выгоды и преимущества транспортной геосистемы Евразии, которые будут получены благодаря Трансазийскому коридору развития, нужны многим. Реализация этого проекта станет залогом процветания сотрудничающих государств и повышения качества жизни их народов.

Согласованный план взаимодействия России, Китая и сотрудничающих с ними стран, одобренный главами заинтересованных государств, обеспечит их транспортное господство на морях и на суше. ✉

ПЭС 17165 / 08.11.2017

Примечания

1. Безусловно, с учетом принятой в 1992 г. главами 179 государств на Саммите Земли Декларации Рио-де-Жанейро по окружающей среде и развитию, которая является беспрецедентным глобальным планом действий в интересах устойчивого развития.

2. В транспортной системе переход на высокие скорости делает экономику устойчивой, отзывчивой и конкурентоспособной. Во многих странах континента сохраняются малые скорости передвижения, что является узким местом национальных экономик. В ноябре 2016 г. компания *Hyperloop One* объявила о заключении партнерского соглашения с властями Дубая. Планируется соединить транспортной системой *Hyperloop* Дубай и Абу-Даби. В рамках анонса компания также представила концепт дороги *Hyperloop* — по задумке разработчиков, капсулы по ней будут передвигаться со скоростью около 1125 км/ч, а общее время в пути составит 12 мин.

3. Все проекты водных путей проработаны с детальностью ТЭО.

Источники

1. Белякова А.А. Региональная политика как инструмент реализации геоэкономических интересов государств: Автореф. дис. ... канд. полит. наук [Электронный ресурс] // Человек и наука. URL: <http://cheloveknauka.com/regionalnaya-politika-kak-instrument-realizatsii-geoekonomicheskikh-interesov-gosudarstva>.

2. Путин: США хотят подчинить Россию своему влиянию [Электронный ресурс] // ТАСС. 2014. 18 ноября. URL: <http://tass.ru/politika/1580965>.

3. Bassin M. *Re-imagining World Spaces: The New Relevance of Eurasia* [Электронный ресурс] // Duke University. URL: <https://humanitiesfutures.org/papers/re-imagining-world-spaces-new-relevance-eurasia/>

4. Американская стратегия в Евразии // Независимая газета. 1997. 24 октября.

References

1. Belyakova A.A. *Regional'naya politika kak instrument realizatsii geoekonomicheskikh interesov gosudarstv* [Regional Policy as an Instrument for Realizing Geo-Economic Interests of States] Avtoref. dis. ... kand. polit. nauk. Chelovek i nauka, available at: <http://cheloveknauka.com/regionalnaya-politika-kak-instrument-realizatsii-geoekonomicheskikh-interesov-gosudarstva>.

2. Putin: *SShA khoyat podchinit' Rossiyu svoemu vliyaniyu* [The US Wants to Subordinate Russia to Its Influence]. TASS, 2014, November, 18, available at: <http://tass.ru/politika/1580965>.

3. Bassin M. *Re-imagining World Spaces: The New Relevance of Eurasia*. Duke University, available at: <https://humanitiesfutures.org/papers/re-imagining-world-spaces-new-relevance-eurasia/>

4. *Amerikanskaya strategiya v Evrazii* [American Strategy in Eurasia]. *Nezavisimaya gazeta*, 1997, October, 24.

5. Malyavin V.V. *Evraziya i vseмирnost'*. *Novyy vzglyad na prirodu Evrazii* [Eurasia and Universality. New Look at the Nature of Eurasia]. Rumvi.com, available at: http://www.rumvi.com/products/ebook/Евразия-и-всемирность-новый-взгляд-на-природу-Евразии/b8684d5b-087c-45d3-814c-51d7d4fe2436/preview/preview.html#TOC_EVF

6. *Mackinder Khelford Dzhon* [Mackinder Halford John]. *Poznavatel'nyy resurs dlya dumayushchikh i lyuboznatel'nykh*, available at: <http://www.zerkalov.org.ua/node/4740>.



5. Малявин В.В. Евразия и всемирность. Новый взгляд на природу Евразии [Электронный ресурс] // Rumvi.com. URL: http://www.rumvi.com/products/ebook/Евразия-и-всемирность-новый-взгляд-на-природу-Евразии/b8684d5b-087c-45d3-814c-51d7d4fe2436/preview/preview.html#TOC_EVF.

6. Макиндер Хэлфорд Джон [Электронный ресурс] // Познавательный ресурс для думающих и любознательных. URL: <http://www.zerkalov.org.ua/node/4740>.

7. Евразийские транспортные коридоры XXI века [Электронный ресурс] // Институт геополитики профессора Дергачева. URL: http://dergachev.ru/images/latest-geopolitics/lesson5_005.jpg.

8. Кокарев К.А. Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП: перспективы и проблемы развития [Электронный ресурс] // Российский

институт стратегических исследований. URL: <https://riss.ru/smi/40785/>

9. Дергачев В. Шелковый путь Большой Евразии. Китайский суперпроект века [Электронный ресурс] // Институт геополитики профессора Дергачева. URL: http://dergachev.ru/geop_events/010516-01.html#.WmYRBKAY4kR.

10. Шелковый путь все увереннее становится на ноги [Электронный ресурс] // InoZpress.kg. 2017. 10 февраля. URL: <http://inozpress.kg/news/view/id/50656>.

11. Слипенчук М.В. Трансасийская система кластеров: геополитический форсайт. М.: Академкнига, 2009.

12. Рыскулов Д.М. Трансасийский коридор развития [Электронный ресурс] // Глобальная инициатива XXI века. 2017. 21 мая. URL: <http://group-global.org/ru/publication/122204-transaziyskiy-koridor-razvitiya-globalnaya-iniciativa-xxi-veka>.

7. *Evraziyskie transportnye koridory XXI veka* [Eurasian Transport Corridors of the XXI Century]. Institut geopolitiki professora Dergacheva, available at: http://dergachev.ru/images/latest-geopolitics/lesson5_005.jpg.

8. Kokarev K.A. *Sopryazhenie EAES i EPSH: perspektivy i problemy razvitiya* [Conjugation of EAEU and EPS: Prospects and Problems of Development]. Rossiyskiy institut strategicheskikh issledovaniy, available at: <https://riss.ru/smi/40785/>

9. Dergachev V. *Shelkovyy put' Bol'shoi Evrazii. Kitayskiy superproekt veka* [Silk Road of Great Eurasia. Chinese Superproject of the Century]. Institut geopolitiki professora Dergacheva, available at: http://dergachev.ru/geop_events/010516-01.html#.WmYRBKAY4kR.

10. *Shelkovyy put' vse uverennee stanovitsya na nogi* [The Silk Road is More and More Confidently Getting on Its Feet]. InoZpress.kg, 2017, February, 10, available at: <http://inozpress.kg/news/view/id/50656>.

11. Slipenchuk M.V. *Transaziyskaya sistema klasterov: geopoliticheskiy forsayting* [Trans-Asian System of Clusters: Geopolitical Forsighting]. Moscow, Akademkniga, 2009.

12. Ryskulov D.M. *Transaziyskiy koridor razvitiya* [Trans-Asian Corridor of Development]. Global'naya initsiativa XXI veka, 2017, May, 21, available at: <http://group-global.org/ru/publication/122204-transaziyskiy-koridor-razvitiya-globalnaya-iniciativa-xxi-veka>.