

## **Совместные транспортно – логистические проекты Китая и Казахстана**

*Д. Шоланова*

В настоящее время процессы глобализации и связанное с ней углубление международного экономического взаимодействия в Евразии и как следствие увеличение торговли между, преимущественно, Европой и Восточной Азией, наталкивает мировое сообщество к идее возрождения некогда Великого Шелкового пути. На пороге 21 века именно Китай предпринял реальные меры по воссозданию самого протяженного маршрута в мире. Актуальным становится реконструкция и строительство новых железных и автомобильных дорог, соединяющих Европу, Центральную и Юго – Восточную Азию. В этой связи большой интерес представляет сотрудничество Китая и Казахстана в этом направлении.

К транспортно – логистическому сотрудничеству Китая и Казахстана, прежде всего, следует отнести строительство и эксплуатацию железно - дорожного сообщения, а также строительство и реконструкцию автомобильных дорог. В настоящее время взаимоотношения двух стран вышли за рамки нефтегазового сотрудничества. Более перспективными стали совместные усилия по возрождению Великого Шелкового пути.

Первое межправительственное соглашение в сфере транспорта и логистики было принято 11 сентября 1995 г., еще в период становления казахстанско –китайских отношений, и касалось использования морского порта Китая Ляньюньган для переработки и транспортировки казахстанских грузов. Целью данного соглашения было транспортировка казахстанских грузов через Китай в направлении стран Юго – Восточной Азии, Северной и Южной Америки и обратно.

В настоящее время успешно функционируют две железнодорожные магистрали. Первая была состыкована в 1991 г. через станции Достык (Казахстан) и Алашанькоу (Китай). Как указывалось в то время в китайской прессе эта магистраль длиной 10,9 тыс. км, берущая начало в порту Ляньюньган на западном побережье Тихого океана и заканчивающаяся в голландском порту Роттердам, ознаменовала собой создание нового азиатско-европейского трансконтинентального железнодорожного моста на месте древнего Великого Шелкового пути [1]. Примечательно, что этот железнодорожный путь охватил территории восточной, центральной, западной Азии, восточной, центральной и западной Европы, включая Китай и Россию, что в общей сложности составило 39,7 млн. кв. км (или 26% территории мира), на которой проживает 36% населения планеты. С момента начала эксплуатации по нему перевезено свыше 156 миллионов тонн грузов. Однако его пропускная способность была ограничена и требовала альтернативного участка. В связи с этим 22 декабря 2012 года был запущен второй железнодорожный путь между Казахстаном и Китаем Алтынколь (Казахстан) – Хоргос (Китай).

Таким образом, на Евразийском континенте появился новый транзитный маршрут из Китая в Европу через Казахстан, существенно расширяющий возможности транспорта и логистики на этом востребованном направлении континентальных грузоперевозок. За довольно короткий промежуток времени переход Алтынколь – Хоргос продемонстрировал востребованность у грузоотправителей. Успешно идут грузы с Кореи, Японии через китайский порт Ляньюньган к границе Казахстана и далее в Европу, более того новый переход позволил также сократить путь доставки грузов из Китая в страны Центральной Азии и Персидского залива на 500 километров.

Эти маршруты составили значительную конкуренцию российской железнодорожной магистрали Транссиб. Как пояснялось в китайской прессе еще в момент запуска первого железнодорожного перехода в 1991 г. по

сравнению с транссибирской магистралью азиатско – европейский трансконтинентальный мост имеет существенные преимущества. Во - первых, благоприятное географическое расположение и отличные климатические условия. Во-вторых, мост сокращает дистанцию наземных перевозок на 2000-2500 км. Еще большие преимущества он демонстрирует на участках Средней и Западной Азии. В обычных условиях расходы на наземные перевозки по сравнению с морскими перевозками сокращаются примерно на 20-25%. Сокращается и срок доставки – примерно на один месяц. В-третьих, новый трансконтинентальный мост включил в свою орбиту более 30 государств и районов Азии и Европы. Их общая площадь составляет 50,71млн кв. км, численность жителей этих районов составляет 70% населения всего земного шара. В - четвертых, мост является огромной притягательной силой для большого количества стран и регионов Азии и Тихого океана. Помимо Китая (его материковой части), Японии, Кореи, стран Юго-Восточной Азии, мост могут использовать для контейнерных перевозок и страны Океании, провинция Тайвань, ОАР Сянган и Аомэнь [2].

Какие при этом получает выгоды Китай? Во – первых, Поднебесная получила выход на широкие просторы Евразии, товары КНР текут во все страны континента, самое главное в страны ЕС, которые являются ее главными партнерами. В свою очередь, из Европы в Китай поставляются оборудование, новейшая техника и машины; во – вторых, страны Центральной Азии и прежде всего Казахстан для Китая реальные поставщики энергоресурсов и прочего сырья, которые жизненно важны для Китая ввиду стремительного роста его экономики; в – третьих, значительная часть железнодорожной магистрали (4131 км) проходит по территории Китая, что позволяет ему получать значительную прибыль от транспортируемых через его территорию грузов из стран Юго – Восточной Азии в Европу; в – четвертых, переход дает возможность Пекину улучшить транспортное обеспечение своих северо – западных районов; в – пятых, железная дорога проходит через 11 провинций КНР и рассматривается как

важный фактор ускорения экономического развития внутренних районов страны, их активной интеграции в мирохозяйственные связи, ослабления региональных диспропорций в развитии национальной экономики.

Казахстан как страна обладающая самой большой территорией в Центральной Азии, располагаясь в центре Евразийского континента, служит естественным сухопутным мостом между странами Азиатско-Тихоокеанского региона, Центральной Азии и Европы. Выгодное географическое положение Казахстана позиционирует его в качестве хаба евразийского трансконтинентального моста. Перспективы и выгоды Астаны очевидны. Прежде всего, это транзитная составляющая Казахстана, которая дает ему возможность получать значительную валютную выручку за транзит грузов. А это в свою очередь повышает роль и значение Казахстана как крупного транзитного узла. Во – вторых, у страны появился оптимальный выход на мировые рынки, к морям и океанам, возможность расширения своих торгово – экономических связей, а торговля, как известно важнейший фактор роста экономики. Казахстан всегда был самой привлекательной в Центральной Азии страной для инвестиций, а в сложившейся ситуации его привлекательность увеличилась во много раз. Более того в стране активизировалась туристическая отрасль.

В настоящий момент через территорию Казахстана проходят несколько крупных международных транспортных коридоров. Самый оптимальный и удобный маршрут, как для Казахстана, так и для Китая это Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ): Западная Европа - Китай, Корея и Япония через Россию и Казахстан. Он позволяет в самые кратчайшие сроки доставлять грузы из стран ЮВА в Европу. Южный коридор ТАЖМ: Юго-Восточная Европа – Китай, ЮВА через Турцию, Иран, Среднюю Азию и Казахстан. ТРАСЕКА: Восточная Европа – Кавказ – Азия. Следует подчеркнуть, что проект ТРАСЕКА по транспортировке грузов по маршруту Европа – Кавказ – Азия, активно продвигаемый европейским союзом с 90 – гг 20в., на сегодняшний день самый сложный по своему

географическому расположению, он пересекает не только черное и каспийское моря, но и сталкивается с трудностями при перевозке товаров через границы 14 стран-участниц. По мнению многих экспертов, на сегодняшний день, маршрут ТРАСЕКА самый бесперспективный. Коридор Север – Юг: Иран – Казахстан – Россия, соединяется с Северным ТАЖМ и Транссибом, обеспечивает выход России в страны Южной Азии.

В данном случае представляется интересным рассмотрение позиции России в условиях складывающегося Нового Шелкового пути. Если рассуждать об экономических интересах, то России выгодно принимать участие в работе новых трансконтинентальных магистралей. Все эти маршруты по большей части пролегают по уже существующим железнодорожным путям, которые по большей части стыкуются с российской территорией. В реальной конкурентоспособности российского Транссиба сомневаться не приходится, однако существенная альтернатива ему уже представлена. По мнению российского китаевода М. Титаренко, у России нет каких – либо принципиальных причин противиться новому трансазиатскому мосту, она готова к сотрудничеству и максимальному использованию ее железнодорожных и других магистралей, для развития сотрудничества с дальневосточными соседями, прежде всего с Китаем, Вьетнамом, а также со странами Средней, Южной Азии и Закавказья. Однако некоторые прямые участники, а также такие внешние спонсоры строительства этого моста, как США, Саудовская Аравия, Турция, хотели бы протянуть этот мост вообще в обход России, не говоря уже о Транссибе и БАМе, на которых они хотели бы поставить крест [3]. С таким положением дел, Россия естественно мириться не станет. Скорее всего Москвой будут предприниматься существенные меры по увеличению привлекательности отечественных транспортных маршрутов. Среди экспертов бытуют мнения, что подобными мерами станут удешевление перевозок, повышение скорости, повышение сохранности грузов и т.д. Более того, несмотря на всю привлекательность Нового Шелкового пути, он не в состоянии взять на себя

весь поток грузов, поэтому думается, что значимость Транссиба не утратит своей актуальности и востребованности. В настоящее время Евразийскому континенту требуется как можно больше дорог, главное чтобы они были надежными и качественными.

Один из самых главных проектов в транспортно-логистической сфере Китая и Казахстана, на сегодняшний день, это строительство автотрассы «Западный Китай – Западная Европа». История проекта начинается с обращения в 2005 г. тогдашнего Президента Татарстана М.Шаймиева к президенту Казахстана Н.Назарбаева с предложением о создании нового автодорожного маршрута Санкт-Петербург – Вологда – Кострома – Киров – Казань – Оренбург – граница Казахстана [4].

22 сентября 2008 г. Казахстан и Россия подписали меморандум о сотрудничестве и развитии автомобильных дорог по маршруту «Санкт-Петербург – Казань – Оренбург – Актобе – Алматы – граница КНР». А 16 апреля 2009 г. в г. Пекине Минтранском РК и Министерство коммуникаций КНР подписали меморандум о взаимопонимании создания автотранспортного коридора «Западный Китай – Западная Европа». Протяженность коридора «Санкт-Петербург – Москва – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган» составляет 8445 км.

Полностью завершить строительство автобана запланировано к 2015 г. Основными преимуществами данного проекта, по сравнению с существующим автодорожным Транссибом является его протяженность и время нахождения в пути. Если по Транссибу время нахождения в пути 14 суток, то по коридору «Западный Китай – Западная Европа» от порта Ляньюньгань до границ с европейскими государствами время в пути составит около 10 суток.

литература:

1. Новый азиатско-европейский трансконтинентальный мост – Шелковый путь будущего // Китайский информационный Интернет-центр. – 2004, 14 сентября // <http://www.china.org.cn>
2. Значение Нового трансконтинентального моста // Китайский информационный Интернет-центр. – 2006, 16 мая // <http://www.china.org.cn>
3. Титаренко М. «Трансконтинентальный мост Азия — Европа» и перспективы российско-китайского сотрудничества
4. Сыроежкин К. Казахстан – Китай: от приграничной торговли к стратегическому партнерству, книга 2, Алматы 2010, с.198