

Л.А. БЕЗРУКОВИнститут географии им. В.Б. Сочавы СО РАН,
664033, Иркутск, ул. Улан-Баторская, 1, Россия, bezrukov@irigs.irk.ru**ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ СМЫСЛ СОЗДАНИЯ
«БОЛЬШОЙ ЕВРАЗИИ»**

Отмечена тенденция поступательного формирования на основе Евразийского экономического союза и Шанхайской организации сотрудничества широкого интеграционного объединения континентального масштаба — «Большой Евразии». Раскрыта общая географическая особенность отнесенных к этому партнерству стран — уникальное ультраконтинентальное положение их глубинных территорий, находящихся на максимальном в мире удалении от экономических морских путей и основных мировых рынков. На примере стран Центральной Азии, Сибири России и западных регионов Китая показано негативное влияние фактора ультраконтинентальности, которое проявляется прежде всего в увеличении транспортных издержек и серьезно сдерживает рост экономики и внешнеэкономической деятельности. Потенциально мощным средством более тесной хозяйственной консолидации и взаимообусловленного экономического развития глубинных территорий «Большой Евразии» предложено считать ускоренное создание международных транспортных коридоров как широтной, так и меридиональной ориентации. Названы открывающиеся перед Сибирью в связи с формированием «Большой Евразии» новые возможности развития: выход сибирских регионов по транспортным коридорам на ближние внутриматериковые рынки, создание предпосылок к углублению переработки сибирского сырья на месте путем организации конечных переделов и получения транспортабельной продукции с высокой добавленной стоимостью, преодоление угнетающего действия фактора ультраконтинентальности на рост экономики благодаря сооружению транспортного коридора на базе Транссиба на основе передовых технических решений.

Ключевые слова: ультраконтинентальные зоны, транспортные издержки, международные транспортные коридоры, хозяйственное взаимодействие, евразийская континентальная интеграция.

L.A. BEZRUKOVV.B. Sochava Institute of Geography, Siberian Branch, Russian Academy of Sciences,
664033, Irkutsk, ul. Ulan-Batorskaya, 1, Russia, bezrukov@irigs.irk.ru**THE GEOGRAPHICAL IMPLICATIONS OF THE CREATION
OF «GREATER EURASIA»**

The tendency for the progressive establishment of the formation of a broad integration association of a continental scale, «Greater Eurasia», on the basis of the Eurasian Economic Union and the Shanghai Cooperation Organization is highlighted. A common geographical feature of the countries referred involved in this partnership is revealed, i. e. the unique ultra-continental location of their remote inland territories at the world's largest distance from economical sea routes and major world markets. An example of the countries of Central Asia, Russian Siberia and western regions of China shows the negative influence of the ultra-continentiality factor manifesting itself primarily in increased transportation costs, which creates considerable barriers to economic growth and foreign trade activity. It is suggested that the accelerated creation of international transport corridors of both latitudinal and meridional orientation be regarded as a potential powerful means for closer economic consolidation and interdependent economic development of the remote inland territories of «Greater Eurasia». The new development opportunities for Siberia opening up before Siberia with the establishment of «Greater Eurasia» are pointed out: access of the Siberian regions via the transport corridors to nearby inland markets, the creation of preconditions for a deeper onsite processing of Siberian raw materials by organizing final process stages and obtaining transportable products with high added value, and by overcoming the depressing effect of the ultra-continentiality on economic growth through the construction of the transport corridor on the basis of the Trans-Siberian Railroad using advanced technological solutions.

Keywords: ultra-continental zones, transportation costs, international transport corridors, economic interaction, Eurasian continental integration.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

Современные международные тенденции указывают на продолжение геополитического и военно-стратегического противостояния между Россией, союзными ей странами СНГ, а также Китаем, с одной стороны, и державами Запада — с другой. Континентальное положение России и санкции западных стран серьезно осложняют ее интеграцию в мировое хозяйство, заставляют формировать собственную систему евразийских альянсов, активизировать усилия в восточном направлении. Имеющиеся ограничения и риски обуславливают неизбежность укрепления всесторонних связей России со своими соседями, прежде всего с восточными, свидетельством чему служит образование различных интеграционных структур на постсоветском и смежном пространстве, основные из которых — Евразийский экономический союз (ЕАЭС) в составе России, Белоруссии, Казахстана, Армении и Киргизии; Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) в составе Китая, России, Казахстана, Таджикистана, Киргизии, Узбекистана, Индии и Пакистана, а также стран-наблюдателей — Ирана, Монголии, Белоруссии, Афганистана.

Все четче проявляются контуры более широкой евразийской интеграции, идея которой была озвучена Президентом России В.В. Путиным в 2016 г., когда он заявил о возможности формирования большого евразийского партнерства, или «Большой Евразии», с участием партнеров по ЕАЭС, Китая, Индии, Пакистана, Ирана, других заинтересованных государств [1]. «Большая Евразия» — это создающаяся геоэкономическая общность, которая объединит многие страны континента [2].

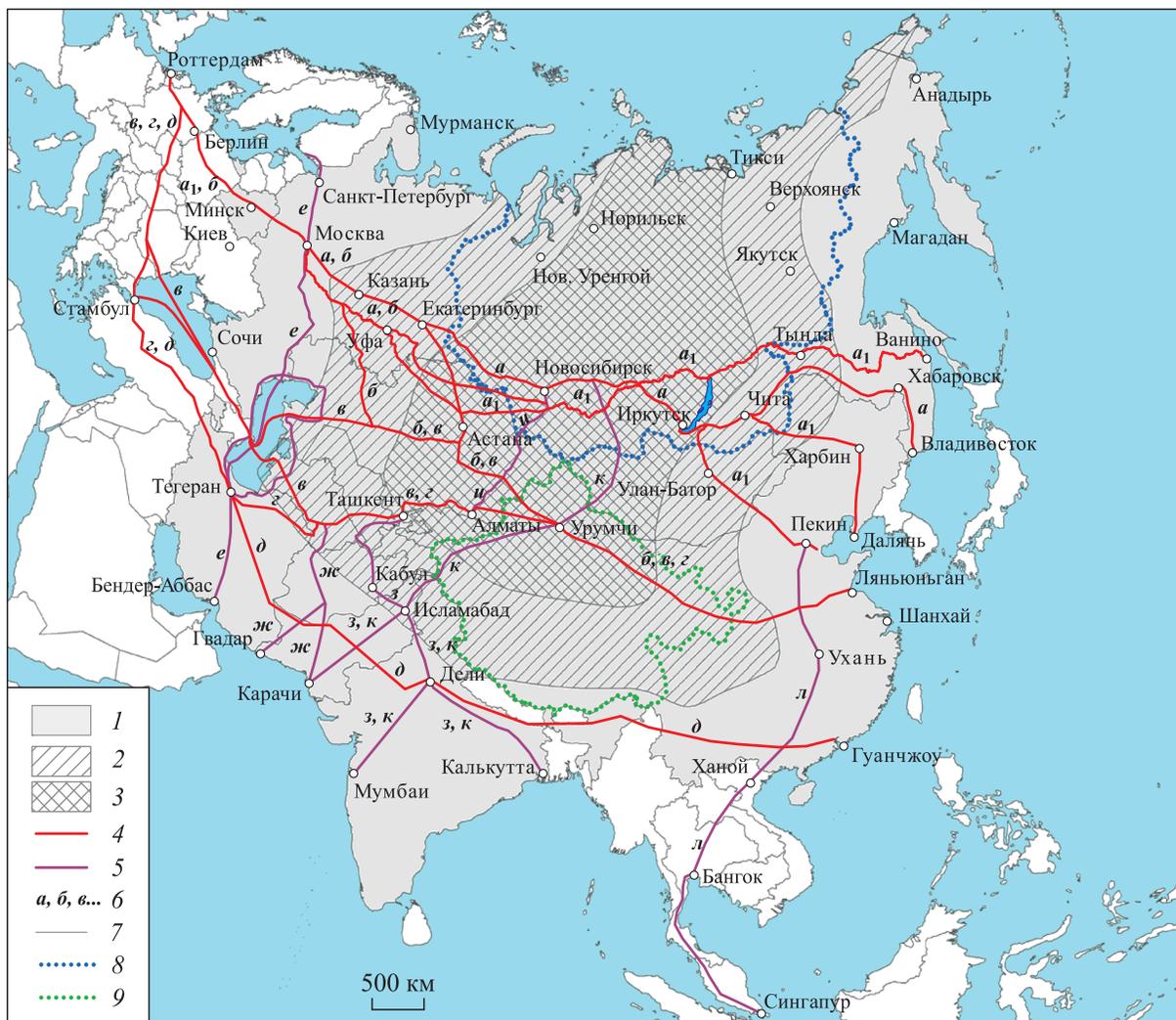
Тема евразийской интеграции имеет значительный задел в теоретическом обосновании. В первую очередь следует назвать оригинальную систему идей классического евразийства, возникших еще в 1920-е гг. в среде русской эмиграции. В основе этой мощной научной школы лежит «евразийская идея» России как особого типа срединной цивилизации, объединяющей в своих рамках народы материковой Евразии с общими исторической судьбой, природными условиями и языком, сложившимся взаимозависимым хозяйственным комплексом, многовековыми традициями единого государства и наднациональной социально-культурной идентичностью [3, 4]. Вместе с тем если доктрина классического евразийства понимала под Евразией территорию главным образом в границах Российской империи (позднее — СССР), то в настоящее время идеи евразийства приобретают конкретное практическое воплощение в более широкой «евразийской континентальной» интеграции [5], которая охватывает целый ряд соседних с постсоветским пространством стран.

Отсюда возникают вопросы о составе и границах большого евразийского партнерства, географических предпосылках и факторах объединения столь разных стран, их преимуществах и недостатках и т.д. Остановимся лишь на тех проблемах формирования «Большой Евразии», которые связаны с высокой степенью континентальности ее глубинных территорий и сложностями их экономического развития, с потенциальными возможностями преодоления этих трудностей посредством строительства международных транспортных коридоров и укрепления хозяйственных связей в рамках складывающегося партнерства.

ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ КОНТИНЕНТАЛЬНОСТЬ СТРАН «БОЛЬШОЙ ЕВРАЗИИ»

Основу большого евразийского партнерства образуют страны, входящие в два крупных интеграционных объединения — ЕАЭС и ШОС (см. рисунок). Кроме того, в составе этого союза можно рассматривать страны-наблюдатели ШОС, а также условно Туркмению как органичную часть Центральной Азии. «Большая Евразия» уже на первоначальном этапе представляет собой крупнейший по площади массив евразийского материка (70,5 % его территории), где в совокупности расположено 14 стран.

В итоге на планете постепенно вырисовывается новое мощное образование: «Большая Евразия» превосходит Западную и Восточную Европу (без стран СНГ) и Северную Америку (блок НАФТА в составе США, Канады и Мексики) по территории в 6,9 и 1,8 раза соответственно, по численности населения — в 6,1 и 6,8, по валовому внутреннему продукту, оцениваемому по паритету покупательной способности (ВВП по ППС), — в 1,8 и 1,7 раза соответственно (см. таблицу). Благодаря огромному природно-ресурсному и демографическому потенциалу, ожидаемому росту экономических возможностей и уровня жизни населения, здесь в перспективе может сложиться крупнейший в мире рынок товаров, услуг, капиталов и рабочей силы.



Ультраконтинентальные зоны и международные транспортные коридоры «Большой Евразии».

1 — страны «Большой Евразии». Ультраконтинентальные зоны (удаленность от морских путей, тыс. км): 2 — 1–2, 3 — более 2. Основные направления международных транспортных коридоров: 4 — широтные, 5 — меридиональные. *б* — основные коридоры (маршруты) с альтернативными участками: *а* — главный ход Транссиба, *а₁* — ответвления и выходы Транссиба, *б* — Северный ход Шелкового пути, *в* — ТРАСЕКА (Европа–Кавказ–Азия), *з* — Южный ход Шелкового пути, *д* — Южноазиатский, *е* — «Север–Юг», *ж* — Трансафганский юго-западный, *з* — Трансафганский северо-восточный, *и* — Туркестано-Сибирский (Турксиб), *к* — Сибирско-Индийский, *л* — Восточноазиатский. Границы: 7 — государственные, 8 — Сибири, 9 — ультраконтинентальных регионов Китая.

Тем не менее путь выстраивания столь глобального объединения будет явно непростым. По мнению экспертов [5], углубленное международное сотрудничество в рамках евразийского партнерства сдерживается наличием очень крупных государств с емкими внутренними рынками (Китай, Индия, Россия), разнородностью стран и их политических систем, слабостью инфраструктурных связей, обусловленной исторической разобщенностью и длительными периодами автаркии СССР и Китая, отчасти Индии.

Список факторов, затрудняющих хозяйственные связи и экономическое развитие стран рассматриваемого блока, следует дополнить еще одним. Смежные районы большинства этих государств объединяет, в первую очередь, такая общая черта, как внутриконтинентальное географическое положение в глубине евразийского материка на большом удалении от незамерзающих экономичных морских путей. Фактор глубинного положения и гигантских сухопутных расстояний определяет повышенный уровень транспортных затрат и оказывает неблагоприятное влияние на экономику, затрудняя ее участие в международном и межрайонном разделении труда.

Основные показатели регионов мира и их ведущих стран, по [6–8]

Регион мира/страна	Территория		Население (2017 г.)		ВВП по ППС (2016 г.)		Экспорт (2016 г.)	
	млн км ²	%	млн чел.	%	трлн долл. США	%	трлн долл. США	%
«Большая Евразия», в том числе:	38,9	28,9	3297,2	43,8	37,5	31	3,2	15,4
Китай	9,6	7,1	1389,5	18,5	21,4	17,7	2,2	10,6
Россия	17,1	12,7	146,8	2	3,6	3	0,33	1,6
Западная и Восточная Европа (без стран СНГ), в том числе:	5,7	4,2	539,9	7,2	21,4	17,7	7,9	37,8
Германия	0,36	0,3	82,5	1,1	4	3,3	1,6	7,7
Северная Америка (НАФТА), в том числе:	21,4	15,9	485,4	6,4	22,5	18,6	3,1	14,9
США	9,5	7,1	325,7	4,3	18,6	15,4	2,2	10,7
Мир	134,6	100	7528	100	120,7	100	20,8	100

Возникает закономерный вопрос, можно ли в настоящее время считать положение относительно Мирового океана одним из важных политико- и экономико-географических факторов дифференциации стран мира? Чтобы разобраться в вопросе, необходима адекватная идентификация стран относительно моря на основе определенных методических принципов.

Наиболее простым и наглядным принципом разграничения стран по положению относительно Мирового океана может служить наличие или отсутствие прямого выхода к нему. Исходя из этого все государства подразделяются на две группы — внутриконтинентальные и выходящие к морю. Большинство стран «Большой Евразии» — 9 из 14 — не имеют выхода к Мировому океану (Армения, Афганистан, Белоруссия, Казахстан, Киргизия, Монголия, Таджикистан, Туркмения, Узбекистан).

Совместное действие факторов удаленности от моря и отсутствия прямого выхода к нему в среднем на 50 % увеличивает стоимость перевозок грузов для внутриконтинентальных развивающихся стран по сравнению с развивающимися странами с выходом к морю [9]. Страны без выхода к морю в целом отличаются от совокупности других государств мира относительно низкими экономическими показателями. Роль 32 «классических» внутриконтинентальных стран (без государств Западной и Центральной Европы) в мировой экономике и международной торговле незначительна: по нашим подсчетам на основе данных [6–8], при доле в численности населения земного шара, равной 6,7 %, их вклад в общемировой ВВП составляет всего 1,4 %, в международную торговлю — 1,2 %. Получение свободного доступа к морю остается для них одной из важнейших внешнеполитических задач, а проблема международных транзитных перевозок по-прежнему связана с определенными затруднениями [9–11].

В то же время наиболее удаленные от Мирового океана территории Евразии принадлежат странам с выходом к открытому морю — России и Китаю, которые из-за значительной удаленности многих своих районов от побережий теряют часть выгод от использования морского транспорта. Как известно, преимущества морского транспорта заключаются в минимальном уровне транспортных издержек, которые максимальны для стран и районов, применяющих в основном сухопутный транспорт.

В рамках нашей концепции континентально-океанической дихотомии [12], которую можно считать дальнейшим развитием экономико-географической концепции евразийства [3], предложена специальная авторская методика количественной оценки положения стран (районов) относительно Мирового океана. В ее основе лежит определение степени «транспортно-географической континентальности» (ТГК) стран (районов) как меры удаленности основной части их демографического потенциала от морских путей с круглогодичной навигацией. Суть предлагаемой методики заключается, во-первых, в анализе распределения населения данной страны (района) на различных фиксированных расстояниях от моря; во-вторых, в последующем расчете степени ТГК, интегрирующей исчисленные доли зон удаленности от моря. В «приморские» зоны вошли полосы, расположенные в пределах 50 и в 50–200 км от побережья; в «континентальные» — удаленные от моря на 200–500 и 500–1000 км; в «ультраконтинентальные» — территории, находящиеся на расстоянии 1000–2000 км и более.

Степень ТГК стран (районов) определялась по их демографическому потенциалу в баллах согласно схеме, которая предусматривает снижение фактических удельных весов численности населения в зонах по мере их приближения к морю прямо пропорционально среднему расстоянию каждой зоны от побережья. Значения степени ТГК располагаются в интервале от 1 до 100 баллов. Чем больше показатель степени континентальности страны или района, тем неблагоприятнее их положение относительно морских путей. По степени ТГК стран и районов установлено шесть градаций (в баллах): очень высокая (60,1–100), высокая (35,1–60), повышенная (20,1–35), умеренная (10,1–20), низкая (5,1–10), очень низкая (1–5).

По этой методике определены показатели степени ТГК стран «Большой Евразии». Согласно результатам расчетов, очень высокую степень континентальности имеют Киргизия, Казахстан и Монголия; высокую — Таджикистан, Узбекистан, Туркмения, Афганистан и Россия; повышенную — Пакистан и Иран; умеренную — Белорусия, Китай, Индия и Армения. В ультраконтинентальные зоны в России входят Сибирь, Урал и частично Поволжье; в Китае — Синьцзян-Уйгурский автономный район (СУАР), Тибетский автономный район, Ганьсу и Цинхай, частично Нинся-Хуэйский автономный район, Шэньси и Сычуань; территории Казахстана, Монголии и стран Центральной Азии — почти полностью; значительные площади Афганистана, Индии и Пакистана.

В самом неблагоприятном положении в мире относительно круглогодичных морских путей находится ядро ультраконтинентальных зон Евразии (свыше 2 тыс. км от моря) площадью около 9 млн км². Основная часть этого ядра — чуть более 60 % — приходится на Россию (Сибирь), доли Китая (западные регионы) и Казахстана составляют по 15–17, Монголии — 6, Киргизии — 1 %. Евразийское ядро ультраконтинентальных территорий почти в 2 раза превышает аналогичное антарктическое и в 9 раз — небольшое североамериканское, причем на других материках подобные ядра отсутствуют.

Таким образом, количественная оценка подтвердила, что по размерам территорий, удаленных от морских путей, «Большой Евразии» нет равных в мире. Степень континентальности ряда ее стран и районов близка к максимально возможной, а подавляющая часть государств лишена выхода к Мировому океану. Такое глубинное ультраконтинентальное положение ставит перед соответствующими странами и районами серьезные барьеры для экономического развития и хозяйственного взаимодействия с внешним миром.

ТРУДНОСТИ РАЗВИТИЯ УЛЬТРАКОНТИНЕНТАЛЬНЫХ ЗОН ЕВРАЗИИ

Сдерживающее влияние фактора ультраконтинентальности на рост экономики и активность международных хозяйственных связей раскроем на примерах Центральной Азии, Сибири и западных областей Китая, причем для государств Центральной Азии это влияние отягощается еще отсутствием прямого выхода к морю. Страны данного региона — Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Туркмения и Узбекистан — почти полностью расположены в ультраконтинентальных зонах, а их столицы удалены по железным дорогам от российских портов Балтийского и Черного морей более чем на 3,5 тыс. км, иранских портов Персидского залива — более чем на 2,5 тыс. км (за исключением Ашхабада). Кроме протяженных сухопутных расстояний, сильное удорожание и замедление перевозок связано с необходимостью пересечения государственных границ, уплаты таможенных сборов, сборов за транзит по территории соседних государств и неофициальных платежей, оформления многочисленных документов и т. д. [13, 14]. Неудивительно, что центральноазиатские страны имеют одни из самых худших в мире показателей стоимости и времени, требуемых для экспорта и импорта грузов в контейнерах к морским портам (занимают места в последней десятке из 183 оцениваемых государств) [14].

Особенность конфигурации их транспортных магистралей — ориентация с советских времен в северном направлении (на Россию), тогда как связи в южном (на Иран и Афганистан) и восточном (на Китай) развиты слабее. Наличие вдоль южной и восточной границ макрорегиона труднопроходимых горных хребтов — Гиндукуша, Памира, Тянь-Шаня и Алтая — также вносит свой вклад. Большую негативную роль играют напряженность политических отношений между самими центральноазиатскими странами, вплоть до транспортной блокады соседей, несогласованность их транспортных проектов и пр. [15].

Перечисленные транспортные проблемы худшим образом сказываются на социально-экономическом состоянии стран Центральной Азии. Правда, благодаря приближенности Казахстана к российскому рынку и значительным масштабам нефтегазового экспорта Казахстана и Туркмении, их

ВВП по ППС на душу населения имеют средние значения. В то же время лишенные этих преимуществ Узбекистан, Киргизия и Таджикистан входят в число наиболее бедных стран мира, близких по душевому ВВП по ППС к странам Тропической Африки.

подавляющая часть территории Сибири находится в «ядре» ультраконтинентальных зон, причем удаленность большинства ее региональных центров от основных отечественных морских портов составляет по кратчайшим железнодорожным направлениям 3–4 тыс. км и более. Вместе с тем Сибирь — это крупнейший индустриальный макрорегион экспортно-сырьевой специализации с дальними и одновременно массовыми перевозками по суше.

Доля транспортных издержек в конечной стоимости отдельных видов продукции Сибири достигает величин, небывалых для подавляющей части российских регионов и тем более других стран мира, что заметно снижает экономическую эффективность. Так, удельный вес транспортных издержек в стоимости ряда видов крупнотоннажной продукции, экспортируемой лесным, угольным и химическим комплексами, достигает иногда 60–70 % и выше [12]. По сравнению с транспортными издержками товаропроизводителей европейской территории страны, аналогичные издержки товаропроизводителей наиболее глубинной части Сибири при сбыте продукции будут как минимум в 1,5–2 раза выше, а прибыль намного ниже, что, соответственно, уменьшает налог на прибыль и бюджетные доходы.

Высокая транспортная составляющая в итоге существенно снижает прибыльность и ценовую конкурентоспособность сибирской продукции на внутреннем и внешнем рынках. Из доходов предприятий и финансово-экономических систем сибирских регионов через оплату транспортных издержек «выкачивается» очень значительная часть образующихся финансовых ресурсов, что влечет за собой сокращение бюджетных поступлений и снижение уровня жизни населения.

До сих пор огромные пространства западной части Китая остаются относительно малонаселенными и слабо освоенными. По нашим подсчетам, в четырех ультраконтинентальных регионах (СУАР, Тибет, Ганьсу и Цинхай), занимающих 42,5 % площади Китая, проживает 4,2 % его жителей, а плотность населения в 10 раз ниже средней по стране и в 39 раз ниже, чем в приморских регионах. Наибольшим расстоянием от морских путей отличается СУАР: на его территории (вблизи схождения границ Китая, Казахстана, России и Монголии) находится самая удаленная от моря точка суши на Земле (свыше 2,6 тыс. км), а расстояние по железным дорогам от Урумчи до ближайших портов на Желтом море превышает 3,5 тыс. км.

В то время как политика форсированного индустриального развития и наращивания экспортного потенциала принесла в последние десятилетия поистине феноменальные позитивные результаты в восточных приморских районах, хозяйственное развитие западных ультраконтинентальных территорий по-прежнему сдерживается огромными сухопутными расстояниями и транспортными издержками [16, 17]. По нашим подсчетам на основе [18], если суммарная доля выходящих к океану восьми провинций и трех городов центрального подчинения в ВВП Китая в 2014 г. достигала 55,3 %, в объеме прямых иностранных инвестиций — 81 %, во внешнеторговом обороте — 85 %, то доля четырех ультраконтинентальных регионов в этих показателях составляла 2,8, 0,5 и 0,9 % соответственно. Получается, что в расчете на душу населения валовой региональный продукт ультраконтинентальных регионов ниже, чем приморских, в 2 раза, внешнеторговый оборот — в 10, объем прямых иностранных инвестиций — почти в 17 раз.

Несмотря на активную государственную политику выравнивания [19, 20], разрыв в уровне жизни населения между приморскими и ультраконтинентальными регионами сокращается очень медленно [17]. Отставание последних обостряет внутривнутриполитические проблемы Китая, выступает веской дополнительной причиной разжигания в автономных районах сепаратизма на этнической почве [20].

Таким образом, повышенный уровень транспортных издержек обуславливает значительную часть общеэкономических трудностей ультраконтинентальных стран и районов. Для сокращения удорожающего бремени дорогостоящих сухопутных перевозок требуется в первую очередь ориентация на обмен продукцией, главным образом со своими соседями, т. е. на ближние экономические связи при определенном ограничении более затратных дальних (принцип «континентальных соседств»), обеспечение в общих чертах самодостаточного развития и формирование емкого внутреннего рынка, прочное закрепление территориального разделения труда, организация хозяйства на районной основе, поддержание относительно низкого уровня транспортных тарифов и магистрализация транспорта, образование линейно-территориальных систем производительных сил вдоль важнейших транспортных магистралей и т. д. [12].

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ЕВРАЗИИ

Мощным средством более тесной хозяйственной консолидации и развития прилегающих глубинных территорий «Большой Евразии» следует считать создание международных транспортных коридоров, перевозки по которым будут намного дешевле, чем по остальной сети. Зоны их непосредственного влияния обладают наилучшим потенциалом хозяйственного развития и роста городских поселений, а расширение возможностей оптимизации хозяйственных связей позволяет уменьшить среднюю дальность перевозок и дополнительно снизить транспортные издержки. Следовательно, трансграничное экономическое взаимодействие на основе общей транспортно-коммуникационной инфраструктуры способно принести очень большой результат.

Несмотря на отсутствие должной согласованности по конкурирующим проектам и маршрутам создания глобальной инфраструктуры, по результатам анализа компетентных источников [21–26] можно выделить несколько перспективных международных железнодорожных коридоров широтной и меридиональной ориентации (см. рисунок). Отдельные из них уже работают на всем протяжении или частично, но большинство находится еще в стадии проектов или только обсуждается. Не вдаваясь в анализ планов их создания, преимуществ и недостатков, остановимся лишь на нескольких актуальных вопросах, имеющих отношение к интересам России и особенно Сибири.

Во главу угла обычно ставится транзитная функция данных коридоров, прежде всего их возможности по обеспечению широтных транзитных перевозок между Восточной Азией и Западной Европой. Однако акцент на сверхдальнем транзите далеко не всегда представляется первостепенной задачей. Актуальнее вопрос снижения стоимости перевозок, необходимого для экономического «сближения» ультраконтинентальных районов стран «Большой Евразии» между собой и с основными рынками. Выполняя функцию транзитных перевозок, коридоры должны стать поясами более тесной хозяйственной консолидации и развития прилегающих глубинных территорий.

Следует учитывать, что главную роль в транзите между Восточной Азией и Западной Европой в настоящее время играют морские пути (в основном через Суэцкий канал), обеспечивающие до 98–99 % соответствующих перевозок грузов [21]. Причина их доминирования над сухопутными заключается в преимуществе морского транспорта над более затратным сухопутным: стоимость транспортировки дальним морским путем из портов Китая в порты Западной Европы (35–45 сут) в 2–2,5 раза ниже по сравнению с короткими сухопутными вариантами (15–20 сут) [21, 27, 28]. По железнодорожным коридорам может пойти поток транзитных контейнерных грузов, требующих скоростной перевозки, но доходы от них вряд ли существенно скажутся на экономике России.

По вариантам создания широтных коридоров имеются опасения относительно возникновения конкуренции между российским Транссибом и маршрутами китайского Шелкового пути. Однако Южный ход Шелкового пути объективно не может быть конкурентом Транссибу в транзитных перевозках вследствие пересечения границ слишком многих стран с различными техническими характеристиками железных дорог: по показателям стоимости и времени перевозок он в 1,7–1,8 раза уступает Транссибу [21]. Северный ход Шелкового пути идет вовсе не в обход России, а тоже на значительном протяжении по ее территории (Урал, Поволжье и Центр). К тому же, исходя из общей протяженности трассы, Транссиб будет более конкурентоспособен для транзитных грузов, выходящих не только из Кореи и Японии, но и из северо-восточной части Китая, включая Пекин и Тяньцзинь. Необходимо не противопоставление друг другу Транссиба и Шелкового пути, а разработка рациональной логистической схемы их взаимодействия с учетом дистанционного несовпадения основных грузоформирующих районов [29, 30].

Необоснованно мало внимания уделяется проектам и маршрутам международных евразийских коридоров меридиональной ориентации. Между тем их строительство необходимо как для формирования оптимального опорного транспортного каркаса, так и в соответствии с логикой растущего хозяйственного взаимодействия евразийских стран. Целесообразно обеспечить прямой выход ультраконтинентальных регионов России к емким рынкам Китая, Индии, Пакистана, Ирана и других стран. Например, с позиций интересов Сибири перспективно продолжение планируемой железной дороги Курагино–Кызыл в Монголию и Китай, в последующем — в Индию и Пакистан.

К прямым позитивным эффектам реализации рассматриваемых коридоров следует отнести коренное сокращение транспортных издержек и стоимости перевозок, что позволит во многом преодолеть удорожающее влияние фактора континентальности как одного из главных барьеров развития евразийских стран. Еще более значимым ожидается косвенный эффект, который заключается в сильней-

шем мультипликативном общеэкономическом и социальном воздействии международных коридоров на обширные полосы глубинных районов.

Оценка демографического потенциала ультраконтинентальных зон России, Китая и Казахстана, тяготеющих к двум транспортным коридорам — Транссибу и Северному ходу Шелкового пути, показала следующее [30]. В соответствии с имеющимися рекомендациями [31] в качестве зоны экономического влияния коридора приняты полосы шириной до 200 км в стороны от магистралей. В 20 ультраконтинентальных регионах России, тяготеющих к Транссибу, проживает около 43 млн чел. (30,1 % населения страны); в ультраконтинентальных регионах Китая, прилегающих к Шелковому пути, — 59 млн чел. (4,3 %), а в областях и городах Казахстана, тяготеющих к этому же пути, — чуть более 8 млн чел. (49,1 %). Данные подсчеты показывают, что наибольшую относительную значимость рассматриваемые коридоры будут иметь для населения и хозяйства Казахстана и России, а не для Китая, хотя несомненно, что создание современной магистрали будет необходимой предпосылкой опережающего развития его отстающих западных районов.

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ СИБИРИ В РАМКАХ «БОЛЬШОЙ ЕВРАЗИИ»

В сложившейся международной обстановке для России не только возрастает значение восточного вектора хозяйственных связей, но и объективно усиливается общеэкономическая роль Сибири. С одной стороны, без широкого участия Сибири, в силу ее значительного природно-ресурсного и индустриального потенциала и близости к странам Восточной и Центральной Азии, невозможны ни полноценный разворот российской экономики на восток, ни поступательное формирование «Большой Евразии». С другой, активизация восточного вектора России и создание «Большой Евразии» объективно могут стать важным рычагом развития Сибири. Новые возможности для нее просматриваются в трех направлениях.

Во-первых, для Сибири расширяются возможности использования принципа «континентальных соседств»: если ранее он действовал главным образом на внутрисоссийском уровне, то теперь может применяться и на международном для установления и усиления хозяйственного взаимодействия между смежными ультраконтинентальными районами стран «Большой Евразии». Выход сибирских регионов по транспортным коридорам на ближние внутриматериковые рынки позволит резко сократить транспортные издержки, ограничив дорогостоящее подключение к мировому рынку, где доминируют развитые приморские страны.

К примеру, расстояния экспортных перевозок по железным дорогам из центральной части Сибири (Кемеровская область) к основным отечественным морским портам исключительно велики: к портам на Балтийском море — 4,1 тыс. км, Черном — 4,6, Баренцевом — 5, Японском — 5,8 тыс. км. В то же время удаленность от столиц соседних стран существенно меньше: от Астаны — 1,5 тыс. км, Улан-Батора — 2,7, Ташкента — 2,9, Пекина — 4 тыс. км. При создании планируемых меридиональных транспортных коридоров расстояния от Кемеровской области до ультраконтинентальных городов Китая — Урумчи (2,2 тыс. км) и Ланьчжоу (3,8 тыс. км) — будут меньше, чем до отечественных морских портов, а до таких столиц, как Исламабад (3,9 тыс. км), Кабул (4,3 тыс. км) и Дели (4,6 тыс. км), вполне сопоставимы. Конкуренентоспособность экспорта Сибири в страны «Большой Евразии» по сравнению с действующими вариантами его организации будет намного выше по ключевому показателю транспортных издержек, поскольку исключаются дополнительные затраты по перевалке на суда доставленных в порты грузов, их протяженной морской перевозке, последующей погрузке на сухопутный транспорт.

Во-вторых, усиление международного взаимодействия создает предпосылки к углублению переработки сибирского сырья на месте путем организации высоких и конечных переделов, получения транспортабельных полуфабрикатов и готовой продукции с высокой добавленной стоимостью. Резервы сокращения транспортных издержек в зависимости от глубины переработки сырья очень велики: в первой половине 2000-х гг. удельный вес транспортных издержек в России в конечных ценах полуфабрикатов составлял 10–30 %, в ценах сырьевых видов продукции достигал 70–80, тогда как в ценах готовых изделий не превышал 2–5 % [12]. Углубление переработки сырья — это центральное направление модернизации базовых производств сибирской индустрии, при котором повышаются диверсифицированность и конкурентоспособность продукции, уменьшаются транспортные издержки, минимизируются потери добавленной стоимости.

При освоении новых рынков необходимо стремиться к паритетным условиям взаимодействия и организации эффективного разделения труда между Сибирью и странами «Большой Евразии». С уче-

том естественных конкурентных преимуществ сибирских регионов, прежде всего их высокой обеспеченности топливно-энергетическими, минеральными и водными ресурсами, может быть выгодно размещение новых энергоемких и водоемких производств [25]. Примером обоснования реализации этих преимуществ служит проект «Новый Ангарстрой», предусматривающий создание в Восточной Сибири крупнейшего металлургического производства полного цикла [32].

В-третьих, создание международного транспортного коридора на базе Транссиба открывает возможности его кардинальной модернизации с применением принципиально новых технических решений. Так, перспективно сооружение магистрали в эстакадном (надземном) исполнении, что позволит резко повысить пропускную способность, скорость и безопасность движения, доходность и конкурентоспособность по сравнению с морским путем. Реализация подобного транспортного мегапроекта поможет в значительной мере устранить угнетающее действие фактора ультраконтинентальности на рост экономики Сибири.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Общая географическая особенность «Большой Евразии» — уникальное сверхудаленное положение ее глубинных территорий относительно экономичных морских путей и основных рынков. Необходимость преодоления огромных сухопутных расстояний определяет повышенный уровень транспортных издержек, что серьезно сдерживает выход на внешние рынки и хозяйственное развитие, заставляет искать собственные политические и экономические пути в будущее.

В то же время мировое хозяйство и мировой рынок построены в интересах развитых приморских держав Запада, которые выступают обычно «единым фронтом» на принципах относительно независимого от расстояний океанического обмена и используют выгодные для себя процессы глобализации и транснационализации экономики. Отсюда политико-географический смысл создания «Большой Евразии» видится в определенном альтернативном политическом объединении ряда евразийских стран с целью формирования такого крупнейшего международного региона, который способен противостоять давлению Запада, имея сопоставимые экономические возможности и значительно превосходя его по мощи территориальной, ресурсной и демографической базы.

Экономико-географический смысл формирования «Большой Евразии» состоит в строительстве долгосрочной и устойчивой континентальной евразийской интеграции посредством активизации международных хозяйственных связей и сооружения транспортных коридоров, что тем самым содействует преодолению транспортно-коммуникационных ограничений ультраконтинентальных стран и районов. Чем выше уровень их развития и теснее связи, тем меньше будет потребность вступления в невыгодный для них мировой океанический обмен. Естественно, что выход к Мировому океану и контакты с мировым рынком для глубинных областей Евразии не теряют своей значимости, но их будущие успехи все в большей мере обуславливаются интенсивностью взаимодействия друг с другом, поскольку только так можно нивелировать негативное влияние географического положения.

Считается, что если XX в. был «атлантическим», то XXI будет «тихоокеанским». Возможно, что более правдоподобным прогнозом новой геоэкономической конфигурации мира станет выражение «евразийский век».

Работа выполнена при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований и Русского географического общества (17-05-41057 РГО_а).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. **Обухова Е., Скоробогатый П.** Партнерство незолотых миллиардов // Эксперт. — 2016. — № 27. — С. 13–20.
2. **К Великому океану — 5: От поворота на Восток к Большой Евразии** / Под ред. С.А. Караганова. — М.: МДК «Валдай», 2017. — 48 с.
3. **Савицкий П.Н.** Континент Евразия. — М.: Аграф, 1997. — 464 с.
4. **Трубецкой Н.С.** Наследие Чингисхана. — М.: Аграф, 1999. — 560 с.
5. **Винокуров Е.Ю., Либман А.М.** Две евразийские интеграции // Вопр. экономики. — 2013. — № 2. — С. 47–72.
6. **Список стран по населению** [Электронный ресурс]. — https://ru.wikipedia.org/wiki/Список_стран_по_населению (дата обращения 10.02.2018).
7. **Список стран по ВВП (ППС)**. Список Всемирного банка [Электронный ресурс]. — [https://ru.wikipedia.org/wiki/Список_стран_по_ВВП_\(ППС\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Список_стран_по_ВВП_(ППС)) (дата обращения 10.02.2018).

8. **Экспорт** товаров и услуг мира, 1970–2016 [Электронный ресурс]. — <http://be5.biz/makroekonomika/export/world.html> (дата обращения 10.02.2018).
9. **Radelet S., Sachs J.D.** Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth, 1998 [Электронный ресурс]. — <http://www.earth.columbia.edu/sitefiles/File/about/director/pubs/shipcost.pdf> (дата обращения 10.02.2018).
10. **Annovazzi-Jakab L.** Landlocked Countries: Opportunities, Challenges and Recommendations // Trade Facilitation. The Challenges for Growth and Development. — New York and Geneva: United Nations, 2003. — P. 81–136.
11. **Collier P.** The Bottom Billion: Why the Poorest Countries Are Failing and What Can Be Done About It. — New York: Oxford Univers. Press, 2007. — 205 p.
12. **Безруков Л.А.** Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. — Новосибирск: Акад. изд-во «Гео», 2008. — 369 с.
13. **Grigoriou C.** Landlockedness, Infrastructure and Trade: New Estimates for Central Asian Countries. The World Bank: Development Research Group Trade Team, Policy Research Working Paper 4335, August, 2007 [Электронный ресурс]. — <http://documents.worldbank.org/curated/en/289461468016849336/pdf/wps4335.pdf> (дата обращения 10.02.2018).
14. **White K.** Geography, policy, and barriers to international trade in Central Asia // Central Asia Business Journal, Vol. 3, 2010 [Электронный ресурс]. — https://www.researchgate.net/publication/306380017_Geography_Policy_and_Barriers_to_International_Trade_in_Central_Asia (дата обращения 10.02.2018).
15. **Борисова Е.А.** Водные и энергетические ресурсы «Большой» Центральной Азии: Дефицит воды и ресурсы по его преодолению. — М.: ЛЕНАНД, 2015. — 236 с.
16. **Сакс Дж.Д.** Конец бедности. Экономические возможности нашего времени: пер. с англ. М. Эдельмана. — М.: Изд-во Ин-та Гайдара, 2011. — 424 с.
17. **Самбурова Е.Н.** Региональные диспропорции современного развития экономики Китая // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 5. География. — 2014. — № 4. — С. 49–55.
18. **Красова Е.В., Цзинь Яньхун, Чжао Лихуа.** Неравномерность социально-экономического развития регионов Китая как результат устойчивого развития китайской экономики // Вектор науки Тольят. ун-та. Сер. Экономика и управление. — 2016. — № 2 (25). — С. 42–49.
19. **Фаргышев А.Н.** Региональная политика России и Китая в отношении своих внутриконтинентальных территорий: Сибирь и Синьцзян // Изв. Ирк. ун-та. Сер. Политология. Религиоведение. — 2013. — № 2, ч. 1. — С. 144–153.
20. **Фролова И.Ю.** Экономическая политика КНР в Синьцзян-Уйгурском автономном районе в контексте интересов стран Центральной Азии // Проблемы национальной стратегии. — 2014. — № 4 (25). — С. 65–85.
21. **Международные** транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше: Отраслевой обзор. — Алматы: Евразийский банк развития, 2009. — 58 с.
22. **Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С.** Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. — М.: ВИНТИ РАН, 2010. — 312 с.
23. **Транспорт** в товарообмене между Европой и Азией: пер. с пол. Х. Мешка / Под ред. М. Миндура. — Варшава; Радом: Изд-во Ин-та технологии эксплуатации, 2011. — 531 с.
24. **Цветков В.А., Зойдов К.Х., Медков А.А.** Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. — М.; СПб: Нестор-История, 2014. — 800 с.
25. **К Великому океану — 4: Поворот на Восток. Предварительные итоги и новые задачи** / Под ред. Т.В. Бордачева. — М.: МДК «Валдай», 2016. — 36 с.
26. **Цинь Юйцай, Чжоу Гупин, Ло Вэйдун.** Один пояс и один путь: комментарии: пер. с кит. Л.К. Станченко. — М.: Междунар. изд. компания «Шанс», 2017. — 279 с.
27. **Кудияров С.** Битва за контейнер // Эксперт. — 2010. — № 44. — С. 95–98. — Спец. прил. «Транспорт и логистика».
28. **Лисоволик Я.Д., Сутырин В.В.** География стран Евразийского экономического союза: от вызовов к возможностям. — М.: МДК «Валдай», 2017. — 18 с.
29. **Вардомский Л.Б.** Транзитный потенциал Казахстана в контексте евразийской интеграции // ЭКО. — 2015. — № 8. — С. 59–78.
30. **Безруков Л.А.** Транссиб и Шелковый путь: глобальная инфраструктура и региональное развитие // ЭКО. — 2016. — № 7. — С. 21–36.
31. **Сигалов М.Р., Ламин В.А.** Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири. — М.: Наука, 1988. — 132 с.
32. **Никольский А.Ф.** «Новый Ангарстрой» как ключевой проект будущей индустриализации в России // География и природ. ресурсы. — 2017. — № 4. — С. 143–153.

Поступила в редакцию 21 февраля 2018 г.