

# РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА В КИТАЕ И ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В КОНТЕКСТЕ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСЪЕВРАЗИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Е.В. Савкович, А.Г. Данков

Торговые пути издревле служили кровеносными сосудами цивилизации, способствовали межкультурному общению, развитию стран и территорий и распространению инноваций. Проблема транспортных коммуникаций остается актуальной и в наши дни, поэтому в современном в политическом лексиконе мы можем наблюдать появление еще одного термина, применительно к сфере безопасности: «коммуникационная безопасность»<sup>1</sup>. Так или иначе в зоне потенциальных и существующих конфликтов находятся транспортные коммуникации. В связи с этим при возникновении какой-либо угрозы возникает проблема доступности определенной точки пространства с целью устранения данной угрозы в максимально короткие сроки. Общие угрозы коммуникационной безопасности в Центральноазиатском регионе накладываются на общие сферы интересов государств.

При анализе состояния и перспектив сотрудничества в области развития инфраструктуры необходимо отметить тот факт, что для всех государств Центральной Азии характерно наличие транспортной проблемы (и в целом недостаточ-

ный уровень развития инфраструктуры). В регионе существует большое количество конкурирующих транспортных проектов, охватывающих все виды транспорта, которые призваны решить проблему обеспечения и расширения существующих связей с сопредельными государствами. Инициаторами проектов выступают, в большинстве случаев, различные международные силы. Проекты и их реализация на практике связаны с большими капиталовложениями. Со стороны кредиторов одним из условий предоставления кредитов зачастую становилась внутривнутриполитическая стабильность. Также достаточно часто кредиты обставлялись некими политическими условиями для получателей, в том числе автономным управлением проектами<sup>2</sup>. Это обусловило переход данной проблемы из экономической в политическую сферу.

Транспортные проекты в Центральноазиатском регионе в настоящее время имеют большое геополитическое значение. Руководства независимых государств с момента обретения ими независимости стремились принимать активное участие в подобного рода проектах. От уровня развития транспортных коммуникаций напрямую зависит доступ на внешние рынки — и, как следствие, уровень развития внешней торговли.

К началу 1990-х инфраструктура в регионе Центральной Азии (ЦА) и Западного Китая в период практически по

<sup>1</sup> См., напр.: Сыздыков М. Особенности и приоритеты национальной стратегии безопасности Казахстана // Национальный институт стратегических исследований при Президенте Украины. URL: <http://www.niss.gov.ua/book/strateg/018.htm>. 12.10.2008; Грабовецкий Д.В. О проблеме электронной и коммуникационной безопасности в современной холодной войне // Политология в России. URL: <http://www.polit.mezhdunarodnik.ru>, 12.10.2008.

<sup>2</sup> Blank S. Reconstructing Inner Asia. Conflict Studies Research Centre. August 2002. London. P. 5.

всем показателям характеризовалась как недостаточно развитая<sup>3</sup>. Это обстоятельство являлось и одним из препятствий развития регионального сотрудничества.

После обретения независимости государствами Центральной Азии, роль и место Синьцзян-Уйгурского автономного района КНР (СУАР) в рамках «политики реформ и открытости» изменились. Изменилось и геостратегическое значение района, а правительство КНР попыталось максимально использовать новую ситуацию. Как известно, СУАР КНР географически доступнее как раз из Центральной Азии, чем из внутренних районов Китая. На СУАР, согласно данным китайской таможни, приходилось около 80% внешнеторговых операций КНР с государствами ЦА<sup>4</sup>. Причем большинство операций СУАР — на два «пункта открытости» — Алашанькоу и Хоргос.

Движение к «открытости» в КНР началось еще во времена «позднего СССР». Точкой отсчета современного этапа развития сотрудничества принято считать 1982 г., в апреле которого между министерствами внешней торговли КНР и СССР было заключено соглашение о приграничной торговле. Что касается сотрудничества в сфере инфраструктуры и транспорта, то здесь отправной датой считается 1 сентября 1990 г., когда председатель КНР Цзян Цзэминь проехал на поезде от Урумчи до пограничного с СССР КПП «Алашанькоу», а 12 сентября этого же года участок железнодорожной трассы «Ланьчжоу — Синьцзян» (*китайское наименование* — «Лань-Синь», по пер-

вым иероглифам в обозначении регионов. — *Авт.*), примыкающей к границе КНР на севере Синьцзян-Уйгурского автономного района соединили с советским КПП «Дружба». В этот же день было официально открыто железнодорожное сообщение Алашанькоу (КНР) — «Дружба» (СССР). Этот момент стал ключевым для развития сотрудничества КНР с СССР, а затем — с независимым Казахстаном в области инфраструктуры. Китайские исследователи считают эту дату официальной датой создания новой транспортной магистрали, которая связала Европу и Азию<sup>5</sup>. Проект назывался «новым мостом», который соединил Евроазию «по горизонтали»<sup>6</sup>, «транспортной артерией для открытости на западе КНР»<sup>7</sup>. Было положено начало формированию новой Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ) и системе «транспортных коридоров».

Важными элементами вновь формирующейся Китаем инфраструктурной системы вокруг Центральной Азии в этот период становятся контрольно-пропускные пункты (КПП) или, по китайской терминологии, «открытые порты» («коуань»). СУАР имеет непосредственную границу с тремя государствами Центральной Азии (Казахстаном, Кыргызстаном и Таджикистаном) протяженностью около 3000 км, 17 «пунктов открытости»<sup>8</sup>. С июля 1991 г., когда было открыто временное транспортное сообщение, начинает повышаться роль КПП «Алашанькоу» в региональном грузообороте и пассажиропотоке. Так, уже в 1992 г. через КПП «Алашанькоу» было перевезе-

<sup>3</sup> См., напр.: Азовский И.П. Центральноазиатские республики в поисках решения транспортной проблемы. М., 1999. 95 с.; Infrastructure development in Kazakhstan. Transport and communications. New Delhi. 1996. P. 2.

<sup>4</sup> Фэн Син. Синьцзян да ваймао гэцзюй цзибэнь синчэн вэй сибу «маои цянтоу бао» (В рамках внешнеторговой структуры в СУАР уже сформирован «торговый мост» на Западе КНР) // Сообщение информационной сети «Чжунго цзинцзи ван» (Китайская экономическая сеть). 04.06.2009.

<sup>5</sup> Ван Фэньюнь. Синьцзян Алашанькоу коуань цзай Чжунго юй Чжунъя гоцзи гуаньсичжундэ цзоюн (Роль «Алашанькоу (СУАР) в международных отношениях КНР с государствами Центральной Азии) // Социализм в Чунцине (журнал). 2010. № 13 (3). С. 24.

<sup>6</sup> Там же.

<sup>7</sup> Фэн Син... Указ. соч.

<sup>8</sup> Анивар А., Гун Лу, Люй Гуанхуэй (Анализ «портов открытости» в Синьцзяне) // Вестник Синьцзянского университета (Серия: Общественные науки). 2010. № 38 (2). С. 1–4.

но 470 тыс. тонн грузов<sup>9</sup>. Перевозка пассажиров официально началась с 23 июня 1992 г., когда начал ходить пассажирский поезд № 13/14 «Урумчи — Алматы». Маршрут стал регулярным, а сообщение стало осуществляться на постоянной основе два раза в неделю в обе стороны. В 1993—1994 гг. маршрут пытались протянуть до Ланьчжоу, однако развитие такого рода новшество не получило. К 2004 г. было перевезено более 10 млн тонн грузов, зарегистрировано около 600 тыс. пересечений границы (пассажиры-раз)<sup>10</sup>. КПП стал самым быстроразвивающимся в КНР, по основным показателям только немного уступая КПП «Маньчжурия» и получил статус «КПП первой категории». За период 1992—2004 гг. грузооборот Алашанькоу увеличивался в среднем за год на 25%, на него приходилось более 90% от всех КПП, территориально относящихся к СУАР<sup>11</sup>. По контейнерным перевозкам он составлял конкуренцию и Транссибирской магистрали.

Несмотря на то что к началу 1990-х в Синьцзяне уже существовала развитая система пропускных пунктов и различного рода «экономических зон»<sup>12</sup>,

именно в этот период СУАР становится главным звеном «открытости на западе», впоследствии став частью более масштабной «стратегии открытости на западе», принятой в 1999 г.

Началось формирование зон свободной торговли в форме «техно-экономических открытых районов» и «приграничных районов экономического сотрудничества», которые должны были выполнять функции в том числе и обеспечения экспортно-импортных операций. Вслед за КПП «Алашанькоу» (1990), в 1992 г. были открыты КПП «Бахты» и «Зимунай» («Цзимунай»), в 1992 г. — «Дулаты» («Дурата»), «Ахтубек» («Ахэйтубэйкэ») и «Мучжартэ» («Мучжаэрчи») (на границе с Казахстаном). Также в 1992 г. правительство Китая и Казахстана подписали соглашение об открытии КПП «Майкапчигай»<sup>13</sup>.

Китай придавал большое значение развитию проекта как на двустороннем уровне (с Республикой Казахстан), так и на многостороннем. Так, уже в 1992 г. с РК были подписаны соглашения об открытии пунктов пропуска через границу, строительстве железных и автомобильных дорог, а также воздушном сообщении между странами. Важнейшими документами, подписанными в этот период, стали «Соглашение об открытии пунктов пропуска через государственную границу», а также «Соглашение о международном автомобильном сообщении». «Протокол о переговорах по вопросам сотрудничества в сфере железнодорожного транспорта» предусматривал организовать с 1 июня 1994 г. беспрепятствен-

<sup>9</sup> Цит. по: Чжунъя шицан синь шицзяо (Рассмотрение рынков Центральной Азии под новым углом зрения) / под ред. Цинь Фанмин. Пекин : Изд-во Китайской академии наук, 2006. С. 165.

<sup>10</sup> Чжао Жуюй. Чжунго юй Чжунъя гоцзя цзяоюй бяньли хуа (Создание «удобной» инфраструктуры: Китай и Центральная Азия) // Рынки России, Центральной Азии и Восточной Европы. № 6. 2006. С. 23.

<sup>11</sup> Цит. по: Чжунъя шицан синь шицзяо (Рассмотрение рынков Центральной Азии под новым углом зрения) / под ред. Цинь Фанмин. Пекин, Изд-во Китайской Академии наук, 2006. С. 165.

<sup>12</sup> Так, начиная с конца 70-х годов в СУАР КНР «открываются» города и районы, ранее закрытые для иностранцев. В 1978 г. такими городами стали Урумчи и Шихэцзы, позднее — г. Турфан, а в 1984 г. — г. Кашгар. Кроме того, была восстановлена деятельность трех контрольно-пропускных пунктов (КПП): Хоргос и Туругарт (с республиками Казахстан и Кыргызстан) и Худжераб (на границе с Индией). В 1986 г. этот список пополнился гг. Хами, Чанцзи, Корла, Аксу и Артуш.

В 1988 г. к ним присоединились Кульджа, Болз, Куйтун, Чугучак (вместе с «приграничными районами сотрудничества»).

<sup>13</sup> В марте 2002 г. официально были открыты КПП «Цзимунай» (КНР) и «Майкапчигай» (Казахстан) для граждан третьих стран с целью повышения пассажирооборота и грузооборота через них и стимулирования развития пограничных районов двух стран. Еще в начале XX в. район Цзимунай служил одним из шести выходов Китая в царскую Россию.

ный пропуск через железнодорожный переезд «Достык (Дружба) — Алашанькоу» всех грузов Казахстана во все районы КНР и обратно, из всех районов Китая, других стран в Казахстан, Среднюю Азию и иные государства, что фактически означало открытие переезда для третьих стран<sup>14</sup>. Это стало возможным ввиду реализации совместной «Программы развития и использования международных магистралей»<sup>15</sup>.

29 октября 1994 г. Китай, Россия и пять центральноазиатских государств (Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Туркменистан и Таджикистан) подписали соглашение об улучшении эффективности функционирования Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ), которая связала голландский Роттердам и порт Китая Ляньюньган в Желтом море. Как отметил глава Министерства железных дорог КНР, «...комплексное использование этой железной дороги должно увеличить торговлю, экономические и культурные обмены среди стран АТР, Средней Азии, Ближнего Востока, и Европы»<sup>16</sup>. В этот период было положено начало развитию сети «коридоров ТАЖМ» на территории Центральной Азии с выходами на другие регионы. Существенную роль в таком развитии сыграли подписанные соглашения с Республикой Казахстан и Россией.

Дополнительное соглашение с Республикой Казахстан в сентябре 1995 г. «Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики об использовании морского порта Китая Ляньюньган для переработки и транспортировки казахстанских грузов» частично

позволило Казахстану выйти из транспортного тупика.

В марте 1995 г. Казахстан, Кыргызстан, Пакистан и КНР подписали соглашение о взаимном транзите через территории стран — участников соглашения. К сожалению, договоренности, предусмотренные соглашением, не выполнялись, что привело к тому, что в 1997 и 1998 гг. представители этих стран проводили консультации по вопросам реализации подписанного соглашения<sup>17</sup>. Однако официальное открытие транзитных перевозок состоялось только 15 мая 2004 г., после экстренных консультаций Китая, Казахстана, Кыргызстана и Пакистана.

К началу 2000-х гг. международный переход Достык (Дружба) — Алашанькоу признается «ключевым пунктом Трансазиатской железнодорожной магистрали, приоритетным в развитии транспортного коридора «Восток — запад» и важной частью ТАЖМ»<sup>18</sup>.

Для Китая развитие проекта коридоров открывало новые возможности, а именно — транспортный доступ к региону Центральной Азии (в основном — ресурсный доступ и доступ к рынкам), а в дальнейшем — выход на Центральную Россию, Восточную и Западную Европу. Центральная Азия в проекте играла роль транзитного региона. Наибольшую активность в сфере инфраструктурного сотрудничества Китай начал демонстрировать после принятия в 1999 г. новой политики «открытости западных районов» страны. Кроме того, положительную роль сыграло создание в 2001 г. региональной Шанхайской организации сотрудничества (ШОС).

<sup>14</sup> Казахстан: реалии и перспективы независимого развития / под общ. ред. Е. Кожокина. М.: М., 1995. С. 349.

<sup>15</sup> Токаев К.К. Под стягом независимости. Очерки о внешней политике Казахстана. Алматы, 1997. С. 275.

<sup>16</sup> Цит. по: China Daily, 29 октября 1994 г., р. 5; Сообщение агентства «Синьхуа», 20 октября 1996 г.

<sup>17</sup> Казахстан — Китай — Киргизия — Пакистан. 15 мая открывается Трансцентразийский автотранзит // Официальный сайт агентства «ЦентрАзия». URL: <http://www.centrasia.ru/newsA.php4?st=1082056080>. 12.03.2000.

<sup>18</sup> Лай Гуанлинь. Новый Шелковый путь и экономическое развитие Синьцзяна // Стратегия развития западных районов КНР: демографическая политика и политика открытости. Экспресс-информация. № 10. М.: ИДВ РАН, 2001. С. 70.

В самом Китае начала реализовываться программа «нового освоения запада». В 2000 г. Государственный плановый комитет КНР утвердил десять основных объектов, имеющих отношение к освоению западного региона. В их число попали крупные проекты по строительству участка «Сиань — Хэфэй» железнодорожной магистрали «Сиань — Нанькин» длиной 955 км; магистрали «Чунцин — Хуайхуа» длиной 640 км; строительство шоссе дорог (государственных магистралей), аэродромов в Сиани, Чэнду, Куньмине, Ланьчжоу и Урумчи<sup>19</sup>. Началось и перераспределение инвестиционных потоков. Всего за период 2000—2009 гг. было реализовано 120 региональных проектов на северо-западе, с суммой инвестиций в размере 2 трлн 200 млрд юаней. Общий объем инвестиций только по 23 новым проектам составил 682 млрд юаней<sup>20</sup>.

Китайская сторона активно развивала собственные пункты пропуска, в частности, инвестиции только в Алашанькоу за 1990-е гг. составили 2,2 млрд долл.<sup>21</sup>. Ожидалось, что товарооборот к 2007 г. достигнет цифры в 1,7 млрд тонн<sup>22</sup>.

За первые годы функционирования ТАЖМ произошел существенный рост контейнерных перевозок по данной железной дороге. Официальное открытие данной магистрали относится к 1996 г. и

уже за январь — август этого года из Китая были отправлены более чем 4000 контейнеров, что составило 150% к тому же периоду предыдущего года<sup>23</sup>. Однако в последующие годы долгое время не удавалось согласовать тарифы на перевозки, прежде всего между КНР и Казахстаном, что отразилось на объемах транспортировок.

К началу 2000-х гг. обострилась экономическая и геополитическая конкуренция между ТАЖМ и Транссибом. Так, с 1 июля 2000 г. китайская сторона снизила транзитные ставки для товаров, идущих через ТАЖМ, на 40% для перевозок металлов и на 70% для контейнеров. Существовал и объективный фактор — функциональность ТАЖМ по сравнению с Транссибом была выше, расстояние от Ляньюнгана до портов Латвии — значительно меньше (на 1500 км); так, если транспортировка морем занимала 20—30 дней, то по железной дороге — всего 11 дней<sup>24</sup>.

Первоначально оцениваемый многими аналитиками, особенно российскими, как связанный с непомерно большими расходами, а следовательно, невыполнимый, проект ТАЖМ все-таки был реализован. Однако в проекте присутствовали как положительные, так и отрицательные моменты. Так, в проекте ТАЖМ суверенное государство взяло на себя расходы по обустройству участка железной дороги в пределах своих границ<sup>25</sup>. Несомненно, это условие придавало жизнеспособность проекту, так как государство сохраняло монополию на прокладку железнодорожных путей и получение прибылей от их использова-

<sup>19</sup> Цю Сунхуэй. Влияние политики открытости западного региона на экономику Китая // Стратегия развития западных районов КНР: демографическая политика и политика открытости. Экспресс-информация. № 10. М., 2001. С. 39.

<sup>20</sup> Цзиньнянь сибу дакайфа синь кайгун 23 сян чжундянь гунчэн (В этом году по программе «открытости западных районов КНР» будет реализовано 23 новых крупных проекта) // Чжунго чжэнцзюань бао (Ценные бумаги КНР). 06.07.2010. A02.

<sup>21</sup> Ван Хайянь. Цзинцзи хэцзо юй фачжань. Чжунъя ую юй Чжунго Синьцзян (Экономическое сотрудничество и развитие. Пять государств Центральной Азии и Синьцзян). Урумчи: Синьцзян жэньминь чубаньшэ, 2003. С. 171.

<sup>22</sup> Там же.

<sup>23</sup> Shirk S. How China Opened Its Door: The Political Success of the PRC's Foreign Trade and Investment Reforms. Wash.D.C.: Brookings Institution. 1994. P. 213.

<sup>24</sup> Джалилов А. Начала работать крупнейшая в мире Транс — Азиатско — Европейская магистраль // Панорама. 16.05.1998.

<sup>25</sup> Об экономическом присутствии России в регионе Центральной Азии // База данных Синологической библиотеки ИДВ РАН.

ния. С другой стороны, не исключалась возможность участия иностранных инвесторов, что не гарантирует косвенное вмешательство одних государств во внутренние дела других. Кроме того, собственно государство могло пойти по пути сокращения издержек и использования более рационального и эффективного маршрута.

Существовало мнение, что российская сторона от реализации проекта не пострадает, а конкуренции между двумя транспортными путями не будет, так как в большей степени Япония и Республика Корея (после соединения Транскорейской магистрали с Транссибом), а в меньшей степени США заинтересованы в доставке грузов через Транссибирскую магистраль. Однако только от того, что в 1999 г. Карагандинский металлургический комбинат «Испат-Кармета» переориентировал свой экспорт в Китай с российских железных дорог на казахстанскую, российские железные дороги недополучили 800 тыс. тонн грузов<sup>26</sup>. Собственные планы как по модернизации железнодорожной сети, так и по формированию качественно нового подхода к решению проблемы поставок — организации на основе существующих магистралей «транспортных мостов» или «транзитных транспортных коридоров» разрабатывались в России<sup>27</sup>, Казахстане<sup>28</sup>, Китае.

Россия активно включилась в конкурентную борьбу, начав реструктуризацию отрасли. В 2009 г. по Транссибу было перевезено более 173 тыс. стандартных контейнеров (это при том, что из-за

кризиса объемы перевозок в сравнении с 2008 г. сократились на 56%), а рыночная доля ТАЖМ стала падать — с порядка 50% в 1997 г. до 8% в 2003 г.<sup>29</sup> Проблемой для китайской стороны оказалась и перегрузка контейнеров, а также нехватка вагонов в сопредельных государствах (например, Казахстане).

Идея транспортно-экономической системы в Центральной Азии — комплексная и включает в себя не только железнодорожные, но и автомобильные маршруты<sup>30</sup>. Кроме того, она начинает заново связывать части бывшей советской инфраструктуры в регионе, а также создавать новые, в том числе — межрегиональные и международные.

Современные китайские разработки в этой сфере в настоящее время призваны облегчить КНР доступ к Центральной Азии, а также, по возможности, «оживить» Трансазиатскую железнодорожную магистраль с ее системой коридоров. С этим связано и большинство региональных проектов Китая. Многие из них берут начало в середине — конце 1990-х гг.

Во-первых, это строительство второй ветки ТАЖМ, пока на участке Кашгар — Андижан (Узбекистан), длиной около 500 км. Далее ветка должна проходить по краю Каспийского и Черного морей и заканчиваться на южном побережье Франции<sup>31</sup>. Для самого Синьцзяна проект — стратегический, так как связывает север и юг региона. В 2000 г. закончилось строительство железнодорожной ветки Корла — Кашгар (продолжение ветки Турфан — Корла, построенной еще в дореформенный период). Кашгар

<sup>26</sup> Китай — Казахстан // Сообщение ИНТЕРФАКС. 16.02.2001.

<sup>27</sup> См., напр.: Хоменко А.П. Транспортный коридор и экономический пояс // Ежедельная экономическая газета. Экономика, право, менеджмент. Ирк. 2002. № 44. 8 с.; Стратегия развития России в АТР в XXI веке. М., 2000. 45 с. и т.д.

<sup>28</sup> См., напр.: Гусева Л.Ю., Исингарин Н.К. Транспортно-экономический коридор — потенциал развития // Казахстан — Спектр. 2003. № 1 (23). С. 3–6.

<sup>29</sup> Чжунъян шичан синь шицзяо (Рассмотрение рынков Центральной Азии под новым углом зрения) / под ред. Цинь Фанмин. Пекин, Изд-во Китайской академии наук, 2006. С. 165.

<sup>30</sup> См. подробнее: Гусева Л.Ю., Исингарин Н.К. Транспортно-экономический коридор... С. 3–6.

<sup>31</sup> Китай — Казахстан // Сообщение ИНТЕРФАКС. 16.02.2001.

стал самой западной точкой железной дороги в КНР. С июля 2008 г. началось сооружение 488-километровой железнодорожной ветки до Хотана. Ввод в эксплуатацию намечается на конец 2010 г. или начало 2011<sup>32</sup>. На центральноазиатском участке планируется связать Китай с Кыргызстаном и Узбекистаном. Проект уже включен в планы 11-й пятилетки. Таким образом, китайские железные дороги смогут выйти еще на один новый участок за пределами КНР — часть бывшей Западно-Туркестанской железной дороги. Китайской стороне необходимо достроить участок до границы с КГ длиной в 168 км, по территории КГ — 248, от Карасу до Андижана трасса уже есть, около 50 км. В настоящее время проект находится в процессе обсуждения и согласования. Кроме всего прочего, проект рассчитан и на развитие трех округов Южного Синьцзяна — наиболее бедного региона даже в масштабах СУАР. Долгое время регион был отрезан от транспортных коммуникаций, прежде всего из-за отсутствия финансовых средств, а также — из-за географической труднодоступности.

По мнению китайских официальных лиц, эта дорога должна будет усилить экономические связи Китая со странами Центральной Азии, а также Ближним Востоком и Европой. Объем грузоперевозок, перевозимых по этой дороге, по расчетам специалистов, составит 10 млн тонн<sup>33</sup>. Магистраль станет еще одной частью транспортного моста «Европа — Азия» (или «Азия — Европа»), а также позволит изменить региональную транспортную структуру в Синьцзяне, до сих пор «привязанную» к северу СУАР. Но-

вым региональным центром в перспективе станет и Кашгар.

Во-вторых, это новый проект высокоскоростных магистралей. Проект как внутрикитайский, так и международный. Планы будут реализованы поступательно в рамках стратегии развития железных дорог КНР — «сыцзун сыхэн» («4 вдоль, 4 поперек» или «4 + 4»). Здесь Китай собирается выстроить собственную полноценную сеть железных дорог (в том числе высокоскоростных) к 2015–2020 гг. Будет сформировано так называемое «большое кольцо» или города, находящиеся в радиусе 1–8 часов езды от Пекина. При этом концепция «4 + 4» обеспечит охват всех наиболее населенных регионов Китая, или около 60% населения и основных центров экономического развития Китая «Бохайского кольца», дельты реки Жемчужной, дельты Янцзы и другие. Также данный проект стал частью перспективного среднесрочного плана развития сети железных дорог в Китае.

В проект был включен и самый западный регион КНР — СУАР. 8 января 2010 г. на рабочем совещании Министерства железнодорожного транспорта КНР было принято решение о начале строительства Паназиятской высокоскоростной железнодорожной магистрали. В развитии данной темы 13 марта 2010 г. на повестке дня третьей сессии 11-го созыва Всекитайского собрания народных представителей (ВСНП) был заслушан доклад «Направления развития китайских высокоскоростных железных дорог». В докладе отмечается, что общая длина высокоскоростных железных дорог в Китае к 2012 г. должна превысить 13 тыс. км. *В итоге время поездки от провинциальных центров до любой внешней границы существенно сократится и составит от получаса до часа.*

В прессе заявление о начале масштабного освоения рынка соседних государств было сделано первоначально на не очень высоком уровне. Профессор Пекинского университета транспорта

<sup>32</sup> См.: Чжун-Цзи-У телу цзиншэ дуй Синьцзян цзинцзидэ инсян (Влияние строительства железнодорожной магистрали КНР — Кыргызстан — Узбекистан на экономическое развитие Синьцзяна) // Цзинцзи дили (Экономическая география). Вып. 29. № 8. 2009. С. 1272.

<sup>33</sup> Там же.

и коммуникаций, академик Китайской академии инженерных наук Ван Мэншу в интервью гонконгскому журналисту сообщил, что «Китай планирует создание материковой магистральной сети скоростного транспорта и распространение ее на Россию, ЦА, а также государства Восточной Азии — всего планирует ее охватить 17 государств»<sup>34</sup>.

Также он отметил, что сейчас в КНР существует как минимум три плана строительства магистралей, которые «мы передадим вышеозначенным государствам». В настоящее же время «ведутся переговоры с этими государствами». Также говорится о целой сети железных дорог, которые охватят Россию, Центральную Азию и позволят выйти на железные дороги Восточной Азии и Европы. Согласно планам, к 2025 г. планируется начать строительство.

Три направления строительства — следующие:

1) Центральноазиатское направление. Ветка начнется от Урумчи, пройдет через территории Кыргызстана, Казахстана, Узбекистана, Туркменистана, Ирана, Турции и других государств; в итоге появится выход с территории материкового Китая на ФРГ.

2) Восточноазиатское направление. Ветка начнется в Куньмине, далее через Вьетнам, Камбоджу, Таиланд (или через Мьянму), через Малайзию до Сингапура.

3) Российское направление. Из Хэйлунцзяна (начало ветки уже существует) через территорию Сибири — до государств Восточной Европы.

Разные ветки призваны решать разные задачи. Что касается центральноазиатского направления, то это стимулирование развития западных районов КНР,

а также удобная перевозка ресурсов<sup>35</sup>. В этом заинтересованы и власти самих западных районов КНР, потому что такое масштабное строительство — это и новые инвестиции и новая инфраструктура. Кроме того, освоение железных дорог позволит стимулировать развитие других отраслей промышленности, как отмечает Ван Мэншу, «будут открываться новые шахты, заводы, торговые центры»<sup>36</sup>. Кроме собственно Синьцзяна, являющегося географическими воротами в Центральную Азию, в проект будут включены и другие регионы КНР, являющиеся «слабыми» или «отсталыми» по макроэкономическим показателям и уровню развития региональной экономики, например провинция Ганьсу.

У Китая, экономика которого, несмотря на мировой финансовый кризис, продолжает расти очень хорошими темпами (около 8% по итогам 2009 г.), есть и финансовые и иные ресурсы.

В-третьих, необходимо отметить один инфраструктурный проект в этом ряду «три севера», который будет реализован к началу 2011 г., по развитию существующей сети автомобильных дорог и создания новой. В планах китайской стороны — связать три региона — северо-запад, север и северо-восток при помощи высокоскоростных автодорог<sup>37</sup>.

<sup>35</sup> Чжуня гаоте цзян хэ фэйци и ян куай (Центральноазиатскую высокоскоростную магистраль по скорости можно сравнить с авиасообщением) // Сообщение информационного агентства Сибу шанвань (Ланьчжоу).

<sup>36</sup> Чжунго гаотэ юй лянцзе 17 го (Китай хочет связать высокоскоростными железными дорогами 17 государств) // Сообщение информационного агентства «Цюаньчжоу ваньбао». URL: <http://news.163.com/10/0311/09/61G0F5NN000146BB.html>. 11.03.2010.

<sup>37</sup> См., напр.: Саньбэй гунлу. Цзю шэнцзюй «Ди и тиань» (Проект «Три севера» пройдет по территории девяти административных образований. Первые предложения) // Синьцзян тяньшаньван. URL: <http://www.tianshannet.com.cn/GB/channel3/17/200403/03/68716.html>. 03.03.2004.

<sup>34</sup> Чжунго гаотэ юй лянцзе 17 го (Китай хочет связать высокоскоростными железными дорогами 17 государств) // Сообщение информационного агентства «Цюаньчжоу ваньбао». URL: <http://news.163.com/10/0311/09/61G0F5NN000146BB.html>. 11.03.2010.



На 2008 г. протяженность автомобильных дорог в СУАР составляла: высокоскоростные шоссе категории — 541 км, автодороги «первой категории» — 1322 км, автодороги «второй категории» — 7321 км, «третьей категории» — 16 тыс. 379 км, «четвертой категории» и ниже — 86 тыс. 687 км<sup>38</sup>. Основная проблема и направление реформ — это повышение качества существующих автомагистралей.

Сеть будет полностью создана к началу 2011 г. с выходом через существующие пограничные переходы СУАР на соседние государства. Один из крупнейших трансрегиональных проектов Китая уже обозначил — это строительство Евроазиатской автотранспортной магистрали через территорию Казахстана и России с выходом на пространство государств Европы<sup>39</sup>.

На региональном уровне СУАР проект «саньбэй» получил региональное обозначение «Саньхэн лянцзун, лянхуань ба тундао» («Три горизонта, две вертикали, два кольца, восемь магистралей»). План является составной частью регионального проекта «Средне- и долгосрочный план развития автодорожной сети СУАР (2003–2020 гг.)», текст которого был одобрен правительством в 2005 г.<sup>40</sup> В свою очередь, он является частью 124-страничного «Плана создания в Китае сети высокоскоростных автодо-

рог», опубликованного Министерством транспорта КНР 13 января 2005 г.<sup>41</sup>

Проект частично повторяет контуры других проектов — железнодорожной магистрали ТАЖМ и нового проекта Паназиатской высокоскоростной железнодорожной магистрали, являясь частью проекта «транспортных коридоров» через территорию Центральной Азии. При поддержке китайской стороны проект начал реализовываться и в соседнем Казахстане. Финансовые средства были найдены и у международных и региональных структур, поддерживающих развитие (например, АБР), республика осуществляет строительство магистрали на собственной территории. Сдача казахстанского участка планируется к 2015 г. на всем протяжении<sup>42</sup>. Проект позволит Казахстану модернизировать собственную сеть автодорог, а также, как отметил президент РК Н.А. Назарбаев, «уже сейчас является частью плана индустриализации экономики»<sup>43</sup>. Однако, при содействии китайских специалистов, сроки сдачи автодороги могут быть

<sup>38</sup> Цит. по: Чжу Синьлинь. Синьцзян цзяотун даолу юньшу сяньчжуан юй фа чжань дуйцэ // Цзяотун цие гуаньли. 2008. Вып. 23. № 1. С. 28–29.

<sup>39</sup> См., напр.: Шустов А. Китайский Шелковый путь // Фонд стратегической культуры (Электронное издание). URL: <http://www.fondsk.ru/article.php?id=2729>. 27.01.2010.

<sup>40</sup> Синьцзян вэйвуэр цзычжишюй луван гуйхуй хуаньцин инсян пинцзя (План развития дорожной сети в СУАР и оценки его влияния на окружающую среду) // Сообщение Департамента транспорта и коммуникаций СУАР. URL: [http://www.moc.gov.cn/2006/06xinjiang/tongzhigg/200609/t20060901\\_75425.html](http://www.moc.gov.cn/2006/06xinjiang/tongzhigg/200609/t20060901_75425.html). 11.08.2006.

<sup>41</sup> Архив документов Министерства транспорта КНР за 2006 г. URL: <http://www.moc.gov.cn/2006/06xinjiang/tongzhigg/>

<sup>42</sup> См., напр.: Казахстан планирует построить автодорогу из Китая в Европу стоимостью 2,3 млрд долл. // Сообщение агентства «Отдых в Азии». URL: <http://www.tio.kz/news/Kazakhstan-planiruet-postroit-avtodoroguz-Kitaja-v-Evropu-stoim.html>. 02.05.2007; Н. Назарбаев: «Строительство автодороги Западная Европа — Западный Китай должно стать всенародной стройкой для Казахстана» // Сообщение информационного агентства «Казахстан Сегодня». URL: <http://www.zakon.kz/58135-stroitelstvo-avtodorogi-zapadnaja.html>. 21.05.2009; Казахстан завершит строительство своих участков международных автодорог к 2015 г. // Сообщение информационного агентства «Синапс.кз». 03.11.2009. URL: <http://synapse.kz/inkz/2016-kazakhstan-zavershit-stroitelstvo-svoikh.html> и т.д.

<sup>43</sup> Н. Назарбаев: «Строительство автодороги Западная Европа — Западный Китай должно стать всенародной стройкой для Казахстана» // Сообщение информационного агентства «Казахстан Сегодня». URL: <http://www.zakon.kz/58135-stroitelstvo-avtodorogi-zapadnaja.html>. 21.05.2009.

даже сокращены. Кроме того, все китайские проекты дополняют «Транспортную стратегию Республики Казахстан» на 2006—2015 гг.<sup>44</sup>

Сотрудничество по всем новым проектам выгодно всем участникам, однако прежде всего Китаю, который всеми средствами стремится к созданию в регионе зоны свободной торговли (ЗСТ) «КНР — Центральная Азия». Напомним, что с 1 января 2010 г. у КНР действует соглашения о ЗСТ с АСЕАН.

Строительство и функционирование новых магистралей играет важную роль в реализации стратегии Китая по широкомасштабному освоению западных регионов страны, кроме того, реализации и других программ по развитию. Уже к концу 1990-х гг. основной поток грузов через «первый» и «второй» транспортные мосты идет из Китая<sup>45</sup>. Внешняя торговля с КНР меняет и региональные рынки Центральной Азии.

Возможно повышение роли ШОС и ее участия в региональных многосторонних проектах. Перспективно также привлечение к транспортным проектам и Туркменистана, особенно после реализации проекта строительства газопровода «Центральная Азия — Китай». Начинается работа и с другими региональными «игроками», в частности, начались проектно-изыскательские работы по расширению железнодорожной сети на соседний Пакистан. В ноябре 2009 г. Пакистан и КНР подписали соглашение о создании совместной компании по разработке трансграничной железнодорожной трассы через Хунджерабский перевал.

Для КНР организация успешной работы китайских участков авто- и железной дороги просто не стоит, главное сейчас зависит от государств-партнеров.

До настоящего момента у КНР существует лишь один собственный маршрут транспортировки грузов с востока на запад — ТАЖМ. Кроме того, обеспечение доступа к Южному Синьцзяну поможет стабилизировать социально-экономическую ситуацию в регионе. Как известно, сегодня ситуация в этом регионе характеризуется национал-сепаратистскими движениями.

Для внутриматериковых стран строительство современных транспортных сетей является важнейшим средством для выхода из изоляции и, как они полагают, повышения своего статуса в мировой экономике и политике<sup>46</sup>; а также даст импульс экономическому сотрудничеству в регионе, привлечет иностранные инвестиции. По максимуму может использовать свой транзитный потенциал Казахстан, который «долго и тщательно готовился к разумной эксплуатации своего основного стратегического ресурса — географического положения государства в центре Евразии»<sup>47</sup>. Россия и Казахстан уже сейчас являются конкурентами в области железнодорожных перевозок, а в перспективе конкуренция может еще и возрасти, в ближайшей перспективе — за счет строительства сети современных автодорог.

В перспективе китайские специалисты считают, что в рамках новых проектов Трансзиатская железнодорожная магистраль (ТАЖМ) превратится в комбинированную трансконтинентальную коммуникационную линию, включающую в себя железные дороги, автотрассы, воздушные пути, водные пути, нефтепроводы и магистральные кабели связи, что соответствует мировой тенденции экономической глобализации и региональной кооперации.

Достаточно долгое время осуществление проекта тормозилось отсутствием

<sup>44</sup> Транспортная стратегия Республики Казахстан // Официальный сайт Правительства Республики Казахстан. URL: <http://ru.government.kz/resources/docs/doc5.02.10.2010>.

<sup>45</sup> Отрасль уже начала осуществление проектов развития // Панорама. 16.04.1998.

<sup>46</sup> Shirk S. How China Opened Its Door... P. 213.

<sup>47</sup> Абишев А. Внешняя политика Казахстана // Центр внешней политики и анализа при Президенте РК. URL: [http://www.cvi.kz/text/External\\_policy/External\\_pol.html](http://www.cvi.kz/text/External_policy/External_pol.html). 01.06.2000.

необходимых финансовых ресурсов, однако сейчас такие ресурсы у Китая есть. Таким образом, сейчас перед Россией встает вопрос об адекватном ответе на вызов со стороны такого важного игрока в сфере транспортных коммуникаций в Азии, как Китай. Сможет ли Россия

выстроить верную стратегию развития собственной системы коммуникаций, в первую очередь в Сибири и на Дальнем Востоке, и включиться в международные процессы в этой сфере? Времени для принятия решений осталось крайне мало.