

**РЫСКУЛОВ Д.М**



# **СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЛОГИСТИКА УСПЕХА**

**МОСКВА 2019 НУРСУЛТАН**

## СОДЕРЖАНИЕ

<i>От автора.</i> <b>НАПРАВЛЕНИЕ И РИТМ ДВИЖЕНИЯ К УСПЕХУ</b>	3
<i>Предисловие.</i> <b>ОТВЕТ НА ГЛОБАЛЬНЫЙ ВЫЗОВ ДОЛЖЕН БЫТЬ АДЕКВАТНЫМ</b>	6
<b>ПРОЦВЕТАНИЕ ЕВРАЗИИ СОЗИДАЮТ ЛИЧНОСТИ</b>	8
<b>НЕПРОСТИТЕЛЬНО УПУСТИТЬ ШАНС</b>	10
<b>ПРИМЕТЫ ВРЕМЕНИ - ПЕРЕМЕНЫ</b>	11
<b>ОТВЕТ ВЫЗОВАМ И УГРОЗАМ ДОЛЖЕН БЫТЬ АДЕКВАТНЫМ</b>	16
<b>ДИНАМИКА ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРАКТИК</b>	20
<b>АКТОРЫ ГЛОБАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ И МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ</b>	24
<b>ЛОГИСТИКА ДВИЖЕНИЯ К ЦЕЛИ</b>	27
<i>Мотивация созидания</i>	31
<i>Исходные положения</i>	35
<i>Институализация взаимодействия</i>	36
<i>Геопространство сотрудничества</i>	47
<i>Геостратегический вектор взаимодействия</i>	53
<i>Транспортная магия</i>	60
<i>Движущие силы Евразии</i>	62
<i>А. Интегративные проекты БРИКС</i>	62
<i>Б. Северный морской путь</i>	63
<i>В. Транссибирский ход</i>	67
<i>Г. «Шелковое» намерение</i>	68
<i>Д. ТрансАзийский Коридор Развития</i>	74
<i>Е. Формирование континентальной инфраструктуры</i>	80
<i>Ожидаемое вознаграждение</i>	88
<b>БЕЗ ДВИЖУЩЕЙ СИЛЫ ПРОЦВЕТАНИЕ ЕАЭС, ШОС И БРИКС БУДЕТ НЕПОЛНОЦЕННЫМ</b>	99

## ОБРАЩЕНИЕ К ЧИТАТЕЛЮ

Авторский геопроjekt в интересах укрепления и развития торгово-экономического сотрудничества исторически дружественных стран – России, Китая, республик Центральной Азии, Каспийского региона, государств Персидского залива - адресован Главам государств, Научному и Деловому сообществам ЕврАзии. Его реализовать на практике можно и нужно совместными усилиями и ресурсами Власти, Науки и Бизнеса созданием Государственно-частного Дела.

Опираясь на собственный многолетний опыт одного из ответственного исполнителя социально-экономического обоснования «Технико-экономического Доклада развития мелиорации Советского Союза с соблюдением жестких требований экологии», а также «ТЭО подачи части свободного стока рек Оби и Иртыша в бассейн Аральского моря», могу ответственно заявить следующее. Антигосударственная кампания «антипереброска» была задумана далеко за пределами СССР. Ее участники - отдельные журналисты, писатели и ряд ученых, исполнители чужого желания ликвидировать вторую державу мира – совсем не представляли себе ту катастрофу, негативные последствия от которой не могут преодолеть постсоветские республики до настоящего времени.

Сегодня нет Советского Союза, нет Минводхоза СССР, разрушена лучшая в мире система Водного хозяйства: наука, строительство, органы управления. Поэтому Великая водная река России, которая щедро кормила, поила, обеспечивала судоходство, производила электроэнергию, поставляла на стол россиян лучших осетров, превратилась в самую большую в ЕврАзии сточную канаву, сибирские реки загрязнены нефтенными отходами, Байкалу грозит не лучшая судьба. Воды России имеют в лице государства Хозяина, который передал свои полномочия Минприроде, Минсельхозу и еще порядка 30 ведомствам. Этим воспользовался Водоканал! Его знания ограничиваются обеспечить качественную очистку промышленных и бытовых сбросов. Как видно их у него нет. Он приватизировал право организовать Водный Конгресс России, который проводится регулярно ежегодно. Конгрессоры используют его трибуну для навязывания стране вторую антигосударственную кампанию как концепцию «виртуальная вода». Ее суть заключается в привлечении иностранных инвестиций в размещении в Сибири грязные водоемкие промышленные производства. Они хорошо понимают, что у России денег нет, а реки Сибири еще не донца угробили нефтяники. Китай начал вкладывать

свои инвестиции в забор из Байкала чистой воды в мире на свою территорию.....

В книге изложены предпроектные соображения конкретного ответа на угрозы времени - социально-экономические, экологические и политические - созданием континентальной стратегической платформы логистики Евразии. «Логистика» как «процесс» управления рассматривается совместно с «планом» дорожной карты участников совместной работы обустройства Евразии исторически дружественными государствами. Новый формат освоения масштабной территории Евразии с уникальными запасами всех жизненно важных ресурсов. Следует рассматривать «план-процесс» движения к цели: жить лучше, чем сегодня.

«План-процесс» Евразии (логистика и дорожная карта) следует рассматривать как обращение автора ко всем и каждому посвятить себя служению общего дела повышения качества жизни россиян, устойчивости и безопасности окружающей среды и национальных экономик.

В качестве стратегической геоэкономической и геополитической платформы Евразии предлагается организовать общее государственно-частное дело исторически дружественных государств, начиная с создания Трансазиатского Коридора развития власти, науки и бизнеса. Реализацию этого геопроекта обеспечит сотрудничество исторически дружественных государств Евразии посредством соработки и повседневного соучастия в сфере энергетики, транспорта, сельского хозяйства, лесоперерабатывающей промышленности и экологической безопасности. Это позволит адекватно реагировать на вызовы и угрозы нового столетия нового тысячелетия.

Актуальность книги в попытке прояснить сложившуюся ситуацию, когда предсказуемое развитие заканчивается и наступает период поиска нового направления жизнеобустройства и жизнедеятельности, когда Евразия может быть финансово могущественной и более интегрированной в мировую экономику, чем отдельно само государство в целом.

Изложенные конструктивные предложения развивают результаты многолетних проектно-изыскательских и научно исследовательских работ, утвержденных Государственной экспертизой Совета Министров СССР, АН СССР, ГКНТ СССР и Госплана СССР.

Не коммерческие интересы автора подвигли издать монографию. как руководство к действию преследуют цели:

.продолжить и развить большое дело Игоря Андреевича Герарди Главного инженера проекта подачи части свободного располагаемого стока рек Оби и Иртыша в бассейн Аральского моря;

.предвосхитить и не допустить ухудшения обстановки в ЕврАзии в связи с возрастающим спросом на пресноводные ресурсы.

Опираясь на современные достижения науки, технологий, собственные знания и опыт, практического решения проблем экономики ряда стран посредством проектов рационального использования водных ресурсов, располагаю возможностью организовать совместно со специалистами и инвесторами. Улучшить работу Человека в Природе и Природы на Человека, далеко выходя в инженерных решениях за рамки государственных границ стран ЕврАзии.

Предложенное видение решений ряда проблем времени актуально. Ему нет альтернативы. Успех придет с началом делового подхода к реализации авторского геопроекта «ТрансАзийский Коридор» соразвития потенциала власти, науки и бизнеса в государственных границах России, стран Центральной и Южной Азии между двумя великими океанами мира (Северным Ледовитым и Индийским) и тремя морями (Карским, Каспийским и Аравийским).

Такую ответственную работу можно выполнить творчески коллективом единомышленников: инвесторов, специалистов. Надеюсь, изложенное заинтересует Читателя принять участие в реализации геопроекта. На все вопросы готов дать обстоятельный ответ по адресу электронной почты: [pycb@rambler.ru](mailto:pycb@rambler.ru)

*Самое маленькое доброе дело  
лучше, чем грандиозные  
благие намерения.  
Японская пословица*

*От авторов. НАПРАВЛЕНИЕ И РИТМ ДИЖЕНИЯ К УСПЕХУ*

Мир вступил в XXI век, вселяя уверенность каждого Гражданина Земли в наступлении новой эры глобального сотрудничества без войн.

Воодушевленные люди делают поражающие воображение научные открытия, создают технологии нового поколения.

Человечество входит в качественно новый этап своего поступательного развития. Мир активно вовлечен в процесс

очередной научно-технической революции. Успешно искореняются и преодолеваются многие угрозы времени. Но сохраняющейся вирус войны, приносящий смерть, продолжает губительно сказываться на международных отношениях в надежде удержать мир в постоянном страхе силою множения потенциала военно-промышленного комплекса

К сожалению, прожитые два десятилетия нового времени не сняли с повестки дня угрозу глобальной войны. Несмотря на это, Вера в свои силы сохраняют настрой созидания.

XXI век магически актуализирует всеобщую потребность укрепления и расширения стратегического торгово-экономического сотрудничества государств ЕАЭС, ШОС и БРИКС.

С 1 января 2015 г. начал функционировать Евразийский экономический союз. Создание Союза стало итогом 20 лет совместных действий евразийских государств, направленных на развитие сотрудничества и интеграции. Целью Евразийского Союза стало формирование согласованной экономической политики и принятие совместных программ стратегического развития. Евразийский Союз государств, наиболее подготовленных к углублению сотрудничества, имеет, в отличие от других объединений, более четкую и развернутую институциональную структуру и обладает достаточным объемом регулятивных полномочий в ключевых секторах экономики, а также в политической, оборонной, правовой, экологической, культурной, образовательной сферах.

Создание Евразийского экономического союза вывело интеграционный проект исторически дружественных государств на качественно новый уровень масштабного сотрудничества, открыло широкие перспективы для экономического развития, создало дополнительные конкурентные преимущества каждого государства союза на глобальной арене. Это позволит им эффективно участвовать в глобальной экономике, снизить экономические риски и воспользоваться преимуществами системы мировой торговли.

Уверенность в успехе содвижения государств ЕврАзии к своему процветанию придает Нурсултан Абишевич Назарбаев Почетный Председатель ЕВЭС. Только Он постоянно призывает мировую общественность беречь многонациональной достояние

народов Евразии конструктивными проектами Елбасы. Он неоднократно призывал глав государств начать реализовывать на практике Советский проект подачи части свободного стока рек Оби и Иртыша в бассейн Аральского моря.

Напомним, что вторая держава мира была ликвидирована без единого выстрела антигосударственной кампанией «антиперевоска». Сегодня нет СССР, нет Минводхоза СССР, а сибирские реки стали сточными канавами, представляя угрозу экологии самой России и континенту (нарушая мировой круговорот воды в природе). Вода России в опасности! Есть шанс ее спасти. Вода должна двигаться, а не застаиваться как теряемая Великая река Волга!

**НУРСУЛТАН АБИШЕВИЧ НАЗАРБАЕВ - ЛИДЕР НАЦИИ,  
ПОЧЕТНЫЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЕАЭС**



**ПРОЦВЕТАНИЕ ЕВРАЗИИ СОЗИДАЮТ ЛИЧНОСТИ**



Источник: <https://yandex.ru/collections/card/5c95e035f4aa2500840d7d80/>

«Беспрецедентная формула ЕАЭС, ШОС и БРИКС служит олицетворением единства, и солидарности наибольшей части населения планеты на пути к сотрудничеству ради безопасности и процветания»".

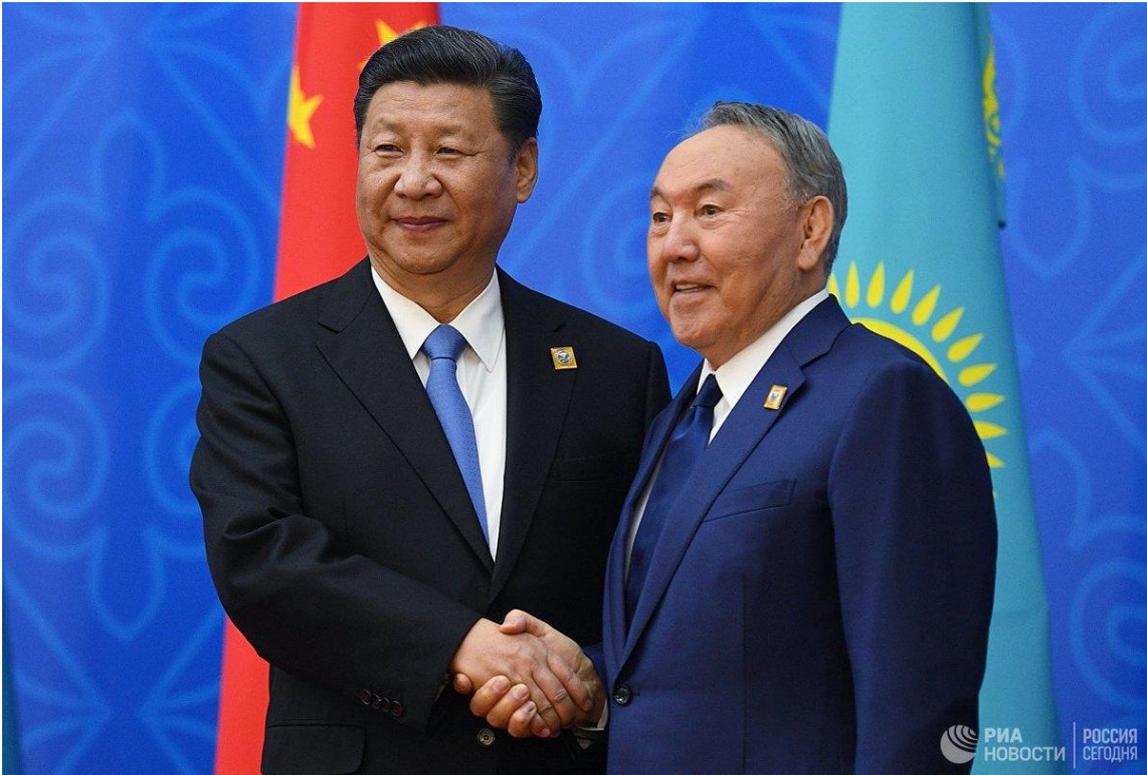
Н. А. Назарбаев



Источник: <https://pbs.twimg.com/media/CJibtVmUwAAeCTj.jpg:large>

«У всех наших организаций и объединений (ШОС, БРИКС, ЕАЭС), как и у каждой из наших стран, есть общая заинтересованность в выработке оптимальных путей устойчивого развития, стремление обеспечить благополучие и процветание народов в условиях гарантированного мира и безопасности».

В.В. Путин



Источник: <https://pbs.twimg.com/media/D2E1RaAX4Asu776.jpg>

Председатель Китайской народной республики Си Цзиньпин призвал к конкретной разработке по стратегическому взаимодействию и сочетанию экономического пояса «Шелкового пути» и ЕАЭС.

Источник: <https://www.pravda.ru/news/world/1266497-dzinpin/>.

## НЕПРОСТИТЕЛЬНО УПУСТИТЬ ШАНС

Призрак коммунизма, который бродил по Европе еще при жизни Карла Маркса и Фридриха Энгельса, и витал в ликвидированном Советском Союзе, сменился в наше время реальными угрозами исчезновения среды обитания человека и его самого, ужесточающими конфликтами и войнами из-за ВОДЫ. Мир на пороге самоуничтожения.

Пора уже перед всем миром главам государств открыто изложить свои взгляды, свои цели как остановить нарастающее безумие.

Пора противопоставить Геопроект созидания ЕврАзии происходящему «разброду и шатанию» с печальным для всех концом.

Уникальный многофункциональный, территориальный, многоотраслевой инновационный всенародный Геопроект созидания ЕврАзии как мирная инициатива Лидера Нации, Почетного Председателя ЕАЭС Нурсултан Абишевича Назарбаева адресуется главам исторически дружественных стран, призывая общественность, ученых, бизнесменов, промышленников, предпринимателей и коммерсантов к совместному строительству процветающей ЕврАзии<sup>1</sup>.

Уходящий 2019 год был, насыщен успешными результатами мирного труда, которые могут быть перечеркнуты вызовами, угрозами, конфликтами, противостояниями и вооруженными столкновениями. Для того, чтобы это не повторилось (иначе человечество озверевает) необходимо срочно принять адекватные согласованные меры в мирных целях, хотя бы в отдельно взятом континенте. Начинать надо сегодня, и именно с ЕврАзии, именно Лидером Нации, Почетным Председателем ЕАЭС Нурсултаном Абишевичем Назарбаевым. Завтра будет поздно. Желательно, чтобы его мирная инициатива исходила от него обращением к главам государств ЕАЭС, ШОС, БРИКС и ЕС. Они определяют будущее государств, в которых проживает половина человечества планеты. Мирным общим делом можно ликвидировать угрозы Человечеству и процветанию ЕврАзии.

Мир вступил в XXI век, вселяя уверенность каждого Гражданина Земли в наступлении новой эры глобального мирного труда. Только тогда люди способны продолжать творить, созидать, открывать, поражающее воображение, научные достижения, технологии нового поколения и т.д.

Человечество входит в качественно новый этап своего поступательного развития. Мир активно вовлечен в процесс очередной научно-технической революции. Успешно искореняются и преодолеваются многие угрозы времени. Но вирус войны генерирующей смерть, продолжает отравлять

---

<sup>1</sup> В Манифесте принято понимание равенства по смыслу регионов Европа и Азия, а потому по тексту слово «Евразия» пишется как «ЕврАзия».

международную ситуацию. Он множит потенциал военно-промышленного комплекса в надежде удержать мир в постоянном страхе.

К сожалению, прожитые два десятилетия нового столетия не сняли с повестки дня угрозу глобальной войны. Вера в свои силы сохраняют настрой созидания.

Геоэкономическое и геополитическое соразвитие, укрепление и расширение стратегического торгово-экономического сотрудничества государств ЕАЭС, ШОС и БРИКС актуально по сей день.

С 1 января 2015 г. начал функционировать Евразийский экономический союз. Создание Союза стало итогом 20 лет совместных действий евразийских государств, направленных на развитие сотрудничества и интеграции. Целью Евразийского Союза стало формирование согласованной экономической политики и принятие совместных программ стратегического развития. Евразийский Союз государств, наиболее подготовленных к углублению сотрудничества, имеет, в отличие от других объединений, более четкую и развернутую институциональную структуру и обладает достаточным объемом регулятивных полномочий в ключевых секторах экономики, а также в политической, оборонной, правовой, экологической, культурной, образовательной сферах.

Создание Евразийского экономического союза вывело интеграционный проект исторически дружественных государств на качественно новый уровень масштабного сотрудничества, открыло широкие перспективы для экономического развития, создало дополнительные конкурентные преимущества каждого государства союза на глобальной арене. Это позволит им эффективно участвовать в глобальной экономике, снизить экономические риски и воспользоваться преимуществами системы мировой торговли.

### **ПРИМЕТА ВРЕМЕНИ – ПЕРЕМЕНЫ**

Постоянством порождать изменения практически во всем обладают время. «Нет ничего постоянного, всё течёт, всё меняется» - это предвидел еще Гераклит. В текущей ситуации в мире проблем все ждут перемен к лучшему. В частности:

- происходящая политическая и экономическая проверка на прочность болевой точки континента (Евросоюза и Украины), еще не завершена. Многие прояснятся в процессе вхождением в роль 45 президента США.

- Россия окрепла, несмотря на ужесточившиеся санкции западных стран.

- Беспощадная и бескомпромиссная борьба России с ИГИЛ (террористическая организация, запрещенная в России) наглядный пример возросшей экономической и военно-политической её мощи.

- Современная Евразия «без руля и без ветрил» находится на распутье: на Западе рушится европейская ценность единства (пример Англии

заразителен), созданная «углем и сталью», а также нарастает угроза мигрантов (из-за отсутствие внятной политики). ЕС не знает как «сохранить свое лицо» в противостоянии России, если США изменит в лучшую сторону отношение к ней.

В добавление к изложенному, уместно напомнить сказанное Президентом Владимиром Путиным: «Россия - неотъемлемая, органичная часть Большой Европы, широкой европейской цивилизации. Наши граждане ощущают себя европейцами. Нам далеко не безразлично, как развиваются дела на континенте. Вот почему предлагается двигаться к созданию процветающей Евразии<sup>2</sup>.

*Сегодня, чрезвычайно важно понять, что Россия не ставит задачу продемонстрировать миру свои внешнеполитические приоритеты и интерес к пространствам, к примеру, бывшего СССР, к Афганистану, Ближнему Востоку и Азиатско-Тихоокеанскому региону... Она, как надежный партнер, практически развивает деловые контакты предметного торгово-экономического сотрудничества, активно участвуя в глобальной политике и геоэкономике XXI века.*

В долгосрочной перспективе Европа, а точнее Евросоюз, желает «сохранить свое лицо» и расширяться в экономическом плане. Она компактна, но очень ограничена возможностями развиваться. В то же время Азия, сосед по континенту, представляет собой емкий рынок сбыта с огромным потенциалом людских и природных ресурсов.

*В условиях, когда старый мировой порядок уже не работает, а новый только формируется, никто не в состоянии гарантировать кому-либо, не то что десятилетия, но и год стабильность. Поэтому требуется многое сделать для обновления уже не эффективной системы организации, управления и принятия решений развития национальных экономик, фундаментальной науки, техники и технологий, как Европы, так и Азии. К сожалению, многие государства на практике увлеклись созданием международных межправительственных и неправительственных институтов, в большинстве из которых главную роль играют США и ЕС. В связи с этим каждый из подведомственных структур навязывает миру тот мировой порядок, который соответствует интересам Америки. В их планах Россия желанный партнер, но не на равных правах.*

*Положение России в мировом табеле о рангах ослабляют, главным образом, финансовый кризис, снижение спроса на нефть и газ, а также экономические санкции США и ряда западных стран. Первое время они заметно сказались на снижении устойчивости отечественной экономики.*

К настоящему времени, опираясь на свои преимущества и ресурсные возможности, задействовала вместе с бывшими союзными республиками,

---

<sup>2</sup>В.В. Путин. Россия и меняющийся мир. «Московские новости». 27 февраля 2012

Источники: [http://dugward.ru/politin/Putin-rossiya\\_i\\_menuaushiysya\\_mir.html](http://dugward.ru/politin/Putin-rossiya_i_menuaushiysya_mir.html),

<http://putin2012.ru/>

адекватно ситуации, месту и времени, смогла выстоять и сохранить свою независимость и достойную роль великой страны.

*Впереди работа над ошибками.* В первую очередь следует сменить «жесткий корсет» нефтяников и газовиков на экономику «ума», с опорой на инновации. А для этого потребуются понять окружение, кто наш истинный друг, а кто против нас, что нам угрожает, каковы ценности и как следует действовать на марше в стратегически важных:

- Арктике надо возрождать Северный морской путь;
- ЦА необходимо сменить присутствие России разноформатными интеграционными структурами, не консолидирующий регион (СНГ, ШОС, ЕАЭС и др) на деловое участие в жизни республик (не выборочно) конкретными проектами развития национальных экономик;
- регионе Каспийского моря заменить вялотекущее сотрудничество экономической активностью создания здесь континентальной геотермии опережающего развития.

- Персидском заливе обеспечить странам Евразии прямой выход к южным мировым торговым портам.

*Россия уникальная страна со многими преимуществами глобального масштаба.* Среди них, к примеру, ресурсы пресной природной воды. По ежегодному объему стока рек наша страна вторая в мире аквадержавы и первая на континенте Евразия<sup>3</sup>. При этом многие страны испытывают все возрастающую потребность в пресной природной воде. Главными среди них являются южные государства Евразии.

*Многие угрозы и вызовы, конфликты и противостояния можно ликвидировать с участием Земли, Воды, Труда и инвестиций России и заинтересованных стран.* Для этих целей есть геопроект и его необходимо реализовать средствами административного ресурса, капитала бизнеса, инновациями науки и умением промышленников и предпринимателей организовать прибыльное дело..

\*\*\*

*Общечеловеческие проблемы экономики взаимосвязаны между собой.* Главные из них: преодоление бедности, обеспечение продовольственной устойчивости и безопасности, охрана природных ресурсов, содействие развитию человеческого потенциала, и др. Решение этих проблем способствует расширению и объединению хозяйственной деятельности государств гармонизации развития общества.

Достижения науки и техники, социальные преобразования, техногенные катастрофы, вооруженные столкновения приводят к переоценке степени важности, смене приоритетов и выбору новых решений. Если еще в 60-е-70-е гг. главной считалась проблема предотвращения ядерной войны, то сейчас,

---

<sup>3</sup> В монографии по тексту внесено принципиально важное уточнение в название континента «Евразия», состоящего из равных по смыслу регионов: Европа и Азия.

справедливо считает автор, важнейшими угрозами времени являются: экологические и демографические проблемы, а также – устойчивость продовольственной безопасности.

*Обеспечение безопасности продовольственной проблемы.* Увеличение производства продовольствия кратно сократило численность голодающих. К сожалению, до настоящего времени в мире каждый седьмой человек испытывает нехватку продовольствия.

В России продовольственная проблема обострилась в 90-е гг. Причина в:

- резком снижении уровня жизни населения;

- падении сельскохозяйственного производства в 1,5 раза, которое произошло из-за низкой платежеспособности потребителей на внутреннем рынке, закрытости внешних рынков, открытость, незащищенность отечественного рынка от поставок дешевого продовольствия зарубежными производителями (зачастую по ценам ниже, чем на собственных рынках). При этом, несмотря на общее снижение потребления продовольствия в стране, доля импорта продолжает оставаться высокой. Поэтому Россия еще находится в большой зависимости по ключевым продуктам питания, имея благоприятные условия для производства продуктов питания на отечественном сырье земледелия и животноводства.

*Угроза устойчивости продовольственной безопасности негативно сказывается на бедности и отсталости, к сожалению, еще многих стран.* В них проживает почти 2/3 населения Земли. Для многих из них характерны ужасающие масштабы нищеты. Так, 1/4 населения Бразилии, 1/3 жителей Нигерии, 1/2 населения Индии потребляют товаров и услуг менее чем на 1 долл. в день. Сохранение такого положения формирует в сознании жителей развивающихся стран негативное отношение к существующему в мире порядку. Это выражается в идеях об ответственности развитых стран за положение в развивающихся странах, в требованиях перераспределения доходов в мировой экономике (например, таковых в первой половине 90-х гг. было 2 %).

В результате от недоедания в мире страдает 800 млн. человек. К тому же значительная часть нищих людей неграмотна. Так, доля неграмотных среди населения старше 15 лет составляет в Бразилии 17 %, в Нигерии - 43 %, и в Индии - 48%<sup>4</sup>.

Огромные масштабы бедности и отсталости тормозят развитие человеческого общества. Сотни миллионов жителей планеты находятся за чертой человеческого существования.

Достижения научно-технического прогресса не доходят во многие развивающиеся страны, их колоссальные по численности трудовые ресурсы

---

<sup>4</sup> Здесь и далее по источнику: [http://studopedia.ru/7\\_56092\\_tema-globalnie-problemi-mirovoy-ekonomiki.html](http://studopedia.ru/7_56092_tema-globalnie-problemi-mirovoy-ekonomiki.html)

не имеют работы, а сами страны в своем большинстве активно не участвуют в мировой хозяйственной жизни.

Социальная напряженность проявляется в увеличении числа и глубины этнических, религиозных и территориальных конфликтов.

Для преодоления бедности и отсталости необходимо разработать эффективные национальные стратегии развития, опирающиеся на привлечение финансово-экономических ресурсов развивающихся стран.

*Нерациональное природопользование* загрязнением среды отходами производственной и непроизводственной деятельности человека ведет к деградации земельных и водных ресурсов. Загрязнение гидросферы (водная оболочка Земли) промышленными и бытовыми отходами также вызывает глубокую обеспокоенность.

*Демографическая проблема.* Нарастающая ее напряженность связывается с так называемым "демографическим взрывом", проявившимся с середины XX века и ставшим сегодня одной из важнейших социальных угроз человечеству.

На современном этапе развития цивилизации широко признаются значимость и ценность человеческих ресурсов. Поэтому демографические процессы заслуживают самого пристального внимания и исследования. Об интенсивности этого процесса иллюстрирует прирост мирового населения за последние полтора столетия. Так, число жителей планеты лишь к середине прошлого века впервые достигло миллиардной отметки, а к 2000 г. население стран мира увеличилось до 6,03 млрд. человек (прогнозируется увеличение населения Земли свыше 7 млрд. человек в ближайшие годы). При этом следует учитывать, что свыше 80 % современного и еще большая доля перспективного прироста мирового населения (в отличие от прошлых периодов) приходится на страны Азии (почти -12 %).

*Проблема сохранения природы.* Главная ей угроза исходит от высокого уровня потребления природных благ.

Окружающая среда способна удовлетворять нынешние и будущие потребности человечества, но при условии опережения научными достижениями темпы загрязнения природы и организации разумного потребления членами общества жизненно важных ресурсов.

Арсенал реализации концепции устойчивого развития должен включать: штрафы за загрязнения, строгий повседневный контроль потребления и изменение потребительского поведения, стабилизацию и уменьшение объемов «грязных производства», стимулирование научных разработок природоохранных и ресурсосберегающих технологий.

*Проблема развития человеческого потенциала.* Развитие экономики любой страны и мировой экономики в целом определяется ее человеческими ресурсами - их качеством. А оно проявляется в квалификации и трудовом поведении.

На формирование человеческих ресурсов все большее влияние оказывает возрастающая интернационализация жизни человечества. Знания, вкусы и эстетические представления благодаря современным средствам связи распространяются с небывалой быстротой. Они образуют новый сложный, часто противоречивый сплав с традициями и ценностями, существующими в национальном обществе, порождают материальные и культурные основы явления, которое называют "современным образом жизни", "современной цивилизацией".

*Улучшающиеся условия жизни и труда* предъявляют все возрастающие требования к физическим качествам человека, которые в значительной степени определяют его способности к труду. При этом, на процессы воспроизводства человеческого потенциала большое влияние оказывают такие факторы, как сбалансированное полноценное питание, жилищные условия, состояние окружающей среды, экономическая стабильность, состояние здравоохранения и массовые заболевания и т.п.

#### **ОТВЕТ ВЫЗОВАМ И УГРОЗАМ ДОЛЖЕН БЫТЬ АДЕКВАТНЫМ**

Вносится на рассмотрение и решение Почетного председателя Высшего Евразийского Экономического Совета (ВЕЭС) – высшего наднационального органа Евразийского Экономического Союза (ЕАЭС) Назарбаеву Нурсултану Абишевичу геопроjekt стратегического развития долгосрочного социального, экономического и политического взаимодействия, скрепляющий исторически дружественные государства ЕАЭС, ШОС и БРИКС инновационной технологической платформой<sup>5</sup>. Его Актуальность определяют:

- устойчивые тенденции интеграции;
- потребность повышения безопасности национальных экономик;
- документы исторического саммита Евразийского экономического союза (ЕАЭС), Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и БРИКС (Бразилия, Россия, Индия, Китай и ЮАР) в Уфе (2015);
- предпосылки расширения экономического сотрудничества исторически дружественных акторов (*стран, оказывающих влияние на ход мировой экономики*) для совместного адекватного ответа на вызовы и угрозы времени;
- нарастающие потребности закрепления и совершенствования экономического взаимодействия исторически дружественных государств ЕАЭС, ШОС и БРИКС взаимовыгодными геопроjekтами-партнерами<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup>Инициатива изложена Рыскуловым Д.М., Рудашевским В.Д. и Мифтахутдиновым С.Г.

<sup>6</sup> Геопроjekты-партнеры – это взаимодополняющие, взаимосвязанные, взаимодействующие инвестиционные проекты мировой экономики глобального масштаба, территориально размещенные на территории Евразии по меридиану от Северного Ледовитого океана до Индийского.

Источниками информации послужили доступные сведения, опубликованные в открытой печати. Этого недостаточно. Для представления стратегической «дорожной карты» взаимодействия акторов мировой экономики необходимо выполнить дополнительные исследования.

В наступившем, XXI-м столетии, человечеству предстоит решать проблемы, реагировать на вызовы и угрозы времени. Это обязывает не только определиться и чётко выявить самое: что относить к испытаниям, отображающим объективный ход событий, и предложить конкретные действия адекватного противостояния вызовам/угрозам.

В повестку дня нового столетия включена как наиважнейшая проблема остановки сокращения объемов производства, снижения доходов, устранение недостатка рабочих мест, а также устранить падение темпов роста экономики и снижение качества жизни населения. Эти и другие вызовы и угрозы в той или иной степени ощутили почти все страны. В целях преодоления разрастания негативных последствий требуется приложить значительные усилия для концентрации совместных действий на результативное сотрудничество не только правительств, но и научный потенциал, и ресурсы бизнеса посредством:

- расширения внешнеэкономических связей;
- совершенствования региональной экономической политики;
- улучшения мировой системы коммуникаций (в частности, транспортных сообщений и транспортной логистики);
- укрепления взаимопонимания и доверия в процессе активизации экономического сотрудничества;
- создание стимулов и эффективных институтов соразвития государств, правительств, делового мира и науки на принципах государственно-частного сотрудничества.

Затянувшееся преодоление временных трудностей усугубляют вызовы и угрозы, которые нарастают в ЕврАзии, в частности, в Арктике, Центральной Азии, на Каспии и в Персидском заливе, геотория которых относится к зоне интересов ЕАЭС, ШОС и БРИКС.

Адекватно ответить на угрозы места и времени можно только в тесном взаимодействии ЕАЭС, ШОС и БРИКС – акторы мировой экономики (АМЭ) - обладающие одновременно глобальными возможностями и глобальными интересами.

**Повестка XXI века на первый план выносит вопросы поиска адекватных ответов на глобальные вызовы и угрозы, масштаб которых опасен самому существованию человечества, которые могут быть найдены в процессе системного формирования приемлемой концепции**

## **взаимодействий с должным образом учета интересы всех без исключения стран.**

План совместных согласованных мероприятий предлагается проработать в «дорожной карте» взаимодействия ЕАЭС, ШОС, БРИКС. На это ориентирует Доклад. В нем обосновывается целесообразность составления плана «дорожной карты» организации взаимодействия и взаимодействия АМЭ, исходя из того, что процесс на сближение уже начался. И чем быстрее он будет идти (при наличии «дорожной карты»), тем меньше будет издержек переходного периода.

«Указательными знаками» совместного движения к расширению геоэкономического пространства и углублению взаимодействия являются геопроекты-партнеры, обеспечивающие расширение географии взаимодействия на геоэкономическом пространстве Евразии:

- широтный Северный морской коридор,
  - широтная Транссибирская магистраль,
  - широтный Новый Шелковый путь
- и, связывающий их, меридиональный ТрансАзийский Коридор Развития.

Системообразующие геопроекты-партнеры акторов мировой экономики, объединят интересы и намерения, сформируют общее геоэкономическое пространство, чем обеспечат на практике успешно и адекватно вызовам времени, раз и навсегда, конструктивно, ответить «мягкой силой» угрозам ЕАЭС, ШОС и БРИКС в Арктике, Центральной Азии, Каспийском регионе и в Персидском заливе.

Изначально мотивами объединения ЕАЭС, ШОС и БРИКС рассматриваются:

- намерения расширить экономическое пространство сотрудничающих стран до геоэкономического, а вместе с ним и рынки сбыта;
- обеспечить достижение роста национальных экономик и улучшения качества жизни населения стран акторов мировой экономики.

**Взаимодействие ЕАЭС, ШОС и БРИКС  
предлагается реализовать в формате одной межконтинентальной  
экономической и политической системой как активного субъекта  
мирового хозяйства с рабочим названием «Континентальная  
Организация/Pairing Continental Organizations» (КО/PCO).**

**Абсолютное же право выбора официального названия  
новой структуры и ее формата полностью  
за лидерами ЕАЭС, ШОС и БРИКС.**

При составлении Доклада первоочередное значение придано следующим стратегическим приоритетам взаимодействия:

- *обеспечение* устойчивого опережающего экономического роста с использованием технологий нового поколения, выработка и реализация стратегии инновационно-технологического прорыва, прогрессивных сдвигов в структуре экономики и внешней торговли товарами и услугами, приоритета материального производства;

- *формирование* эффективного общего рынка АМЭ во взаимосвязи с родственными региональными объединениями, ослабление зависимости от ТНК и конъюнктурных колебаний мировых рынков;

- *укрепление* и расширение геоэкономического пространства посредством совершенствования инфраструктуры производительных сил

- *активизация* участия в международных экономических институтах развития и интеграции;

- *соразвитие* и *синхронизация* усилий для повышения конкурентоспособности экономики на базе освоения нового технологического уклада и эффективного использования интеллектуальной собственности;

- *достижение* продовольственной, энергетической и экологической безопасности на основе формирования рынков товаров и услуг с крупномасштабным применением ресурсосберегающих, экологически чистых технологий;

- *создание* общего информационного пространства, многоязычных информационных сетей Интернета и телеканалов, обеспечение информационной безопасности;

- *стимулирование* гуманитарного сотрудничества в области медицины и здравоохранения, преодоление отставания в сфере науки, укрепление научно-образовательного и туристического потенциала, расширение молодежного сотрудничества.

**Мотивация стратегических приоритетов взаимодействия ЕАЭС, ШОС и БРИКС необходима для содержательного наполнения процессов сближения интересов с целью углубления взаимодействия в полноформатном межцивилизационном объединении со своими институтами и «дорожной карты» реализации общей стратегии, программ и проектов.**

Организации организаций будет первым шагом целенаправленного взаимодействия ЕАЭС, ШОС и БРИКС. Содержание их взаимодействия предлагается целеориентированно прописать по этапам «дорожной карте» Этот документ в значительной степени будет встроена в мировую политику по степени нарастания влияния на международные процессы. Это позволит ЕАЭС, ШОС и БРИКС как основателям/учредителям КО/РСО быть более конкурентоспособным и гарантированно обеспечивать устойчивость

позитивной динамики повышения благосостояния и улучшения качества жизни своих народов.

К настоящему времени все четче проявляется сближение интересов акторов мировой экономики, что подталкивает их к формированию крупнейшего в мире экономического объединения стран ЕАЭС, ШОС, БРИКС, к которому вполне вероятно присоединение АСЕАН. Принципиально важно осознание этого исхода. Наступило время, требующее адекватного восприятия современных глобальных процессов, которые, собственно, и определяют целесообразность организации взаимодействия АМЭ в формате экономической организации организаций. В этом случае самое масштабное и конструктивное «Взаимодействие Континентальных Организаций/Pairing Continental Organizations» (КО/PCO) значительно усилит позиции мировых акторов, представляющих Евразию, Латинскую Америку, Африку, сосредоточив огромный политико-экономический, научно-технический и ресурсный их потенциал на достижении заявленных целей.

Происходящие глобальные процессы, сопровождающиеся мировыми кризисами, конфликтами и вооруженными противостояниями, представляют национальным экономикам и международным организациям, которые их объединяют, реальные угрозы с непредсказуемыми последствиями. Это обуславливает необходимость поиска эффективных решений, противодействующие им. В этих условиях успех стратегических преобразований международных экономических систем зависит от степени и уровня строительства и развития их взаимодействия «по всем фронтам».

### **ДИНАМИКА ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРАКТИК**

Процессы глобализации, усиление взаимозависимости государств и усложнение хозяйственных связей между ними объективно обуславливают необходимость мирохозяйственных связей, которые осуществляются как на межправительственном уровне, так и в рамках международных экономических организаций.

К настоящему времени сложилась определённая система международных экономических организаций, включающая межправительственные (межгосударственные), неправительственные организации и объединения, региональные организации на правительственном и предпринимательском уровнях. Она имеет свои принципы, функции, методы, которые отражают глобальную систему взаимодействия экономических субъектов, как на международных, так и региональных и национальных рынках.

В ООН действует 18 специализированных учреждений, занимающихся вопросами торгово-экономических отношений, производственного сотрудничества, стандартизации и сертификации продукции,

интеллектуальной собственности, энергетики, транспорта, связи и т.д. Именно им принадлежит ведущая роль в системе международных экономических организаций.

Международные экономические организации в настоящее время оказывают огромное воздействие на межгосударственные и надгосударственные экономические отношения.

Современный этап развития мировой экономики характеризуется нарастанием темпов совершенствования интеграционных процессов. При этом для международных экономических организаций присущи новые количественные и качественные характеристики. Они показывают усиление взаимосвязи и взаимозависимости национальных экономик, повышение значения внешнеэкономического фактора, определяя преимущества международной торгово-экономических связей.

Экономическая интеграция может осуществляться вширь и вглубь. Основные формы мирохозяйственных связей, международная торговля, движение капиталов, миграция населения и трудовых ресурсов, транснациональная деятельность, акции международных организаций, наконец, интеграционные процессы в мире характеризуются масштабностью и многообразием практик. К примеру:

1. *Зона свободной торговли (ЗСТ)* — отмена тарифных и нетарифных ограничений для перемещения товаров внутри зоны при сохранении каждой страной-участницей собственной внешнеторговой политики по отношению к третьим странам. На этой стадии интеграции находятся ЕАСТ, НАФТА, АСЕАН.

2. *Таможенный союз (ТС)* — наряду с функциями ЗСТ проводится единая внешнеторговая политика по отношению к третьим странам, формируется единая внешняя граница (например, МЕРКОСУР).

3. *Общий рынок (ОР)* — наряду с функциями ТС беспрепятственно осуществляется трансграничное перемещение всех факторов производства (капитал и рабочая сила). Формируются наднациональные законодательные, исполнительные и судебные структуры. Осуществляется унификация национальных законодательств.

4. *Экономический и валютный союз (ЭВС)* — наряду с функциями ОР происходит согласование социально-экономической и валютной политики. Осуществляется экономическая конвергенция (сближение) стран союза, вводится единая валюта.

5. *Политический союз* — наряду с функциями ЭВС осуществляется переход к общей политике безопасности, единой структуре правосудия и внутренних дел, вводится единое гражданство.

Действующие модели интеграции на практике оказываются хоть и разнообразными, в то же время они во многом дублируют друг друга.

*Содружество Независимых Государств (СНГ)* было основано главами БССР, РСФСР и УССР путём подписания 8 декабря 1991 года в Вискулях (Беловежская пуца) под Брестом (Белоруссия). «Соглашения о создании Содружества Независимых Государств» (в СМИ известно как «Беловежское соглашение»). Эта региональная международная организация, созданная на основе международного договора, призвана регулировать отношения сотрудничества между государствами, ранее входившими в состав СССР. СНГ не является надгосударственным образованием и функционирует на добровольной основе. Население – около 280 млн. человек; штаб-квартира – Минск и Москва; рабочий язык – русский. Доля ВВП стран СНГ в общем объёме мирового валового продукта, рассчитанного по паритетам покупательной способности валют, за 2012 год составила 4,2%.

*Интегративная группировка Европейский союз.* Официально до 1 ноября 1993 г. ведущая интеграционная группировка западноевропейских стран называлась Европейским сообществом. Она появилась после слияния в 1967 г. органов ранее самостоятельных региональных организаций. В настоящее время ЕС – это окончательно оформленный экономический, валютный и политический союз 27 стран. В его рамках осуществляется единая транспортная, промышленная, торговая политика, политика в области окружающей среды и социальная политика.

*Североамериканская зона свободной торговли.* Объективные процессы экономической интеграции происходят и в других районах мира. Наиболее развитой интеграционной группировкой в Североамериканском регионе является НАФТА - Североамериканская ассоциация свободной торговли, образованная в январе 1994 г. США, Канадой, Мексикой.

*Экономическое сотрудничество в Азиатско – Тихоокеанском регионе* охватывает территорию с населением более 3,5 млрд чел. На АТР приходится 56% мирового валового продукта, 45% мирового экспорта и 45% мирового импорта. Азиатско-Тихоокеанский регион включает ряд субрегиональных объединений: Ассоциацию стран Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Организацию Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), Австралийско-Новозеландскую зону свободной торговли, Южно-Тихоокеанский форум (ЮТФ), Тихоокеанский экономический совет (ТЭС).

*Наиболее активно интеграционные процессы протекают в Ассоциации стран Юго-Восточной Азии (АСЕАН)*, созданной в 1967 г. Страны АСЕАН широко сотрудничают как между собой, так и с третьими странами, особенно с Японией, США, Южной Кореей, Тайванем, в последнее время с Китаем.

*Другая крупная региональная организация – АТЭС*, учрежденная в 1989 г. В 1997 г. к АТЭС присоединилась Россия.

*2 апреля 1996 г. был подписан договор об образовании Сообщества России и Белоруссии.* В качестве основной цели провозглашено формирование глубоко интегрированного политически и экономически Сообщества в целях объединения материального и интеллектуального

потенциалов государств. Следующим этапом в развитии российско-белорусских экономических связей стало подписание Договора о Союзе Беларуси и России и Устава Союза Беларуси и России в 1997 г.

8 декабря 1999 г. был подписан Договор о создании Союзного государства Беларуси и России.

*Самым значимым объединением исторически дружественных государств на постсоветском пространстве является Евразийское экономическое сообщество.* Начало интеграционным планам было положено 6 января 1995 г. Соглашением о таможенном союзе, которое подписали Российская Федерация и Республика Беларусь, позднее присоединились Республика Казахстан и Республика Кыргызстан. 10 октября 2000 г. в Астане было учреждено Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС).

*30 апреля 1994 г. Казахстан, Киргизия и Узбекистан подписали Договор о создании единого экономического пространства.* С марта 1998 г. к Договору присоединился Таджикистан. 17 июля 1998 г. был подписан Договор о создании Центральноазиатского экономического сообщества (ЦАЭС).

*28 февраля 2002 г. в Алма-Ате состоялось подписание Договора об учреждении Организации «Центрально-Азиатское сотрудничество» на базе Центрально-Азиатского экономического сообщества.*

*В 1997 г. пять постсоветских стран: Грузия, Украина, Узбекистан (вышел из состава в 2005г.), Азербайджан и Молдова учредили неформальное межгосударственное объединение ГУУАМ.*

*В 2006 г. на Минском саммите ЕврАзЭС принято решение об объединении ОЦАС с ЕврАзЭС по причинам устранения дублирования в деятельности двух организаций, участия пяти стран (кроме Белоруссии) в двух организациях одновременно, сокращения финансовых затрат.* От ОЦАС к ЕврАзЭС перешли такие вопросы, как экологические вопросы, водно-энергетическое урегулирование, вопросы здравоохранения и др.

*1 января 2015 года* начался новый этап экономической интеграции на евразийском пространстве. Стартовал Евразийский экономический союз как международная организация, обладающая соответствующей правосубъектностью. Евразийский экономический союз — ответ на глобальные вызовы.

*05.10.15* было достигнуто Соглашение о создании Транс-Тихоокеанского торгового партнерства (ТТП), на которое будет приходиться 40% мировой экономики и треть мировой торговли. Его особенность: это настолько же геополитический, насколько экономический союз. Цель США и Японии - получить преимущество перед Китаем и создать противовес экономической мощи Китая в Тихоокеанском регионе.

К настоящему времени сложилось твердое убеждение в том, что миропорядок XXI века должен основываться на коллективном решении

ключевых проблем, на приоритете положений Устава ООН и норм международного права.

Стабильность системы международных отношений может быть достигнута только на основе равноправия всех её субъектов, взаимного уважения и взаимовыгодного сотрудничества, призванного обеспечить безопасность каждого члена мирового сообщества в политической, военной, экономической, гуманитарной и иных областях.

### **АКТОРЫ ГЛОБАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ И МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ**

Одной из немаловажных причин актуализации текущей повестки дня стала активизация взаимодействия АМЭ с сохранением своих глобальных интересов на саммите в УФЕ (2015).

*Евразийский экономический союз (ЕАЭС)* начал функционировать с 1 января 2015 года. В настоящее время включает в свой состав пять государств: Российскую Федерацию, Республику Беларусь, Республику Казахстан, Республику Армению, и Кыргызскую Республику. Союз является международной организацией региональной экономической интеграции, обладающей международной правосубъектностью. Крайне важно, чтобы ЕАЭС получил международное признание, что содействовало бы его возможности активно представлять интересы стран на международной арене. При этом в ходе переговоров по присоединению к Всемирной торговой организации Российская Федерация предусмотрела, что ключевые экономические вопросы международной торговли рассматриваются и регулируются в рамках ТС. Евразийский экономический союз призван обеспечивать свободу движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, проведение скоординированной, согласованной или единой политики в отраслях экономики. Ключевым моментом является формирование реального общего рынка, создание которого будет возможно к 2025 году, когда будут преодолены проблемы изъятий и ограничений из свободного обращения товаров, свободного обращения услуг и свободного движения капитала в рамках Союза.

*Шанхайская организация сотрудничества (ШОС)* – региональная международная организация, основанная в 2001 году лидерами Китая, России, Казахстана, Таджикистана, Киргизии и Узбекистана.

Страны-участницы ШОС	Государства-наблюдатели	Партнёры по диалогу	Получавшие приглашение на саммиты глав государств ШОС
----------------------	-------------------------	---------------------	---

Казахстан	Афганистан	Беларусь	Туркмения
Киргизия	Индия	Турция	СНГ
КНР	Иран	Шри-Ланка	АСЕАН
Россия	Монголия		ООН
Таджикистан	Пакистан		

*БРИКС* – группа из пяти быстро развивающихся стран: Бразилия, Россия, Индия, Китай, Южно-Африканская Республика. На их долю приходится более 26% территории Земли, 42% населения планеты (2,83 млрд. человек), объединённый ВВП в 15,435 трлн. долларов, или 14,6% мирового ВВП. Бразилия, Россия, Индия и Китай производят около 40% пшеницы (свыше 260 млн. т), 50% свинины (более 50 млн. т), более 30% мяса птицы (свыше 30 млн. т), 30% говядины (около 20 млн. т) от общемирового показателя. В странах БРИКС сосредоточено более 32% общемировых пахотных земель. Выгодное положение этим странам обеспечивает наличие в них большого количества важных для мировой экономики ресурсов:

- Бразилия – богата сельскохозяйственной продукцией;
- Россия – крупнейший в мире экспортёр минеральных ресурсов;
- Индия – дешёвые интеллектуальные ресурсы;
- Китай – обладатель дешёвых трудовых ресурсов;
- ЮАР – природные ресурсы.

Предпосылки к объединению ЕАЭС с ШОС и БРИКС заложены самой встречей глав государств этих международных институтов в Уфе (2015). Лидеры ЕАЭС, ШОС и БРИКС активно обсуждали вопросы, связанные с поиском возможных форматов взаимодействия между ШОС, БРИКС, ЕАЭС и экономическим поясом Шелкового пути. По итогам саммита была одобрена идея взаимодействия ЕАЭС и Экономического пояса. Инициатива взаимодействия и созидательного взаимодействия АМЭ вызвана необходимостью коллективного реагирования на вызовы времени. С годами все явственнее проявляется тренд формирования общей организации международных институтов развития, оказывающих влияние на мировую ситуацию. В этих условиях намерения взаимодействия ЕАЭС, ШОС и БРИКС следует рассматривать как их серьезную заявку на расширение собственного геоэкономического пространства, чтобы никакая иная держава не смогла бы диктовать мировым акторам свои условия в экономическом, военном и политическом планах. В подтверждение сказанному, по китайской инициативе активно создаются институты

развития незападных цивилизаций — Фонд Шелкового пути, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций. По итогам саммитов в Уфе к ним добавился и Новый банк развития БРИКС.

Главная задача времени объединить экономический потенциал БРИКС, ШОС, ЕАЭС и экономического пояса общим институциональным форматом взаимодействия с целью избежать контрпродуктивной конкуренции и существенно расширить/углубить взаимодействие государств с единой идеологией и внешнеполитическими приоритетами. Процесс пошел: ЕАЭС, БРИКС и ШОС включились в открытую конкуренцию с ведущими западными странами.

Президент России Владимир Путин заявил, что страны БРИКС, ШОС и ЕАЭС могут объединить свои ресурсы и расширить сотрудничество для мощного экономического рывка. «Нет сомнений, у нас есть все предпосылки, чтобы расширить горизонты взаимопольного сотрудничества, сложить воедино имеющиеся у нас сырьевые ресурсы, человеческий капитал, огромную емкость потребительских рынков для мощного экономического рывка», — заявил он на встрече БРИКС с приглашенными странами, представляющими ЕАЭС и ШОС<sup>7</sup>.

ШОС и БРИКС в ноу-хау связке с ЕАЭС как геостратегические акторы нового поколения с уникальными запасами сырья и финансов, способны создать потенциальное геоэкономическое пространство ЕврАзии опережающего развития международной торговли беспрецедентных масштабов.

Экономическое сотрудничество и интеграция в ЕврАзии в настоящее время развиваются в направлении интеграции, как государств, так и международных институтов развития.

Реализация интеграционной инициативы придаст ШОС и БРИКС новые стимулы расширения сотрудничества на совместном геоэкономическом пространстве. В качестве ключевых членов в этих структурах являются Россия и Китай. Это, конечно, вовсе не случайно. Как постоянные члены Совета Безопасности ООН, они повышают политический вес каждого объединения со своим членством. При этом «Как ядерные державы, они прикрывают своих партнеров «зонтиком безопасности», столь необходимым на фоне быстрых и безжалостных расправ над неугодными Западу режимами – нарушителями правил «вашингтонского консенсуса»<sup>8</sup>.

Перспектива практического взаимодействия ЕАЭС, ШОС и БРИКС в формате КО/РСО вдохновляет единством и солидарностью наибольшей части населения планеты на пути к процветанию.

---

<sup>7</sup> РИА Новости <http://ria.ru/world/20150709/1123499945.html#ixzz3px5OKi1K>

<sup>8</sup> Ю.Тавровский. Китайская интеграционная инициатива придаст ШОС и БРИКС новое измерение. <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1435552320>

Глобализация жёстко завязана на торговлю, а торговля, в свою очередь, не менее жёстко завязана на торговые маршруты. Китай не может обойтись без арабской нефти, а Европе, в свою очередь, нужно получать разнообразные товары из Китая. Собственно, каждый регион планеты ведёт оживлённую внешнюю торговлю, а большая часть грузов в настоящее время перевозится морем. Поэтому, если Россия и Китай — объединятся, то влияние США резко снизится, так как у американцев мало власти на суше, они имеют возможность контролировать только морские перевозки. Следовательно, после того как Вашингтон потеряет своё преимущество на море, политический и экономический вес стран перераспределится. И вот тут-то станет ясно и понятно, что центр сил влияния на мировую экономику находится, отнюдь, не в Лондоне и не в Вашингтоне.

«Беспрецедентная формула ЕАЭС, ШОС и БРИКС служит олицетворением единства и солидарности наибольшей части населения планеты на пути к сотрудничеству ради безопасности и процветания. Взаимодополняющий потенциал и совокупные возможности трех международных площадок способны сыграть позитивную роль в решении глобальных вопросов», - справедливо утверждает Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев.

#### ЛОГИСТИКА ДВИЖЕНИЯ КЦЕЛИ

Совершенствование торгово-экономического сотрудничества ЕАЭС, ШОС и БРИКС целесообразно продолжить по согласованному плану «дорожной карты» совместного движения к заявленной цели, успех которого во многом определяют:

- экономический потенциал и международный авторитет;
- участие в формировании торговых и инвестиционных потоков в ЕврАзии;
- география и масштабы национальных экономик;
- экономические ресурсы;
- социальная направленность экономических политик;
- намерения стратегического сотрудничества;
- интересы формирования рынков товаров и услуг.

В ЕврАзии сосредоточены:

- активные полюса экономического роста в лице быстрорастущих, многочисленных и крупномасштабных экономик - Китая и Индии, а также России как возрождающейся державы;
- регионы, которые напрямую влияют на формирование и содержание мировой экономики и политики: Европа, Северо-Восточная, Южная и Центральная Азия, Ближний Восток;
- центры мирового производства - новая структура производства и новые схемы размещения, мировые торговые и инвестиционные потоки;

- человеческие ресурсы, качество которых будет определять новый формат международных отношений: доминирование региональных проблем, имеющих в силу масштабов экономик-лидеров глобальный характер, над национальными и усиление роли региональных союзов развивающихся стран в решении глобальных проблем.

При этом происходит трансформация ЕврАзии с тенденцией эволюции ее экономического пространства в геоэкономическое. В этих условиях предпосылки перехода к коллективной форме глобального лидерства подготовлены в основном:

- институтом G20;
- международными союзами ЕАЭС, ШОС и БРИКС;
- возрастанием роли ресурсно-сырьевого потенциала как объекта глобальной конкуренции;
- повышением значимости регионов, располагающих ресурсами.

На этом фоне выступления глав государств ЕАЭС, ШОС и БРИКС на саммите в Уфе (2015), а также его итоги достаточно убедительно свидетельствуют о начале процесса практического сближения этих акторов мировой экономики. Придание ему согласованного геополитического вектора взаимодействия обеспечит единая «дорожная карта» совместного движения к взаимовыгодному сотрудничеству. Такую «дорожную карту» не придется составлять с нуля. То, что сделано и делается, в результате их осмысления, дает основание полагать, что она найдет понимание у первых лиц ЕАЭС, ШОС и БРИКС.

В процессе подготовки проекта Соглашения глав государств ЕАЭС, ШОС и БРИКС о целесообразности составления плана «дорожной карты» организации экономического взаимодействия АМЭ основным документом послужат итоги саммита в Уфе (2015), а также тенденции к взаимодействию акторов мировой экономики.

Невозможно отрицать факт усиления роли ЕАЭС, ШОС и БРИКС. Глобализация, стремительно охватывающая мир в XXI веке, породила и такую заметную тенденцию интеграции интеграций, которая потенциально имеет тренд к формированию мультиполярного сообщества. В этой связи все четче проявляются влияния глобализации:

- мир становится многополярным;
- появляются силы, способные воздействовать на мировую экономику. В частности ЕАЭС, ШОС и БРИКС – акторы деловой активности мировой экономики;
- возрастание сырьевых ресурсов как объекта глобальной конкуренции.
- геополитические процессы все более подвержены влиянию геоэкономических тенденций. Следовательно, будет возрастать значение регионов, располагающие ресурсами развития;
- доминирование региональных проблем над национальными;

- основным объектом конкуренции в многополярном мире становится пространство: экономическое и политическое.

Происходит борьба за экономическое влияние и изменение границ этого влияния. И она активно происходит, главным образом, в Евразии. ЕАЭС, ШОС и БРИКС находятся в центре этих геоэкономических трансформаций как нарождающиеся лидеры нового миропорядка.

Здесь следует отметить характерную особенность времени: если раньше противостояли друг другу государства, то сегодня это происходит между союзами, объединениями государств. В этих условиях организация взаимодействия в формате КО/РСО является общей заинтересованностью ЕАЭС, ШОС и БРИКС, так как с годами все четче проявляется стремление многих институтов развития к сближению друг с другом. Хотя бы ради расширения торгово-экономического пространства. Очевидно, исходя из уникального исторического факта: торговля не разорила ни одно государство.

Геопространство ЕАЭС, ШОС, БРИКС может составить конкуренцию Евроатлантическому пространству. В том числе пространству, которое создается семеркой наиболее развитых стран, — это группа G7.

Для сравнения: с 2000 по 2013 год доля АМЭ в мировом ВВП выросла на 12%, а G7 показали снижение на 17%. В мировом товарообороте Евразийско-Азиатское пространство выросло на 10%, а пространство G7 просело на 13,8%.

Кроме того, развивающиеся страны больше нуждаются в сырьевых ресурсах, нежели развитые. Так что ЕАЭС выгодно импортировать сырье на восток. Также актуальны и инфраструктурные возможности развития этого геопространства.

Возможности взаимодействия ЕАЭС, ШОС и БРИКС обусловлены:

- членством стран в международных институтах таких как ООН, МВФ, ВБ, ВТО и др;

- сотрудничеством в рамках БРИКС, АТЭС, Совещании по взаимодействию и мерам доверия в Азии (СВМДА), G20 и других объединениях; наличием совместных финансовых институтов (банк БРИКС, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций);

- совместными экономическими проектами (инфраструктурными, экологическими, энергетическими);

- созданием регионального пространства экономического сотрудничества ЕАЭС, ШОС и БРИКС.

Особого внимания заслуживают новые аспекты взаимодействия, связанные с формированием евразийского межрегионального рынка развивающихся стран Азии и постсоветской Евразии. Эксперты «Financial Times» в свое время отметили, что в докладе МВФ о перспективах развития мировой экономики (2014 г.) развивающиеся рынки семи стран (в число

которых вошли Бразилия, Россия, Индия, Китай, Мексика, Индонезия и Турция) обогнали по объему ВВП группу развитых экономик G7.

Экономическое влияние ЕАЭС и ШОС распространяется на пространство девяти развивающихся и переходных экономик Евразии, входящих в ЕАЭС, ШОС и БРИКС (Беларусь, Казахстан, Россия, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Китай, Индия, Пакистан). Их геоэкономическое пространство уступает G7 по объему ВВП, но не отстает по динамике роста товарных и инвестиционных потоков.

Растущий интерес к участию в работе группы БРИКС и ШОС проявляется со стороны Индонезии, Мексики, Аргентины, Турции, Ирана, Шри-Ланки, Бангладеш, Сирии, Монголии, Непала. Этот интерес самым тесным образом связан с надеждами на выстраивание нового формата международных торговых отношений. Общий объем торговли восьми первых из перечисленных стран со странами-членами БРИКС и ШОС за период 2009-2014 гг. увеличился более чем вдвое. За последние 6 лет объем совокупной взаимной торговли между странами группы БРИКС возрос также почти вдвое и примерно наполовину между странами-членами ШОС. Доля взаиморасчетов в национальных валютах внутри этих объединений увеличилась соответственно на 25 и 35%. А объем совокупных перекрестных инвестиций внутри БРИКС и ШОС возрос на 20% и почти на треть соответственно. Постепенно формируются и связи между Таможенным Союзом (ТС) Юга Африки и ТС РФ, Беларуси и Казахстана, что стимулирует созданию между ними в перспективе зоны свободной торговли<sup>9</sup>.

Совместное заявление президента России Владимира Путина и главы КНР Си Цзинпина о намерении строить общее экономическое пространство Евразийского экономического союза и китайского геополитического проекта «Экономический пояс Шелкового пути» с учетом накопленного опыта взаимодействия в рамках ШОС, с интересом привлекло внимание мирового сообщества. А с учетом того, что доминирующую экономическую силу представляют ШОС и БРИКС, то вполне логично, что именно совместная технологическая платформа взаимодействия станет реальной основой продвижения к объединению.

Наличие достоверной информации, положительное отношение общественности и делового мира к целесообразности начала научных исследований и проектных работ обеспечит возможность представить главам государств ЕАЭС, ШОС и БРИКС аргументированное обоснование:

- экономической эффективности мероприятий «дорожной карты»
- стратегической значимости объединения совместных ресурсов и усилий разных государств, с различными внешнеполитическими приоритетами и национальными интересами, но, способных снимать различные противоречия и вырабатывать общие приоритеты.

---

<sup>9</sup> <http://politikarunet.ru/index.php/?topic/1414-еаэс-шос-брикс-новые-центры-многополярного-мир/>

Для этого потребуется:

а. Продолжить работу по детализации геопроектов-партнеров.

б. Начать процесс привлечения инвесторов, информируя их о целях, задачах геопроектов-партнеров, приобретаемых выгодах и преимуществах, а также об ожидаемых синергетических эффектах.

в. Сосредоточить внимание на обоснованность доводов целесообразности реализации идей геопроектов-партнеров как основы расширения взаимодействия международных институтов развития и интеграции.

г. Заинтересовать представителей власти, бизнеса, предпринимателей, ученых и проектировщиков целесообразностью эволюции экономического пространства в геоэкономическое объединением геопроектов-партнеров.

Для обеспечения продуктивной работы коллективов инженеров и ученых разных стран с официальной базой знаний (нормативно-правовой, статистической, топографической, инженерно-геологической и др.) в условиях проведения совместных инженерных изысканий, научных исследований и проектирования комплекса инженерно-технических объектов геопроектов-партнеров потребуется:

- официальный межправительственный допуск/разрешение на работу с информацией по отдельно взятой стране;

- гарантированное финансирование научных и проектных работ;

- возможность обсуждать предварительные результаты с официальными структурами;

- поддержка власти и бизнеса в свободе перемещения по территории той или иной страны, связанной с изысканиями и исследованиями.

К разработке плана совместных действий в формате «дорожной карты» можно приступить с момента принятия главами государств ЕАЭС, ШОС и БРИКС решения о целесообразности начала системных проектных и научных работ составления логистики/плана «дорожной карты» организации экономического взаимодействия акторов мировой экономики.

Желания содействовать взаимодействию между ЕАЭС, ШОС и БРИКС целесообразно представить логистику «дорожной карты» с геопроектами-партнерами как конкретной системой мероприятий формирования нового геоэкономического пространства посредством транспортной инфраструктуры ЕврАзии (как платформы взаимодействия), концентрируя внимание на важность интересов и ресурсов КО/PCO.

### **Мотивация созидания**

Из года в год, в течение последних десятилетий, все тяжелее переносятся удары кризиса, который охватил все страны. Идет жесткая проверка устойчивости национальных экономик, эффективности

международных институтов интеграции и развития. При этом всё явственнее осознается уязвимость устаревших форм экономических связей между странами и международными организациями.

Противоречивый и неоднозначный характер тенденций геоэкономической и геополитической эволюции даёт основание характеризовать современную эпоху как эпоху глобальной неопределённости. В данных условиях стало ясно, что решать глобальные вопросы мировой экономики без конкретного взаимодействия уже невозможно. При этом основным экономическим и общецивилизационным фоном служит резкая активизация процессов глобализации и интернационализации с усилением роли ЕАЭС, ШОС и БРИКС. Они организовались для обеспечения благополучия входящих в них стран. Сегодня становится все очевиднее, что поставленная задача реально выполнена. На очереди их совершенствование и возможностями достижения новых целей.

Исторически дружественные страны Евразии еще не реализовали в мировом процессе всех своих возможностей в немалой степени из-за отсутствия общего геопроекта торгово-экономического сотрудничества и взаимодействия власти с бизнесом.

Время требует консолидации совместных усилий ЕАЭС, ШОС и БРИКС, как акторов мировой экономики, к примеру, в формате «Взаимодействие Континентальных Организаций/Pairing Continental Organizations». Так, в деловом взаимодействии станет возможным обновление миропорядка реальными геопроектами-партнерами, ориентированных на мобилизацию общих ресурсов (политических, экономических и интеллектуальных), скрепление территорий, расширения экономического пространства, обеспечение устойчивости и безопасности национальных экономик.

На сегодняшний день к ключевым сферам сотрудничества относятся: торговое и инвестиционное взаимодействие, финансы, создание эффективных институтов их регулирования, выработка решений по вопросам глобальной политики, промышленное развитие, финансирование инфраструктурных проектов, фондовые рынки, транспорт, продовольственная безопасность, наука, культура и туризм, а также энергетическая безопасность.

Мир вступает в новую эру инфраструктурных геопроектов, когда страны (к примеру, Китай со своим обновленным Шелковым путем), массивно мобилизуют многомиллиардные инвестиции для достижения своих интересов.

С возрастанием спроса на геопроекты, отмечается и проявление беспокойства Соединенных Штатов возможностью ликвидации их гегемонии новыми акторами мировой экономики.

*Предпочтительные мотивы разработки «дорожной карты»:*

- Потребность в расширении многоформатного сотрудничества ЕАЭС, ШОС и БРИКС в целях укрепления доверия и взаимопонимания посредством реализации совместных инвестиционных проектов как консолидированного адекватного ответа на внутренние и внешне угрозы.

- Необходимость скорейшего сокращения дефицита природных ресурсов, снижения вероятности перерастания конфликтов в военные угрозы, преодоление отставания инфраструктуры от запросов производительных сил национальных экономик средствами и технологиями ЕАЭС, ШОС и БРИКС.

- Всё более актуальным становится вопрос дальнейшей эволюции ЕАЭС и то, насколько интеграция этого союза с ШОС и БРИКС способна изменить статус-кво в мире. Отношения между ШОС и ЕАЭС (ранее – ЕврАзЭС) успешно выстраивались с 2006 по 2014 годы в рамках подписанного Меморандума о взаимопонимании. За это время был накоплен большой опыт взаимодействия. ЕАЭС является молодым объединением, при этом его перспективы более чем внушительны. В свою очередь, ШОС доказала, что интеграция соседствующих стран выгодна с экономической точки зрения.

- Тесная интеграция в единый рынок ЕАЭС будет способствовать тому, что и в крупных альянсах Россия, Казахстан, Беларусь, Армения и Кыргызстан выступят в качестве единого игрока.

Инициатива усилить взаимодействие объединением ресурсов земли, труда и капитала АМЭ обеспечивается общими геопроектами-партнерами:

- возрождение Северного морского пути;
- модернизация Транссибирской магистрали;
- формирование «Экономического пояса Шелкового пути»;
- создание «ТрансАзийского Коридора Развития».

Они дополняют и подкрепляют «дорожную карту» совместного движения ЕАЭС, ШОС и БРИКС по пути стремления к устойчивости и безопасности национальных экономик. Взаимодействие геопроектов-партнеров ориентирует на взаимовыгодное взаимодействие в уникальном геоэкономическом пространстве в Евразии, которого нет у других международных экономических институтов. Это обеспечит сотрудничающим государствам уникальные условия выхода на мировые рынки.

Методы, средства и технологии формирования геостратегической «дорожной карты», не вступая в противоречия с национальными законами, прокладывает взаимовыгодный путь совместного достижения заявленной цели максимально своими силами в строго установленные сроки с взаимоприемлемым результатом.

Мероприятия «дорожной карты» КО/РСО не противоречат действующим национальным правовым нормам безопасности, инфраструктурных и военных запросов сотрудничающих стран.

Излагаемые предложения исходят из необходимости адекватного реагирования практическими действиями, направленными на ликвидацию

вызовов и угроз, в частности: широтно-транзитного вывоза сырья на Запад, сдерживание восстановления международной морской деятельности в Арктике, устранение барьеров создания Каспийского Морского Хаба, нарастание конфликта в Центральной Азии из-за дефицита водных ресурсов, снижение затянувшегося напряжения в Персидском заливе. Удовлетворить такой геоэкономический запрос возможен, если сойти с накатанной дороги не адекватного мышления и выйти на путь созидательного взаимодействия акторов мировой экономики.

Объемный, пространственный взгляд, а не плоский обзор, ограниченный территорией, позволяет по-новому представить современную Евразию.

На сегодня предложения Доклада носят, по ряду причин, постановочный характер и будут находиться в таком состоянии до принятия главами ЕАЭС, ШОС и БРИКС политического решения о целесообразности углубления экономического соразвития при взаимодействии и взаимопонимании в формате альянса и в его реализации по плану «дорожной карты». Такая воля АМЭ не противоречит их интересам, уставам и соответствует тенденциям мирового хозяйства, когда их соразвитие тесным образом сочетается с современной тенденцией глобализации мировой экономики на создаваемом геопроектами-партнерами общем геоэкономическом пространстве/геотории (совокупность территорий, акваторий и воздушных пространств). Подобный решающий шаг необходим в целях повышения:

- эффективности взаимодействия сотрудничающих организаций;
- капитализации общего геопространства взаимодействующих организаций;
- свободы маневра ресурсами;
- экономического потенциала взаимодействующих организаций и возможностей проникновения их на мировой рынок и закрепления на нем;
- инвестиционной привлекательности взаимодействия организаций в связи с ростом финансовой устойчивости, привлечение инвестиций.

Потребность в «дорожной карте» организации интегративного взаимодействия АМЭ необходима для представления главам государств обоснованного плана совместных действий, расписанного по временным этапам, определяющие последовательные шаги организации взаимодействия и последующего соразвития адекватно актуальным вопросам геополитики геоэкономики.

Цель «дорожной карты» — содействие реализации интересов сотрудничающих стран через эффективное международное взаимодействие акторов мировой экономики.

«Дорожная карта» указывает конкретные шаги взаимодействия по повышению благосостояния и улучшению качества жизни многомиллиардного населения КО/PCO.

## Исходные положения

*Отношения* АМЭ важная составляющая взаимодействия. Они призваны придать сотрудничеству качественно новое, более глубокое измерение, способствовать укреплению партнерских связей на общем геопропространстве и предполагает не только баланс интересов, но и баланс сил и угроз:

- когда речь идет о балансе интересов, то необходимо знать, насколько эти интересы выражены, в какой степени они увязаны друг с другом и учитываются сторонами, в чем заключаются компромиссы между этими интересами;

- баланс сил предполагает акцент на анализе ресурсной базы АМЭ и их сопоставимости. Ресурсы используются как показатель силы КО/PCO;

- при росте конфликтности используется понятие «баланс угроз».

Интенсивное развитие интегративных процессов на усиление взаимодействия, обуславливает необходимость формирования и продвижения, качественно новых ценностно-смысловых основ этих процессов. Несмотря на преобладание экономической составляющей, успешность интегративного взаимодействия во многом зависит от характера и уровня взаимодействия в каждой сотрудничающей стране власти, бизнеса и населения.

*Принципы*, задачи и основные направления взаимодействия:

- открытость и доступность информации;

- коллегиальность в выработке совместных решений;

- соглашение о взаимодействии;

- уважение суверенитета государств и неукоснительного соблюдения их национального законодательства, норм и принципов международного права;

- укрепление доверия между компетентными органами государств-участников альянса;

- равноправие сторон.

«Мягкий» переход от сотрудничества стран к организации интегративного взаимодействия АМЭ откроет КО/PCO на многие годы возможности созидания в комфортных условиях стабильности и процветания. Вот эта интегративная супермагистраль альянса и есть ключевая повестка дня XXI века.

Реальная потребность возвышения роли и значения ЕАЭС, ШОС и БРИКС в мировой экономике, вызвана обострившимися проблемами глобализации, «теснотой связей» между участниками мирохозяйственных отношений и проявляющимися интересами сотрудничества с международными экономическими институтами интеграции. В этих условиях актуализируется поиск взаимовыгодного пути взаимодействия АМЭ на основе взаимодополняемости и соразвития.

## Институализация взаимодействия

На основе устоявшихся деловых отношений АМЭ целесообразно организовать их интегративное взаимодействие на принципах сближения интересов государственной власти и частного капитала, главным образом, в создании общей транспортной инфраструктуры. Для этого потребуется:

- обеспечить взаимодействие субъектов различных форм собственности;
- обсудить приоритетные геопроекты развития инфраструктуры на основе мультимодальных перевозочных и логистических систем с учетом внедрения современных механизмов и технологий, новой транспортной техники; □

- предложить пути совершенствования транспортного комплекса ЕАЭС, ШОС и БРИКС (посредством гармонизации транспортных потоков геопроектами партнерами), используя их геополитические и геоэкономические преимущества, с целью углубления взаимодействия скрепляемых геоторий.

*Суть геостратегической, геополитической и геоэкономической инициативы* организации взаимодействия ЕАЭС, ШОС и БРИКС заключается в том, что каждый из акторов является равноправным соучредителем новой архитектуры мировой экономической, политической и социокультурной системы. Ее реальной материально-технической платформой станут геопроекты-партнеры, укрепляющие их участие присутствие в мировой экономике общим рыночным геопространством в ЕврАзии, в Латинской Америке и в Южной Африке. При этом, углубление взаимодействия должно быть направлено на повышение благосостояния сотрудничающих стран и улучшение качества жизни их многомиллиардного населения.

Соглашение глав государств ЕАЭС, ШОС и БРИКС о целесообразности развития и углубления взаимодействия друг с другом в формате КО/РСО может быть принято лишь при наличии доказательных обоснований, к примеру, таким документом как международная «дорожная карта». Поэтому первые шаги на этом пути предлагается начать с подготовки «дорожной карты» организации взаимодействия....

*Предпочтительными мотивами* составления плана «дорожной карты» взаимодействия ЕАЭС, ШОС и БРИКС рассматриваются их потребности в:

- едином плане совместного движения к согласованной цели и согласованными мероприятиями;

- общем геопространстве с общим рынком;

- укреплении доверия и взаимопонимания посредством реализации совместных инвестиционных проектов как консолидированного адекватного ответа на внутренние и внешне угрозы.

- скорейшей ликвидации дефицита (главным образом, водных ресурсов), являющийся источником конфликтов в засушливых регионах;

- преодолении отставания развития транспортной инфраструктуры от запросов производительных сил КО/PCO;

- общей транспортной системе, которая связывала бы их геотории. В этих целях предлагается реализовать геопроекты-партнеры.

«Дорожная карта» организации взаимодействия АМЭ должна быть подготовлена международным коллективом специалистов ЕАЭС, ШОС и БРИКС, которые владеют знаниями своей страны и опытом решения системных задач в интересах повышения благосостояния национальных экономик с улучшением качества жизни их народов.

Источниками финансирования реализации плана «дорожной карты» могут быть - Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (крупнейшие акционеры - Китай, Индия и Россия) и Китайский фонд шелкового пути, а также средства частных компаний, промышленников и предпринимателей. В этом случае гарантируется достижение заявленной цели «дорожной карты».

В основу предварительных соображений плана «дорожной карты», закладываются намерения:

- объединить геостратегические и геоэкономические преимущества широтные транспортные коридоры (Северный морской путь, Транссибирская магистраль и Шелковый путь), пока изолированные друг от друга;

- реализовать геопроект-партнер «ТрансАзийский Коридор Развития», движущими силами которого являются меридиональные транспортные магистрали (наземные и водные ходы), связывающие между собой все широтные транспортные коридоры Евразии.

Созидательное взаимодействие обеспечит недостающие возможности развития и размещения объектов производительных сил (в том числе инфраструктурных), гармонизацию грузопассажирских, финансовых и информационных потоков, которые образуются в результате совместной деятельности бизнеса и власти в процессе хозяйственного оборота земли, труда и капитала, сотрудничающих стран.

Экономическое сотрудничество между странами не должно ограничиваться количественным увеличением ее показателей. Важно, чтобы интеграция была качественной. Качественная интеграция выбирает направления сотрудничества, приносящие экономическую, политическую и др. пользу сотрудничающим сторонам.

Принципиально важно воспринимать вопрос об организации хаб-альянса как интеграционное объединение интересов КО/PCO.

В результате самого масштабного за всю историю интеграции интеграций значительно усилится позиция трех акторов мировой экономики, сосредоточив огромный политико-экономический, научно-технический и военный потенциал.

КО/PCO по степени влияния на международные процессы может соперничать с другими экономическими интеграционными союзами. А

потому созидательное взаимодействие ЕАЭС, ШОС и БРИКС ни у кого не вызовет сомнений.

Расширение пространства интеграционного строительства представляет особый интерес на фоне неоднозначных результатов политического и экономического сотрудничества государств ЕАЭС, ШОС и БРИКС, а также сохраняющего актуальность взаимодействия с сохранением интересов акторов мировой экономики. В силу этих причин расширение процесса взаимодействия и его последствий представляется весьма актуальным для успешной реализации внешнеполитических интересов КО/РСО.

Ценность «дорожной карты» во многом возрастет при наличии:

- объективной аналитической оценки вызовов и угроз акторам мировой экономики (в частности их государствам);
- баланса интересов сотрудничающих государств;
- тенденций к взаимодействию;
- оценки соответствия желаний и ресурсам взаимодействия;
- обоснованного выбора формата взаимодействия.

Представленные «дорожной картой» аргументированные доводы, геопроекты-партнеры и предложения организации интегративного взаимодействия, соразвития во взаимодействии ведущих мировых акторов (ЕАЭС, ШОС и БРИКС) позволят оценить реальность преумножения преимуществ каждого из них.

Реализация на деле плана действий в формате «дорожной карты» приблизит новые горизонты возможностей и откроет новые качества корпоративных международных отношений, которые обеспечат им благоприятные условия оперативно и адекватно времени задействовать и консолидировать геоэкономический, геополитический и геостратегические ресурсы каждого объединения в эффективном взаимодействии и соразвитии друг с другом, соблюдая свои интересы. Подобное, направленное на развитие каждой из сторон, и есть соразвитие.

Практическая реализуемость геопроектов-партнеров создаст общее геоэкономическое пространство (выходящее далеко за пределы собственных геоторий ЕАЭС, ШОС и БРИКС), ресурсы и масштабы которого будут цивилизованно стимулировать активизацию соразвития и взаимодействия.

В мирохозяйственной целостности ее субъекты не просто взаимодействуют друг с другом, они взаимодополняют друг друга, в результате чего функционирование каждого из них обуславливает развитие другого и зависит от него. Это обеспечивает целостность сочетания развития и взаимодействия.

Соразвитие во взаимодействии ЕАЭС, ШОС и БРИКС обеспечивается при осуществлении высших интегративных функций с геостратегическим, повышенным вниманием, к пространственным, территориальным и национальным интересам. Именно поэтому в условиях глобализации

характер и содержание соразвития как не противоречивого сосуществования, гармоничного взаимодействия и совместного согласованного взаимодействия есть не только возможность, но и необходимость, и в конечном итоге – закономерность объединения преимуществ и интересов ЕАЭС, ШОС и БРИКС.

Сочетанность геополитического и геоэкономического взаимодействия, взаимодействия и соразвития мировых акторов, обеспечивается системой мероприятий, материально-технической основой которых являются геопроекты-партнеры.

Интегративное взаимодействие и соразвитие характеризуют:

- открытость;
- сложность;
- многосвязанность;
- самоорганизация;

- системность: обладание способностью поддерживать себя в состоянии динамического равновесия и генерировать новые идеи и новые формы конкурентоспособности.

Консолидация экономического взаимодействия и соразвития ЕАЭС, ШОС и БРИКС невозможна без геопроектов-партнеров, значение которых заключается в формировании общего геоэкономического пространства.

Стратегический вектор предлагаемого перехода к организации интегративного взаимодействия, взаимодействия, соразвития и совместных действий акторов мировой экономики, взаимодополняющие друг друга, направлен на:

- формирование компетентного, конкурентоспособного субъекта мировой экономики;
- установление (доминирование) стратегических партнерств, новых форм взаимовыгодного торгово-экономического сотрудничества;
- новых «форматов» взаимовыгодных соглашений;
- необходимость обеспечения устойчивости и безопасности КО/РСО на мировом пространстве для динамичного развития в конкурентном окружении.

Осознанное движение по направлению стратегического вектора созидания взаимодействия, обеспечит акторам мировой экономики переход на качественно новый высший уровень взаимодействия в транснациональном нау-хау сопряжении (организация организаций ведущих акторов в условиях разности интересов и кризиса взаимодействия между странами).

Для ЕАЭС, ШОС, БРИКС характерно перекрестное членство. В каждом из них Россия и Китай как постоянные члены Совета Безопасности ООН на порядок повышают политический вес объединения своим членством.

Акторы как участники мировой политики и торговли, при интегративном взаимодействии могут результативно влиять на глобальные процессы. Наличие согласованных целеполаганий и приверженности к

единым принципам – соблюдения сочетания интересов устойчивого развития - важно для формирования единого геоэкономического пространства интегративного взаимодействия в один глобальный проект.

Материально-техническую основу сближения мировых акторов интегративного процесса гармонизации взаимодействия транспортных пространств Евразии обеспечат геопроекты-партнеры: широтный Северный Морской путь, широтная Транссибирская магистраль, широтный Экономический пояс Шелкового пути и связывающий их меридиональный ТрансАзийский Коридор Развития.

Интегративное Взаимодействие, взаимодействие ЕАЭС, ШОС и БРИКС это создание Хаб-альянса АМЭ с реальными возможностями:

- обретения масштабных синергетических эффектов;
- использовать достоинства и преимущества взаимодействующих АМЭ

для повышения благосостояния и улучшение качества жизни народов.

Надежность взаимодействия включает в себя согласованную систему целей, критериев, условий и строиться на конкретных правилах финансового, информационного и технологического взаимодействия участников системы между собой и с внешней средой.

Важной основополагающей процесса перехода от развития экономического сотрудничества к взаимодействию мировых акторов является согласованность интересов создания/организации делового взаимодействия на новом геоэкономическом пространстве. Такой переход направляет на осознанное коллективное регулирование правительствами заинтересованных стран многих внешнеэкономических актов и корректировка приоритетов стратегий.

Целенаправленно взаимодействующие страны не изолируется от третьих стран, не отгораживаются от них непреодолимыми барьерами. У взаимодействующих структур для этого есть геопроекты-партнеры, которые сблизят заинтересованные страны перспективами соразвития.

Участники международной системы взаимодействия ставят задачу повышения эффективности функционирующих международных институтов развития до высокого уровня не только на своей территории, но и во всем создаваемом геоэкономическом пространстве, а взаимодействующие, но сотрудничающие с ними государства, прежде всего, заботятся о своих индивидуальных интересах и не являются союзными или договорными партнерами. В этом заключается принципиальная разница между ними. Третьи страны не берут на себя никаких обязательств по перестройке всей структуры своей экономики, по доведению до определенного условленного уровня затрат ресурсов и других экономических показателей, которые являются признаком интегрирующегося коллектива государств. Вот почему хотя объединяющиеся страны и не представляют изолированной организации, но, вступив на путь интеграции, должны действовать обособленно в определенном смысле слова. Намечается, что эти государства

будут сотрудничать на основе не просто развития международного разделения труда и международной производственной кооперации, а формирования на практике этих кардинальных путей обобществления международного производства в направлении скорейшего повышения производительности труда, результативности производства во всех странах сообщества. Обособленности от мира нет, но определенное экономическое обособление налицо.

Таким образом, КО/PCO приблизит формирование общего геоэкономического пространства ЕврАзии, Латинской Америки и Африки, в результате которого взаимодействующие институты создают для себя более благоприятные условия для торговли, перемещения капиталов и рабочей силы.

В связи с этим целесообразно отметить, что геоэкономические цели, стратегии, задачи, устремления участников интегративного процесса, проецируются на мировую геоэкономическую карту.

Мировая геоэкономическая карта включает в себя проекцию национальных экономик и транснациональных экономических структур, взаимодействующих в мировом экономическом пространстве.

Экономическая дорожная карта, с нанесенными национальными стратегическими устремлениями, зонами влияния, геоэкономическими территориями определяется системностью размещения объектов производительных сил.

Проецирование национальных интересов, представленных в том или ином международном экономическом институте на мировую геоэкономическую карту предопределяет формат взаимодействия мировых акторов с мировой хозяйственной системой.

В процессе такого проецирования вырабатываются свои правила игры, происходит переосмысление подходов к процессам экономического взаимодействия. И они выступают как действенный инструмент интегративного процесса, создающего основу для получения желаемых материальных и иных выгод и преимуществ.

Стратегический интегративный характер взаимодействия ЕАЭС, ШОС и БРИКС станет новым явлением мировой политики и экономики.

КО/PCO будет самодостаточной по численности трудоспособного населения, ресурсам развития и жизнедеятельности и научно-техническому потенциалу. Предполагается, что он (Альянс) будет функционировать на основе концентрации (консолидации) своих возможностей. В силу этих обстоятельств и многих, связанных с ними преимуществ, вовлеченность АМЭ в интегративный процесс взаимодействия с благоприятными последствиями представляется весьма актуальным для успешной реализации их внешнеполитических и внешнеэкономических интересов.

Сведения, характеризующие КО/PCO, как влиятельного субъекта  
глобальной политики и мировой экономики<sup>10</sup>

Таблица № 1

<b>Страны ЕАЭС</b>	<b>Территория, кв.км</b>	<b>Население, млн.чел</b>	<b>ВВП, млрд.долл.</b>
Россия	17 124 442	146,3	3 745,2
Белоруссия	207 600	9,2	75
Казахстан	2 717 300	17,5	418, 5
<b>Итого ЕАЭС</b>		<b>173</b>	<b>4238,7</b>
<b>Страны БРИКС</b>			
Бразилия	8 511 970	201,0	3 263, 9
Россия	17 124 442	146,3	3 745,2
Индия	3 287 590	1.274,1	7 393,1
Китай	9 596 960	1 368,7	18 030,1
Южная Африка	1 219 910	48,6	704,5
<b>Итого БРИКС</b>		<b>3 038,7</b>	<b>33 136,8</b>
<b>Страны ШОС (на 2015г.)</b>		<b>Население, млн.чел</b>	<b>ВВП, млрд.долл.</b>
Казахстан	2 717 300	17,5	418, 5
Киргизия	198 500	5,8	18,4

<sup>10</sup> Составлены по данным: <https://uschemsya-mire/viewer//cyberleninka.ru/article/n/eaes-briks-i-shos-mesto-i-rol-v-izmenyaу>

Китай	9 596 960	1 368,7	18 030,1
Россия	17 124 442	146,3	3 745,2
Таджикистан	143 100	8,4	22,3
Узбекистан	447 400	31,0	171,4
Индия	3 287 590	1.274,1	7 393,1
Пакистан	803 940	188,4	896,4
<b>Итого ШОС</b>		<b>3040,2</b>	<b>30695,4</b>
<b>ВСЕГО: ЕАЭС, ШОС, БРИКС</b>		<b>6251,9</b>	<b>68071,3</b>
<b>То же без двойного учета России, Китая и Казахстана</b>		<b>4719,4</b>	<b>45907,5</b>

**ЕАЭС, ШОС и БРИКС в единстве  
как геостратегические акторы нового поколения, объединенные  
КО/РСО, с внушительной численностью населения и уникальными  
запасами сырья и финансов, способны создать общее потенциальное  
геоэкономическое пространство беспрецедентных масштабов  
опережающего развития**

Сам интегративный процесс является многослойным и имеет множество измерений: геостратегический, геополитический и геоэкономический. Он располагает:

- возможностью маневрирования;
- гибкостью адекватного перехода от одной ситуации в другую;
- возможностью расширения взаимодействия с другими организациями.

Интегративный формат взаимодействия открывает стратегический простор для взаимовыгодного общения, создает возможность своевременной перегруппировки сил для перехода на новый уровень взаимодействия с адекватной системой цели и интересов.

Надо иметь в виду различия между интеграционным и интегративным подходами применительно к международным организациям, мировой

экономики. Если речь идет о международной интеграции бизнеса, то необходимо отметить, что для национальной экономики важно постоянно отрабатывать два направления в формировании и реализации национальных стратегических интересов: в рамках «локального» интеграционного процесса (ближнего зарубежья) и в отношении мировой хозяйственной системы в целом (дальнего зарубежья) и здесь реализуются совершенно разные подходы, где интеграционные союзы ближнего зарубежья часто выполняют ведущую роль в реализации экономических и военно-политических интересов.

Технология включения объектов/проектов глобального назначения во внешнюю систему мировой экономики должна быть тщательно выверенной, проработанной и согласованной. Это подразумевает, прежде всего, этапность, степень и порог включения, с особой строгостью соблюдая структурно-экономическую адекватность, наличие экономической совместимости и баланс интересов.

Таким образом, стратегической экономической целью формирования интегративного КО/РСО является достижение конкурентоспособности и улучшения качества жизни много миллиардов человек.

Создание КО/РСО способствует повышению экономической стабильности его государств, что, в свою очередь, обеспечивает рост благосостояния сотрудничающих АМЭ и всех их граждан.

Понимание того, что взаимодействие на взаимовыгодной основе является эффективной формой защиты интересов стран перед лицом глобальных угроз и вызовов, стало поводом участившихся встреч глав государств, а также проведения международных экономических форумов. Они все явственнее свидетельствуют о серьезности поиска совершенствования существующей системы экономического сотрудничества, которая в настоящее время развивается в рамках нескольких механизмов.

С надеждами на выстраивание нового международного экономического порядка, интерес к участию в работе ЕАЭС, группы БРИКС и ШОС проявляют Индонезия, Мексика, Аргентина, Пакистан, Турция, Иран, Шри Ланка, Бангладеш, Сирия, Монголия, Непал. На очереди объединение ЕАЭС с ШОС и БРИКС. В этом высокая значимость результативных встреч глав государств ЕАЭС, ШОС и БРИКС в Уфе (2015): заинтересованность в создании рынка объемом свыше 3 миллиарда человек!

Экономическое сотрудничество в Евразии в настоящее время ограничивается интеграцией ряда государств рамками той или иной организацией или союзом.

Воплощение в жизнь интегративной инициативы взаимодействия придаст ЕАЭС, ШОС и БРИКС новые стимулы расширения и углубления торгово-экономического сотрудничества на всех континентах. К настоящему времени ключевыми членами в этих структурах являются Россия и Китай. Это, конечно, вовсе не случайно. Как постоянные члены Совета

Безопасности ООН, они повышают авторитет каждого объединения со своим членством. При этом как ядерные державы, прикрывают своих партнеров «зонтиком безопасности».

Взаимодополняющий потенциал, совокупные преимущества и возможности КО/РСО во взаимодействии представят новую геостратегическую технологическую платформу, обеспечивающая стабильность мировой экономики.

Изменения геополитической расстановки сил уже проявляются. И чем быстрее они произойдут, тем меньше будет шансов обострить противостояния в мире. Это означает, что совместное возмужание ЕАЭС, ШОС и БРИКС обеспечит достижение желаемого мира на континенте.

Расширение торгово-экономического взаимодействия ЕАЭС с ШОС и БРИКС на едином пространстве доверия, взаимопонимания целей и задач, по определению, просто обязано изменить геополитическую расстановку. Именно на этот процесс, выгода которого состоит в том, что совместными усилиями можно за короткий срок добиться улучшения экономических результатов посредством координации объединения ресурсов посредством успешного осуществления конкретных геопроектов, нацеливает Аналитический доклад независимых экспертов

Совершенствование структуры и размещение производительных сил, гармонизация континентальных транспортных грузопассажирских потоков возникнет во взаимодействии наземных и водных меридиональных магистралей в результате взаимодействия широтных геопроектов-партнеров: Северный морской путь, Транссибирская магистраль, Экономический пояс Шелкового пути с меридиональным Трансазийским Коридором Развития. Они существенно отличаются от многих проектов, которые даже если и провозглашают взаимовыгодность, то фактически оказываются выгодными только одной из сторон.

Объединение транспортного комплекса Евразийского экономического союза, Шанхайской организации сотрудничества и БРИКС в единую транспортно-логистическую систему континентов, фактически радикально совершенствует мировую инфраструктуру.

Соединение широтных транспортных коридоров с меридиональным, не только объединит общие территории в общую межконтинентальную зону торговли, что вызовет взрывной рост мировой торговли, но и, что очень важно, значительно расширит геоэкономическое пространство КО/РСО. В этом случае возникает широкое поле возможностей КО/РСО. В частности:

- распространение взаимной торговли, что означает увеличение объемов сбыта, дополнительный потенциал производственной специализации и наладку масштабного производства;
- формирование механизмов международной кооперации, совместного изготовления сложных, наукоемких изделий;

- реализация совместных проектов относительно технологического переоборудования традиционных устаревших производств стран-участниц;
- формирование системы информационных банков и сетей с целью содействия торговому и инвестиционному сотрудничеству;
- развитие финансовых институтов поддержки предприятий реального сектора;
- строительство и общая эксплуатация объектов транспортной инфраструктуры, в частности возобновление или ввод новых направлений паромного соединения; сотрудничество в агропромышленной сфере, развитие пищевой и перерабатывающей промышленности; совместные проекты относительно конверсии оборонной промышленности;
- развитие современной системы телекоммуникаций; налаживание эффективного механизма взаимных расчетов, кредитов и страхования;
- сотрудничество в процессах приватизации предприятий;
- развитие малого и среднего бизнеса;
- совместный поиск и разработка топливных и сырьевых месторождений;
- рационализация энергопотребления и ресурсопотребления;
- содействие развитию более экологичной модели воспроизводства, совместная охрана ресурсов и контроль экономного использования природных ресурсов.

Радикальные изменения в международных отношениях последних десятилетий проявились, главным образом, в Евразии по причине:

- возникновения новых государств в Центральной Азии и в Каспийском регионе, которые заявили о своих интересах, неоднозначно воспринимаемых соседями;
- глобального потепления климата, что открывает новые возможности освоения уникальных ресурсов Арктики;
- изменения в одностороннем порядке правил водопользования общими водными ресурсами в бассейне рек Сырдарья и Амударья;
- сохранения международной напряженности в Персидском заливе.

Политические, экономические и материально-технические условия объединения интересов сотрудничающих структур, скрепление геоторий пространства и национальные экономики сотрудничающих стран, обеспечат общие геопроекты-партнеры: возрожденный Северный морской путь, Транссибирская магистраль, современный Шелковый путь (наземный и морской) и формирующийся ТрансАзийский Коридор Развития.

Конкретный шаг к взаимодействию был сделан восьмого мая 2015 года в Москве, когда во время встречи президента России Владимира Путина и председателя Китайской Народной Республики Си Цзинпина было подписано более трех десятков двусторонних договоров и соглашений, в том

числе совместное заявление о сотрудничестве по ЕАЭС и проекту «Шелковый путь».

В единстве преимуществ и противоречий, возможности хозяйственного обустройства ЕврАзии в меридиональном восприятии еще предметно не изучалось. Хотя, исторически она была местом многих знаковых событий, которые, то возвышали ее государства, то стирали с земли (Великий Шелковый путь, Монгольская империя, Советский Союз и др.).

От степени взаимодействия геопроект-партнеров во многом зависит перспектива повышения благосостояния государств ЕврАзии и качество жизни их населения. В противном случае процветание стран ЕАЭС, ШОС и БРИКС будет неполноценным.

Здесь следует заметить, что масштабный интегративный альянс взаимодействия мировых АМЭ будет отражать процессы, находящиеся в диалектической связи с глобализацией. С одной стороны, он будет сдерживать ту глобализацию экономики, которая навязывается рядом стран. С другой стороны, Взаимодействие ЕАЭС, ШОС и БРИКС способствует глобализации, подготавливая экономики объединяющихся стран к активному участию в глобальной конкурентной борьбе, формируя мировую экономическую систему нового поколения.

### **Геопространство сотрудничества**

Взаимодействие ЕАЭС, ШОС и БРИКС строится на общей геотерии (территория, водное и воздушное пространство) в ЕврАзии - самом большом материке Земли. Географически он растянут по широте. При этом в ЕврАзии есть меридиональная и широтная середина, названная нами Срединная ЕврАзия (СЕА). Определяющую роль в выборе ее в качестве территории геопроекта-партнера и места взаимодействия КО/РСО на стартовом этапе составления плана «дорожной карты» (думается, что число ее участников со временем будет только возрастать)<sup>11</sup> во многом сыграли следующие важные обстоятельства:

- наличие и расположение уникальных месторождений минерально-сырьевых баз, топливно-энергетических ресурсов, свободных трудовых рук;
- наличие фундаментальных совместных работ российских и центрально-азиатских проектно-изыскательских и научно-исследовательских институтов по изучению трассы водоподачи в безводные районы региона;
- корпоративные интересы отечественных и зарубежных промышленно-финансовых структур совместного освоения базовых ресурсов стран ЕАЭС, ШОС и БРИКС;

---

<sup>11</sup> Об этом убедительно свидетельствуют итоги саммитов ШОС и БРИКС при участии ЕАЭС (Башкирия. Уфа. 2015)

- возможности поддержания Норильского горно-металлургического узла и вывоза продукции лесопромышленного комплекса для выхода на мировой рынок леса через Северный морской путь;

- возможности усилить инвестиционную привлекательность Северного морского пути, Транссиба, БАМа, Турксиба, портов Каспия, Персидского залива и Индийского океана.

На перекрестии двух геоторий (широтной и меридиональной) находится центр Евразии, равноудаленный от Атлантики до Тихого океана и от Ледовитого океана до Индийского.

Территория, с Севера на Юг, где Европа естественно переходит по долготе от океана (Северного Ледовитого) и до Индийского океана в Азию<sup>12</sup>:

- с Севера на Юг по отрогам Уральских гор в России,

- по горам Мугоджары в Казахстане, реке Эмба,

- по Каспийскому морю, через Кума - Манычскую впадину,

- через Азовское море, Чёрное море,

- по Средиземному морю, Суэцкий канал и Красное море, параллельно географической границе между Европой и Азией, названа нами *Срединная Евразия* (это не Передняя Азия, не Западная и не Южная Азия).

В границах СЕА от Карского моря до Персидского залива имеются благоприятные условия, чтобы экономически укрепить и сплотить геоторию КО/PCO.

Условная геометрия территории геопроекта-партнера очерчивается административными границами с соседними государствами. Ее западная граница совпадает с естественной границей Европы и Азии, а в центральной части совпадает с государственными границами Республики Казахстан и Исламской Республики Иран. На востоке она граничит с Сибирским Федеральным округом Российской Федерацией, Китаем (Синьзян-Уйгурским автономным районом), Непалом и Бангладеш. На севере территории омываются Северным Ледовитым океаном, а на юге — Персидским заливом, Аравийским морем и Индийским океаном.

Здесь исторически складывались культурные и экономические связи, которые к настоящему времени сформировались в многоканальные товарные, финансовые и людские потоки между мировыми и совместными рынками с учетом развивающихся интересов государств и субъектов бизнеса.

Объединенное геоэкономическое и геополитическое пространство России, республик Центральной Азии, государств Каспийского региона и Персидского залива, во взаимодействии на принципах государственно-частного сотрудничества представляет большое стратегическое значение для континента и всего мира.

---

<sup>12</sup> Где проходит граница Европы и Азии? <http://navopros.ru/geografia/gde-prohodit-granica-evropy-i-azii>

По совокупности особость Срединному<sup>13</sup> пространству<sup>14</sup> придают наличие целого ряда общих признаков и проблем (необходимость поддержания высоких темпов роста и обеспечения работой молодежи, рост городов, плохая экология, зависимость от экспорта/импорта энергоносителей, диспропорции между регионами, бедность и высокий уровень неравенства и т.п.) придают множество признаков. В частности:

*а/ Географический:*

- *неповторимая* меридиональная расположенность на наикратчайшем на континенте расстоянии между Северным Ледовитым и Индийским океанами. Неповторимое месторазвитие (шире, чем понимание местообитания) дает важное представление (со всех точек зрения) об уникальной глобальной геостратегической вертикали Север-Юг и определяет к ней достойное отношение, как самого суверена (континента), так и других, прежде всего, сопредельных, государств. Здесь:

- компактность географической вертикали геотерии (территории, водного и воздушного пространств) 21 исторически дружественных государств, многочисленным разным «человечеством» (главным образом, в южных странах);

- наличие высочайших горных систем, крупнейших пустынь и степей, уникальных запасов полезных ископаемых, водных ресурсов и лесных угодий;

- значительность богатых и малонаселенных территорий высоких широт;

- большой неосвоенный земельный фонд южных территорий с высоким биоклиматическим потенциалом для производства всех видов сельскохозяйственной продукции на орошаемых землях;

- имеются два замкнутых море-озера, один из которых на грани исчезновения;

- два государства – Россия и Иран – имеют прямой выход в океан;

- две страны – Россия и Казахстан – расположены и в Европе, и в Азии.

Соседями меридиональной и широтной Срединной Евразии по западной стороне являются европейские страны. Во многих из них самый низкий естественный прирост населения, и самая высокая зависимость от импорта энергоресурсов Азии. Правее (если смотреть на карту) от Срединной

---

<sup>13</sup> Не имеет отношения к широтному пониманию «Срединного государства» («Чжун-го», по-китайски), а также отличное от широтного измерения «Срединного государства» по Савицкому П.Н. [http://arhipovvv.narod.ru/03\\_Os\\_Istiryi\\_Sredinoe\\_gosudarstvo.html](http://arhipovvv.narod.ru/03_Os_Istiryi_Sredinoe_gosudarstvo.html), и по А. Фурсову. Россия и Евразия в больших циклах истории. Русский исторический журнал. -М., 2001. – Т.IV, №1-4. – С. 15-114

<sup>14</sup>Рахимов К. Геостратегические трансформации Центральной Евразии. <http://profi.gateway.Kg/transport/155-geostrat-tranform.html>

ЕврАзии находятся бескрайние малозаселенные просторы Сибири и Дальнего Востока с уникальными природными ресурсами.

Физическая карта мира предопределяет политико-географическую и даже карту ментальную. Поэтому внешняя политика (прежде всего, экспансия) строилась и строится с учетом географических принципов. Наполеон считал, что нации проводят ту политику, которую им диктует география.

Один из основоположников немецкой геополитики Адольф Грабовский писал, что «в каждом общеполитическом исследовании столько научности, сколько в нем находится географии»<sup>15</sup>.

*б/ Административно-территориальный.* В Срединной ЕврАзии с ликвидацией Советского Союза стало на шесть государств больше. Все они сохраняют между собой добрососедские отношения.

*в/ Социально-экономический.* От Северного Ледовитого океана и до Индийского в границах Срединной ЕврАзии проживает свыше одного миллиарда человек разных национальностей и религий. Их благосостояние и качество жизни не соответствует возможностям. Регион самодостаточный своими трудовыми ресурсами, уникальными запасами полезных ископаемых. Территория слабо освоена. Здесь неравномерно распределены по территории такие жизненно важные природные ресурсы как земля и вода. В регионе не развита инфраструктура. Существующие континентальные транспортные магистрали: Северный морской путь, Транссиб, ТРАСЕКА и Южный морской путь не содействуют развитию территорий. Они подчинены вывозу сырья на Запад. В конкуренции на рынке за транспортные услуги наземные международные транспортные коридоры взаимоисключают друг друга.

*г/ Стратегический.* Из восьми стран, официально владеющих ядерным оружием, четыре находятся в Срединной ЕврАзии. Здесь им обладают Россия, Китай, Индия и Пакистан.

*д/ Политический.* Современная диспозиция международных акторов в ЕврАзии, казалось, должна была бы определяться негативным отношением к драматическим событиям на Украине. В этих условиях дальновидные главы государств СКО/АСО не поддержали американскую игру «на шахматной доске» Европы.

Дополнительно к сказанному, следует заметить, что современные политические карты отражают лишь сухопутные государственные границы. На них нельзя разглядеть предмет длительных территориальных споров в Арктике, на Каспии, между Индией и Китаем, Ираком и Ираном, да и в Центральной Азии. В регионе пересекаются интересы государств даже далеко от них удаленных.

Краткое изложение особенностей проектной территории ТрансАзийского Коридора Развития позволяет представить как многие ее

---

<sup>15</sup> Соколов, 1993, с. 134.

преимущества, так и ряд угрожающих вызовов. Последние негативно сказываются на устойчивости и безопасности национальных экономик Срединной Евразии, целостности территорий, а также на высокой вероятности обострения конфликтов вооруженными столкновениями.

Срединная Евразия одна из немногих регионов континента, где ее отдельные страны интегрированы одновременно в:

Европейские институты: Организацию по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) (Organization for Security and Cooperation in Europe, OSCE), Европейское бюро по сотрудничеству (EuropeAid Programme) Европейского Союза, ранее Программу технического содействия странам Содружества Независимых Государств – ТАСИС (Technical Assistance for the Commonwealth of Independent State, TACIS), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), (European Bank for Reconstruction and Development, EBRD);

Евразийские структуры: в Содружество независимых государств (СНГ), в Организацию Договора о коллективной безопасности (ОДКБ), в Евразийский Экономический Союз (ЕАЭС), Таможенный союз (ТС), Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС), БРИКС, Организацию Исламской конференции (ОИК), Совещанию по взаимодействию и мерам доверия в Азии (СВМДА), Единое экономическое пространство (ЕЭП) и др.

Следует заметить, что многие из названных международных институтов дублируют друг друга, а потому их эффективность оставляет желать лучшего.

Уникальность положения Срединной Евразии и многообразие ее ресурсного потенциала могут и должны быть использованы с огромной выгодой для национальных экономик и их населения.

Радикальные изменения в международных отношениях последних десятилетий проявились, главным образом, в Срединной Евразии по причине:

- возникновения новых государств в Центральной Азии и в Каспийском регионе, которые заявили о своих интересах, неоднозначно воспринимаемых соседями;
- глобального потепления климата, что открывает новые возможности освоения уникальных ресурсов Арктики;
- изменения в одностороннем порядке правил водопользования общими водными ресурсами в бассейне рек Сырдарья и Амударья;
- сохранения международной напряженности в Персидском заливе.

Может быть, поэтому и не удивительно, что самые болевые точки Евразии оказались в Срединной Евразии. И все они возникли на пространстве вдоль меридиана от Арктики до Индийского океана.

В XXI веке нет пока такого государства, которое в состоянии было бы взять на себя решение актуальных проблем Евразии. Это только под силу

коллективному сотрудничеству при условии общих в этом интересов. Так, поначалу, и был успешно заложен общими интересами промышленников союз «угля и стали», известный ныне как Европейский союз.

Очевидно, и решение проблем, источники которых находятся в Срединной Евразии, может быть найдено в объединении Воды, Земли, Труда и Капитала стран в рамках общего геопроекта-партнера.

*Эта территория (совпадающая с территорией стран «Взаимодействие Континентальных Организаций/Pairing Continental Organizations» (без Бразилии и Южно-Африканской Республики), названное нами «Срединная Евразия» (СЕА), позиционируется (между 60 и 80 меридианами в.д.) в середине Евразии.*

Объединенное геоэкономическое и геополитическое пространство России, Китая, Бразилии, Южно-Африканской Республики, республик Центральной Азии, государств Каспийского региона и Персидского залива, во взаимодействии на принципах государственно-частного сотрудничества представляет большое стратегическое значение для континента и всего мира.

Радикальные изменения в международных отношениях последних десятилетий проявились, главным образом, в СЕА по причине:

- возникновения новых государств в Центральной Азии и в Каспийском регионе, которые заявили о своих интересах, неоднозначно воспринимаемых соседями;
- глобального потепления климата, что открывает новые возможности освоения уникальных ресурсов Арктики;
- изменения в одностороннем порядке правил водопользования общими водными ресурсами в бассейне рек Сырдарья и Амударья;
- сохранения международной напряженности в Персидском заливе.

Может быть, поэтому и не удивительно, что самые болевые точки Евразии оказались в меридиональной СЕА. И все они возникли на пространстве вдоль меридиана от Арктики до Индийского океана.

В XXI веке нет пока такого государства, которое в состоянии было бы взять на себя решение проблем Евразии. Это только под силу коллективному сотрудничеству при условии общих в этом интересов. Так, поначалу, и был успешно заложен в Европе общими интересами промышленников союз «угля и стали», известный ныне как Европейский союз.

Очевидно, и решение проблем, источники которых находятся в СЕА, может быть найдено в объединении усилий стран КО/PCO мероприятиями «дорожной карты». Дело за малым – необходимо иметь согласие глав государств КО/PCO на ее разработку. Здесь следует обратить их внимание на то, что первая геоэкономическая и геостратегическая движущая широтная сила «дорожной карты» - «Экономический пояс Шелкового пути» строится и в скором времени вступит в эксплуатацию. А вторая меридиональная – ТрансАзийский Коридор Развития – начинает формироваться завершением

строительства Арктического Хаба в порту Сабетта и железнодорожного пути Казахстан-Туркменистан-Иран вдоль восточного побережья Каспия, открывшая дорогу в Персидский залив.

В единстве преимуществ и противоречий, возможности хозяйственного обустройства Срединной Евразии в меридиональном восприятии, уже стало реальностью.

До этого, многие попытки войти и закрепиться в Срединной Евразии не имели успеха лишь потому, что они предпринимались из желания монополю владеть ее ресурсами.

Советский Союз взялся решить одну из проблем и детально проработал проект, который за долгие годы прошел путь от идеи до ее воплощения в интеллектуальный продукт: повышение водообеспеченности засушливых земель Средней Азии. Составленный специализированными проектно-изыскательскими и научно-исследовательскими институтами Советского Союза инженерно и экономически обоснованный документ<sup>16</sup> получил одобрение Государственной Экспертной комиссией Госплана СССР, Госстроя СССР, Комитета по науке и технике СССР и АН СССР. Однако, в силу ряда обстоятельств, главным образом, из-за провала перестройки в Советском Союзе.

### **Геостратегический вектор взаимодействия**

Кризис, охвативший все страны, продолжает лихорадить национальные экономики. За динамичным ухудшением хозяйствующие субъекты не успевают корректировать стратегию выживания. Приходится многое менять «на марше», чтобы уменьшить причиняемый урон. Положение усугубляется тем, что каждая страна пытается в одиночку оперативно реагировать на очередную негативную информацию мировых рынков. Поэтому, в рамках действующих форматов сотрудничества, попытки преодолеть трудности уже не дают желаемого результата. Этот процесс уже можно принять за объективную реальность, так как он имеет вполне материальные выражения в виде новых форм организации участников глобальной политики, формирования так называемой «глобальной повестки» и, как следствие, возникновения новых структур на разных уровнях и с разнообразными полномочиями.

Понимание того, что Взаимодействие взаимодействий расширяет возможности маневрировать и сохранять свои интересы перед лицом глобальных угроз и вызовов, стало поводом участвовавших в встречах глав государств, а также проведения международных экономических форумов.

---

<sup>16</sup> Рыскулов Д.М. руководил и принимал непосредственное участие в разработке и защите в экспертных комиссиях результатов экономических исследований и обоснования проектных решений «ТЭО территориального перераспределения чпсти свободного стока рек Оби и Иртыша в бассейн Аральского моря»

Они все явственнее свидетельствуют о серьезности поиска совершенствования существующей системы экономического сотрудничества. Об этом убедительно свидетельствуют итоги саммитов ЕАЭС, ШОС и БРИКС (Уфа.2015), значимость которых многомерна:

- международные отношения сотрудничающих стран вступили в новый этап;
- главы государств переходят к новому формату сотрудничества;
- проявились новые приоритеты взаимодействия международных организаций в расширяющемся геоэкономическом пространстве.

Вместе с этой информацией продуктивная работа Высокого собрания глав государств ЕАЭС, ШОС и БРИКС продемонстрировала миру идею нового геостратегического вектора взаимодействия: объединение усилий сотрудничающих мировых акторов с целью выхода из кризиса с минимальными потерями, с последующим совместным движением к процветанию.

### **Исторически дружественные страны Евразии**

**еще не реализовали в мировом процессе всех своих возможностей и преимуществ в немалой степени из-за отсутствия общего геопроекта-партнера, равно интересного каждой мировой организации, который позволил бы полнее обрести ими весомых выгод.**

Общие геопроекты-партнеры взаимодействия необходимы для того, чтобы усилия государств могли быть сконцентрированы на преодоление существующих проблем и выработку единых подходов к улучшению будущего.

Общим геопроектом-партнером может быть такое решение, которое при совпадении интересов является мотивом поиска форматов активного взаимовыгодного взаимодействия между сотрудничающими организациями, с учетом ситуации на рынках мира. Это послужит примером высочайшего согласованного политического и экономического взаимодействия.

Совместная реализация геопроекта-партнера с общими интересами позволит преодолеть возникшие преграды, вызывающие нестабильность стран мировых организаций, разнородность экономических приоритетов, законодательств и другие препятствия.

Изменения геополитической расстановки сил уже проявляются. И чем быстрее они будут реализовываться в делах, тем меньше будет шансов расколоть мир «по национальным квартирам».

Расширение взаимодействия ЕАЭС с ШОС и БРИКС на едином геоэкономическом пространстве доверия, взаимопонимания целей и задач, по утверждению, просто обязано гармонизировать геополитическую расстановку в мире. Сегодня все нацелено на этот процесс, выгода которого состоит в том, что совместными усилиями можно за короткий срок добиться

лучших результатов посредством координации объединения ресурсов и для успешного осуществления конкретных геопроектов: «Экономический пояс Великого Шелкового пути» и «ТрансАзийский Коридор Развития». Выгоды в этих сферах.

Гармонизация континентальных транспортных грузопассажирских потоков возникнет с вводом в действие наземных и водных магистралей геопроектов-партнеров акторов мировой экономики. Эти геопроекты существенно отличаются от очень многих западных проектов, которые даже если провозглашают взаимовыгодность, фактически оказываются выгодными только одной стороне.

Появление геостратегического вектора будет означать, что возмужание КО/PCO на сотворенной геоэкономической платформе ТрансАзийского Коридора Развития и Экономического пояса Шелкового пути обеспечит баланс сил в мире.

Конвергенция (сближение в сторону устойчивого равновесия и развития), т.е. переход на качественно новый уровень интеграции экономического сотрудничества таким транснациональным нау-хау форматом КО/PCO (организация организаций в условиях разности интересов и конкуренции между странами) стратегических акторов - ЕАЭС, ШОС и БРИКС - оказывающих заметное воздействие на международно-политические процессы, становится весьма актуальной.

Сегодня сложное время для стран и регионов, которое усугубляется из года в год в течение последних нескольких десятилетий глобальными процессами в политике и экономике. Вместе с этим всё явственнее осознается мировым сообществом необходимость перехода, от исчерпавших себя концепций описательных форм отношений в том или ином международном клубе, к реальным, ориентированным на положительный результат, конкретным проектам взаимодействия. Предлагаемая «мягкая интеграция интересов» мировых акторов не насильственными намерениями и действиями, откроет, вначале странам ЕврАзии, путь к процветанию. Вот эта супермагистраль человечества и есть ключевая повестка дня XXI века.

Геоэкономическая платформа консолидации взаимодействия совместимых государств КО/PCO практически началась с реализации геопроектов-партнеров. В частности, на общем, создаваемом геоэкономическом пространстве, ведется строительство широтного Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути. Приступили к возрождению Северного морского пути. Совершенствуется Транссиб. Дан старт ряду объектов меридионального ТрансАзийского Коридора Развития. Так, например, завершается строительство глубоководного морского порта Сабетта, введена в эксплуатацию меридиональная железная дорога Казахстан-Туркменистан-Иран, на очереди строительство наземных трансконтинентальных меридиональных магистралей Сабетта-Мешхед-Бомбей и морского канала «Азия».

Целесообразность собирания/организации организаций для сближения (выгодами и преимуществами) ведущих акторов мира в геостратегический хаб-альянс на пространстве доверия и взаимопонимания аргументировано актуально. Ожидаемые много выгодные обретения и преимущества от его согласованного взаимодействия обеспечит политическая воля глав государств ЕАЭС, ШОС и БРИКС материализовать стратегические геопроекты-партнеры ЕврАзии. Иными решениями процветание сотрудничающих стран хаб-альянса будет неполноценным.

Предлагается добиваться своих интересов и извлекать преимущества от взаимодействия друг с другом общими силами альянса «взаимодействие Континентальных Организаций/Pairing Continental Organizations», базовыми ресурсами и средствами мероприятий «дорожной карты». При этом, основным принципом взаимодействия рассматривается государственно-частное сотрудничество власти с бизнесом и наукой. Это послужит веским доводом для инвесторов принять положительное решение о своем участии, своим капиталом в созидании новой ЕврАзии. Она позволяет представить роль, значение и целесообразность претворения в жизнь

Геоэкономическое взаимодействие ЕАЭС, ШОС и БРИКС в деле реализации общих геопроектов-партнеров будет генерировать стабильный масштабный синергетический эффект, что станет источником дополнительных стимулов и возможностей усиления геополитического влияния на мировую торговлю.

Осознание важности высокой вероятности того, что мощь хаб-альянса, будет прирастать геопроектами-партнерами, ускорит приближение времени их реализации.

Поддерживая тенденцию на укрепление сотрудничества, предлагается перевести на взаимодействие, опираясь на общие конкретные геопроекты-партнеры.

Содержание геоэкономического взаимодействия ЕАЭС, ШОС и БРИКС заключается в следующем:

- распространение взаимной торговли, что означает увеличение объемов сбыта, дополнительный потенциал производственной специализации и наладку масштабного производства;

- формирование механизмов международной кооперации, совместного изготовления сложных, наукоемких изделий;

- реализация совместных проектов относительно технологического переоборудования традиционных устаревших производств стран-участниц;

- формирование системы информационных банков и сетей с целью содействия торговому и инвестиционному сотрудничеству;

- развитие финансовых институтов поддержки предприятий реального сектора;

- строительство и общая эксплуатация объектов транспортной инфраструктуры, в частности возобновление или ввод новых направлений

паромного соединения; сотрудничество в агропромышленной сфере, развитие пищевой и перерабатывающей промышленности; совместные проекты относительно конверсии оборонной промышленности;

-развитие современной системы телекоммуникаций; налаживание эффективного механизма взаимных расчетов, кредитов и страхования;

-сотрудничество в процессах приватизации предприятий;

-развитие малого и среднего бизнеса;

-совместный поиск и разработка топливных и сырьевых месторождений;

-рационализация энергопотребления и ресурсопотребления;

-содействие развитию более экологичной модели воспроизводства, совместная охрана ресурсов и контроль экономного использования природных ресурсов.

Очевидно, и решение проблем, источники которых находятся в Срединной ЕврАзии, может быть найдено в объединении усилий ее стран в рамках общего проекта, к примеру, «союза земли, труда и капитала». Для этого есть все условия и пути его реализации. Дело за малым – необходимо иметь согласие глав государств Срединной ЕврАзии на разработку обосновывающих материалов целесообразности создания «союза земли, труда и капитала».

Реализация концепции Шелкового пути за счет ее взаимодействия с ЕАЭС важна для Китая как фактор, позволяющий диверсифицировать внешнюю торговлю и получить доступ на новые рынки, что снизит не только экономические, но и политические риски, возникающие вследствие чрезмерной зависимости внешней торговли от рынков США и ЕС.

План по реализации инициативы («Концепция 28 и действий по совместному строительству»/Vision and actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21<sup>st</sup> - Century Maritime Silk Road 29) был обнародован Китаем в конце марта 2015 года на ежегодном экономическом форуме в Боао<sup>30</sup>. Согласно документу, китайский проект направлен на обеспечение глобального режима свободной торговли и открытой мировой экономики в духе открытого регионального сотрудничества<sup>17</sup>.

«Концепция» определяет, что Шелковый путь будет соединять Китай, Центральную Азию, Россию и Европу (Балтийскую); связывать Китай с Персидским заливом и Средиземным морем через Среднюю и Западную Азию; соединять Китай с Юго-Восточной Азией, Южной Азией и Индийским океаном. Инициатива предполагает совместное строительство нового «Евразийского сухопутного моста» Eurasian Land Bridge) и развития 10 экономических коридоров Китай – Монголия – Россия, Китай – Центральная Азия – Западная Азия и Китай – Индокитай, принимая во

---

<sup>17</sup> Шилина М.Г. Новейшие механизмы экономического взаимодействия России и Китая: Шанхайская организация сотрудничества и «Экономический пояс Великого шелкового пути». «Бизнес. Общество. Власть», 2015. № 22. С. 1–14

внимание международные транспортные маршруты, опираясь на основные города через которые проходит путь, и используя ключевые экономические индустриальные парки в качестве платформы сотрудничества.

В «Концепции», касающейся механизмов сотрудничества, подчеркивается, что Китай будет в полной мере использовать существующие двусторонние и многосторонние механизмы сотрудничества, укреплять двустороннее сотрудничество, а также содействовать всестороннему развитию двусторонних отношений через многоуровневую и многоканальную коммуникацию и консультации.

В китайском проекте важен даже не маршрут, а программа действий, которая отражена в пяти пунктах:

1. Усиление координации государств региона в политической области.
2. Интенсификация строительства единой дорожной сети.
3. Развитие торговли путем ликвидации торговых барьеров, снижения издержек торговли и инвестиций, повышения скорости и качества экономических операций в регионе.
4. Увеличение валютных потоков за счет перехода на расчеты в национальных валютах.
5. Усиление роли народной дипломатии, расширение прямых связей между народами стран региона<sup>18</sup>.

К этому можно добавить, что для Китая в настоящее время довольно важна диверсификация внешней торговли. Фактически, экономика КНР по-прежнему во многом ориентирована на экспорт, и ключевыми импортерами являются США и страны ЕС. Кроме того, если обратить внимание на внешнеторговый оборот товаров продовольственной группы, можно увидеть, что Китай имеет дефицит торгового баланса по сельхозпродукции, то есть, по отдельным группам продовольственной продукции он зависит от импорта.

Центральная Азия после распада Советского Союза и появления в регионе новых независимых государств - Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркмении и Узбекистана - вызвала значительный интерес со стороны, как ближайших соседей, так и крупнейших государств Запада и Востока.

Такой интерес был предопределен многими факторами.

У США появилась возможность проникнуть в ранее недоступную для них Центральную Евразию и оказывать непосредственное региональное давление на Китай и Россию. США имеют значительные экономические интересы в государствах Центральной Азии. Но если в 1990-х годах в Вашингтоне задача установления контроля над центральноазиатскими ресурсами рассматривалась в основном в потенциальном плане, то события сентября 2001 года позволили приступить к ее практической реализации.

---

<sup>18</sup>Брикс, ШОС и «новый шелковый мировой... <http://newsrbk.ru/news/2107974>

Учитывая геополитические и ресурсно-стратегические возможности центральноазиатских стран, Китай, ЕС, Турция, Индия и Япония предпринимают попытки укрепить свои позиции в регионе. Исламские страны увидели в обретении центральноазиатскими республиками независимости возможность их возвращения в мусульманский мир.

Вопросы, связанные с практической реализацией Китайского проекта, сегодня обсуждаются на разных уровнях. В ближайшее время предполагается обсуждение инициативы Китая – Экономический пояс Шелкового пути – главами стран Евразийского экономического союза. Рассматриваются «возможности для объединения крупнейших интеграционных инициатив в Евразии, а именно нашего евразийского интеграционного процесса и инициатив КНР по Экономическому поясу Шелкового пути».

Как видим, на первом месте стоит как раз геополитика, и не случайно к проекту привлечены только государства, входящие в ШОС или состоящие в ней в качестве наблюдателей (Индия, Пакистан и Иран). Акценту на региональную координацию соответствует и взаимодействие нового китайского проекта с Евразийским экономическим союзом, что было подтверждено сначала на майской встрече лидеров России и Китая, а затем и на саммитах БРИКС и ШОС в Уфе.

Для ЕАЭС, ШОС, БРИКС характерно то, что в каждом из них участвуют Россия и Китай, которые, будучи постоянными членами Совета Безопасности ООН, значительно повышают политический вес каждого объединения своим членством. Как ядерные державы, они прикрывают своих партнеров «зонтиком безопасности», а как экономические гиганты с большими запасами сырья и финансов, они являются ядром потенциальной зоны свободной торговли беспрецедентных масштабов. Россия и Китай — две крупнейшие континентальные державы Евразии, которые, привлекая к себе окружающие страны, формируют новую геополитическую реальность.

Основными факторами, предопределяющими возможность и необходимость конструктивного взаимодействия ЕАЭС, ШОС и БРИКС, являются:

- географическая близость стран, которые могут и намерены эффективно взаимодействовать;
- необходимость тесного взаимодействия продиктовано наличием разнообразных природных ресурсов, которые невозможно освоить собственными силами, без привлечения иностранных инвестиций;
- многие страны, в свою очередь, заинтересованы в использовании ресурсов;
- геостратегические проекты, требующие крупных капиталовложений, связаны с освоением запасов нефти, газа, леса, водных ресурсов и др.

Подготовленный Аналитический доклад-предложение аргументирует (выгодами и преимуществами) целесообразность собирания ведущих акторов

мира в геостратегический КО/PCO С на пространстве доверия и взаимопонимания. Ожидаемые много выгодные обретения и преимущества от его согласованного взаимодействия обеспечит политическая воля глав государств ЕАЭС, ШОС и БРИКС материализовать стратегические геопроекты-партнеры ЕврАзии. Иными решениями процветание сотрудничающих стран КО/PCO будет неполноценным.

Геоэкономическое взаимодействие ЕАЭС, ШОС и БРИКС в деле реализации общих геопроектов-партнеров будет генерировать стабильный масштабный синергетический эффект, что станет источником дополнительных стимулов и возможностей усиления геополитического влияния нового актора.

Выдвигаемые предпроектные соображения ориентируют на государственно-частное сотрудничество власти с бизнесом и наукой. Это послужит веским доводом для инвесторов принять положительное решение о своем участии, своим капиталом в созидании новой ЕврАзии. Она позволяет представить роль, значение и целесообразность претворения в жизнь общими силами хаб-альянса, базовыми ресурсами и средствами мероприятий «дорожной карты» взаимодействия ЕАЭС, ШОС и БРИКС.

Осознание важности высокой вероятности того, что мощь хаб-альянса, будет прирастать геопроектами-партнерами, ускорит приближение времени их реализации.

Сильным организующим началом взаимодействия ЕАЭС, ШОС и БРИКС может быть объединительная инициатива глав государств ЕврАзии для взаимодействия на принципах государственно-частного сотрудничества. При этом убедительным стимулом для ее проявления служит возможность обеспечить удовлетворение общих интересов улучшения благосостояния и качества жизни посредством объединения собственных базовых ресурсов общим Трансазийским Коридором Развития и бизнесом.

Единство ЕврАзии представляет собой нечто больше простого соседства народов, а потому есть потребность в выборе совместного продвижения к цели, которая является общей: повышение благосостояния страны и улучшение качества жизни населения.

### *Транспортная магия*

Транспорт является одной из ключевых базовых отраслей государств, поскольку формирует основу национальной и мировой социально-экономических систем, определяя темпы и структуру их развития. Значимость его роли проявляется в многоплановости решаемых им задач для удовлетворения потребностей экономики и социальной сферы. Помимо обеспечения основной функции, заключающейся в обслуживании процессов производства, сферы материального обращения и перемещения людей, транспорт стимулирует освоение территорий и их экономический рост. В

результате транспорт является одной из ключевых базовых отраслей производительных сил, формируя основу национальной и мировой социально-экономических систем, определяя темпы и структуру их развития. Значимость транспортного фактора проявляется в многоплановости решаемых задач для удовлетворения потребностей экономики и социальной сферы.

В современных условиях значение транспорта как ключевого драйвера роста экономики увеличивается.

Назарбаев отметил<sup>19</sup>, что ЕАЭС уже становится «ключевым звеном в процессе возрождения Великого шелкового пути - как нового этапа в развитии взаимодополняющего сотрудничества между Западом и Востоком»

Объединение транспортного потенциала Евразийского экономического союза (ЕАЭС), Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и БРИКС (Бразилия, Россия, Индия, Китай и ЮАР) способно резко усилить экономическое взаимодействие. Об этом президент Казахстана Нурсултан Назарбаев заявил 9 июля на встрече с лидерами БРИКС.<sup>20</sup>

«Соединение горизонтальной транспортной артерии ЕАЭС- ШОС и вертикальной транспортной артерии БРИКС способно дать взрывной рост торговли. В будущем это можно рассматривать как общее объединение и общую свободную зону на наших территориях», - подчеркнул глава государства в своем выступлении, текст которого распространила его пресс-служба.

Назарбаев отметил, что ЕАЭС уже становится «ключевым звеном в процессе возрождения Великого шелкового пути - как нового этапа в развитии взаимодополняющего сотрудничества между Западом и Востоком». По его словам, диалог между ЕАЭС и ШОС «создает благоприятную почву для начала широкого трансконтинентального сотрудничества».

По мнению казахстанского лидера, укрепление региональной интеграции и улучшение мировой системы транспортных сообщений составляют основу будущего развития стран. «Горизонтальные и вертикальные линии транспортных коммуникаций дают хорошие возможности для роста. Глобальный финансово-экономический кризис послужил большим уроком для всех нас. Его ценность заключается в осознании международным сообществом одной истины - устранение глубинных проблем, дефектов и неравенства невозможно без объединения усилий», - пояснил он.

Помимо транспортно-транзитной кооперации, президент Казахстана предложил сформировать единую систему финансовой поддержки регионального сотрудничества. «Считаю целесообразным рассмотреть

---

<sup>19</sup> Назарбаев : транспортная кооперация ЕАЭС, ШОС и БРИКС обеспечит взрывной рост торговли. 9 ИЮЛ 2015 <https://tass.ru/ekonomika/2108204>

<sup>19</sup> Там же

возможность синхронизации совместных мер по улучшению инвестиционно-финансового климата в рамках Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, Евразийского банка развития и Банка развития БРИКС»-отметил Назарбаев.

Он подчеркнул, что «беспрецедентная формула ЕАЭС, ШОС и БРИКС служит олицетворением единства и солидарности наибольшей части населения планеты на пути к сотрудничеству ради безопасности и процветания».

### ***Движущие силы Евразии***

К настоящему времени в странах Евразии проводятся глубокие преобразования по совершенствованию транспортного дела (в научных исследованиях, проектировании, строительстве и эксплуатации.) вводом в действие «дорог к ресурсам», «дорог к рынкам» (этот процесс обошел «дороги развития»). Созданы правовые основы и подготовлены механизмы совместной деятельности, отвечающие новым социально-экономическим условиям и принципам расширения сотрудничества. Однако, этого недостаточно.

На стратегическом развитии стран Евразии во многом сказалась организация системы взаимосвязанных и взаимодополняющих транспортных магистралей-партнеров (морских, железнодорожных, автомобильных, речных, воздушных, трубопроводных) коренных интересов АМЭ в части внешней и внутренней транспортной политики.

Среди конкретных мер дальнейшего улучшения инфраструктуры стран ЕАЭС, ШОС и БРИКС, направленных на реальное объединение акторов мировой экономики, приоритетными должны быть излагаемые ниже соображения группы стран БРИКС и инфраструктурные геопроекты-партнеры КО/РСО. Только они способны стать технологической платформой многостороннего взаимодействия и радикально переформатировать развитие и размещение объектов производительных сил, гармонизировать геополитическую и геоэкономическую инфраструктуру Евразии.

### ***А. Интегративные проекты БРИКС***

Приоритетными экономическими инициативами группы стран стали:

*в финансовом секторе* - единый Банк развития БРИКС, резервный валютный фонд БРИКС, страховой пул БРИКС, биржевой альянс БРИКС, кредитные линии в национальных валютах.

*в торговом секторе* - удвоение объема традиционной торговли внутри БРИКС с 230 до 500 млрд. долл. к 2015 году.

*в реальном секторе* - фокусирование на развитии приоритетных промышленных кластеров реального производственного сектора экономики

стран БРИКС на основе современных технологий и инноваций, включая развитие инфраструктуры, науки и управления в:

*металлургии - металлургический (литейный) Форум БРИКС проводится ежегодно с 2011 года;*

*агропромышленности - План действий БРИКС 2012 – 2016 в области аграрного сектора;*

*энергетике – План действий от 27 марта 2013 Саммита в Южной Африке формирует инициативы в области развития энергетики стран БРИКС;*

*инфраструктуре - Коммуникационная связь (Cable BRICS): прокладка между странами БРИКС общего подводного оптоволоконного кабеля протяженностью 34 000 км. Участок ЮАР—Бразилия (9900 км) уже находится в процессе создания; в науке, информации и управлении – создание Научного исследовательского Центра БРИКС, проведение Научного и промышленного Банка идей БРИКС (BRICS Think Tank), издание Сводного статистического сборника БРИКС, создание в 2013 Делового Совета БРИКС; 1 [http://www.unido-russia.ru/archive/special\\_02/special\\_02art12.8](http://www.unido-russia.ru/archive/special_02/special_02art12.8)*

*региональном сотрудничестве – Поддержка экономики развивающихся стран Африки, отраженной в теме Саммита БРИКС 2013 в Южной Африке: «БРИКС/Африка: партнерство для развития, интеграции, индустриализации».*

В настоящее время бурно развиваются сектора:

- производства наноспутников,
- коммерческих услуг,
- военного космоса,
- проектов борьбы с космическим мусором, защитой от астероидов,
- освоения космической энергетики и астероидов.

Однако основу деятельности составляет промышленное производство космических аппаратов, разгонных блоков, пилотируемый космос. Не менее 25 из развивающихся государств, в том числе быстро экономически развивающиеся Бразилия (седьмая по величине), Китай (второй по величине) и Индия (четвертая по величине), обладают активными национальными космическими программами с проверенными возможностями независимой КД.

Интересы России непосредственно связаны с развитием и применением отечественных космических технологий для обеспечения эффективного развития и безопасного будущего человечества, в первую очередь партнеров из стран БРИКС.

### ***Б. Северный морской путь***

Главная судоходная магистраль России в Арктике образует северный транспортный коридор широтного направления. Протяженность его от Карских Ворот до бухты Провидения – 5600 км, или 3023,76 морских миль.

Северный морской путь (СМП) обслуживает порты Арктики, уральских и сибирских рек.

Северный морской путь это:

- крупнейшая магистральная транспортная артерия, соединяющая континенты и страны, расположенные в зонах трех океанов – Северного Ледовитого, Атлантического и Тихого;

- важнейшая часть инфраструктуры экономического комплекса Крайнего Севера и Арктики России;

- связующее звено между Дальним Востоком и западными районами страны, занимающие территорию 11 млн кв.км, составляющие 2/3 территории Российской Федерации с численностью постоянного населения около 10.7 млн человек - 7,4% от численности населения страны при плотности населения 97 человек на 100 кв.км .;

- основа экономической стабильности и важнейший путь российской и международной транспортной системы.

Северный морской путь привлекает внимание грузоотправителей и грузоперевозчиков во всем мире. Интерес иностранных судоходных и деловых кругов к Северному морскому пути определяется тем, что он имеет кратчайшее расстояние между портами стран Западной Европы, России, Дальнего Востока, Юго-Восточной Азии.

*Расстояние, проходимое судами из порта Мурманск в порт Иокогаму (Япония) через Суэцкий канал, например, составляет 12840 миль, а Северным морским путем 5770 миль; путь из порта Роттердама через Суэцкий канал – 11250 миль, а Северным морским путем 7350 миль. В рейсе из Мурманска в порт Ванкувер (Канада)2 через Панамский канал судно пройдет 9700 миль, а Северным морским путем 5400 миль. Рейс из Роттердама в Ванкувер через Панамский канал составит 8920 миль, а Северным морским путем 6980. Поэтому идея возрождения Северного морского пути обретает все более реальные очертания.*

Многозначимость Северного морского пути обеспечивают ряд факторов:

- геоэкономические - наиболее быстро растущей сферой мировой деятельности является торговля, которая в последнем десятилетии росла в полтора раза быстрее промышленного производства. При этом необходимо иметь в виду, что морской транспорт является ведущей отраслью и обеспечивает более 50% всех перевозок, тогда как в Российской Федерации - лишь 30%;

- геополитические - порты Черного и Балтийского морей являются, по существу, "закрытыми", так как для выхода к мировым трассам в первом случае нужно проходить пролив Босфор, а во втором - Кильский и Датский проливы;

-политические - связь между Европейской частью страны и Дальним Востоком очень неустойчива, что может вызвать определенные негативные тенденции. Положение осложняется тем, что в условиях высокой специализации и кооперации объем перевозок по Транссибу был очень велик. Теперь железнодорожные тарифы значительно снизили грузопотоки, сделав перевозки с обеих сторон, дальше Красноярска по большинству грузов, невыгодными;

-экономические - Северный морской путь при соответствующих объемах грузоперевозок может сделать связь между европейскими и восточными районами страны выгодной и устойчивой.

*В вопросе развития СМП есть важная парламентская составляющая. В настоящее время в Государственной Думе рассматривается законопроект по государственному регулированию торгового мореплавания в акватории СМП, который уже принят в первом чтении. Законопроект вызвал много нареканий, а его обсуждение обнажило ряд принципиальных разногласий.*

*Несомненно, что успешный опыт эксплуатации Египтом Суэцкого канала, доходы от которого в 2010 году составили \$4,5 млрд, весьма привлекателен в России для тех, кто делает ставку на «национальную принадлежность» СМП России. Идея проста: брать со всех проплывающих кораблей платежи за проход по СМП, как это делается администрациями Суэцкого и Панамского каналов. Но такой механизм гипотетически возможен только в том случае, если СМП будет «приватизирован» Россией. В контексте такого же подхода звучит предложение о создании госкорпорации по освоению Арктики.*

Необходимость возрождения, развития и эффективного функционирования Северного морского пути для экономики России определяется его геополитическим и экономическим значением, связанным как с обеспечением снабжения северных территорий страны и с необходимостью осуществления перевозок при освоении и эксплуатации углеводородных месторождений, так и его ролью в обозримой перспективе как важного транснационального морского транспортного пути между Европой, Азией и Америкой.

На сегодняшний день портовая инфраструктура в северной части России явно не соответствует масштабам, возлагаемым на нее надежд.

Запасы и эксплуатация большинства добываемых полезных ископаемых в зоне тяготения к Северному морскому пути составляют основную часть минерально-сырьевой базы и промышленного производства Российской Федерации. Здесь производится около 100 % алмазов, более 90 % никеля и кобальта, 60 % меди, более 98 % платиновых металлов, извлекается около 90 % газа и 60 % нефти России. На Севере сосредоточено более 40 % золота, 80 % олова, вольфрама и ртути.

Освоение природных богатств российского Севера неизбежно приведет к возрождению Северного морского пути и определит его развитие как транзитного маршрута между Северной Атлантикой и Северной частью Тихого океана. В 2012 году по нему прошло 46 судов - против 34 в 2011-м и всего четырех в 2010-м. По данным Росморречфлота, в навигацию 2012 года по СМП было перевезено около 4 млн тонн грузов, в том числе 1,2 млн тонн транзитных, что на 53% больше, чем в 2011 году (820,8 тыс. тонн). В 2013 году ожидается рост транзитных перевозок на 5-6%.

Успешный опыт эксплуатации Египтом Суэцкого канала, доходы от которого в 2010 году составили \$4,5 млрд, весьма привлекателен в России для тех, кто делает ставку на «национальную принадлежность» СМП России. Идея проста: брать со всех проплывающих кораблей платежи за проход по СМП, как это делается администрациями Суэцкого и Панамского каналов. Но такой механизм гипотетически возможен только в том случае, если СМП будет «приватизирован» Россией. В контексте такого же подхода звучит предложение о создании госкорпорации по освоению Арктики.

К преимуществам Северного морского пути проявляет практический интерес Китай. Первый китайский ледокол «Сюэлун» («Снежный дракон») прошел по СМП в 2012 году. Этим летом Китайская судоходная компания планирует отправить уже первый коммерческий рейс.

В соответствии с китайскими долгосрочными прогнозами, к 2020 году по СМП пойдет от 5 до 15% китайского внешнеторгового грузопотока (**при этом 10% китайского внешнеторгового оборота будет соответствовать 526 млрд евро**). Это значит, что через семь лет Китай планирует отправлять по СМП почти каждую шестую тонну экспортных грузов - причем плавание будут обеспечивать китайские, а не российские ледоколы.

*20 августа 2013 года американское глобальное издание The Wall Street Journal посвятило специальную публикацию примечательному, с его точки зрения, событию - китайский контейнеровоз Yong Sheng 12 августа отправился в плавание из китайского порта Далянь (бывш. российский Дальний на Ляодуне) с тем, чтобы пройти СМП и достичь голландского торгового порта Роттердам, имеющего европейское континентальное значение. Событие примечательно тем, что это первый контейнеровоз, перевозящий товары из Китая в контейнерах, который следует альтернативным транспортным маршрутом в Европу. Yong Sheng имеет водоизмещение 19 тыс. тонн и принадлежит китайской государственной компании Cosco Group. По подсчетам норвежцев, переход из норвежского Киркенеса в китайский Шанхай по СМП экономит балкеру класса "Панамакс" даже 21 день пути по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал. В материальном плане это означает экономию \$820 тыс. и 3980 тонн выброса CO<sub>2</sub>. По*

*оценкам китайцев, в 2020 году транзит по СМП мог бы составить 15% внешнеторгового оборота Китая.*

Арктический маршрут дает возможность Китаю сэкономить время и деньги. По сравнению с маршрутом через Суэцкий канал СМП позволяет сократить путевое расстояние между Шанхаем и Гамбургом на 5,2 тыс. км. По мнению директора Полярного научно-исследовательского института КНР Хуэйгень Яна, если маршрут будет конструктивно подготовлен, он будет пользоваться «огромным» спросом.

Норвежское издание *Varents Observer* отмечает, что «в условиях таяния арктического ледового щита, ускоряющего открытие новых судоходных маршрутов и месторождений полезных ископаемых, Китай стремится занять в регионе определенные позиции». Желая приобрести влияние в регионе, Китай добивается статуса постоянного наблюдателя в Арктическом совете, образованном восемью представленными в Арктике государствами", - пишут журналисты.

Пока же Северный морской путь как международная транзитная магистраль остается резервом международной транспортной системы. Резервом, который таит в себе огромный потенциал международного сотрудничества.

### ***В. Транссибирский ход***

Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб) имеет протяженность около 10 тыс. км. Она двухпутная и электрифицированная. На всём своём протяжении имеет колею шире европейской — полтора метра. Она связывает две части света — Европу и Азию. В регионах, которые обслуживает магистраль, сосредоточено 80% промышленного потенциала страны и основных природных ресурсов, включая нефть, газ, уголь, лес, руды черных и цветных металлов.

Транссиб является основным звеном железнодорожного транспорта Дальнего Востока: до недавнего времени самая грузонапряженная железная дорога не только в стране, но и в мире. В 1981 г. по магистрали было перевезено 138,5 тыс. контейнеров. За последующие пятнадцать лет этот показатель снизился до 22 тыс. контейнеров в год. Соответственно уменьшились и валютные поступления в бюджет (потери составили \$120 млн). Главные причины — сложные таможенные процедуры и большие пошлины, неконкурентоспособная тарифная политика и как следствие этого — постоянное удорожание перевозок. Япония, чтобы не зависеть от Транссиба, построила лучший в мире контейнерный флот. Товары пошли в Европу через Индийский океан. Теперь из 360 тыс. контейнеров в год, отправляемых Японией в Западную Европу, только 8,3 тыс. идет через Россию. Вместе с тем, грузоперевозки по морю занимают 35 суток — это дольше, чем по Транссибу в 2 раза.

Япония и Корея стали направлять грузы по Транссибирской железной дороге через Китай. Эта дорога проходит по Великому пути от китайского порта «Ляньюньган» через КНР, а также бывшие советские республики Средней Азии, и заканчивается на побережье Персидского залива в иранском порту «Бендер-Аббас», где контейнеры перегружаются на суда, грузы, идущие в Европу, отклоняются от Шелкового пути в Казахстане и недалеко от Астрахани передаются российской железной дороге. Трансазиатская магистраль на 1000 км короче Транссиба. Однако она на многих участках не электрифицирована, а также не оборудована современными средствами связи и системами организации движения поездов. Кроме того, транссибирский путь предполагает пересечение границ нескольких государств, что ухудшает условия перевозки, увеличивает количество промежуточных перевалок грузов с одного вида транспорта на другой и стыковок железнодорожных путей с разной колеей. Это приводит к существенному увеличению стоимости перевозок грузов.

Участие российских компаний в развитии контейнерных перевозок Китай – Россия будет определяться векторами экономической эволюции. По оценкам, к 2020 г. морским транспортом в направлении Китай – Европа будет перевозиться около 17 млн ДФЭ, тогда как в 2010 г. было перевезено 11,7 млн ДФЭ (рост за 10 лет – 45%). Россия и другие страны ЕЭП прилагают усилия по формированию механизма направленной эволюции в целях привлечения на свою территорию, как можно большего объема транзитных грузов. Например, Казахстан планирует привлечь на свою территорию около 8% грузопотока в направлении Китай – Европа, т.е. около 1,5 млн ДФЭ.

Транссиб не только железная дорога длиной с Евразию, но и перспективный транспортный коридор взаимодействия ЕАЭС, ШОС и БРИКС.

### *Г. «Шелковое» намерение*

В мире большой резонанс вызвала концепция «Один пояс - один путь», выдвинутая главой КНР Си Цзиньпинем и озвученная еще в сентябре 2013 г. в Казахстане. Она призывает страны Азии, Европы, Ближнего Востока и Африки:

- координировать дипломатические усилия,
- объединять торговые площади, зоны свободной торговли и торговые процедуры,
- развивать межкультурные, научные и образовательные связи.

Экономический пояс Шелкового пути охватывает 40 стран с населением в 3 млрд. человек и соединит Азиатско-Тихоокеанский регион и Европу.

«Новый Шелковый путь»/«Один пояс – один путь», по сути, является манифестом планового, рассчитанного на десятилетия, развития не только КНР, Евразии, но и других континентов. «Шелковый манифест» вот,

наверное, истинное название и предназначение этого геопроекта-партнера, который следует рассматривать как один из важных геопроектов акторов мировой экономики, имеющий геоэкономическое измерение. Его стратегия направлена на то, чтобы сделать Китай мировой державой, что позволит восстановить доминирующее положение в качестве морской державы в Азиатско-Тихоокеанском регионе, а также расширить свое политическое и экономическое влияние в регионе, в котором Китай заявляет о своих правах в территориальных спорах.

Речь идет о создании торгового коридора для прямых поставок товаров с Востока на Запад на льготных условиях. Китай рассчитывает при реализации этой инициативы укрепить политические контакты, создать транспортную сеть от Тихого океана до Балтийского моря, сократить барьеры для торговли и инвестиций, расширить системы расчетов в национальных валютах.

Современный проект предусматривает формирование единого евроазиатского торгово-экономического пространства и трансконтинентального транспортного коридора. Для КНР одна из основных целей реализации проекта состоит в сокращении сроков доставки грузов из Китая в Европу (по расчетам, с 45-60 суток до 10-13 дней).

Стратегическая концепция геопроекта-партнера состоит из пяти пунктов: политические связи, соединение дорог, свободная торговля, денежное обращение и общие стремления народов.

*Под политическими связями* подразумевается обмен стратегиями и методами экономического развития между странами, стремление к единству при сохранении имеющихся различий, а также совместное планирование регионального сотрудничества. Иными словами, речь идет об экономическом взаимодействии на основе политических и правовых уровней.

*Соединение дорог* подразумевает улучшение трансграничной инфраструктуры, строительство транспортной магистрали между Китаем и Европой, улучшение условий для экономического развития и передвижения людей.

*Свободная торговля* предполагает создание выгодных условий для инвестиций, снятие барьеров для торговли, уменьшение расходов и улучшение темпа и качества регионального экономического обращения.

*Денежное обращение* даст возможность вести расчет разными валютами, что уменьшит расходы, позволит противостоять финансовым рискам и повысит международную конкурентоспособность в регионе.

*Общие стремления* народов позволят улучшить дружеские связи, углубить взаимопонимание и положат начало региональному сотрудничеству на социальном уровне.

*Приоритеты геопроекта-партнера:*

1. Железнодорожное сообщение из Китая к европейским портам, через экономические коридоры в Монголии, России и Средней Азии.

2. Сооружение нефте- и газопроводов, региональных электросетей и высоковольтных линий.

3. Инвестиции в оптико-волоконные сети, информационные технологии, новые технологии в сфере энергетики и биотехники.

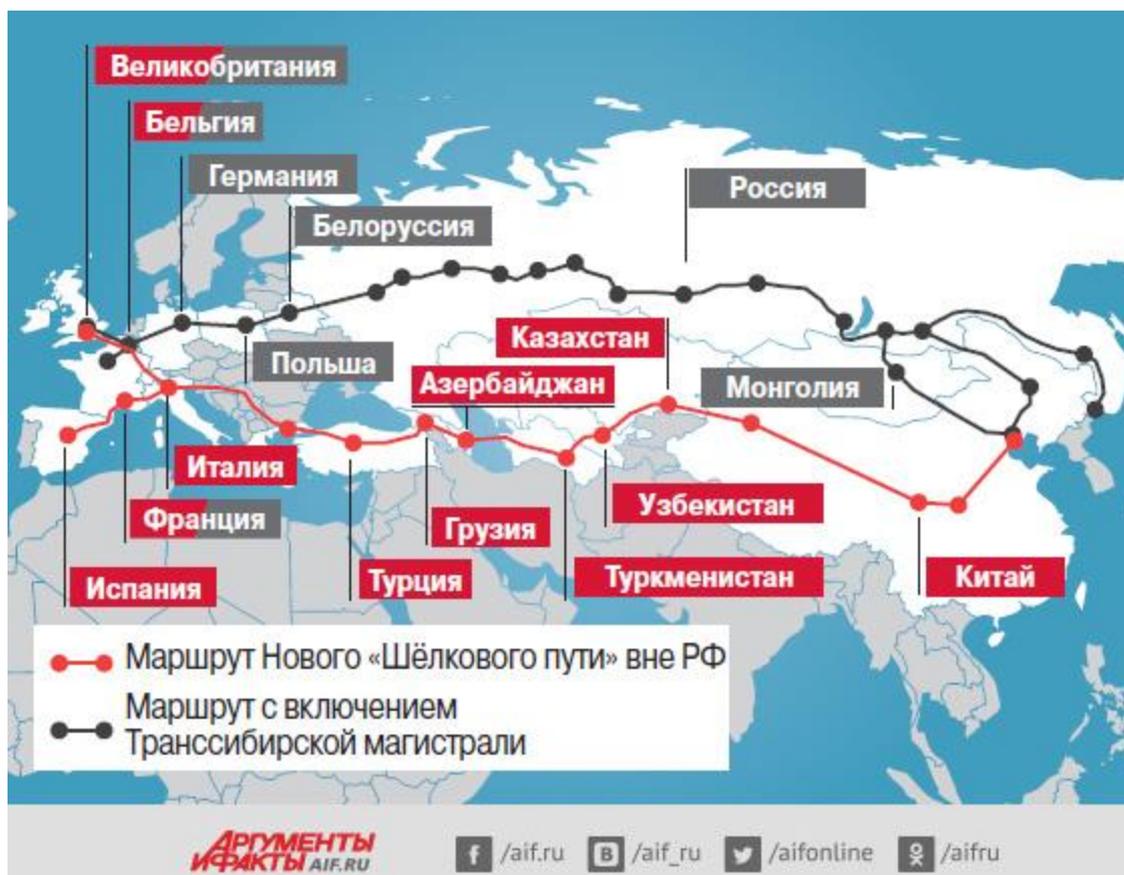
4. Район реки Меконг, которые Китай ранее предназначил для экономической кооперации, должен стать международным транспортным коридором, связывающим провинцию Юньнань с Юго-западной Азией.

5. Финансирование будет идти через возглавляемый Китаем Азиатский инфраструктурный банк, банк БРИКС и государственный фонд Шелкового пути<sup>21</sup>.

Наземная часть «Нового Шелкового пути» начинается в китайском городе Сиань, потом идет на восток к городам Ланчжоу и Урумчи, а затем поворачивает на юго-восток и идет через Центральную Азию на Ближний Восток и в Европу. Вся протяженность пути – около шести с половиной тысяч километров, из которых большая часть, четыре тысячи, пройдет по китайской территории, от Тихоокеанского побережья до Синьцзяна. Далее путь идет в Казахстан, оттуда в республики Средней Азии, входит в Иран и через Ирак и Сирию уходит в Турцию и Европу. Там он проходит через Болгарию, Румынию, Чехию и Германию. Кроме того, от пути будут ответвления. Новая инфраструктура обозначит закат Атлантики и подъем ЕврАзии.

---

<sup>21</sup> Китайский «Шелковый путь»: как объединить три континента  
[http://ruposters.ru/news/28-05-2015/kitajskij\\_shelkovyj\\_put\\_kak](http://ruposters.ru/news/28-05-2015/kitajskij_shelkovyj_put_kak)



Источник: <https://narodsobor.ru/2015/12/16/28957-marshrut-novogo-lshyolkovogo-putir-infografika/>

Предполагается осуществить строительство нового «Евразийского сухопутного моста» и развития 10 экономических коридоров Китай–Монголия–Россия, Китай–Центральная Азия–Западная Азия и Китай–Индокитай, принимая во внимание международные транспортные маршруты, опираясь на основные города через которые проходит путь, и используя ключевые экономические индустриальные парки в качестве платформы сотрудничества.

Государства-члены ШОС отдельно поддержали в декларации инициативу Китая по созданию экономического пояса «Шелковый путь».

Реализация концепции Шелкового пути за счет ее взаимодействия с ЕАЭС важна для Китая как фактор, позволяющий диверсифицировать внешнюю торговлю и получить доступ на новые рынки, что снизит не только экономические, но и политические риски, возникающие вследствие чрезмерной зависимости внешней торговли от рынков США и ЕС.

План по реализации инициативы («Концепция 28 и действий по совместному строительству» /Vision and actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21<sup>st</sup> - Century Maritime Silk Road 29) был обнародован Китаем в конце марта 2015 года на ежегодном экономическом форуме в Боао<sup>30</sup>. Согласно документу, китайский проект направлен на обеспечение глобального режима свободной торговли и открытой мировой экономики в духе открытого регионального сотрудничества.

В китайском геопроекте-партнере важны и маршрут, и программа действий.

«Экономический пояс шелкового пути» – находящийся на стадии разработки потенциально крупный трансконтинентальный проект<sup>22</sup>, основанный на идее геополитического порядка. Для его реализации создан Фонд развития в 40 млрд.7 долларов с возможностью докапитализации. Китай уже начал воплощать свою доктрину в жизнь. В сентябре 2014 года Си Цзиньпин посетил страны Центральной Азии в целях налаживания экономических связей, результатом стали подписанные контракты<sup>23</sup> (приоритет отдан крупным инфраструктурным проектам) на сумму более чем 60 млрд. долларов. Предполагается, что геопроект-партнер послужит интересам как участников ШОС, так и других государств ЕврАзии. В интересах России как стратегического партнера Китая – взаимодействие в рамках проекта и его осуществление<sup>24</sup>. В частности, он, выгоден России, Казахстану, странам Центральной Азии возможностью «подключения к азиатской модели – через инфраструктурные связи», необходимые этим территориям. Актуальна в данном контексте идея формирования общей транспортной системы ШОС (в том числе с использованием транзитного потенциала российской Транссибирской железной дороги, Байкало-Амурской магистрали).

Концепция «Нового Шелкового пути» является значимой для преодоления кризиса и экономического роста ЕврАзии и может способствовать углублению экономического взаимодействия между членами ШОС и Европой.

Реализация геопроекта-партнера позволит:

- позитивно повлиять на дальнейшую экономическую интеграцию стран-участниц организации, способствовать развитию евразийского пространства; придать импульс для развития взаимодействия стран-участниц с европейскими странами;

---

<sup>22</sup>ШОС: прежние вызовы и новые возможности. Интервью. Режим доступа: [http://russiancouncil.ru/inner/?id\\_4=4191#5](http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=4191#5)

<sup>23</sup> В Узбекистане подписано 31 соглашение на 15,5 млрд долларов (добыча нефти, газа и золота); в Казахстане китайская компания CNPC купила 8% акций нефтяного консорциума, разрабатывающего одно из месторождений в Каспийском море (стоимость сделки – 5 млрд долларов); в Киргизии подписано 8 соглашений на 5 млрд долларов (строительство нового газопровода). С президентом Таджикистана Эмомали Рахмоном Си Цзиньпин встретился во время саммита ШОС в Бишкеке (обсуждались преимущественно транспортные проекты); Булин Д. КНР прокладывает новый Шелковый путь в Азии. Режим доступа: [http://www.bbc.co.uk/russian/international/2013/10/131022\\_china\\_central\\_asia\\_silk\\_road](http://www.bbc.co.uk/russian/international/2013/10/131022_china_central_asia_silk_road)

<sup>24</sup> Шилина М.Г. Шанхайская организация сотрудничества как формат политического и экономического взаимодействия государств: реалии и перспективы // Бизнес. Общество. Власть. 2014. № 21. С. 41–61. Режим доступа: <http://www.hse.ru/mag/27364712/2014--21/141402169.html>

- повлечь экономическое развитие государств ЕАЭС, ШОС и БРИКС без политического вмешательства внерегиональных сил «при координации со схожими программами других международных институтов;

- бизнесу и власти активно участвовать в его практическом осуществлении.

В рамках организации уже сформировались определенные положительные тенденции (в основном происходит интенсификация двусторонних экономических связей, разрабатываются крупные проекты). Однако, учитывая, что решения принимаются консенсусом, сегодня существует ряд нерешенных вопросов.

Когда строительство инфраструктуры будет закончено, Шелковый путь даст «новые возможности Китаю и всем странам, через которые он проходит и которые стремятся к развитию»<sup>25</sup>.

С обозначенными контурами Китайского геопроекта-партнера, намерением создать туннель и мост с Корейским полуостровом и Японией и мощного транспортного коридора в Юго-Восточную Азию, а также формированием единого евроазиатского пространства и трансконтинентальной магистрали от Лондона до Шанхая (с учетом действующих туннелей под Ла-Маншем и Босфором) придется считаться не только странам Евразии.

*Северный коридор* Шёлкового пути пройдет из Западного Китая в Европу через Казахстан и далее через Оренбург к Санкт-Петербургу и Балтийскому морю, от неё западная ветвь пойдет через Белоруссию и далее через Варшаву к Берлину. Протяжённость коридора составит 8,5 тыс. км. Если грузы из Китая в Европу идут по морю 45 суток, по Транссибу — две недели, то новый путь займет 10 суток. Средний коридор пройдет через Турцию в страны Евросоюза и южный через Мьянму, Индию и Бангладеш к Индийскому океану в обход Индокитая.

Наиболее выгодным с точки зрения финансовых затрат и финансовой отдачи от осуществления проекта считается направление из Западного Китая по территории Казахстана на Алма-Ату и Шымкент, далее через территории России, Белоруссии и Польши на Германию и Францию. Этот маршрут сможет обеспечить сокращение сроков доставки товаров между Западной Европой и Китаем примерно в 3,5 раза<sup>26</sup>.

Главное преимущество геопроекта-партнера «Новый Шелковый путь» в экономической мощи коммунистической Поднебесной. Он обеспечен значительными финансовыми ресурсами и распространяется на Восток,

---

<sup>25</sup> Китай планирует возродить Великий шелковый путь.

<http://www.vestifinance.ru/articles/48971>

<sup>26</sup> Новый шёлковый путь: стратегические интересы России и Китая. Интервью с директором Центра по изучению России и Центральной Азии Фуданьского университета, Шанхай. РСМД, 20.12.2013.

Запад, Север и Юг Евразийского континента с огромной демографической мощью.

Возрождение Великого Шёлкового пути в формате геопроекта-партнера, и ускорение его реализации выгодно и стимулирует создание меридионального ТрансАзийского Коридора Развития (ТРАЗКОР).

### *Д. ТрансАзийский Коридор Развития*

Актуальность создания ТрансАзийского Коридора Развития очевидна адекватным ответом на вызовы и угрозы времени с учетом того, что:

1. В XXI век Россия, Китай, республики Центральной Азии, Государства Каспийского региона и Персидского залива вступили как исторически дружественные страны, как стратегические партнеры, стоящие перед лицом сходных задач времени.

2. В межгосударственных отношениях определяющими стали экономические запросы.

3. Удовлетворение потребности в освоении месторождений с уникальными запасами полезных ископаемых, расширении торгово-экономических связей сдерживается не совершенством транспортной инфраструктуры ЕврАзии.

4. Субширотная направленность транзитных товарно-сырьевых потоков на рынки Запада и Востока практически исчерпала свое позитивное влияние на национальные экономики ЕврАзии.

5. Будущее ЕврАзии всё в большей степени начинает зависеть от надёжности и качества торгово-экономического сотрудничества в деле совместного хозяйственного обустройства территорий.

Предпосылки ТрансАзийского геопроекта-партнера:

*а/.* В высоких широтах обострились территориальные претензии приарктических стран. Интерес к Арктике значительно возрос в результате повышения в последние годы средних температур в регионе, которое позволяет увеличить продолжительность навигационного периода и открывает доступ к потенциальным полезным ископаемым в его недрах.

*б/.* До настоящего времени главные транспортные магистрали России – широтный Северный морской путь и широтная Транссибирская железная дорога – не состыкованы между собой. В результате Россия потеряла северные морские порты, а Транссиб оказался не конкурентоспособным с южными международными транспортными широтными коридорами. Приоритет широтной/транзитной транспортной политики сводится к тому, что стратегическая территория, обладающая высоким экономическим потенциалом, становится не более чем «проходным двором». Ее сохранение будет сдерживать возрождение Северного морского пути, снижать конкурентоспособность Транссибирской магистрали и ограничивать развитие производительных сил, затруднять освоение Сибири. Еще больше

усугубят положение России в ЕврАзии, если начнут форсировать реализацию новых широтных проектов в отсутствие ТрансАзийского коридора.

в/. С развалом Советского Союза новые государства Каспийского региона не могут определиться со статусом моря, а Центральной Азии, из-за водного фактора, стали зоной повышенной напряженности, с угрозой перераста в вооруженные столкновения. Здесь переплелись неурегулированность границ и территориальные претензии, проблемы воды и конкуренция за получение кредитов, межэтнические и другие проблемы. При этом республики Центральной Азии входят и в Шанхайскую организацию сотрудничества, и в Организацию договора о коллективной безопасности, и в Евразийский экономический союз. Настораживает то, что ни ЕАЭС, ни ШОС, ни СНГ, провозглашая высокие ценности сотрудничества, до настоящего времени не подошли к ликвидации, к примеру, остроконфликтной водной проблемы Центральной Азии. Каждая из этих организаций решает свои задачи, которые не предусматривают в приоритетном порядке ликвидировать наслаивающиеся здесь конфликты.

г/. Сохраняется напряженность в Персидском заливе.

#### *Цели геопроекта-партнера:*

1. Улучшение качества жизни населения России, Китая, республик Центральной Азии, государств Каспийского региона и Персидского залива.

2. Обеспечение устойчивости и безопасности национальных экономик России, стран Центральной и Южной Азии на основе согласованных государственных политик.

3. Создание гармонизированной инфраструктуры (меридиональной с широтной) производительных сил (наземных дорог, логистических хабов, телекоммуникационной индустрии, международных портов, совместных предприятий, инновационных кластеров, свободных экономических зон на общей технологической платформе). Это важно потому, что есть основание полагать, что под влиянием развития широтных транспортных коридоров, центральное экономическое пространство ЕврАзии может быть "разорвано" на зоны тяготения к Западу и к Востоку по широтной линии. Создание ТрансАзийского Коридора развития и его уникального морского пути не только предотвратит наметившийся "разрыв" территории, но и позволит извлекать выгоду в местах пересечения меридиональных дорог с широтными транспортными коридорами: СМП, Транссиб, Шелковый путь и др.

4. Консолидация базовых ресурсов стран - участниц проекта в интересах углубления безопасности и устойчивого развития.

5. Повышение капитализации и инвестиционной привлекательности территории геопроекта-партнера.

6. Привлечение инвестиций.

7. Извлечение прибыли от совместной хозяйственной, в том числе новой для многих стран морской деятельности.

#### 8. Обеспечить условия:

- экономического доминирования КО/РСО в Арктике, Центральной Азии, Каспийском регионе и в Персидском заливе;
- гармонизации развития производительных сил ЕврАзии, дополняя широтные перемещения ресурсов, товаров и услуг меридиональным ходом.
- создания геостратегического транспортного хребта национальных экономик и геоэкономического якоря ЕврАзии.

Заявляемые цели предлагается достичь на едином геоэкономическом пространстве совместными:

- целенаправленными усилиями стран ЕврАзии,
  - ресурсами жизнедеятельности,
  - инновационными решениями,
  - совершенными средствами и технологиями
- с опорой на экономический потенциал стран ЕврАзии.

Стимулирование взаимодействия технологиями и средствами торгово-экономического сотрудничества на опережение вызовов и угроз развитие позволит расширить географию развития и размещения объектов производительных сил, не вступая в противоречия с действующими и перспективными стратегиями национальных экономик.

Выгодное географическое место ТрансАзийского Коридора Развития обеспечивает на деле соединить все широтные магистрали (водные и наземные) ЕврАзии, тем самым достигая гармонизацию транспортных комплексов, а не исключение одного другим. Он открывает будущее континентального геоэкономического пространства совокупных геоторий государств ЕАЭС, ШОС и БРИКС: России, Китая, Казахстана, Беларуси, Армении, Кыргызстана, Таджикистана, Узбекистана, Бразилии, Индии, Южной Африки (в дальнейшем и Пакистана при включении его в ШОС). Эти государства географически близки по расположению (кроме Армении, Беларуси, Бразилии и Южной Африки) вдоль меридиана (70° в.д.) от Арктики до Индийского океана. Здесь будут созданы инфраструктура и производства мирового уровня, свободные экономические зоны, отраслевые, территориальные и технологические геокластеры наукоемкого инновационного технологического уклада: «коридоры к ресурсам» и коридоры к «региональным рынкам», континентальные логистические хабы и другие объекты акторов мировой экономики.

Объединение меридиональным ТрансАзийским Коридором Развития наземных широтных и морских путей ЕАЭС, ШОС и БРИКС скрепит геотории, расширит существующее экономическое пространство до геоэкономических масштабов.

Основателями и учредителями ТрансАзийского интеграл-геопроекта, генеральными акторами форматирования совместного геоэкономического

пространства выступают ЕАЭС, ШОС и БРИКС. Их взаимодействия сделает возможным:

В Трансасийском транспортном комплексе определяющими новую мировую транспортную систему будут наземная скоростная грузопассажирская магистраль «Сабетта-Мешхед-Бомбей» и судоходный канал «ТрансАзия» (порт Сабетта-порт Туркменбаши – порт Энзели - порт Бендер-Аббас).

ТрансАзийский Коридор усиливает привлекательность географического положения АМЭ и мировой экономики (ЕАЭС, ШОС и БРИКС) с точки зрения оптимизации международных внутренних и внешних перемещений пассажиров и грузов.

До настоящего времени грузопотоки, к примеру, между странами Азии идут, и это признают все участники рынка, далеко не самыми короткими и дешевыми путями: логистическая цепочка потока партии минеральных удобрений Урала, предназначенная для индийского получателя, движется к цели месяц-полтора. Сначала по железной дороге до одного из портов, затем требуется перевалка, которая в зависимости от загруженности порта может занять до двух недель, потом — морем в обход Китая или *(если груз отправлен, например, через Санкт-Петербург или Ригу)* через Суэцкий канал. Аналогичное положение с товарами стран Индийского океана. ТрансАзийский Коридор Развития сможет переломить эту ситуацию с очевидной пользой для его стран-участниц.

На всем протяжении Коридора Развития транспортировку товаров и оказание услуг обеспечат: водный, воздушный, автомобильный, железнодорожный транспорты, электрические и информационно-коммуникационные магистрали.

Материально-технической основой трансконтинентального интеграл-геопроекта является геополитический, геоэкономический, геостратегический инфраструктурный коммуникационный каркас инженерных объектов производительных сил, которые совместно с Экономическим Поясом Шелкового пути гармонизируют мировые финансовые, людские, материальные и информационные потоки. Будущее стран ЕАЭС, ШОС и БРИКС никогда не было так тесно связано, как в настоящее время.



Технология ТрансАзийского Коридора Развития это не реставрация прежних инструментов и механизмов сотрудничества. Это новый программный/интеллектуальный/инновационный продукт стратегии ЕАЭС, ШОС и БРИКС в новых геополитических условиях.

Предлагаемое решение выстраивается на принципах государственно-частного сотрудничества бизнеса и власти в деле хозяйственного освоения безводных территорий и ресурсов, способных вывести сотрудничающие государства на лидирующие позиции организации и управления системообразующими потоками (финансовыми, товарными, людскими), связанными с функционированием ТРАЗКОР.

Жизнеспособность ТрансАзийского Коридора Развития будет определяться степенью заинтересованности субъектов хозяйствования в росте капитализации целостной геотерии Срединной Евразии. Это может быть достигнуто на основе взаимодействия и гармонизации широтных и меридиональных грузопотоков. Для этого потребуется формирование на территории опережающего развития Срединной Евразии взаимовыгодной системы пространственной сплоченности объектов производительных сил акторов мировой экономики.

Определяющую роль в выборе маршрута и границ на стартовом этапе продвижения ТРАЗКОР во многом сыграли следующие важные обстоятельства:

- наличие и расположение уникальных месторождений минерально-сырьевых баз, топливно-энергетических ресурсов, свободных трудовых рук;
- наличие фундаментальных совместных работ российских и центрально-азиатских проектно-изыскательских и научно-исследовательских институтов по изучению трассы водоподачи в безводные районы региона;

- корпоративные интересы отечественных и зарубежных промышленно-финансовых структур совместного освоения базовых ресурсов ТРАЗКОР; — возможности поддержания Норильского горно-металлургического узла и вывоза продукции лесопромышленного комплекса для выхода на мировой рынок леса через Северный морской путь;

- возможности усилить инвестиционную привлекательность Северного морского пути, Транссиба, БАМа, Турксиба, портов Каспия, Персидского залива и Индийского океана. В границах ТРАЗКОР от Карского моря до Персидского залива имеются благоприятные условия, чтобы экономически укрепить и сплотить территории России (Уральский федеральный округ), Казахстана (Кустанайская и Кызыл-ординская области), Узбекистана (Каракалпакия, Хорезм), Туркмении (Дашогуз) и Ирана, Афганистана, Пакистана, Индии, а также создать совместные производства и рынки. Ресурсные и территориальные возможности ТРАЗКОР могут служить надежной основой расширения взаимовыгодного сотрудничества традиционно дружественных стран.

ТрансАзийский ход - это движение с вектором развития Евразии во все страны мира, на все части света: Север, Юг, Запад и Восток.

ТрансАзийский меридиан ориентирует развитие к Индийскому океану и к Северному Ледовитому Океану. Эти два вектора развития будут дополнять, и усиливать друг друга в XXI и последующих столетиях.

*Развитие и взаимодействия транспортных систем Евразии.* Сегодня в Евразии нет меридиональных транспортных коридоров (не считая полумеридионального коридора «Север — Юг»). При этом достаточно параллельных существующих и готовых к строительству широтных международных транспортных коридоров, ряд из которых или взаимоисключают друг друга, или, к сожалению, уже не работоспособно.

ТрансАзийский меридиональный ход отвечает потребностям ускоренного вовлечения в хозяйственную деятельность слабо освоенных территорий с богатыми месторождениями полезных ископаемых.

До настоящего времени такой глобальной геостратегической и экономической инициативы не было.

Обсуждение Концепции ТРАЗКОР не вызвало негативного отношения к геопроекту, а получило официальную поддержку, в частности, в свое время странами ЕвразЭС, так как одним решением (созданием ТрансАзийского Коридора) обеспечивается:

- а/ улучшение качества жизни населения;

б/ сплоченность территорий сотрудничающих стран посредством создания общей транспортной системы, соединяющая два океана и четыре моря;

в/ гармонизация меридиональных и широтных потоков информации, товаров, грузов и пассажиров;

г/ рост благосостояния стран-участников ТрансАзийского Коридора.

### ***Е. Форматирование континентальной инфраструктуры***

Совершенствование инфраструктуры национальных экономик обеспечивает им встроенность в мировую экономику, способствует укреплению их безопасности. В этом важная роль отводится международному судоходству. Так, за последние годы развитие мировой экономики во многом зависело от морских перевозок. Здесь важно отметить, что объем мировых морских перевозок достиг рекордного уровня 6,76 млрд. тонн. Общий дедейт мирового флота составил 895,8 млн. тонн.

Морскую мощь АМЭ и мировой экономики определяют их выгодные: географическое положение и открытость морей, размеры территории и ее конфигурация, климат; природные ресурсы; численность населения и особенно той ее части, которая способна обслуживать флот; национальный характер и способность народа к занятию торговлей; способность правительств управлять государством и расширять общее экономическое пространство.

В этой связи, среди множества уникальных достоинств ТрансАзийского геопроекта-партнера, выделяется его морская составляющая, главным образом, морской судоходный канал (МСК) «ТрансАзия» и объединяемая им объекты взаимодействия, к примеру, береговая инфраструктура, объединяемых морей и океанов.

Актеры глобальной политики и мировой экономики, находясь в центре ЕврАзии, обладают возможностью связать воедино геополитическое пространство в треугольнике Атлантика — Тихий океан — Индийский океан. Используя и развивая возможности для транспортировки и транзита грузов по Северному морскому пути, Транссибу, Каспию, Шелковому пути (наземному и морскому, МСК «ТрансАзия», Южному коридору, опираясь на собственную транспортную сеть, способна не только эффективно эксплуатировать преимущества геопроектов-партнеров для собственного экономического развития, но и создать технологическую платформу для неконфронтационного взаимодействия различных культур и цивилизаций.

МСК «ТрансАзия» представляет собой систему объединительных морских судоходных каналов и прилегающих к нему портов:

- порт Сабетта (Россия. Обская губа) – порт Джусалы (Казахстан);
- порт Джусалы - порт Дашагуз (Туркменистан);
- порт Дашагуз (Туркменистан) - порт Тукменбаши (Туркменистан);

- порт Туркменбаши – порт Энзели (Иран);
- порт Энзели – порт Бендар-Аббас (Иран).

Общая протяженность маршрута водного пути от Карского моря до порта в Персидском заливе составит около 5000 км. Глубина в канале составит порядка 10-12 м, ширина по верху 180-200 м., потери воды на фильтрацию и испарение в канале не превысят 5%.

Объединительный морской судоходный канал «ТрансАзия» позволяет на кратчайшем расстоянии между Северным Ледовитым океаном и Индийским океаном соединит моря: Карское, Каспийское и Аравийское, а также Северный морской путь с Южным морским путем.

Ввод в действие Трансконтинентального морского пути Евразии от полярных территорий через засушливые земли Центральной Азии к теплым южным морям континента откроет уникальные возможности для организации геоэкономической морской деятельности КО/РСО, глобальную значимость которой сегодня трудно себе представить.

Здесь следует обратить внимание на то, что и Китай решил не ограничиваться строительством лишь наземного Шелкового пути. Он намерен протянуть (точнее возродить) его и на море.

*Морской «путь» пройдет от берегов Китая по Южно-Китайскому морю, Индийскому океану, Красному морю и Средиземному морю (через Суэцкий канал) с остановками в Африке. Морская часть Шелкового пути идет через Гуандун и самую южную провинцию, остров Хайнань, затем через Индийский океан. Он пересекает Африканский рог и направляется в Красное и Средиземное моря. Оба пути встречаются в Венеции. В составе морского Шелкового пути Китай рассматривает так же возможность строительства судоходного канала через перешеек Кра в Таиланде в обход Малаккского пролива. Канал через перешеек Кра (Тайский канал) в Таиланде должен сократить морской путь из Китая в Индийский океан и Южную Азию в обход Малаккского пролива, где суда подвергаются нападкам пиратов. Минимальная ширина перешейка Кра составляет 44 км (для сравнения — длина Панамского канала 77 км, а Суэцкого канала – 192 км). Наземный Шелковый путь вместе с «Морским Шёлковым путем», международными экономическими коридорами «Бангладеш-Китай-Индия-Мьянма», «Китай – Пакистан (Белуджистан)», «Китай – Таджикистан – Иран», а также создание портов в Юго-Восточной Европе, свидетельствуют о намерениях взять под мягкий «экономический» контроль Евразию от Китая, Центральной Азии до Восточной и Западной Европы. Наряду с Россией и Китаем к наиболее активным игрокам на этом пространстве относится и Казахстан. Именно эти три страны предпринимают конкретные шаги по реализации проектов, прямо или косвенно связанных с развитием «Нового шёлкового пути».*

*Планы строительства канала существуют с 17 века. Китай в целях повышения энергетической безопасности заявил о возможном участии в строительстве канала в 2005 году. Реализация проекта стоимостью в \$ 25 млрд. займет 10 лет, привлечение 30 тыс. рабочих<sup>27</sup>.*

Трасса судоходного канала «ТрансАзия» от Белогорья (Россия) до Тюя-Муюна (Узбекистан) проработана «Совинтерводом» совместно с «Гипроречтрансом» в объеме ТЭО (1970-1985 г.г.). Вопросы возможности использования Главного канала Обь-Амударья в целях судоходства рассматривались Институтом комплексных транспортных проблем, Союздорпроектом, ТрансНИИ, Гипроречтрансом и СибГипроречтрансом. Параллельно судоходному каналу предусмотрено строительство скоростной железной дороги и автомобильной магистрали.

От Тахиаташа (Узбекистан) до Красноводска (ныне Туркменбаши) даже было начато строительство Главного Туркменского канала (1951 г.) для развития орошения, судоходства и получения гидроэнергии. Строительство Главного Туркменского канала было прекращено в 1954 г. после смерти И.В. Сталина.

Организация морского судоходства между Каспием и Персидским заливом проработано в объеме ТЭО. В 2010 г. Иран предполагал приступить к строительству судоходного канала. Намерения реализовать проект сохраняются.

Официальным отсчетом начала создания и дальнейшего развития Трансазийской морской транспортной системы можно считать решение АМЭ о составлении плана «дорожной карты».

Для управления и эксплуатацией морским каналом, а также морской деятельностью потребуется создание общей Администрации международного судоходного морского канала «ТрансАзия».

Морская деятельность будет многогранной:

- завоз грузов, необходимых для обеспечения жизнедеятельности, для строительства;
- вывоз продукции, добываемой или производимой в регионе;
- транзитные перевозки грузов;
- морская деятельность, связанная с освоением ресурсов канала и территорий;
- морская исследовательская и иная деятельность.

В силу большой важности морского судоходного канала «ТрансАзия» для международного мореплавания понадобится установить особый международный правовой режим свободного и непрерывного судоходства, провозгласив, что этот морской путь будет «постоянно нейтральным международным водным путем» для торгового мореплавания. На все эти

---

<sup>27</sup> Владимир Дергачев. Морской Шелковый путь. Бросок к Индийскому океану.  
[http://dergachev.ru/analit/The\\_Great\\_Silk\\_Road/11.html#.VgAXx4Yi7cc](http://dergachev.ru/analit/The_Great_Silk_Road/11.html#.VgAXx4Yi7cc)

вопросы должны быть даны ответы в «дорожной карте». Хватит ходить по чужим каналам и платить деньги чужому собственнику.

Обращаем внимание на то, что проложенная по суше глобальная морская магистраль на территории четырех государств (Россия, Казахстан, Узбекистан и Иран) рассматривается не только для перевозки грузов и людей. Для республик Центральной Азии канал «ТрансАзия» станет желанным источником увеличения их располагаемых водных ресурсов. Это ликвидирует конфликты из-за воды и обеспечит процветание важного региона ЕАЭС и ШОС.

Устойчивость работоспособности канала «ТрансАзия» является гарантией единства экономического пространства, свободного перемещения товаров и услуг, конкуренции и свободы экономической деятельности, обеспечения целостности и национальной безопасности, а также улучшения условий и уровня жизни населения.

Создание морского канала «ТрансАзия» будет способствовать:

- зарождению общей морской деятельности акторов мировой экономики;
- развитию национальных экономик, в частности, отраслей, связанных с возможностями использовать воду канала как:

- добычей и переработкой морских ресурсов, с реализацией транспортных возможностей в Мировом океане, с использованием океанских пространств в военных и других целях, что всегда требовало решения возникающих морских проблем как государственной задачи особой важности, имеющей долгосрочные последствия.

Логистические и иные преимущества возникнут с созданием торгового водного пути «ТрансАзия».

Только во взаимосвязи и взаимодействии геопроекты-партнеры Северный морской путь, Транссибирская магистраль, Экономический пояс Шелкового пути (вместе с Морским Шелковым путем) и ТрансАзийский Коридор Развития обеспечат:

- устойчивость и безопасность ЕврАзии,
- укрепят и усилят политическое и экономическое влияние на гармонизацию интегрированных людских, информационных, товарных и финансовых потоков,
- повысят уровень национальной безопасности и выживаемость государств ЕврАзии адекватным реагированием на глобальные вызовы и угрозы.

На предпроектном этапе выявлены следующие достоинства и выгоды геопроекта-партнера «ТрансАзийский Коридор Развития»:

1. Наделит хозяйствующих субъектов конкурирующими преимуществами и позволит систематически получать масштабные преимущества выгоды от совместного использования уникальных ресурсов:

- Арктического пространства,

- Уральских и Западно-Сибирских земель России,
- стран Центральной Азии,
- прибрежных территорий и акваторий Каспийского моря,
- экономического потенциала Китая,
- стран Персидского залива.

2. Откроет новые маршруты грузопассажирских перевозок,

3. Обеспечит доступ отечественному бизнесу к мировым рынкам,

4. Создаст условия диверсификации национальной экономики,

5. Расширит торгово-промышленное сотрудничество со странами Средней Евразии.

6. Объединит Карское море с Каспийским и Аравийскими морями судоходными каналами: «Обь – Амударья- Каспийское море», «Каспийское море - Персидский залив». Для России осуществиться «инстинктивное стремление» к «солнцу» и «теплой воде»<sup>28</sup>, а для южных стран, водный фактор станет желаемой возможностью процветания.

7. Строительство судоходного морского канала «Азия» обеспечивает по кратчайшему расстоянию выход в Арктику и Персидский залив. Кроме того это решение дает Центральной Азии важный ресурс жизнедеятельности (которого никто не может дать).

С началом эксплуатации ТрансАзийского Коридора в Евразии возникнут:

- гармонизация транспортных грузопассажирских перевозок по широтным и меридиональным транспортным коридорам,

- ряд стратегических континентальных перекрестков на пересечении широтных транспортных коридоров с меридиональным транспортным коридором;

- общий Каспийский кластер, который объединит морскую деятельность России, Казахстана, Туркменистана, Азербайджана и Ирана;

- центром притяжения международных грузоперевозок, обеспечивая выход в Арктику, на Американский континент (посредством Северного морского пути), в Азовское море, Черное море, Средиземное море, Персидский залив, Индийский океан.

ТрансАзийский Коридор:

- откроет путь национальным флагам на мировой морской простор благодаря строительству судоходных каналов «ТрансАзия» и «Евразия»;

- ускорит наращивание потенциала национальных экономик стран Евразии;

- реально повысит конкурентоспособность товаров и услуг сотрудничающих компаний;

---

<sup>28</sup> Вандам А., Головин Н., Бубнов А. "Неуслышанные пророки грядущих войн". Сборник из цикла "Великие противостояния. "Восток и Запад против России". М., АСТ. Астрель. 2004

- обеспечит рост объемов внешней торговли и транзитных перевозок;
- обеспечит устойчивость и надежность улучшения качества жизни и благосостояние населения;
- повысит капитализацию территорий посредством строительства «дорог к месторождениям», «дорог к рынкам» и «дорог развития», Свободных экономических зон, совместных предприятий и т.д.;
- обеспечит устойчивое инновационное освоение территорий вдоль наземных магистралей и судоходного канала «ТрансАзия», что принесет дополнительный доход в бюджеты разного уровня.

*ТрансАзийский геопроект-партнер ориентирует на:*

- возрождение Северного морского пути с транспортными системами арктического побережья и материка, а также речного пароходства на сибирских реках, на деле доказывая, что мощь России будет прирастать Сибирью;

- максимальное сокращение времени и денег на перемещение людей и товаров между высокими широтами и Персидским заливом, используя акваторию Каспийского моря, для выхода к мировым морским портам.

Реализация этих намерений обеспечит полноценное деловое взаимодействие бизнеса и власти стран Евразийского экономического союза, ШОС, БРИКС.

Только действующий ТрансАзийский Коридор реально обеспечит КО/РСО достижение стратегической цели – доминирование ЕАЭС, ШОС и БРИКС в мировой экономике, которое нельзя обеспечить иными решениями.

Создавая меридиональный ТрансАзийский Коридор, в контексте развития торговых отношений между странами, повысит преимущества и перспективность векторов грузопотоков широтными дорогами. Так потоки с Севера на Юг – это сырьевые ресурсы Полярного и Приполярного Урала, сжиженный природный газ, деловая древесина, строительные материалы, продукция деревообрабатывающей промышленности в республики Центральной Азии, Афганистан, Индию, Китай, кварцевый концентрат – в Японию, сжиженный газ – в Европу. А с Юга на Север (при достройке железной дороги Обская–Бованенково – из порта Харасавэй с выходом на трассу Северного морского пути) - экспортная продукция перерабатывающей промышленности Урала, Сибири, лес и лесоматериалы ХМАО-Югры, Свердловской области, традиционные товары республик Центральной Азии, Афганистана, Индии, Китая.

Соразвитие территории КО/РСО как трансконтинентального инфраструктурного базиса отвечает на «вызовы» следующими совместными мерами:

1. Расширение пространства жизнедеятельности, обеспечение возрастающих запросов трансасийцев к стандартам качества жизни, включающим доступность перемещения на дальние расстояния в

максимально короткие сроки и допустимую открытость обмена информацией.

2. Активное включение товарных ресурсов и услуг в процесс экономической глобализации на основе расширения и углубления трансконтинентальных коммуникаций

Гармонизация грузопассажирских потоков континента посредством взаимодействия «ТРАЗКОР» с Северным морским путем, Транссибом и «Экономическим поясом Шелкового пути» позволит укрепить торгово-экономические отношения между странами КО/PCO и содействовать дальнейшему повышению устойчивости и безопасности национальных экономик в движении по обустроенному пути совместной геостратегической «дорожной карте».

*Геоэкономический морской кластер* объединит три моря (*Карское, Каспийское и Аравийское*) и морские порты пяти государств: России, Казахстана, Узбекистана, Туркменистана, Ирана. Его создание и использование выведет АМЭ по географически кратчайшему направлению к двум мировым океанам: Северному Ледовитому и Индийскому.

С созданием водного торгового пути между Карским морем и Персидским заливом может существенно улучшить логистику мировых торговых маршрутов. Это должно привести к резкому снижению сроков доставки грузов и пассажиров.

Торгово-водный путь «ТрансАзия» впервые в мировой экономической истории обеспечит государствам ЕврАзии прямой выход в Арктику и в бассейн Индийского океана, минуя Суэцкий канал, а также черноморско-эгейские проливы, где Турция в одностороннем порядке ужесточает правила танкерного судоходства.

Параллельно предлагаемому маршруту воднотранспортного пути будут проходить скоростные железная дорога и автомобильная магистраль. Вдоль наземных дорог будут осваиваться прилегающие территории объектами производительных сил.

К настоящему времени сформулированы основные положения целесообразности создания водного пути «ТрансАзия» посредством инвентаризации и уточнения инженерных решений прошлых лет, проработанных с детальностью ТЭО.

Морской геопроект-партнер предназначен для организации морского взаимодействия и совершенствования инфраструктуры в акватории Арктики, каспийского моря и Персидского залива посредством объединения морским каналом «ТрансАзия» Карского, Каспийского и Аравийского морей.

Каспий привлекает к себе внимание многих стран не только богатыми запасами углеводородов. В первую очередь он имеет стратегическое значение как перекресток перспективных транспортных маршрутов по направлениям Восток - Запад и Север - Юг.

Современная ситуация в Каспийском регионе характеризуется острой борьбой крупных держав за обладание ресурсами Каспийского моря и за его место в системе транспортного комплекса Евразии.

В условиях перегруппировки геополитических коалиций Каспийский регион имеет значительный потенциал.

В постсоветскую эпоху интересы вокруг и на самом Каспийском море постоянно сталкиваются с устремлениями США, Англии, Франции, Турции, Ирана, Саудовской Аравии и ряда других стран, пытающихся проникнуть и обосноваться в этом богатом нефтяном регионе. Действия многих из них сводятся к наращиванию своего военного присутствия на Каспии, что ведёт к милитаризации этого региона.

Процесс формирования и последующей перегруппировки здесь геополитических коалиций не завершился со вступлением в свои права нового века, когда СССР остался, можно сказать, в далеком прошлом. Наоборот, трансформирование уже сложившихся коалиций будет происходить и в будущем.

Через Каспий проходит международный транспортный коридор «Север-Юг», в котором помимо России и Ирана с выгодой для себя могут принять участие Азербайджан, Казахстан и Туркменистан.

В связи с этим представляет актуальность вопрос об обеспечении региональной безопасности. Одним из важных инструментов его, на наш взгляд, является широкомасштабное сотрудничество прикаспийских государств в единой морской деятельности. Каспийское море – зона жизненных интересов прикаспийских государств. Именно они должны определить его правовой статус и условия использования природных богатств.

Водный путь из Персидского залива через Ормузский пролив считается одной из важнейших международных морских транспортных коммуникаций. В настоящее время через него осуществляется до 40% общемирового экспорта нефти, доставляемой из Ирака, Ирана, Катара, Кувейта, ОАЭ и Саудовской Аравии. Ежедневно из этого региона танкерами вывозится от 16,5 до 19 млн. баррелей черного золота, большая часть которого (около 13 млн. баррелей в сутки) поступает в азиатские государства, главным образом в Японию и Китай. А через Баб-эль-Мандебский пролив и Суэцкий канал сырье транспортируется в европейские страны. Часть аравийской нефти идет в США и другие государства Америки.

Помимо нефти через Ормузский пролив (преимущественно из Ирана и Катара, а также из Саудовской Аравии и ОАЭ) ежедневно перевозится до 3,5 млрд. м<sup>3</sup> сжиженного природного газа, направляемого в Японию, Южную Корею и Индию, а также в Европу и Северную Америку.

По мнению экспертов, даже кратковременное прекращение судоходства через Ормузский пролив приведет к приостановке большей части нефтяных и

газовых поставок из зоны Персидского залива, что негативным образом отразится на мировой углеводородной конъюнктуре. Об этом наглядно свидетельствует скачкообразный рост цен на нефть, вызываемый информацией об угрозе возникновения вооруженного конфликта в данном регионе.

### **Ожидаемое вознаграждение**

Совместная реализация в связке квартета геопроектов-партнеров – Северный морской путь, Транссиб, Экономический пояс Шелкового пути и ТрансАзийский Коридор Развития - создаст инновационную технологическую платформу торгово-экономического сотрудничества стран ЕврАзии. Они нацелены на наращивание торгово-экономического потенциала ЕАЭС, ШОС и БРИКС. От степени интенсивности его освоения во многом зависит перспектива повышения благосостояния и качество жизни населения государств ЕврАзии.

Народная мудрость гласит: «Лучше делить прибыль между партнерами, чем убытки нести одному». В условиях углубления многоцелевого сотрудничества, основанного на Соглашении о взаимодействии, уникальном расположении общего геостратегического пространстве, опыте и социально-экономического потенциале формируются новые формы сотрудничества.

**.В результате организации созидательного взаимодействия сформируется новое геоэкономическое пространство обретения значительных выгод и преимуществ, которые нельзя получить иными средствами и технологиями всем акторам глобальной политики и мировой экономики, что будет содействовать возникновению геоэкономического центра континентов.**

Одной существенной особенностью интегративного КО/PCO является нацеленность его в будущее. Полученные результаты должны иметь долговременное непреходящее значение и служить базой для дальнейшего развития успеха, приводить к качественным позитивным изменениям в странах хаб-альянса.

**Системное стратегическое и экономическое взаимодействие ЕАЭС, ШОС и БРИКС на общей технологической платформе геопроектов-партнеров позволит получить уникальный шанс формирования на континенте первого геоэкономического пространства опережающего развития, которое изменит в лучшую сторону баланс мягкой и жесткой силы не только в ЕврАзии, но и во всем мире. И при этом создаст единую транспортную сеть во все страны мира, ликвидирует барьеры для торговли и инвестиций, расширит систему расчетов в национальных валютах**

Взаимодействие ЕАЭС, ШОС и БРИКС позволит новому институту КО/РСО свободно развиваться. Состыковка ЕАЭС и «Экономического пояса Шелкового пути» очень выгодна, потому что в условиях падения цен на нефть приведет к созданию «подушки безопасности» и поможет поддержать все страны, входящие в этот союз. У Китая есть свои интересы и в Африке, и в странах Европы. Одна из главных миссий ШОС – обеспечение безопасности в регионе. А проще всего ее организовать в условиях, когда экономики стран-участниц растут. Сотрудничество между ЕАЭС и экономическим поясом «Нового шелкового пути» расширяет имеющиеся возможности сотрудничающих стран. В этом свете ШОС могла бы стать координационным центром для согласования интересов соседних с данными геополитическими объединениями стран. При создании в 2001 году ШОС были две задачи – обеспечение безопасности и экономического сотрудничества. Китайское издание «Хуаньцю шибао» констатировало, что сотрудничество государств ШОС и БРИКС помогает развивающимся странам создавать новую структуру международной политики, экономики и безопасности. Стабильность в регионе является основой для экономического сотрудничества. Оно в рамках БРИКС более сосредоточено на вопросах экономического взаимодействия, а ШОС — на создании механизмов сотрудничества в сфере безопасности. Именно поэтому на саммитах в Уфе активно обсуждались вопросы, связанные с поиском возможных форматов взаимодействия между ШОС, БРИКС, ЕАЭС и экономическим поясом Шелкового пути. По итогам саммита ШОС была одобрена идея взаимодействия ЕАЭС и Экономического пояса<sup>29</sup>. Китай в последнее время очень активно продвигает свой проект экономического пояса. И участие Китая в ШОС и БРИКС способствуют этому продвижению. В последнее время по китайской инициативе активно создаются институты развития — Фонд Шелкового пути, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций. По итогам саммитов в Уфе к ним добавился и Новый банк развития БРИКС.

Геопроекты-партнеры не конкурируют друг с другом. Они синхронизируют взаимодействие хозяйствующих субъектов в новом, создаваемом ими геоэкономическом транспортном пространстве континентов. В нем они станут ключевым звеном, связующим мировые рынки.

Создание трансконтинентального меридионального транспортного коридора, пересекающего слабо загруженные и взаимоисключающие друг друга широтные магистрали, оживит их и привлечет внимание многих хозяйствующих субъектов, а также вызовет интерес всех родов транспортников новой логистикой во все страны мира. У них появляется

---

<sup>29</sup> Арсений Сивицкий. ШОС, БРИКС и ЕАЭС: большое сопряжение?  
<http://zviazda.by/2015/07/92644.html>

действенный механизм решения многих проблем регионов, производителей, грузоперевозчиков и потребителей товаров и услуг.

Геопроекты-партнеры в силу своей специфики не могут быть адекватно оценены только с точки зрения их экономической эффективности, соотношения затрат и доходов, измеряемых не только в денежной форме.

Очевидно, что, кроме экономической выгоды, такие проекты должны обеспечивать их участникам достижение целей: политических, социальных, военно-стратегических, экологических и др.

Реализации геопроектов-партнеров обеспечит:

- возможность создания общего геоэкономического пространства с ускоренным развитием слабо освоенных территорий (во многом из-за отсутствия инфраструктуры и дефицита воды);

- наращивание объемов производства. Проекты этого направления ориентированы на расширение традиционного производства. Здесь эффект – в увеличении доли рынка продукции, контролируемой данной фирмой, и в получении дополнительных прибылей при сохранении уровня рентабельности продукции. На самом деле и в этом случае может иметь место рост рентабельности, в частности, могут проявляться эффект от масштаба и относительное снижение общепроизводственных расходов. Подобные проекты носят рутинный характер.

- сокращение затрат, сопровождающееся получением дополнительной прибыли. Поскольку прибыль – это разница между доходами и затратами, то при прочих равных условиях сокращение затрат приводит к росту прибыли и рентабельности (естественно, речь идет об обоснованном снижении затрат). Пример – внедрение технологии оптимального раскроя материалов, переоснащение материально-технической базы менее энергоемким оборудованием. Подобные проекты носят в основном вспомогательный, обеспечивающий характер.

- снижение риска производства и сбыта. Проекты этой группы имеют цель снижение рисков производственной и коммерческой деятельности фирмы. В качестве примеров можно привести проекты, связанные с переоснащением компании более надежным оборудованием, внедрением менее рискованной технологии снабжения сырьем и материалами, внедрением технологии контроля за состоянием и тенденциями изменения на рынке продукции и др. Эти проекты не приносят непосредственно идентифицируемой с ними прибыли, однако они сопровождаются косвенным экономическим эффектом.

- новое знание (технологии). Подобные проекты с очевидностью носят затратный характер, вместе с тем предполагается, что впоследствии при внедрении разработок в практику будет получен и экономический эффект.

- политико-экономический эффект. Проекты этой группы, как правило, имеют место при освоении новых рынков сбыта и в той или иной степени предназначены для решения задач, имеющих прежде всего политическую

подоплеку. Логика достаточно очевидна – через постепенное расширение сегмента нового рынка осуществить внедрение собственной идеологии в различных сферах, в том числе и в сфере бизнеса. Яркий пример подобного подхода – проекты, связанные с развитием совместных предприятий в СССР и в России; расширение деятельности подобных предприятий было одной из весомых причин признания Минфином РФ необходимости модернизации отечественной системы бухгалтерского учета в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности. Безусловно, при идентификации подобных проектов речь идет именно о политико-экономическом эффекте, достижение политических целей подразумевает и получение в конечном итоге экономических «дивидендов».

- социальный эффект. Проекты, предназначенные для получения социального эффекта, не являются какой-то редкостью; безусловно, они имеют место, прежде всего, при реализации государственных и муниципальных программ, однако и в крупных компаниях подобные проекты достаточно обыденны. Модно упомянуть о проектах, связанных с повышением квалификации работников фирмы, строительством центров релаксации и физического развития. Например, фирмы так называемой «большой пятерки» имеют учебные центры переподготовки кадров, на строительство и поддержание деятельности которых затрачиваются немалые денежные суммы. Вместе с тем при надлежащем развитии системы переподготовки кадров деятельность подобных центров становится оправданной не только в социальном, но и в экономическом смысле.

Реализация геопроектов-партнеров позволит связать между собой мировые рынки.

Среди множества высокозначимых выгод и преимуществ геопроектов-партнеров ЕврАзии, бесспорно, выделяется его уникальный масштабный и весьма ценный синергизм (общий результат, который больше, чем простая совокупность эффектов, образующих его частей, превосходящий сумму сложных эффектов от взаимодействия взаимосвязанных элементов), который реально возникнет в процессе улучшения деятельности оперативного, инвестиционного менеджмента проектных решений на общем пространстве<sup>30</sup>.

*Материализованный в объектах производительных сил каждый геопроект* реально восстановит устойчивость и безопасность национальных экономик, значительным расширением зоны влияния на страны ЕврАзии, собственного геополитического и геоэкономического пространств пространства.

Реализованные геопроекты-партнеры во взаимодействии:

---

<sup>30</sup>Пространство - означает структуру объекта и материи в целом, протяженность, структурность, сосуществование, взаимодействие и объемность объектов. Оно является формой бытия материи. При характеристике употребляют понятие бесконечность. Пространство является многомерным.

**1. Наделят** хозяйствующих субъектов конкурирующими преимуществами, что позволит систематически получать масштабные преимущества выгоды от совместного использования уникальных ресурсов:

- Арктического пространства,
- Уральских и Западно-Сибирских земель России,
- стран Центральной Азии,
- прибрежных территорий и акваторий Каспийского моря,
- экономического потенциала Китая,
- стран Персидского залива.

**2. Откроют** новые логистические решения грузопассажирских перевозок,

**3. Обеспечат** доступ бизнесу к мировым рынкам,

**4. Создадут** условия диверсификации национальной экономики,

**5. Расширят и повысят** устойчивость и безопасность торгово-промышленного сотрудничества взаимодействующих стран.

**6. Обеспечат** условия возникновения морской деятельности (в раннее засушливых странах, удаленных от морских акваторий) судоходным морским каналом «Азия», наикратчайший выход в Персидский залив. Кроме того это решение дает Центральной Азии важный ресурс жизнедеятельности (которого никто не может ей дать).

**7. Задействуют** инженерные решения прошлых лет, проработанных с детальностью ТЭО

- канала «Обь - Амударья»,
- Главного Туркменского канала,
- канала «Каспийское море - Персидский залив»

в один проект морского судоходного канала «Азия», который откроет сотрудничающим странам торговый путь между Северным ледовитым и Индийским океанами к мировым портам, что гармонизирует взаимодействие широтных и меридиального хода.

С прекращением существования СССР Россия утратила статус великой державы: она потеряла ресурс «слишком большой» и потенциально «слишком сильной» страны. Но она сможет вновь стать мировым лидером, восстановить свой непререкаемый авторитет в мире и в ключевых международных институтах, целенаправленно используя в партнерстве с исторически дружественными странами собственные глобальные преимущества:

- выгодное географическое положение, находясь одновременно и в Европе, и в Азии;

- высокую самодостаточность (большая территория, высокий интеллектуальный и профессиональный уровень населения, наличие огромных запасов многих полезных ископаемых, возобновляемых ресурсов древесины и пресной воды);

- военную мощь и интеллектуальный капитал.

КО/PCO объединит в себе десятки и сотни взаимосвязанных национальных проектов и программ, способных не только обеспечить прорыв в различных областях науки и техники, но и серьезно улучшить экономику стран Срединной Евразии, в которых они реализуются.

Благоприятное геостратегическое расположение России, Китая, Индии и Казахстана вдоль меридиана от Арктики до Аравийского моря служит актуальной предпосылкой формирования «меридиональной экономики» в поддержку к теряющей мощь «широтной». Это вызывает потребность в гармонизации мировых людских, материальных и финансовых потоков транспортной системой ТрансАзийского Коридора развития, которая соединит страны Срединной Евразии с мировыми рынками. Это уникальное научно-проектное решение позволит эффективно использовать ресурсы арктического геопространства, стран Центральной и Южной Азии, Каспийского моря, стран Персидского залива и перемещать пассажиров и грузы по наикратчайшему расстоянию между Карским морем и Персидским заливом. По сути, речь идет о зарождении в срединной части Евразии уникального экономического пространства 19 государств с общими правилами торговли, свободного движения товаров, услуг, капитала, рабочей силы, создания единого рынка востребованных конкурентоспособных товаров услуг и ресурсов совместными действиями в интересах устойчивости и безопасности национальных экономик.

В условиях нового меридионального торгово-экономического пространства КО/PCO, резкого возрастания в Евразии роли России, Китая, Ирана, Индии и Казахстана, фактически сформируется качественно новый формат взаимосвязи и взаимодействия широтных и меридиональных субъектов с учетом возникновения многопрофильных потоков по всем географическим направлениям.

Только действующие геопроекты-партнеры реально обеспечат достижение национальной стратегической цели – возрождение державности России и признание ее международного авторитета, а также наделит Россию, Китай, республики Центральной Азии, государств Каспийского бассейна и Персидского залива рядом стратегических преимуществ и социально-экономических выгод, которые нельзя получить иными решениями:

- ускорится геополитическое закрепление России в Арктике;
- возродится Северный морской путь;
- повысится эффективность проекта «Урал Промышленный - Урал Полярный» и Транссибирской магистрали;
- укрепится статус Каспия;
- откроется выход компаниям Хаб-альянса и их партнерам к мировым портам Персидского залива;
- стабилизируется социально-экономическое, политическое и экологическое положение в республиках Центральной Азии;

- проявится активность иностранных инвесторов участвовать в создании объектов освоения территорий стран Срединной Евразии.

К настоящему времени обострилась борьба за будущее Срединной Евразии. Она может быть представлена в виде следующей системы выборов для стран, ее отдельных регионов и корпораций:

- между *стихийно-естественным вектором эволюции* и сознательным выбором *стратегии развития*, обеспечивающей возможность полноправного участия в постановке и решении мировых проблем;

- между *пассивным принятием стандартов поведения*, исходящих от транснациональных и общеевропейских институтов, и *самостоятельным вектором развития в контексте многополярного мира*;

- между *индустриально-сырьевым и неоиндустриальным развитием* на базе инновационных технологий, порождающих новые ресурсы в различных областях хозяйствования и государственно-общественной жизни;

- между *автономным выбором своего пути* для каждого из административно-территориальных субъектов и *переходом на согласованные и взаимодополняющие коридоры развития*, которые сопровождаются объединением усилий на приоритетных направлениях;

- между проектами так называемого *«территориального выравнивания»* и *каркасными проектами*, обеспечивающими «сборку» страны на принципах развития и использования сильных сторон каждой страны, ее *регионов*;

- между *лоббированием локальных ресурсоемких проектов* и реализацией сквозных транстерриториальных проектов, обеспечивающих синергетический и *инфраструктурный эффект для регионального хозяйства и страны в целом*.

Разнообразие выбора ответов требует самоопределения. При этом *отказаться от ответа на вызовы глобализации невозможно. Отказ будет означать, что выбор будущего для стран Коридора сделают за его пределами*.

До настоящего времени международные транспортные коридоры в критском формате создавались, практически, с единственной и главной целью: обеспечить доставку грузов транзитом по территории ряда государств за короткий отрезок времени с улучшенным качеством транспортных услуг. Но, к сожалению, среди них есть маршруты, ущемляющие интересы стран КО/PCO.

Действующие геопроекты-партнеры КО/PCO стимулируют объединение базовых ресурсов для расширения торгово-экономического сотрудничества всех стран, заинтересованных в торговом сотрудничестве. Они многофункциональны как по форме, так и по содержанию и имеют многоцелевое назначение:

- *геополитическое* (объединение государств единым пространством взаимодействия в Евразии, без ущемления интересов других стран);

- *экономическое* (улучшение качества жизни граждан, развитие территорий и их производительных сил посредством строительства объектов промышленности, транспорта, энергетики, агроиндустрии на принципах равноправного государственно-частного партнерства в том или ином кластере, или в свободной экономической зоне);

- *стратегическое* (обеспечение устойчивости и безопасности государств);

- *экологическое* (сохранение естественной природы для потомков).

Многомерное пространство КО/PCO станет достойным для подражания геоэкономическим проектом рачительным использованием достижений мировой торговли, культурного наследия, потенциала полезных ископаемых, людских ресурсов и высокопродуктивного биоклиматического потенциала южных стран.

Вовлечение базовых ресурсов государств ЕврАзии во взаимовыгодное созидание, обеспечит на долгие годы стабильное приобретение гарантированных ценностей, выгод и преимуществ от реализации общего проекта исторически дружественных стран, рост капитализации территории, конкурентоспособность, устойчивость и безопасность национальных экономик, улучшит качество жизни населения, а также создаст предпосылки активизации мировой торговли, формирования новых рынков и мировой транспортной сети.

В результате реализации геопроектов-партнеров КО/PCO граждане (в первую очередь) и государства Срединной ЕврАзии, власть, промышленники и предприниматели, международные организации и наднациональные институты приобретут долговременные социально-экономические, экологические и политические блага, которые иными способами не могут быть равнообеспечены.

Сегодня для создания мировой транспортной системы как никогда остро стоит вопрос стыковки транспортных систем Американского континента и Азии. От соединения ТРАЗКОР, к примеру, с Панамерикана Северным морским путем начнется отсчет функционирования мировой транспортной сети XXI века.

Игнорирование геопроектов-партнеров равносильно упущенным выгодам и невозполнимым потерям, ухудшению геополитического положения ЕврАзии (обострению многих «тлеющих» конфликтов, отказу формирования мировой транспортной сети и т.д.).

Радикальное преодоление проблем освоения территории ЕврАзии в интересах расширения торгово-экономических отношений КО/PCO становится как никогда актуальным. И это не потому, что будущее предопределено, и что XXI непременно станет веком ЕврАзии. Скорее, напротив, мы сейчас довольно быстро приближаемся к некоторой развилке, точке бифуркации, где евразийская перспектива – главная из возможных векторов глобального развития.

Геопроекты-партнеры открывают инвесторам, промышленникам и предпринимателям огромное геополитическое и экономическое поле деятельности как новое пространство коммерческой целесообразности, включающее в себя страны Европейского Союза, три государства Таможенного Союза, ЕАЭС, ШОС и БРИКС.

К сожалению, новое геоэкономическое пространство до настоящего времени, практически, слабо освоено. Но при наличии политической воли именно здесь может быть достигнут очень значительный геосинергетический эффект.

Для формирования и поддержания целостности всего экономического пространства принципиальное значение имеет роль взаимодействия стран КО/РСО. Решение этой задачи предполагает приведение в соответствие с современными практиками правовой и организационной базы для достижения совместимости национальных экономических систем.

Объективные процессы: научно-техническая революция, информационные технологии и компьютерные сети, телекоммуникационные и транспортные системы, взаимодействие рынков, невиданное по интенсивности движения капиталов, товаров, услуг и людей, - открывают возможность лучше, полнее использовать преимущества КО/РСО.

Находясь географически в середине континента (по долготе и широте), КО/РСО в ряду стратегически важных регионов ЕврАзии привлечет к себе повышенный интерес реализованными геопроектами-партнерами.

С полной уверенностью можно утверждать, что действующее КО/РСО станет той технологической платформой экономического взаимодействия, которая позволит сообща приблизить достижение заявленной цели – повышение благосостояния стран и улучшение качества жизни их населения.

От того, в каком направлении будет развиваться экономика в КО/РСО, во многом будет зависеть баланс сил на обширном пространстве планеты. Любые события, происходящие в странах ЕАЭС, ШОС и БРИКС, будут иметь свое отражение не только на региональном уровне, но и могут вызывать изменения в геополитическом балансе сил на всем евразийском континенте.

Достижение устойчивого развития - это совместное дело Хаб-альянса с сотрудничающими странами, но уровень и степень ее обеспечения зависит от усилий каждого государства. От приверженности каждой страны принципу неразрывности и взаимозависимости экономики и экологии складываются основы устойчивого развития стран Срединной ЕврАзии.

Присутствие в ЕврАзии различных международных организаций, включая военных, образует основу для многосторонней коммуникации. Здесь ЕС, СНГ, ЕАЭС, ШОС, БРИКС, ОДКБ, ЦАС и др. структуры, которые воспринимают друг друга как стороны диалога. Это пока не прямое взаимодействие или даже сотрудничество, но это путь к нему в соответствии с международными принципами и нормами права и Устава ООН.

Политика, проводимая в Срединной Евразии мировыми финансовыми институтами, ориентирована на поддержку выживания, но не на развитие. Многие из работающих в регионе экспертов *учат не тому, как преодолеть бедность, а как жить в бедности.*

Естественно, что это порождает целый ряд угроз безопасности. И, прежде всего, социальную нестабильность, криминализацию экономики, коррупцию, расширение наркобизнеса, высокую, большей частью нелегальную и неорганизованную, миграцию.

И хотя за годы укрепления суверенитета государств в регионе удалось сохранить согласие, и это уже достаточно уникальный факт, тем не менее ситуация наполнена местными конфликтами.

Регион сделал намного больше других для того, чтобы повернуть глобализацию на общественную пользу. Совершенно очевидно, что расширение системы экономической интеграции будет способствовать дальнейшему развитию производительных сил.

Ускорение процесса взаимодействия акторов КО/PCO потребует углубления сотрудничества между народами и государствами более структурировано и предметно.

В качестве первого стратегического шага из совокупности системных намерений практического решения актуальной проблемы устойчивого предлагается начать осуществлять поэтапно план-программу стартовых организационно-технических мероприятий взаимовыгодного сотрудничества в направлении объединения преимуществ базовых ресурсов (политического, финансового, социально-экономического, природно-климатического, территориального) России, стран Центральной и Южной Азии.

Реализация выдвинутых программных предложений в «дорожную карту» возможна только при координации совместных усилий и целенаправленной консолидации ресурсов заинтересованных сторон (*государств, их граждан и бизнеса*) на основе государственно-частного партнерства.

Достижение взаимопонимания на путях плодотворного научно-технического сотрудничества послужит укреплению партнерских отношений, обозначит перспективные направления развития сотрудничества, поможет сформировать политически взвешенные, экономически эффективные, экологически безущербные решения по каждому территориальному бизнес-проекту.

Устойчивая капитализация территории и пространства СКО/УСО – в создании бизнесу таких адекватных условий, которые ставят приоритетной политику партнерства, баланса интересов, позитивных компромиссов и преследуют долгосрочные и взаимовыгодные цели.

Следует отметить, что ожидаемые выгоды и преимущества геопроектов – партнеров это только надводная часть айсберга. Основная же, наиболее весомая доля прямых и сопутствующих благ - могут быть уточнены и

раскрыты в процессе составления «дорожной карты» КО/PCO. А для этого необходимо форсировать начало проектных и научных исследований.

Несомненно, действующее КО/PCO станет своевременным и убедительным стратегическим ответом на вызовы и угрозы времени, а также основанием для инвесторов принять участие в составлении интеграл-геопроекта и его реализации.

*Выгоды бизнеса.* Подписание межправительственного Соглашения о начале работ по составлению «дорожной карты» открывает дорогу к государственно-частному взаимодействию в создании совместных предприятий, открытию новых рынков, свободных экономических зон, кластеров и т.д., а значит и формированию новых потоков товаров и услуг.

Возможность организации новых высоко доходных производств в промышленности, энергетике, на транспорте, в сельском хозяйстве будет стимулировать развитие свободного предпринимательства.

На территории нового геоэкономического пространства возникнут благоприятные условия взаимодействия правительств и бизнеса.

*Выгоды коммерческого природообустройства.* Строительство объектов КО/PCO а будет осуществляться с соблюдением высоких требований к охране окружающей среде на основе стимулирующих бизнес платного природопользования.

*Выгоды географического положения* КО/PCO усиливает привлекательность и преимущества совместного освоения нового геоэкономического пространства за счет создания транспортно-коммуникационного единства континента – меридианного сквозного международного транспортного коридора Карское море – Персидский залив по территории России, стран Центральной и Южной Азии, вдоль 70° меридиана с выходом в Арктику, Каспийское море и Индийский океан.

Для внутриматериковых стран строительство современного транзитного транспортного коридора станет важнейшим средством ликвидации физической изоляции многих товаропроизводителей, повышения статуса стран ЕврАзии в мировой экономике и политике, так как уже сейчас экономическое развитие центрально–азиатских стран упирается в слабую транспортную инфраструктуру.

Реализация меридионального геопроекта-партнера КО/PCO вблизи динамично развивающихся регионов мира усилит конкурентоспособность широтных магистралей (Северного морского пути, Транссиба, Турксиба и Экономического пояса Шелкового пути.), так как, на международном рынке транспортных услуг появится новая мощная развязка транспортных корреспонденций логистическими терминалами в местах пересечения меридиональными магистральями широтных.

Гармонизация грузопассажирских перевозок по дорогам ТрансАзийского Коридора, Северному морскому пути, Транссибу, на Каспии, транспортной системы Шелкового пути и Персидского залива

откроет начало формирования Единой транспортной системы Евразии. На этих маршрутах проявятся интересы России, Арктических стран, республик Центральной Азии, государств Каспийского региона, Персидского залива, Европы, бизнес-компаний Китая, Кореи, Японии, Вьетнама, Сингапура и др.

Индия, Иран, Пакистан, Арабские эмираты и ряд других стран заинтересованы выйти на рынки Центральной Азии и Сибири. Привлекают их ее природные богатства. Со своей стороны они готовы предложить современные электронные технологии, электробытовую технику и оборудование, чай, фрукты, овощи, ковры, хлопок и т.д.

На основании изложенного можно следует то, что сила КО/PCO в соразвитии России, Китая, республик Центральной Азии, государств Каспийского региона и Персидского залива.

По сумме синергетических эффектов (вознаграждений) геопроектам-партнерам нет равных.

Кроме перечисленных выгод и преимуществ геопроекты-партнеры Евразии для кого-то принесут и разочарования: *«...является недопущение появления какого-либо европейского соперника (для США), способного доминировать в Евразии и тем самым бросить вызов Америке»*. Збигнев Бжезинский «Великая Шахматная Доска», 1997 г. Остается только согласиться с Эрнестом Кочетовым: *«Ну, кто сказал, что наступил XXI век! Геополитики, например, все еще живут в веке XX и чувствуют себя неплохо. Не так-то просто перебираться из века в век! Можно и не знать, что на дворе XXI век - век геоэкономики»*.

### **БЕЗ ДВИЖУЩЕЙ СИЛЫ ПРОЦВЕТАНИЕ ЕАЭС, ШОС И БРИКС БУДЕТ НЕПОЛНОЦЕННЫМ**

Рост глобализации, повышение степени открытости многих национальных экономик создали условия для выбора ряду государств с различным уровнем социально-экономического развития участвовать в интеграционных процессах в составе той или иной международной организации. При этом потребность их территориальной близости уже не имеет значения. Вместе с этим, естественно, возникла необходимость поиска формата института интеграции. Последнее становится привлекательным при наличии общего проекта (к примеру, соединение национальных инфраструктур), стимулирующего расширение экономического пространства.

В настоящее время торгово-экономическое сотрудничество в Евразии развивается между странами или на двухсторонней основе, или в рамках того или иного международного института интеграции. В этом смысле, наиболее перспективными являются ЕАЭС, ШОС, и БРИКС. Они обладают особо весомой экономической и политической ролью и благодаря составу участников имеют определяющее влияние на ход мировых процессов.

Вместе с тем, они во многом дублируют друг друга. Поэтому слабо проявляется интерес к торгово-экономическим связям между самими институтами развития. Такое отношение, как объяснено выше, является следствием отсутствия «общего дела» с общими интересами взаимодействия и соразвития по ключевым вопросам современной системы международных отношений. Переломить ситуацию в пользу сближения торгово-экономических отношений группы стран ЕАЭС, ШОС и БРИКС обеспечит интеграционный геопроjekt «ТрансАзийский Коридор Развития». Его следует рассматривать в качестве инновационного формата их торгово-экономического взаимодействия. Консолидация базовых ресурсов жизнедеятельности на едином Трансазийском геоэкономическом пространстве исторически дружественных стран в интересах каждого из них, вызовет емкую совокупность положительных синергетических эффектов, которые не могут быть подучены иными решениями.

Технологическая геоплатформа перспективного сотрудничества ЕАЭС, ШОС, БРИКС в формате КО/РСО, исходя из того, что судьба континентов в их «геоэкономических руках», послужит им взаимовыгодным фундаментом укрепления устойчивости и безопасности национальных экономик. На этой геоплатформе могут выстраиваться геоэкономические конструкции взаимодействия по актуальным направлениям международных отношений власти, бизнеса и науки.

В прогнозах развития мировой экономики выделяется, в качестве основной, тенденция опережающего роста мировой торговли и услуг транспорта по сравнению с ростом объемов промышленного производства. Эта тенденция объясняется, прежде всего, стремлением многих стран мира подключить к своим национальным экономикам ресурсы других стран мира, расширить рынки сбыта товаров и услуг. Первостепенное значение транспорта в условиях современной экономики определяется и тем, что благодаря ему происходит структурирование экономики и создается единое экономическое пространство. Поэтому, чем больше масштаб транспортного проекта, тем более сильное позитивное влияние он оказывает на глобальную экономику.

Потребность в развитии мало освоенных, но богатых природными и людскими ресурсами территорий в направлении трансмеридиональной интеграции может дать дополнительные импульсы и побудительные мотивы к взаимодействию названных государств. Логично ожидать, что согласованное развитие, выходящее за пределы национальных границ, должно стимулировать повышение качества жизни и способствовать росту покупательной способности населения за счет повышения занятости первых и вторых членов семьи во вновь создаваемых производствах и в сфере услуг.

В известной мере развитие торгово-экономического сотрудничества в рамках рассматриваемого Коридора на основе интеграции базовых ресурсов (*нефти, газа, воды, земли, электроэнергии, транспортных инфраструктур,*

*биоклиматического и людского капитала*) может стать аналогичной той, которую в свое время сыграло объединение "угля и стали" в становлении интеграционных процессов в Западной Европе.

В основе концепции интеграции базовых ресурсов, становления и активизации межгосударственного, межрегионального сотрудничества в рамках Коридора Развития лежит объективно возникающая необходимость перехода от пассивного владения уникальной собственностью (*недрами, лесами, водой и т.д.*) к ее экономически целесообразному обороту. Это намерение предлагается осуществить в интересах народов ТрансАзийского экономического пространства государств и бизнеса для обеспечения быстрорастущих собственных потребностей, соседних стран и территорий с ограниченными запасами отдельных видов сырья с учетом разностороннего международного опыта.

Современный этап участия ЕАЭС, ШОС и БРИКС в глобализации связан, с реализацией их новых направлений взаимодействия. На глобальном уровне – это:

- создание системы глобального управления с участием развивающихся экономик ЕАЭС, ШОС и БРИКС путем формирования экономического пространства КО/PCO;
- согласованного участия КО/PCO в мировых институтах – ООН, МВФ, ВБ, ВТО;
- продвижения формата КО/PCO;
- создания и развития финансовых и других институтов глобального влияния с участием КО/PCO.

Предлагаемые геопроекты-партнеры являются логическим и осмысленным продолжением всего того, что было сделано странами ЕврАзии за долгие годы добрососедских отношений.

Концепция меридионального ТрансАзийского проекта поддержана на международных конференциях, совещаниях и круглых столах Правительством Москвы и Администрацией Ханты-Мансийского автономного округа, учеными, экспертами ЕАЭС и дипломатами стран ЕврАзии.

Наличие достоверной информации и положительное отношение общественности и делового мира о целесообразности начала научных исследований и проектных работ обеспечит возможность представить главам государств ЕАЭС, ШОС и БРИКС аргументированное обоснование экономической эффективности и стратегической значимости геопроектов-партнеров. Для этого необходимо:

- а.* Продолжить работу по детализации геопроектов-партнеров.
- б.* Начать процесс привлечения инвесторов, информируя их о целях, задачах альянса и его геопроектов-партнеров, приобретаемых выгодах и преимуществах, а также об ожидаемых синергетических эффектах.

в. Подготовить проект альянса «Взаимодействие Континентальных Организаций/Pairing Continental Organizations».

г. Сосредоточить внимание на поиск и выявление научно обоснованных доводов целесообразности реализации идей интеграл-геопроекта как основы роста национальных экономик во взаимодействии с международными институтами интеграции: ЕАС, ШОС, БРИКС, а в дальнейшем и НАФТА, МЕРКОСУР и т.д.

д. Заинтересовать представителей власти, бизнесменов, предпринимателей, ученых и проектировщиков целесообразности выполнения проектных, научных исследований и изысканий в соответствии с международными требованиями.

ТрансАзийский геопроект-партнер своей деловой инфраструктурой объединит народы, власть и бизнес в целях, улучшения благосостояния и качества жизни населения ЕАЭС, ШОС и БРИКС. Соединение природных ресурсов, капиталов, человеческого потенциала позволит обеспечивать устойчивую позитивную динамику глобального развития уникального общего рынка ЕАЭС, ШОС и БРИКС, с численностью населения свыше 3 млрд человек.

Для работы коллективов инженеров и ученых разных стран с официальной базой знаний (нормативно-правовой, статистической, топографической, инженерно-геологической и др.) в условиях проведения совместных инженерных изысканий, научных исследований и проектирования комплекса инженерно-технических объектов на территории стран геопроекта-партнера требуется официальный межправительственный допуск/разрешение к базе данных. Это позволит представить объективную информацию всех преимуществ и недостатков (если таковые проявятся) геопроектов-партнеров альянса АМЭ в целом, так и с точки зрения отдельно взятой страны.

К разработке плана совместных действий в формате «дорожной карты» можно приступить с момента принятия главами государств решения о начале системных проектных и научных работ.

**Реализация геопроектов-партнеров – открывает стабильный масштабный источник масштабных доходов для процветания и взаимодействия государств ЕАЭС, ШОС и БРИКС!**

Изложенное позволяет представить актуальность и целесообразность реализации вносимого предложения организации и создания в Евразии общего экономического пространства сотрудничества ЕАЭС, ШОС и БРИКС посредством инновационной технологической платформы Северного морского пути, Шелкового пути и ТрансАзийского Коридора развития.

Материализация в натуре геопроектов-партнеров возможна при наличии единства намерений глав государств ЕАЭС, ШОС и БРИКС, а также

соответствующей проектно-сметной документации. Для ее разработки необходимо принять решение о создании, к примеру, при ЕАЭС рабочий коллектив специалистов, компетентных подготовить соответствующую рабочую программу исполнения решения глав государств ЕАЭС, ШОС и БРИКС по вопросу создания геопроектов-партнеров. Авторы готовы организовать предстоящие работы.

Назарбаев отметил, что ЕАЭС уже становится «ключевым звеном в процессе возрождения Великого шелкового пути - как нового этапа в развитии взаимодополняющего сотрудничества между Западом и Востоком»

Объединение транспортного потенциала Евразийского экономического союза (ЕАЭС), Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и БРИКС (Бразилия, Россия, Индия, Китай и ЮАР) способно резко усилить экономическое взаимодействие. Об этом президент Казахстана Нурсултан Назарбаев заявил 9 июля на встрече с лидерами БРИКС.<sup>31</sup>

«Соединение горизонтальной транспортной артерии ЕАЭС- ШОС и вертикальной транспортной артерии БРИКС способно дать взрывной рост торговли. В будущем это можно рассматривать как общее объединение и общую свободную зону на наших территориях», - подчеркнул глава государства в своем выступлении, текст которого распространила его пресс-служба.

Назарбаев отметил, что ЕАЭС уже становится «ключевым звеном в процессе возрождения Великого шелкового пути - как нового этапа в развитии взаимодополняющего сотрудничества между Западом и Востоком». По его словам, диалог между ЕАЭС и ШОС «создает благоприятную почву для начала широкого трансконтинентального сотрудничества».

По мнению казахстанского лидера, укрепление региональной интеграции и улучшение мировой системы транспортных сообщений составляют основу будущего развития стран. «Горизонтальные и вертикальные линии транспортных коммуникаций дают хорошие возможности для роста. Глобальный финансово-экономический кризис послужил большим уроком для всех нас. Его ценность заключается в осознании международным сообществом одной истины - устранение глубинных проблем, дефектов и неравенства невозможно без объединения усилий», - пояснил он.

Помимо транспортно-транзитной кооперации, президент Казахстана предложил сформировать единую систему финансовой поддержки регионального сотрудничества. «Считаю целесообразным рассмотреть возможность синхронизации совместных мер по улучшению инвестиционно-финансового климата в рамках Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, Евразийского банка развития и Банка развития БРИКС».

---

<sup>31</sup> Источник: <https://tass.ru/ekonomika/2108204>



**РЫСКУЛОВ ДАМИР МИРЗАКУЛОВИЧ** – автор и разработчик геопроекта «ТрансАзийский Коридор Развития» (ТРАЗКОР), академик Международной Академии информатизации, доктор экономических наук, профессор, выпускник Среднеазиатского политехнического института (Ташкент. 1959г.); кандидат технических наук (1966 г.); доктор экономических наук (1988 г.); с 1971 по 1991 гг. – начальник отдела экономических обоснований института «Союзгипроводхоз» (Москва), ответственный исполнитель социально-экономического обоснования территориального перераспределения водных ресурсов. В качестве консультанта Минводхоза СССР по экономическому обоснованию водохозяйственного и ирригационного строительства за рубежом неоднократно выезжал на Кубу, в Сирию, Йемен, на Кипр, в Перу, Польшу, Индонезию. После окончания института трудовую деятельность начал инженером в Среднеазиатском отделении Института

«Гидропроект» (Ташкент), участвуя в проектировании Нурекской ГЭС, Токтогульской ГЭС, Чарвакской ГЭС, в составлении схем комплексного использования Бассейна Аральского моря, реки Чаткал, Нарын-Сырдарьинского каскада, Третьей очереди Каракумского канала/ С 2005г. по 2010г. эксперт Аналитического управления Мэра Москвы. В последующие годы научный консультант руководителей компании «Х-5», Советник Генерального директора компании «Атомпромресурсы», Главный научный сотрудник Института системного анализа РАН, главный научный сотрудник ОАО «ИТКОР», Председатель Государственной Аттестационной комиссии школы IT-менеджмент АНХ при Правительстве РФ. Является членом: Экспертного Совета Комитета по промышленной политике, эксперт Комитета по экологии Российского Союза промышленников и предпринимателей, Рабочей комиссии Министерства инвестиций Республики Казахстан. Участник и докладчик международных научно-технических конференций, конгрессов, международных форумов. Опубликованы в научных изданиях семь монографий, более десятка статей по геоэкономике и геополитике Евразии широко представлены в Интернете. Критических замечаний нет. Среди учеников 3 кандидата экономических наук и 1 доктор экономических наук. Электронный адрес: rycb@rambler.ru