

Л. Б. Аристова, Н. К. Семенова

*Институт востоковедения РАН
ул. Рождественка, 12, Москва, 107031, Россия*

semenovanelli-2011@mail.ru

НОВЫЕ ПРИОРИТЕТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ В ФОРМАТЕ РФ – ЦА – КНР *

В статье освещается роль Международных транспортных коридоров (МТК) в евразийских интеграционных процессах, анализируются существующие МТК с учетом российских интересов. Учитывая высокую степень влияния на увеличение транзита факторов сбалансированности и унификации функционирования национальных транспортных сетей, их общей конкурентоспособности на мировом рынке, авторы выявляют основные задачи, стоящие перед государствами региона, решение которых окажет положительное влияние на интеграционные процессы в Евразии.

Рассматриваются причины и следствия активизации КНР в реализации концепции «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП). Авторы анализируют интересы России и Китая в сфере транспорта в Центрально-Азиатском регионе, которые являются не только поводом к позитивному взаимовыгодному сотрудничеству, но и сферой конкуренции двух держав, претендующих на влияние в Центральной Азии (ЦА). Несмотря на это, в концепции КНР ЭПШП транспортная система РФ может рассматриваться как звено межконтинентальной транспортной интеграции, позволит преодолеть последствия санкционной блокады российского финансового сектора со стороны Запада.

Авторы определяют ряд внешних и внутренних вызовов и угроз, без нивелирования которых реализация перспективных транспортных проектов будет затруднена или отложена.

Ключевые слова: РФ, Центральная Азия, КНР, Международные транспортные коридоры.

Транспорт, являющийся элементом производственной инфраструктуры, всегда будет предметом пристального изучения экономистов, политологов. При рассмотрении роли транспорта в становлении и развитии национального хозяйства азиатских стран в XX–XXI вв. в ряде исследований подчеркивалось его значение в подъеме отдельных регионов РФ, занятости населения, создании рабочих мест и новых производств.

В настоящее время, в эпоху глобализации и мировых экономических кризисов состояние внутрирегиональной торговли зависит целиком от способности государств наиболее эффективно обеспечить транспортные связи. Развитие Международных транспортных коридоров (МТК) имеет огромное значение для любого региона мира. Создание и эффективная эксплуатация таких коридоров преследует цели не только экономические, но и культурные, демографические, военно-стратегические. Наиболее активно вопросы организации перевозок по сухопутным и смешанным маршрутам между странами Азии рассматривались Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций

* Статья разработана при финансовой поддержке РГНФ в рамках научно-исследовательского проекта № 15-07-00038 «Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ – КНР – Центральная Азия».

(ЭСКАТО ООН)¹, Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД)², комиссиями отдельных государств.

Большинство стран евроазиатского континента придают особую важность формированию в регионе трансконтинентальных и субрегиональных международных транспортных коридоров. Эффективная работа транспортных магистралей стран, через которые осуществляются транзитные перевозки между Европой и Азией, является предметом особого рассмотрения и изучения.

Многие международные региональные организации, как и сами страны-участницы, рассматривают альтернативные смешанные транспортные маршруты между Европой и Азией с целью получения пользы от ожидаемого роста торговли между континентами и поддержания процесса интеграции в мировую экономику развивающихся стран, включая не имеющих выхода к морю.

В настоящее время существуют основные транспортные коридоры и трансконтинентальные маршруты (см. рисунок), которые соединяют Европу с Азией различными наземными видами транспорта через территории центрально-азиатских республик.



Схема евразийских транспортных коридоров на юге РФ.
Источник: <http://player.myshared.ru/431508/data/images/img2.jpg>

¹ ЭСКАТО ООН является самой большой из пяти региональных комиссий Организации Объединенных Наций по численности обслуживаемого населения и охватываемой территории [Официальный сайт ООН. 20.01.2016].

² Главными целями ОСЖД является развитие международных грузовых и пассажирских перевозок, создание единого железнодорожного транспортного пространства в Евразийском регионе, повышение конкурентоспособности трансконтинентальных железнодорожных направлений, а также содействие техническому прогрессу и научно-техническому сотрудничеству в области железнодорожного транспорта. В работе ОСЖД как межправительственной организации участвуют 28 стран [Организация сотрудничества железных дорог 20.01.2016].

Трансазиатская железнодорожная магистраль (ТАЖД) в 90-е годы XX века стала дополнением к Транссибирской железнодорожной магистрали.

Северный коридор ТАЖД стал результатом стыковки казахстанской и китайской железных дорог международного перехода «Достык – Алашанькоу», являющийся не только «мостом дружбы» между Казахстаном и Китаем, но и торговым коридором между Европой и странами Ближнего Востока. Главное преимущество этого маршрута транспортировки в сравнении с морскими перевозками – сокращение почти в два раза пути и сроков доставки грузов.

Центральный коридор ТАЖД начинается от восточных портов Китая, протекает по территориям Казахстана, Узбекистана, Туркменистана и Ирана с выходом на Стамбул и далее на страны Ближнего и Среднего Востока (БСВ) и в Европу. Данная ветка ТАЖД обеспечивает кратчайший выход через пограничный железнодорожный переход «Серахс – Мешхед» на всю железнодорожную сеть Ирана, однако возможности перевозок по данному железнодорожному коридору пока недостаточно развиты.

Транспортный коридор «Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА)»³. Входя в Казахстан через порт Актау, данный коридор позволяет грузоотправителю использовать транзитную территорию одного государства с единой правовой базой и транспортной системой. При этом применяются единый перевозочный документ и выгодная сквозная ставка. В то же время следует отметить относительно высокую стоимость транспортировки ряда грузов, что обусловлено необходимостью пересечения территорий нескольких государств Кавказского региона с разным правовым полем и транспортной составляющей. В связи с этим представляются актуальными мероприятия по согласованию деятельности транспортных ведомств стран-участниц ТРАСЕКА в преодолении имеющихся таможенных и правовых барьеров.

Международный транспортный коридор «Север-Юг» соединяет страны Персидского залива и Индийского бассейна с портами Западной Европы через Каспий, Иран, Ближний Восток и внутренние водные пути Российской Федерации.

МТК «Север-Юг» со временем мог бы стать для России и ее соседей такой же важной трассой, какой в свое время стала Транссибирская магистраль. Транссиб проводился для освоения природных ресурсов Сибири. МТК «Север-Юг» сможет усилить связь регионов России, соседних стран Центральной Азии и Ближнего Востока, вовлечения их в процесс экономической интеграции, увеличения объемов торговли, направив значительную часть грузопотока из европейских стран в Южную Азию и обратно.

По мнению экспертов, действенным механизмом в осуществлении развития транспортных коридоров на сегодня является реализация двух значимых региональных проектов – ТРАСЕКА, финансируемый ЕС, и МТК «Север-Юг». Цель обеих программ – гармонизация транспортной и торговой политики государств-участниц, включая правовые взаимоотношения.

Главные транспортные магистрали, которые протекают через территории стран, участвующих в ТРАСЕКА, можно рассматривать в качестве основного и дополнительного торгового коридора древнего Шелкового пути, справедливо называемого «Прошлое, настоящее и будущее евразийского региона». Эффективность трансконтинентальных связей в настоящем может быть обеспечена только при условии объединения усилий всех стран-участниц реализуемых программ и выработанных ими маршрутов, которые должны активно действовать как в своих национальных границах, так и на международном уровне.

Учитывая высокую степень влияния на увеличение транзита факторов сбалансированности и унификации функционирования национальных транспортных сетей, их общей конкурентоспособности на мировом рынке, основными задачами транзита по территориям государств региона являются следующие.

1. Разработка и реализация комплекса мер по согласованному и сбалансированному развитию участков сложившейся системы международных транспортных коридоров.

³ ТРАСЕКА – многосторонняя программа сотрудничества, которая была предложена Европейским Союзом в 1993 году. Правовой статус программы был зафиксирован в 1998 г., когда 12 стран региона (Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Узбекистан и Украина) подписали Основополагающее многостороннее соглашение.

2. Разработка и реализация комплекса мер по созданию общей системы технологического, таможенного, информационного, страхового, сервисного обеспечения транзита грузов на участках международных транспортных коридоров.

3. Разработка общей стратегии развития сети международных транспортных коридоров в рамках формирования новых транзитных транспортных магистралей континентального значения.

4. Выработка и проведение согласованных действий по привлечению финансовых институтов для модернизации имеющихся и строительства новых объектов инфраструктуры на участках международных транспортных коридоров с целью повышения их общей конкурентоспособности на мировом рынке транзитных перевозок.

5. Последовательное и согласованное создание унифицированных механизмов экономического регулирования рыночных отношений, обеспечивающих равные и благоприятные взаимодействия и конкуренцию различных видов транспорта в сфере транзитных перевозок.

Стратегическое партнерство России и Китая все больше приобретает международный характер, направленный на поиск дополнительных ресурсов для стабилизации и развития ключевых евразийских субрегионов от Каспия до Корейского полуострова⁴, в частности в Центральной Азии (ЦА).

Стремительное экономическое развитие КНР в контрасте с утратой российских транспортных, энергетических и ресурсных монополий и частичной потерей России своего политического авторитета в регионе (но не потенциала), может привести к позиции «младшего партнера» в двусторонних отношениях. Исторические наблюдения показывают, что геополитическое укрепление одного из партнеров в российско-китайских отношениях ранее приводило к изменению его внешней политики, что неизбежно влияло и на этнополитическое взаимодействие двух стран. В современных условиях КНР и РФ взаимно заинтересованы в развитии и укреплении партнерских отношений [Лузянин, Семенова, 2015. С. 327].

Стратегическое значение Центральной Азии для КНР и России в настоящее время более всего проявляется в экономической сфере, что одновременно является поводом и для сотрудничества, и для конкуренции.

Во-первых, евразийский континентальный мост, пролегающий через территорию ЦА, – составная часть современной альтернативы Великому Шелковому пути. Для формирования на северо-западе Китая важного участка нового Шелкового пути и оживления там рынков и ресурсодобывающей индустрии в КНР была разработана стратегия открытости западных областей при поддержке стран ЦА. Ни одно государство ЦАР не обладает доступом к мировому океану, и возрождение Шелкового пути на новой основе обеспечит вхождение региона в глобальную экономику. Новый Шелковый путь предполагается построить по трем направлениям: транспортная система, коммуникации и энергетика. Использование нефтяного и газового потенциала ЦА в этом контексте становится не только благоприятным, но и обязательным условием. Оптимальность реализации нефтегазовых ресурсов зависит от эффективности сотрудничества между заинтересованными странами, в том числе между Китаем и РФ.

Во-вторых, по мере проведения внутренних экономических реформ и ростом промышленного производства резко возрастает потребность КНР в нефти и газе. Пекин стремится предотвратить критическую зависимость Китая от российских энергоресурсов и в этом свете рассматривает ЦАР как потенциально значимый источник нефти и газа. К тому же пути поставки нефти и газа из соседнего ЦАР менее протяженные и более безопасные, нежели альтернативные маршруты. Россия, Китай и страны ЦАР остро заинтересованы в создании нового экономического и политического порядка международных отношений. Это обстоятельство благоприятствует выработке единой позиции названных стран в решении многих международных проблем.

В-третьих, в плане безопасности интересы России, Китая и стран ЦАР едины. Лабильность ситуации в Центральной Азии непосредственно влияет на безопасность западных районов

⁴ URL: http://www.abirus.ru/user/files/Polit/luzyanin_evraziiskaya_politika_rossii.pdf.

Китая, а также юга России. Хозяйственное развитие, удовлетворение насущных жизненных потребностей населения являются не только залогом материальной устойчивости, но и политической безопасности центрально-азиатских обществ и сопредельных им государств [Семенова, 2012. С. 390].

Кроме того, нигде в мире не существует столько предпосылок для конфликта, связанных с использованием природных ресурсов, как в ЦАР. Поэтому безопасность региона может обеспечить только совместное использование транснациональных ресурсов, имеющих международное значение.

В 2013 году был анонсирован проект Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП), в котором странам Центральной Азии отведена ключевая роль. Китай будет вкладывать средства на развитие инфраструктуры в регионе, на экономическое освоение этих пространств; не только в сферу энергоносителей, но и в транспорт, в другие отрасли. Это комплексный проект, который еще находится на стадии доработки, и многие детали пока не ясны, но так как китайцы все делают фундаментально, нет причин полагать, что они не реализуют поставленные задачи⁵. Директор Центра интеграционных исследований Евгений Винокуров, напротив, утверждает, что Китаю не все интересно из того, что интересно странам ЕАЭС, и абсолютизировать конкуренцию между Россией и Китаем не стоит. Например, в плане транспорта Китай будет всячески продвигать «широтные» коридоры по направлению Восток-Запад, хотя ему малоинтересны «меридиональные» коридоры по направлению Север-Юг, которые исключительно важны и для Казахстана, и для России (направления на Иран, Ближний Восток, в перспективе – на Индию). «В настоящее время Китай реализует впечатляющую по своей активности политику экономической экспансии в странах Центральной Азии. Китайские прямые иностранные инвестиции (ПИИ) являются важным ее элементом, включая практическую реализацию идеи ЭПШП», – говорит эксперт. Согласно данным, предоставленным «Капитал.kz» Центром интеграционных исследований ЕАБР (ЦИИ ЕАБР), на начало 2015 года объем накопленных прямых инвестиций из Китая в Казахстан составил \$23,6 млрд, в то время как в Россию – \$3,4 млрд⁶.

Отношения России и Китая к Центральной Азии часто описывают как «мягкое соперничество»: обе стороны знают и понимают свои и чужие интересы в регионе, но не воспринимают их в качестве повода к открытому конфликту. Китай в отношении ЕАЭС проводит, по словам специалистов, «политику приспособления к изменяющейся обстановке». Например, недавно КНР удалось подписать Соглашение о создании зоны свободной торговли с Евразийским экономическим союзом, тем самым получив максимум возможных выгод из сложившейся ситуации.

Сейчас Китай совместно с Россией проводит политику координации усилий в ЦА. Китай всячески старается подчеркнуть тот факт, что он всегда учитывает мнение российской стороны к странам Центрально-Азиатского региона. Возросшую активность Поднебесной в Центральной Азии будет неверно автоматически воспринимать как снижение российского влияния. Здесь скорее имеет место своеобразное разделение усилий, когда Китай занимает в Центральной Азии те ниши, которые Россия не может заполнить в силу ограниченности своих экономических возможностей⁷.

Географическое положение территории России, занимающей пространство на путях транзитных потоков из Европы в Азию и обратно, обусловило важнейшую задачу развития транспортной системы страны как звена межконтинентальной транспортной системы⁸.

В соответствии с Транспортной стратегией России, до 2030 г. приоритетной точкой роста является интеграция транспортной системы России в евразийское транспортное пространство. Задача состоит в определении места и роли России в пост-биполярной системе международных

⁵ URL: <http://www.centrasia.ru/news2.php?st=1425374940>.

⁶ URL: <http://kapital.kz/world/44984/kitajskoe-chudo.html>.

⁷ Там же.

⁸ URL: <http://lerschtul.ru/urbanist/mnenie-specialista-a-a-agasyanca.html>.

отношений, осознании и формулировании национальных интересов, последовательной реализации и защите этих интересов на международной арене [Якунин, 2006. С. 7].

В связи с этим необходимо выделить ряд внешних и внутренних вызовов и угроз, без нивелирования которых реализация Транспортной стратегии РФ будет затруднена или отложена. Во-первых, возрастающая конкуренция. Все более заметными становятся попытки центров силы изолировать Россию от динамично формирующихся грузовых и транспортных потоков мировой экономики, стремление ряда государств усилить свое влияние на мировую политику. Роль транспортного развития в этом отношении трудно переоценить. Мировая торговля формирует постоянно растущие потоки капиталов, товаров и рабочей силы между странами, регионами и континентами, при этом международные перевозки обслуживают национальные перевозчики различных стран, использующие для этого свой подвижной состав, транспортные сети и транспортные узлы. В результате транспортная среда в глобальном масштабе обретает свои национальные и региональные особенности, выступает объектом и одновременно инструментом экономического и политического влияния [Якунин, 2006. С. 8].

Россия в евроазиатском направлении противопоставляет давно известный коридор Север – Юг. Коридор опирается на мощную и разветвленную сеть транспортных коммуникаций России, Ирана, Индии и других стран. Использование данного маршрута доставки транзитных грузов из стран Тихого океана и Персидского залива через Иран, Каспийский регион, Россию и далее в страны Восточной и Западной Европы позволяет втрое укоротить существующий маршрут того же назначения через Суэцкий канал⁹.

Во-вторых, это замедленные темпы реализации экономических и социальных реформ, проводимых в стране, их недостаточная эффективность и неподготовленность регионов к выполнению крупномасштабных задач, связанных с территориальным планированием, прежде всего на уровне территориальной организации страны и чрезвычайной сложности управления необъятными пространствами регионов [Агасьянц, 2009. С. 27].

В-третьих, особенности транспортной системы (ТС), а именно большая инерционность ТС, высокая капиталоемкость, продолжительные сроки строительства и реконструкции крупных транспортных объектов, а также создания новых типов технических средств и т. п. В данном контексте только опережающее развитие может стать залогом успешной реализации национальных интересов в сфере международных транспортных коммуникаций.

В контексте развития МТК на евразийском пространстве необходимо отметить ряд позитивных событий:

- в 2014 г. подписано межправительственное Соглашение государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, которое будет содействовать развитию торгово-экономического сотрудничества между странами региона¹⁰. Современный МТК Западная Европа – Западный Китай, который начинается в Шанхае, проходит по теперь уже единой с таможенной точки зрения территории Казахстана и России и заканчивается в Санкт-Петербурге. Старые дороги сейчас активно расширяются и доводятся до современного уровня безопасности, комфорта и т. д. В настоящий момент активно ведутся работы на участках автострады по территории Башкортостана и Татарстана¹¹;
- формирование территории Единого экономического пространства, включающего Россию, Белоруссию, Казахстан, которую можно рассматривать как общую территорию для транспортных коридоров;
- активизация российско-китайского взаимодействия в транспортной сфере. Китай в последнее время неоднократно высказал заинтересованность в сотрудничестве с Россией в вопросах транспортной политики. За последние шесть лет объем китайских инвестиций в России вырос в четыре раза. Только лишь в первом квартале 2015-го показатель увеличился на 14 %

⁹ URL: <http://ati.su/Media/Article.aspx?HeadingID=1&ID=2167>.

¹⁰ URL: <http://sco-russia.ru/documents/>.

¹¹ URL: <http://ati.su/Media/Article.aspx?HeadingID=1&ID=2167>.

в годовом исчислении. Учитывая последние соглашения по итогам визита Си Цзиньпина, а также планы по развитию ЕАЭС и проекта «Один пояс, один путь», в Москве надеются на ускорение темпов сотрудничества в финансово-инвестиционной сфере¹². Это позволит преодолеть последствия санкционной блокады российского финансового сектора со стороны Запада;

Знаковым событием стало совместное заявление РФ и КНР о сопряжении строительства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) в мае 2015 г. В подписанном 8 мая заявлении стороны заявили о готовности «предпринимать согласованные усилия по взаимному сопряжению процессов строительства ЕАЭС и ЭПШП», придерживаясь «принципов транспарентности, взаимного уважения, равноправия, взаимодополняемости различных интеграционных механизмов». В документе указывается на ШОС как координационную площадку для диалога двух инициатив, а также говорится о «рассмотрении долгосрочной цели по продвижению к зоне свободной торговли между ЕАЭС и Китаем»¹³.

При прагматическом подходе для России важно четко понимать реальный расклад сил и постараться избежать постепенного превращения в младшего партнера при внешнем сохранении равноправия и игры с «нулевой суммой».

Список литературы

Агасьянц А. А., Вильнер М. Я. Транспортно-расселенческий территориальный каркас России – основа инновационного развития страны и регионов // Соц.-экон. пробл. развития транспорт. систем горд. и зон их влияния: Материалы XV Междунар. науч.-практ. конф. – Екатеринбург: Изд-во УрГЭУ, 2009. С. 27.

Лузянин С. Г., Семенова Н. К. Политические и экономические аспекты энергетического сотрудничества России и Китая в рамках ШОС / Межсекционный сборник №6 «Мировая экономика» (Материалы VIII Конвента РАМИ, апрель 2014 г.): научное издание / Под ред. О. В. Хмыз, И. Н. Платоновой, Л. М. Капицы, Т. А. Митровой. М.: МГИМО-Университет, 2015. 352 с.

Якунин В. И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. М.: ЗАО «Изд-во «Экономика», 2006. 432 с.

Интернет-ресурсы

Агасьянц А. А. Проблемы развития и модернизации транспортных систем [Электронный ресурс] // Урбанистика, строительство, экология – Электр. дан. [Б. м.], 2015. URL: <http://lerschtul.ru/urbanist/mnenie-specialista-a-a-agasyanca.html> (дата обращения 20.12.2015)

Байкинова А. Китайское чудо [Электронный ресурс] // Капитал. Центр деловой информации Электр. дан. [Б. м.], 2015. URL: <http://kapital.kz/world/44984/kitajskoe-chudo.html> (дата обращения 01.02.2016)

Габуев А. Т. Документ дня: Улыбаемся и машем. Что Си Цзиньпин увез из Москвы [Электронный ресурс] // Интернет-газета Электр. дан. [Б. м.], 2015. URL: <http://lenta.ru/articles/2015/05/12/ximoscw> (дата обращения 15.01.2016)

Информационное сообщение по итогам заседания Совета глав государств – членов Шанхайской организации сотрудничества 12 сентября 2014 года [Электронный ресурс] // Официальный сайт председательства Российской Федерации в Шанхайской организации сотрудничества в 2014-2015 гг. Электр. дан. [Б. м.], 2015. URL: <http://sco-russia.ru/documents/> (дата обращения 05.02.2016)

¹² URL: http://www.cntv.ru/2015/05/14/VIDE_1431568083916502.shtml.

¹³ URL: <http://lenta.ru/articles/2015/05/12/ximoscw>.

Казанцев А. Китай обеспечивает безопасность в ЦА за счет России [Электронный ресурс] // «ЦентрАзия» – информационный портал Электр. дан. [Б. м.], 2015. URL: <http://www.centrasia.ru/news2.php?st=1425374940> (дата обращения 10.01.2016)

Лузянин С. Г. Евразийская политика России. Глобальные вопросы развития в российской и китайской проекциях [Электронный ресурс] // Энциклопедия Китая Электр. дан. [Б. м.], 2008. URL: http://www.abirus.ru/user/files/Polit/luzyanin._evraziiskaya_politika_rossii.pdf (дата обращения: 01.02.2016)

Организация сотрудничества железных дорог [Электронный ресурс] // Официальный сайт Электр. дан. [Б. м.], 2015. URL: http://osjd.org/statico/public/ru?STRUCTURE_ID=976 (дата обращения: 20.01.2016)

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) [Электронный ресурс] // Официальный сайт ООН Электр. дан. [Б. м.], 2015. URL: <http://www.un.org/ru/ecosoc/escap/> (дата обращения 20.01.2016)

По итогам визита Си Цзиньпина в Россию стороны подписали 32 соглашения о сотрудничестве [Электронный ресурс] // Центральное телевидение Китая Электр. дан. [Б. м.], 2015. URL: http://www.cntv.ru/2015/05/14/VIDE_1431568083916502.shtml (дата обращения 20.01.2016).

Полякова И., Лобов В. Что такое транспортный коридор [Электронный ресурс] // АвтоТрансИнфо Электр. дан. [Б. м.], 2015. URL: <http://ati.su/Media/Article.aspx?HeadingID=1&ID=2167> (дата обращения 15.01.2016)

Материал поступил в редколлегию 20.02.2016

Lyudmila B. Aristova, Nelli K. Semenova

*Institute of Oriental Studies Russian Academy of Sciences
12 Rozhdestvenka Str., 12, Moscow, 107031, Russian Federation*

semenovanelli-2011@mail.ru

NEW TRANSPORT POLICY PRIORITIES IN THE FORMAT RF – CA – CHINA

The article highlights the role of the international transport corridor (ITC) in the Eurasian integration processes, analyzes existing ITC taking into account Russian interests. Given the high degree of influence on the increase of the transit balancing factors and the functioning of the national unification of transport networks, their general competitiveness in the global market, the authors identify the main challenges facing the countries of the region, the solution of which will have a positive impact on the integration processes in Eurasia.

We consider the causes and consequences of activation of the PRC in the implementation of the "Silk Road Economic Belt" concept (EPSHP). The strategic initiative of the Silk Road Economic Belt (SREB) proposed by the leaders of the fifth generation of Chinese leaders, is a kind of a new foreign policy strategy of Beijing. SREB - is an attempt to extend the economic (and political future) impact of China's along the land corridor, including Russia, the countries of Central and South Asia, the Middle East, Eastern Europe and the EU itself.

The Chinese vision involves the implementation of China's interests. This increases the relevance of search solutions. EBSR aims to increase transcontinental land transport from the east coast of China and other areas in Europe. For Russia, this is not only a challenge but also a chance to find their place in this project. China will spend more money on infrastructure development in the region, the economic development of these spaces. It is not only the sphere of energy. China plans to invest in

transportation and other industries. This is a complex project, which is still being finalized, and many details are still unclear.

The authors analyze the interests of Russia and China in the transport sector in the Central Asian region, which are not only an occasion to positive mutual cooperation, but also the area of competition between the two powers competing for influence in Central Asia. Despite this, the Chinese concept of Russia EPSHP transport system can be considered as a link intercontinental transport integration will help overcome the consequences of the sanctions blockade of the Russian financial sector from the West.

In this regard, the authors define a number of internal and external challenges and threats, which, without leveling the implementation of promising transport projects would be hampered or delayed.

Keywords: Russian Federation, Central Asia, China, International transport corridors.

References

Agas'yanc A. A., Vil'ner M. Ya. Transportno-rasselencheskij territorial'nyj karkas Rossii – osnova innovacionnogo razvitiya strany i regionov // Soc.-ehkon. probl. razv. trans. sistem gord. i zon ih vliyaniya: Mater. XV Mezhd. nauch.-prak. konf. – Ekaterinburg: Izd-vo UrGEHU, 2009. P. 27. (in Russ.)

Luzyanin S. G., Semenova N. K. Politicheskie i ehkonomicheskie aspekty ehnergeticheskogo sotrudnichestva Rossii i Kitaya v ramkah SHOS / Mezhsheksionnyj sbornik №6 «Mirovaya ehkonomika» (Materialy VIII Konventa RAMI, aprel'2014 g.): nauchnoe izdanie / Pod red. O. V. Hmyz, I. N. Platonovoj, L. M. Kapicy, T. A. Mitrovoj. M.: Izdatel'stvo «MGIMO-Universitet», 2015. – 352 s. P. 327. (in Russ.)

Yakunin V. I. Politologiya transporta. Politicheskoe izmerenie transportnogo razvitiya. M.: ZAO «Izdatel'stvo «EHkonomika», 2006. 432 s. (in Russ.)

Internet resources

Agas'yanc A. A. Problemy razvitiya i modernizacii transportnyh sistem [Elektronnyj resurs] // Urbanistika, stroitel'stvo, ehkologiya – Elektron. dan. – [B. m.], 2015. – URL: <http://lershtul.ru/urbanist/mnenie-specialista-a-a-agasyanca.html> (data obrashcheniya 20.12.2015)

Bajkinova A. Kitajskoe chudo [Elektronnyj resurs] // Kapital. Centr delovoj informacii – Elektron. dan. – [B. m.], 2015. – URL: <http://kapital.kz/world/44984/kitajskoe-chudo.html> (data obrashcheniya 01.02.2016)

Gabuev A. T. Dokument dnya: Ulybaemysya i mashem. CHto Si Czin'pin uvez iz Moskvyy [Elektronnyj resurs] // Internet-gazeta – Elektron. dan. – [B. m.], 2015. – URL: <http://lenta.ru/articles/2015/05/12/ximoscow> (data obrashcheniya 15.01.2016)

Informacionnoe soobshchenie po itogam zasedaniya Soveta glav gosudarstv – chlenov SHanhajskoj organizacii sotrudnichestva 12 sentyabrya 2014 goda [Elektronnyj resurs] // Oficial'nyj sajт predsedatel'stva Rossijskoj Federacii v SHanhajskoj organizacii sotrudnichestva v 2014-2015 gg. – Elektron. dan. – [B. m.], 2015. – URL: <http://sco-russia.ru/documents/> (data obrashcheniya 05.02.2016)

Kazancev A. Kitaj obespechivaet bezopasnost' v CA za schet Rossii [Elektronnyj resurs] // «CentrAziya» - informacionnyj portal – Elektron. dan. – [B. m.], 2015. – URL: <http://www.centrasia.ru/news2.php?st=1425374940> (data obrashcheniya 10.01.2016)

Luzyanin S. G. Evrazijskaya politika Rossii. Global'nye voprosy razvitiya v rossijskoj i kitajskoj proekciyah [Elektronnyj resurs] // Enciklopediya Kitaya – Elektron. dan. – [B. m.], 2008. – URL:

http://www.abirus.ru/user/files/Polit/luzyanin._evraziiskaya_politika_rossii.pdf (data obrashcheniya: 01.02.2016)

Organizatsiya sotrudnichestva zhe leznyh dorog [Elektronnyj resurs] // Oficial'nyj sayt – Elektron. dan. – [B. m.], 2015. – URL: http://osjd.org/statico/public/ru?STRUCTURE_ID=976 (data obrashcheniya: 20.01.2016)

EHkonomicheskoy i social'noj komissii dlya Azii i Tihogo okeana (EHSKATO) [Elektronnyj resurs] // Oficial'nyj sayt OON – Elektron. dan. – [B. m.], 2015. – URL: <http://www.un.org/ru/ecosoc/escap/> (data obrashcheniya: 20.01.2016)

Po itogam vizita Si Czin'pina v Rossiyu, storony podpisali 32 soglasheniya o sotrudnichestve [EHlektronnyj resurs] // Central'noe televidenie Kitaya – Elektron. dan. – [B. m.], 2015. – URL: http://www.cntv.ru/2015/05/14/VIDE_1431568083916502.shtml (data obrashcheniya: 20.01.2016).

Polyakova I., Lobov V. Chto takoe transportnyj koridor [Elektronnyj resurs] // Avto Trans Info – Elektron. dan. – [B. m.], 2015. – URL: <http://ati.su/Media/Article.aspx?HeadingID=1&ID=2167> (data obrashcheniya 15.01.2016)