

## Перспективные коридоры на направлении Китай – Россия – Европа



Дмитрий КОБЫЛКИН  
Dmitry N. KOBYLKIN

Сергей ДОМАНСКИЙ  
Sergey V. DOMANSKY



Григорий НАК  
Grigoriy I. NAK

*Кобылкин Дмитрий Николаевич – кандидат экономических наук, губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа, Салехард, Россия.*  
*Доманский Сергей Викторович – директор Регионального инновационно-инвестиционного фонда «Ямал», Салехард, Россия.*  
*Нак Григорий Игоревич – аспирант Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.*

**Promising Transport Corridors between  
China – Russia – Europe**  
(текст статьи на англ. яз. – English text of the  
article – p. 143)

**Россия все активнее обращает свой взор в сторону Азии и, в частности, стремится найти как можно больше новых возможностей в Китае, созвучная внешняя политика которого направлена на сопряжение потенциалов Евразийского экономического союза и амбициозного проекта «Экономический пояс Шёлкового пути». Это не просто возрождение традиционных торговых маршрутов, а настоящая инфраструктурная революция. Способы реализации многообещающего потенциала в том числе включают создание железнодорожных линий и центров перевалки грузов на маршруте Шанхай–Сабетта–Кызыл–Шанхай с использованием Северного морского пути и мультимодального порта Сабетта на Ямале.**

*Ключевые слова: транспортный коридор, Новый шёлковый путь, экономический пояс, инфраструктура, Северный широтный ход, Ямал, мультимодальный порт, Сабетта, стратегия развития.*

**В** ноябре 2008 года федеральное правительство утвердило основной документ государственно-стратегического планирования и транспортно-экономического развития нашей страны – Транспортную стратегию до 2030 года [1]. Интеграция России в мировое транспортное пространство озвучена одной из основных целей, в которой красной нитью проходит использование ее транзитного потенциала.

Географическое положение России было всегда уникальным: соединяя Европу и Азию, она является кратчайшим коридором между Китаем и европейскими государствами. Однако их экономики почти наш потенциал не используют. Например, свыше 95% грузопотока между Китаем, странами Юго-Восточной Азии и Европой идет морским путем через Суэцкий канал (см. рис. 1). Экономика Египта ежегодно получает свыше 5 млрд долларов США от проводки судов через свою территорию, что составляет 2% национального ВВП [2].

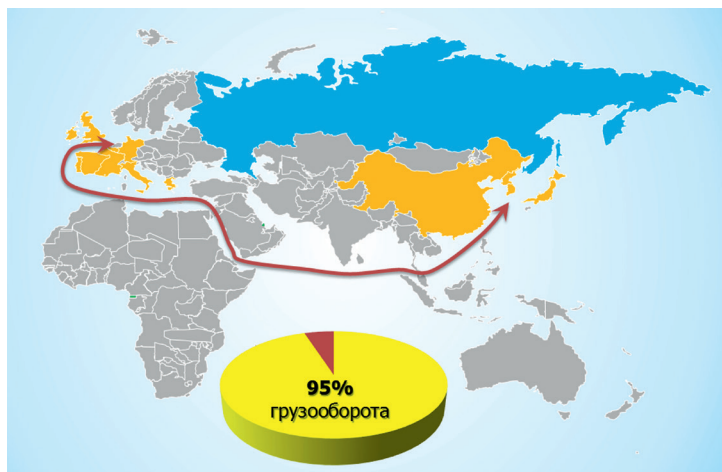


Рис. 1. Суэцкий канал – главная евроазиатская транспортная артерия.

За последние десять лет грузопоток из Азии в Европу удвоился, а показатели транзита грузов по территории нашей страны остались фактически на прежнем уровне [3, 4]. Отечественный транспорт и российская экономика оказались вне интенсивного роста товарооборота между экономическими центрами Европы и Азии.

Сегодня Россия все больше ориентируется в сторону Азии, стремится найти новые возможности в Китае. Переговоры Владимира Путина и председателя КНР Си Цзиньпина 8 мая 2015 года в Москве с очевидностью показали обновлённый вектор внешней политики нашей страны [5]. Они продемонстрировали, что Россия и Китай схожим образом оценивают перспективы и планы своего развития в многополярном мире. На переговорах принят ряд решений по сопряжению потенциалов Евразийского экономического союза и проекта воссоздаваемого Шёлкового пути, который продвигает КНР [6].

Си Цзиньпин ранее высказал идею по поводу «экономического пояса Шёлкового пути как новой формы углубления сотрудничества Китая, государств Центральной Азии и России». Это было в сентябре 2013 года в Астане в Университете имени Назарбаева [6]. За историческим термином *шёлковый путь* стоит новый подход – здесь не просто возрождение традиционных торговых маршрутов. По сути, речь идёт о настоящей инфраструктурной революции и создании принципиально новых возможностей сотрудничества на огромном пространстве от Атлантики до Тихого океана [7, 8].

Экономический пояс Шёлкового пути предполагает изменения в энергетике

и промышленности и прежде всего развитие транспортной инфраструктуры: строительство новой железной дороги и автодороги, которые станут одним из элементов замысла (рис. 3). Ту же роль выполняет и высокоскоростная железнодорожная магистраль Москва–Казань, которая будет первым шагом в формировании масштабного и перспективного экономического пояса. Инвестиционный меморандум марта 2014 года по этой 770-километровой магистрали, заявленной отрезком транзитного коридора Европа–Россия–Китай, декларировал вливания на первом этапе в размере около 20 млн долл. США в путевую и инженерную инфраструктуру, подвижной состав и пассажирские терминалы [9]. КНР же намерена пойти дальше и инвестировать нужные средства как в этот отрезок, так и в последующие на транзитном коридоре. Суммарный объем инвестиций в экономический пояс может достигнуть более 40 млрд долл. США [10].

При обсуждении возможных вариантов трассировки новых транспортных коридоров стороны стремятся соблюсти общие интересы. На Форуме сотрудничества СМИ Китая и России в Пекине в июне 2014 года министр иностранных дел Сергей Лавров отметил «важность стремления китайских партнеров уважать российские интересы» [14]. С 2002 по 2011 год грузооборот между Китаем, АТР и Европой увеличился более чем в два раза, с 470 до 960 млн тонн в год (рис. 2) [11]. Поэтому необходимо учитывать формирование новых зон экономической активности в странах-партнёрах и особенно в России, максимально использовать не только существующие



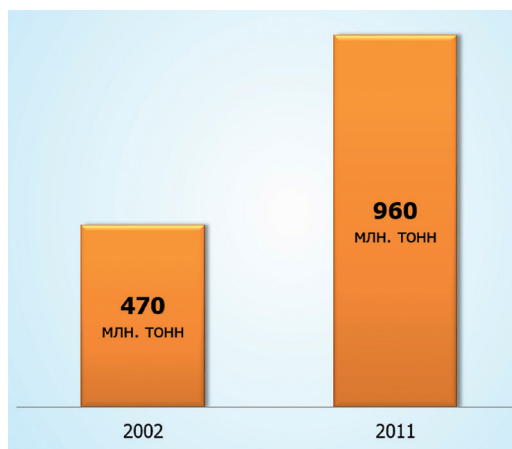


Рис. 2. Грузооборот между Китаем, странами Юго-Восточной Азии и Европой в 2002-2011 годах.

ющие транспортные коридоры, но и те, которые строятся или планируются к постройке в ближайшие годы.

Чтобы понять возможные варианты трассировки, нужно знать, как и какие грузы дадут кровь в транспортные артерии Шёлкового пути. Макроэкономически выделяются три центра формирования грузов. Первый — «Рудный», центр образования и потребления грузов в объеме 150 млн тонн в год, в котором основные генераторы — металлургические предприятия Урала. Второй — «Западно-Сибирский», центр обращения грузов в том же объеме 150 млн тонн, который генерирует топливно-энергетический комплекс Югры и Ямала. И третий — «Центрально-Европейский», центр образования и потребления 100 млн тонн грузов в год.

Нынешний товарооборот между Китаем, государствами Юго-Восточной Азии, Российской Федерацией и странами СНГ составляет менее 100 млн тонн грузов в год

[11]. В 2030 году с учётом транзитных потоков его реально довести до 400 миллионов тонн (рис. 4). Россия в новых обстоятельствах должна стать единым центром потребления и формирования грузов, движущихся в направлении Китайско-Азиатского центра, который будет единым центром для Китая и Юго-Восточной Азии.

Традиционный существующий маршрут движения основных грузов из Китая в Россию через Европу и обратно использует морской и в меньшей степени железнодорожный транспорт с центрами перевалки и обработки грузов в Шанхае, затем — Роттердаме, далее в Усть-Луге, после во Владивостоке и снова в Шанхае. При этом средняя протяженность такого маршрута — 16350 км со средним временем прохождения грузов в 52 дня и средней скоростью в пути 13,1 км/ч (см. рис. 5).

Большой экономический, транспортный и временной эффект даст появление железнодорожной линии Хами (Китай)—Кызыл (Тыва)—Курагино (Красноярский край). Правительством России одобрен проект строительства железной дороги длиной 412 километров, которая должна связать Тыву с Красноярским краем и железнодорожной сетью России [12]. Появление смычки с железной дорогой КНР на станции Хами на юге страны недалеко от границы с Монголией в рамках уже существующего проекта и есть тот пример «уважения российских интересов», о необходимости которого говорил министр Лавров. Важно, что такой же настрой на диалог и на учёт мнения партнёров демонстрируют китайские коллеги.

Рис. 3. Экономический пояс Шёлкового пути.



Традиционный маршрут прирастает плечом Кызыл–Шанхай, которое позволит перенаправить часть грузов с традиционного маршрута на вновь созданный. Объем грузов на оптимизированном маршруте составит 12% от общего грузооборота. Средняя протяженность трассы – 16200 км, с временем движения 48 дней и средней скоростью в 14,1 км/ч. Экономический эффект от появления дополнительного варианта транспортировки примерно 900 млн долл. США в год при росте транзита грузов на 8%. При этом следует учесть, что вариант еще и поможет вывести на проектный уровень добычу коксующегося угля на крупнейшем месторождении Элегестском, которое расположено в зоне железной дороги Кызыл–Курагино.

Не меньший транспортный и экономический эффект даст появление железнодорожной линии «Северный широтный ход» протяженностью 707 км через Салехард и Надым [13]. Вместе с плечом Кызыл–Шанхай грузы будут идти через центры перевалки и обработки в Шанхае, Роттердаме, Усть-Луге, Кызыле. Объем перевозимого по оптимизированному маршруту составит 20% от общего грузооборота. Средняя протяженность маршрута – 16200 км, время движения – 45 дней, средняя скорость – 15 км/ч.

Эффект основан на увеличении объемов перевозок на проблемном железнодорожном участке Тюмень–Вологда, ставшем возможным благодаря существенному перераспределению потоков через вновь появившийся железнодорожный коридор Тюмень–Надым–Салехард–Ярославль, который включит в себя Северный широтный ход с участком Коротчаево–Надым–Салехард–Обская. Этот участок свяжет западную и восточную части Ямало-Ненецкого автономного округа. Экономия ожидается примерно 2,7 млрд долл. США в год при увеличении транзита грузов на 15%. Реализация проекта обеспечит прямой доступ импортеров к нефтегазовым ресурсам Западной Сибири и продукции газохимических предприятий Тюменской области.

Максимальный же эффект может быть достигнут при реализации всех предыдущих вариантов транспортного развития в купе с проектом строительства железно-

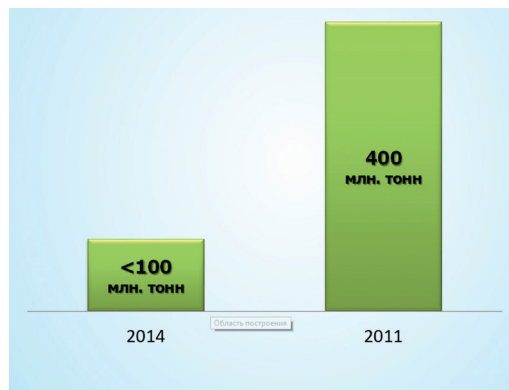


Рис. 4. Оценка объемов грузооборота между Китаем, странами Юго-Восточной Азии и Россией к 2030 году.

дорожной линии, соединяющей действующую линию Обская–Бованенково с мультимодальным портом Сабетта. Грузы распределяются с учетом новых центров их обработки и использования Северного морского пути. Объем грузов при этом возрастет до 25% от общего грузооборота. Средняя протяженность маршрута составит 10200 км с временем движения в 30 дней и средней скоростью 14,2 км/ч (см. рис. 5).

Экономический эффект базируется на оптимизированном маршруте Шанхай–Роттердам–Усть-Луга–Кызыл–Шанхай, предполагающем перераспределение на него 12% всего грузопотока, а также на выгодах от перераспределения грузов и ресурсов стран-транзитёров на маршрут Шанхай–Сабетта–Кызыл–Шанхай, что суммарно даст примерно 12 млрд долл. США в год и обеспечит 40-процентное сокращение сроков доставки грузов по сравнению с традиционным вариантом<sup>1</sup>. Новый маршрут ускорит развитие добычи и переработки углеводородов на полуострове Ямал такими компаниями, как «Газпром», «Роснефть» и «Сибур», а кроме того придаст дополнительный импульс центру производства сжиженного природного газа, создаваемому при участии китайских партнеров.

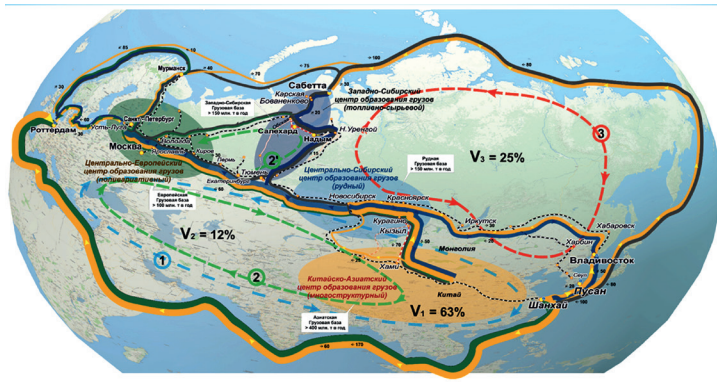
Логика реализации перечисленных инфраструктурных проектов соответствует

<sup>1</sup> При всех расчётах используется усреднённый маршрут, усреднённый тариф морских, сухопутных перевозок, а также усреднённый тариф на проход через таможенные и складские терминалы. Полученная величина составляет 1 европроцент за тонно/километр без учета НДС.





**Рис. 5. Перспективные коридоры доставки грузов Китай–Европа–Россия–Китай.**  
**1 – Шанхай–Роттердам–Усть-Луга–Владивосток–Шанхай;**  
**2 – Шанхай–Роттердам–Усть-Луга–Кызыл–Шанхай;**  
**3 – Шанхай–Сабетта–Кызыл–Шанхай.**



договорённостям лидеров государств-партнёров и целям созданных ими евразийских институтов развития – Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, Банка развития БРИКС, Фонда Шёлкового пути. Всё это значит, что от стран-партнёров потребуются колоссальная ответственность при проработке проектов, которые получают финансирование из названных источников.

Разумеется, при построении новых транспортных коридоров Россия столкнётся с необходимостью решать массу технологических, организационных и финансовых задач, начиная с формирования приграничных транспортно-логистических комплексов, призванных снять проблему разной железнодорожной колеи в России и Китае, и заканчивая расширением пропускной способности самого сложного участка железной дороги через Екатеринбург и Коротчаево.

Договорённости недавних лет и, конечно, мая этого года между Россией и КНР указывают на правильность выбранного пути двумя странами и в полной мере отвечают интересам других партнёров. В связи с этим мы не можем упустить уникальную возможность и обязаны использовать свои конкурентные преимущества и потенциал роста, чтобы придать новую динамику социально-экономическому развитию России.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Распоряжение правительства РФ от 22 ноября 2008 года № 1734-р.
2. Туркулова Ж. Е. Влияние динамики международных перевозок через Суэцкий канал на социально-экономическое развитие Египта // Вестник КарГУ. Караганда, 2014. <http://articlekz.com/article/8442>. Доступ 14.05.2015.

3. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС. Отраслевой отчёт. – Алма-Ата: Евразийский банк развития, 2009. – 60 с.

4. Статистический ежегодник Международной ассоциации портов и гаваней. – Токио, 2015.

5. Сообщения ИТАР-ТАСС о китайских намерениях к подписанию соглашения 9 мая. 02.04.2015. <http://news.rambler.ru/world/29848767/>. Доступ 14.05.2015.

6. Лукин В. А. Идея «экономического пояса Шёлкового пути» и евразийская интеграция // Международная жизнь. – 2014. – № 7. – С. 22-24.

7. Китайский «Экономический пояс Великого шёлкового пути» не является конкурентом ЕАЭС. [www.warandpeace.ru/ru/news/vprint/94625/](http://www.warandpeace.ru/ru/news/vprint/94625/). Доступ 14.05.2015.

8. Выступление председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев университете 16.09.2013. // Сайт посольства Китайской Народной Республики в Республике Казахстан. <http://kz.china-embassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm>. Доступ 14.05.2015.

9. Проект строительства участка Москва–Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва–Казань–Екатеринбург. Инвестиционный меморандум ОАО «РЖД», 2014.

10. Ван Шучунь, Вань Цинсун. Проекты «Экономический пояс Шёлкового пути» и ЕАЭС: конкуренты или партнёры? // Обозреватель/ Observer, 2014. [http://observer.materik.ru/observer/N10\\_2014/056\\_068.pdf](http://observer.materik.ru/observer/N10_2014/056_068.pdf). Доступ 14.05.2015.

11. Прокофьева Т. А. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в азиатской части России – стратегическое направление реализации транзитного потенциала страны в системе евроазиатских МТК. – М.: Высшая школа экономики, 2013. – 24 с.

12. Паспорт инвестиционного проекта «Строительство железной дороги Элегест–Кызыл–Курагино и угольного портового терминала на Дальнем Востоке в узвязке с освоением минерально-сырьевой базы Республики Тыва». Распоряжение правительства Российской Федерации от 16 июня 2014 г. № 1059-р.

13. Казанцев А., Осипова О. Ямалу дали ход // Коммерсант. – 2014. – 31 марта. <http://www.kommersant.ru/doc/2434068>. Доступ 14.05.2015.

14. Интервью с участниками Форума сотрудничества СМИ экономического пояса Шёлкового пути // Интернет-телевидение Китая (CNTV), 07.07.2014. <http://www.cntv.ru/2014/07/07/ART11404723199650766.shtml>. Доступ 14.05.2015. ●

Координаты авторов: Кобылкин Д. Н. – [gov@ecm.yamalo.ru](mailto:gov@ecm.yamalo.ru), Доманский С. В. – [info@rif-yamal.com](mailto:info@rif-yamal.com), Нак Г. И. – [nak.g@yamalfinans.com](mailto:nak.g@yamalfinans.com).

Статья поступила в редакцию 18.05.2015, принята к публикации 22.06.2015.

## PROMISING TRANSPORT CORRIDORS BETWEEN CHINA – RUSSIA – EUROPE

**Kobylkin, Dmitry N.**, Yamal-Nenets Autonomous District Administration, Salekhard, Russia.  
**Domansky, Sergey V.**, Regional Innovation Investment Fund «Yamal», Salekhard, Russia.  
**Nak, Grigory I.**, Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia.

### ABSTRACT

Russia turns its gaze increasingly towards Asia and, in particular, aims to find new opportunities in China, which concordant foreign policy is aimed at coupling of potential of Eurasian Economic Union and ambitious project «Silk Road Economic Belt». It

is not just a revival of traditional trade routes, but a real infrastructure revolution. Ways of implementing promising potential include also creation of railway lines and trans-shipment centers on the route Shanghai–Sabetta–Kyzyl–Shanghai using the Northern Sea Route and the multimodal port Sabetta in Yamal.

**Keywords:** transport corridor, New Silk Road, economic belt, infrastructure, Northern latitudinal way, Yamal, multimodal port, Sabetta, development strategy.

**Background.** In November 2008, the Federal Government approved a basic document concerning state strategic planning and transport and economic development of our country – the Transport Strategy until 2030 [1]. Russia's integration into the global transport space is claimed as one of the main objectives, which permeates the use of its transit potential.

The geographical position of Russia has always been unique: connecting Europe and Asia, Russia is the shortest corridor between China and European countries. But their economics today do not actually use our capacity. For example, over 95% of freight traffic between China, South-East Asia and Europe goes by ship through the Suez Canal (see. Pic. 1). Egypt's economy annually receives more than \$5 billion of pilotage through its territory, which is 2% of its GDP [2].

Over the past decade freight traffic from Asia to Europe has doubled, and the rate of transit of goods through the territory of our country has remained virtually at the same level [3, 4]. The domestic transport and the Russian economy were out of intensive growth of trade turnover between the economic centers of Europe and Asia.

Today, Russia is increasingly focusing on Asia, looking for new opportunities in China. The talks of Vladimir Putin and Chinese Chairman Xi Jinping on May 8 in Moscow, demonstrated most explicitly a renovated vector of foreign policy of our country [5]. They have demonstrated that Russia and China assess similarly prospects and plans for development in a multipolar world. During the negotiations a number of decisions was adopted on the coupling of potential of the Eurasian Economic Union and recreated the Silk Road Project, which is promoted by China [6].

**Objective.** The objective of the authors is to investigate promising transport corridors on the direction China-Russia.

**Methods.** The authors use general scientific methods, simulation, evaluation approach.

**Results.** Xi Jinping previously stated an idea about the «economic belt of the Silk Road as a new form of

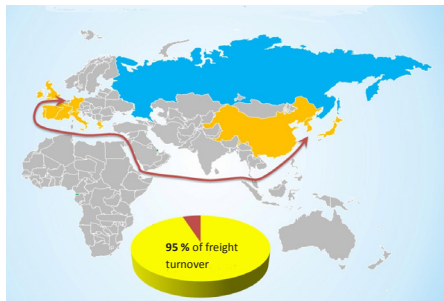
deepening cooperation between China, Central Asia and Russia». It was in September 2013 in Astana, at the University n.a. Nazarbaev [6]. Behind the historic Silk Road term is a new approach – it is not just a revival of traditional trade routes. In fact, we are talking about present infrastructure revolution and creation of new cooperation opportunities in the vast area stretching from the Atlantic to the Pacific Ocean [7, 8].

Silk Road economic belt offers ways to make changes in energetics and industry and especially transport infrastructure: construction of a new railway and highway, which will be one of the elements of design (Pic. 3). The same function will be performed by a high-speed railway line Moscow-Kazan, which will be the first step in the formation of large-scale and long-term economic belt. Investment memorandum in March 2014 on this 770-kilometer highway, declared as a section of a transit corridor Europe-Russia-China, stated the investment of about \$20 million for the first phase for track and engineering infrastructure, rolling stock and passenger terminals [9]. China intends also to go ahead and invest necessary funds in this segment, and in the following sections of the transit corridor. The total volume of investments in the economic belt can reach more than \$40 billion [10].

While discussing options for tracing new transport corridors parties shall endeavor to comply with common interests. On the Forum of media cooperation between China and Russia in Beijing in June 2014, foreign minister Sergei Lavrov emphasized «the importance of the commitment of Chinese partners to respect Russia's interests» [14]. From 2002 to 2011, the turnover of goods between China, Europe and the Asia-Pacific region has increased more than two times, from 470 to 960 million tons per year (Pic. 2) [11]. It is therefore necessary to consider the formation of new areas of economic activity in partner countries and especially in Russia, make the most of not only existing transport corridors, but also of those which are under construction or planned for construction in the coming years.

To understand possible options for tracing, it is necessary to know how and which goods will transport the blood in the arteries of the Silk Road. As for macroeconomic aspect there are three centers of formation of goods. The first – «Ore», a center of formation and consumption of goods in the amount of 150 million tons a year in which the main generators are metallurgical enterprises of the Urals. The second – «West-Siberian», the center of circulation of goods in the same volume of 150 million tons, this generates fuel and energy complex of Yugra and Yamal. And the third – «Central European», a center of formation and consumption of 100 million tons of cargo a year.

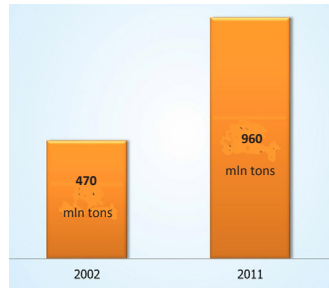
The current trade turnover between China and the countries of Southeast Asia, the Russian Federation and



**Pic. 1.** The Suez Canal – the main Eurasian transport artery.



**Pic.2. Freight turnover between China, countries of Southeast Asia and Europe in 2002-2011.**



CIS countries is less than 100 million tons of cargo per year [11]. In 2030, taking into account transit flows it can really reach 400 million tons (Pic. 4). Russia in the new circumstances should become a single center of formation and consumption of goods moving in the direction of China-Asian Center, which will be a single center for China and Southeast Asia.

The traditional existing route of movement of main cargo from China to Russia through Europe and back, uses sea and to a lesser extent rail transport with centers of handling and processing of goods in Shanghai, and then – in Rotterdam, then in Ust-Luga, afterwards in Vladivostok and again in Shanghai. The average length of the route is 16350 km with the mean transit time of goods of 52 days and an average travel speed of 13, 1 km /h (Pic. 5).

The big economic, transport and temporary effect will be provided by the appearance of a railway line Hami (China) – Kyzyl (Tyva) – Kuragino (Krasnoyarsk region). The Russian government approved the project of construction of a railway with the length of 412 kilometers, which will link Tyva with Krasnoyarsk region and the Russian railway network [12]. The emergence of the railway link with China at Hami station in the south near the border with Mongolia in the framework of an existing project is an example of the «respect of Russian interests», the need for which was stressed by the minister Lavrov. It is important that the same spirit of dialogue and on account of the views of the partners are demonstrated by Chinese counterparts.

The traditional route grows in the section Kyzyl–Shanghai, which will allow redirecting part of the cargo from the traditional route to the newly created. The volume of cargo on the optimized route will be 12% of the total turnover. The average length of the route is 16200 km, with travel time is 48 days and average motion speed is 14, 1 km / h. The economic effect of the emergence of additional transport options is around \$900 million per year with growth of transit cargo by 8%. At the same time it should be noted that the option will get up to the project level also coking coal production at the biggest production field Elegest, which is located in the area of the railway Kyzyl–Kuragino.



**Pic.3. Silk Road economic belt.**

The bigger transport and economic effect will be provided by the appearance of the railway line «Northern latitudinal way» with the length of 707 km through Salekhard and Nadym [13]. Together with the section Kyzyl–Shanghai cargo will go through the centers of transshipment and processing in Shanghai, Rotterdam, Ust-Luga, Kyzyl. The volume of transported goods on the optimized route will be 20% of the total turnover. The average length of the route is 16200 km, travel time – 45 days, average speed – 15 km /h.

The effect is based on increasing the efficiency of the rail traffic on the problem railway section Tyumen–Vologda, which is possible thanks to a substantial redistribution of the flows through a newly emerged railway corridor Tyumen–Nadym–Salekhard–Yaroslavl, which will include the Northern latitudinal way with the section Korotchaev–Nadym–Salekhard–Obstkaya. This site will link western and eastern parts of Yamal-Nenets Autonomous District. The savings are expected to be approximately \$2, 7 billion per year with an increase in the transit of goods by 15%. The project will provide a direct access of importers to oil and gas resources in Western Siberia and gas chemical production of enterprises of Tyumen region.

The maximum effect can be achieved in the implementation of all previous versions of transport development, along with the construction project of the railway line connecting the current line Obskaya–Bovanenkovo to the port of Sabetta. Loads are distributed partly to traditional and optimized routes with processing centers in Shanghai, Rotterdam, Ust-Luga, Kyzyl. The new centers will appear on the route using the Northern Sea Route and the multimodal port Sabetta. The volume of cargo at the same time will increase to 25% of the total turnover. The average length of the route is 10200 km and the travel time of 30 days and an average speed of 14, 2 km /h (Pic. 5).

The economic impact is based on the optimized route Shanghai–Rotterdam–Ust-Luga –Kyzyl– Shanghai with the redistribution of 12% of the total traffic to it, and the effect that appeared on the redistribution of goods and resources of transit countries to the route Shanghai – Sabetta – Kyzyl – Shanghai that will total about \$12 billion annually and provide 40 per cent reduction in delivery times of goods in comparison with the conventional one<sup>1</sup>. The new route will accelerate the development of mining and processing of hydrocarbons in Yamal peninsula by companies such as «Gazprom», «Rosneft» and «Sibur» and will give an impetus to the center of the liquefied natural gas produced with the participation of Chinese partners.

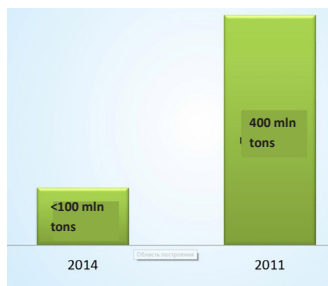
**Conclusions.** The logic of implementation of these infrastructure projects corresponds to agreements of the leaders of the partners and the goals of created Eurasian development institutions – Asian Bank of infrastructure investments, BRICS Development Bank, Silk Road Foundation. All this means that partner countries will have to bear a huge responsibility in working through projects that receive funding from these sources.

Of course, in the construction of new transport corridors, Russia will face a need to solve a lot of technological, organizational and financial problems, starting with the formation of cross-border transport and logistics complex designed to eliminate the problem of different rail gauge in Russia and China, and ending with the extension of the carrying capacity of the most difficult section of the railway through Yekaterinburg and Korotchaev.

Agreements of recent years and, of course, of May

<sup>1</sup> In all calculations we used average route, average tariffs of sea, land transportation, as well as average rate of passage through customs and warehouse terminals. The resulting value is 1 euro per cent for ton / kilometer excluding VAT.





**Pic. 4. Evaluation of freight turnover volume between China, countries of Southeast Asia and Russia to 2030.**



**Pic. 5. Promising corridors of freight transportation China–Europe–Russia–China.**

this year between Russia and China point to the correctness of the chosen way of two countries and to the fullest extent meet the interests of other partners. In this regard, we cannot miss a unique opportunity and have to use our competitive advantages and growth potential to give a new impetus to social and economic development of Russia.

## REFERENCES

1. Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030. Regulation of the Government of the Russian Federation of November 22, 2008 № 1734-р [Transportnaja strategija Rossijskoj Federacii na period do 2030 goda. Rasporyazhenie pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 22 nojabrja 2008 goda № 1734-р].
2. Turekulova, Zh.E. Influence of the dynamics of international traffic through the Suez Canal on the socio-economic development of Egypt [Vlijanie dinamiki mezhdunarodnyh perevozok cherez Suezskij kanal na social'no-ekonomicheskoe razvitie Egipta]. *Bulletin of Karaganda State University*, 2014. Source: articlekz.com/article/8442. Last accessed 14.05.2015.
3. International corridors of EurAsEC. Industry report [Mezhdunarodnye transportnye koridory EvrAzEs. Otrraslevoj otchjot]. Alma-Ata, Eurasian development bank, 2009, 60 p.
4. Statistical Yearbook of the International Association of Ports and Harbors [Statisticheskij ezhegodnik Mezhdunarodnoj asociacii portov i gavanej]. Tokyo, 2015.
5. ITAR-TASS about Chinese intentions to sign an agreement on May 9 [Soobshhenija ITAR-TASS o kitajskih namerenijah k podpisaniu soglasšenija 9 maja]. 02.04.2015 <http://news.rambler.ru/29848767/>. Last accessed 14.05.2015.
6. Lukin, V.A. The idea of «Silk Road economic belt» and the Eurasian integration [Ideja «ekonomicheskogo pojasa Shjolkovogo puti» i evrazijskaja integracija]. *Mezhdunarodnaja zhizn'*, 2014, Iss. 7, pp. 22–24.
7. Chinese «economic belt of the Great Silk Road» is not a competitor of EEU [Kitajskij «Ekonomicheskij pojasa Velikogo shjolkovogo puti» ne javljaetsja konkurentom EAEs]. Electronic data on the Internet: [www.warandpeace.ru/ru/news/vprint/94625/](http://www.warandpeace.ru/ru/news/vprint/94625/). Last accessed 14.05.2015.
8. The speech of China Chairman Xi Jinping at Nazarbayev University 16.09.2013. [Vystuplenie predsedatelya KNR Si Czin'pina v Nazarbaev universiete 16.09.2013]. Website of the

Embassy of China in the Republic of Kazakhstan. Electronic data on the Internet: [kz.chineseembassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm](http://kz.chineseembassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm). Last accessed 14.05.2015.

9. The construction project of Moscow–Kazan–Yekaterinburg. Investment memorandum of JSC «Russian Railways», 2014 [Proekt stroitel'stva uchastka Moskva–Kazan' vysokoskorostnoj zheleznodorozhnoj magistrali Moskva–Kazan'–Ekaterinburg. Investicionnyj memorandum OAO «RZhD», 2014].

10. Wang, Shuchun, Wang, Qingsong. The project «Silk Road economic belt» and EEU: competitors or partners? [Proekty «Ekonomicheskij pojasa Shjolkovogo puti» i EAEs: konkurenty ili partnjory?]. *Obozrevatel' / Observer*, 2014. Electronic data on the Internet: [observer.materik.ru/observer/N10\\_2014/056\\_068.pdf](http://observer.materik.ru/observer/N10_2014/056_068.pdf). Last accessed 14.05.2015.

11. Prokofieva, T.A. Development of transport and logistics infrastructure in the Asian part of Russia – a strategic direction of realization of the transit potential of the country in the Euro-Asian ITC [Razvitie transportno-logisticheskoi infrastruktury v aziatskoj chasti Rossii – strategicheskoe napravlenie realizacii tranzitnogo potenciala strany v sisteme evroazijskikh MTK]. Moscow, Higher School of Economics, 2013, 24 p.

12. Passport of the investment project «Construction of the railway line Elegest –Kyzyl– Kuragino and coal port terminal in the Far East in conjunction with the development of mineral resources base of the Republic of Tyva». Resolution of the Federal Government on June 16, 2014 № 1059-р. [Paspport investicionnogo proekta «Stroitel'stvo zheleznoj dorogi Jelegest–Kyzyl–Kuragino i ugol'nogo portovogo terminala na Dal'nem Vostoke v uvjazke s osvoeniem mineral'no-syr'evoj bazy Respubliki Tyva». Rasporyazhenie pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 16 ijunja 2014 g. № 1059-р].

13. Kazantsev, A., Osipova, O. Yamal was set in motion [Jamalu dali hod]. *Kommersant*, 2014, 31 of March. Electronic data on the Internet: [www.kommersant.ru/doc/2434068](http://www.kommersant.ru/doc/2434068). Last accessed 14.05.2015.

14. Interviews with the participants of the Forum of media cooperation of Silk Road economic belt [Interv'ju s uchastnikami Foruma sotrudnichestva SMI jekonomicheskogo pojasa Shjolkovogo puti]. *China Internet TV (CNTV)*, 07.07.2014. Electronic data on the Internet: [www.cntv.ru/2014/07/07/ARTI1404723199650766.shtml](http://www.cntv.ru/2014/07/07/ARTI1404723199650766.shtml). Last accessed 14.05.2015.

Information about the authors:

**Kobylykin, Dmitry N.** – Ph.D. (Economics), Governor of Yamal-Nenets Autonomous District, Salekhard, Russia, [gov@ecm.yanao.ru](mailto:gov@ecm.yanao.ru).

**Domansky, Sergey V.** – director of the Regional Innovation Investment Fund «Yamal», Salekhard, Russia, [info@rif-yamal.com](mailto:info@rif-yamal.com).

**Nak, Grigory I.** – Ph.D. student of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia, [nak.g@yamalfinans.com](mailto:nak.g@yamalfinans.com).

Article received 18.05.2015, accepted 22.06.2015.

