

К юбилею Туркестано-Сибирской железной дороги: история строительства и развития, современное состояние и проблемы

*Бэлла Александровна Красноярова¹,
Александр Викторович Кротов²,
Алина Владиславовна Лыткина³*

В статье анализируется процесс основания и эволюции одного из первых и наиболее значительных проектов Первой пятилетки СССР — Туркестано-Сибирской железной дороги (Турксиб), выделены этапы ее развития и дана характеристика ее современной роли в составе железных дорог Казахстана. Особое внимание уделено потенциалу развития Турксиба в рамках реализации китайской инициативы «Одна дорога — Один путь», его возрастающей роли и новому звучанию в случае реализации ряда предложенных авторами проектов.

***Ключевые слова:** железные дороги, внешнеторговый оборот, грузоперевозки, «сухой» порт Хоргос, Казахстан, Сибирь, китайская инициатива, «Одна дорога — один путь».*

***JEL коды:** N75, F59.*

Введение

Турксиб, или же Туркестано-Сибирская магистраль, — железная дорога, соединяющая Сибирь и Среднюю Азию, — была построена в 1927–1930 гг. «Дорога в новую жизнь» — так ее называли жители Казахстана в 1930-е гг. Она стала одной из главных и запоминающихся строек 1-й пятилетки СССР (История Туркестано-Сибирской железной дороги; История КЖД). Цель ее строительства — создание надежной транспортной артерии между Сибирью (Транссибирской магистралью) и регионами/республиками Средней Азии.

Немного истории

Идея строительства железнодорожной линии, которая связала бы Туркестан, Семиречье и Сибирь, родилась еще в 1886 г., когда городская Дума г. Верного (Алма-Аты) приняла решение создать комиссию, которая, собрав все данные о промышленности,

¹ *Красноярова Бэлла Александровна* — доктор географических наук, профессор, заведующая лабораторией, Институт водных и экологических проблем СО РАН, Алтайский государственный университет, Барнаул, Россия.

² *Кротов Александр Викторович* — кандидат географических наук, доцент, Алтайский государственный университет, Барнаул, Россия.

³ *Лыткина Алина Владиславовна* — студентка, Алтайский государственный университет, Барнаул, Россия.

торговле и сельском хозяйстве региона, определила бы целесообразность строительства трассы. Предполагалось, что данная дорога усилит военное присутствие России в пограничном с Китаем регионе, а также существенно упростит вывоз хлопка из Туркестана в Сибирь и дешевого семиреченского и сибирского зерна — в Туркестан (История Туркестано-Сибирской железной дороги; История КЖД).

В процессе строительства и эксплуатации Турксиба можно выделить несколько этапов.

В период так называемого «нулевого этапа» — с первых лет XX в. до 1926 г. — были рассмотрены несколько вариантов трасс, проведены изыскательские работы и специальные статистико-экономические исследования, что нашло отражение в трудах комиссии по исследованию района Туркестано-Сибирской дороги. Была построена и сдана сначала во временную (1915 г.), а затем в постоянную (1917 г.) эксплуатацию Алтайская железная дорога от Новониколаевска (Новосибирск) до Семипалатинска. Параллельно строились и другие участки железных дорог, но реализация этих планов была прервана Октябрьской революцией и последующей Гражданской войной. И лишь 3 декабря 1926 г. на заседании Совета Труда и Оборона СССР было принято решение о строительстве Турксиба (Труды..., 1909).

Следующий этап связан со строительством и активной эксплуатацией железнодорожной магистрали. 1442 км рельсовой колеи должны были быть проложены через горные реки и хребты, степи и пустыни. Подготовка к строительству началась в апреле 1927 г., а уже 28 апреля 1930 г. на месте стыковки рельсов — станция Айна-Булак (Зеркальный Ручей) — был забит «Серебряный» костыль, на 8 месяцев раньше срока (Транссиб в цифрах и фактах).

При этом наряду с решением ряда экономических и социальных задач, строительство Турксиба, решало важную геополитическую задачу — «предотвращение проникновения западноевропейского капитализма в Сынцзян». Предполагалось, что «железнодорожные подъездные пути ... подчинят влиянию дороги огромные пространства Китая...» (История КЖД). К числу таких подъездных путей относилась железная дорога Семипалатинск — Зайсан, которая должна была пройти от станции Чарской до китайской границы по долине реки Черный Иртыш. По этой трассе были проведены изыскания, но вместо железной дороги построили автодорогу Георгиевка — Зайсан — Майкапчагай.

Сквозное рабочее движение по Турксибу было открыто 1 мая 1930 г., но в постоянную эксплуатацию дорога принята 31 декабря 1930 г. В первые месяцы по Турксибу проходило 5 пар поездов в сутки.

На этом этапе грузовые перевозки по Турксибу удваивались каждые 5 лет. Но правительство считало, что эксплуатация Турксиба не соответствует основному замыслу строительства дороги, об этом в 1934 г. в докладе XVII съезду ВКП(б) говорил Куйбышев: «Турксиб должен был возить лес и хлеб в Среднюю Азию из Сибири, хлопок и фрукты — в Сибирь, но используется совершенно недостаточно» (Доклад товарища Куйбышева, 1934).

Развитие Турксиба на 3-м этапе — в военные и послевоенные годы — ознаменовалось резким падением перевозок (почти в полтора раза — с 8,7 млн тонн в 1940 г. до 5,9 млн тонн в 1945 г.). Однако строительство железной дороги и ее развитие не прекращалось, добавлялись новые ветки, направления и пути (рис. 1).

Так, «...в 1943 г. была введена в действие ветка Коксу — Талды-Курган с ответвлением на Текели. В 1953 г. до трассы Турксиба подтянулась железная дорога с севера

— из Караганды, а в 1956 г. началось строительство второго пути Турксиба — от Барнаула до Семипалатинска. В 1958 г. Туркестано-Сибирская железная дорога была объединена с Карагандинской железной дорогой в Казахскую железную дорогу» (История КЖД).



Рис. 1. Схема Турксиба с главными станциями.

Источник: Схема Туркестано-Сибирской железной дороги с главными станциями.

В 1960 г. — открыта ветка от ст. Актогай до станции Дружба на советско-китайской границе. Дружба с Китаем вскоре осталась позади, а эта ветка стала стратегическим коридором для перебрасывания вооружения к границе. И только в 1985 г. железная дорога была продлена на запад до ст. Саяк и на восток до г. Урумчи, и до настоящего времени остается важным звеном будущей трансазиатской железной дороги.

Четвертый этап развития Турксиба связан с созданием государственного унитарного предприятия «Казахстан Темир Жолы» (КТЖ), которое объединило все железные дороги Казахстана (Схема Казахских железных дорог). Часть путей Турксиба была разобрана, часть магистрали — законсервирована и/или закрыта, но были построены и новые железнодорожные ветки, более актуальные для современного независимого государства. В числе таких участков, которые потеряли свое былое значение, можно назвать железную дорогу от Барнаула на Семей и далее до бывшей столицы государства г. Алматы. Определенным свидетельством сказанного служит схема электрификации железных дорог Казахстана (рис. 2).

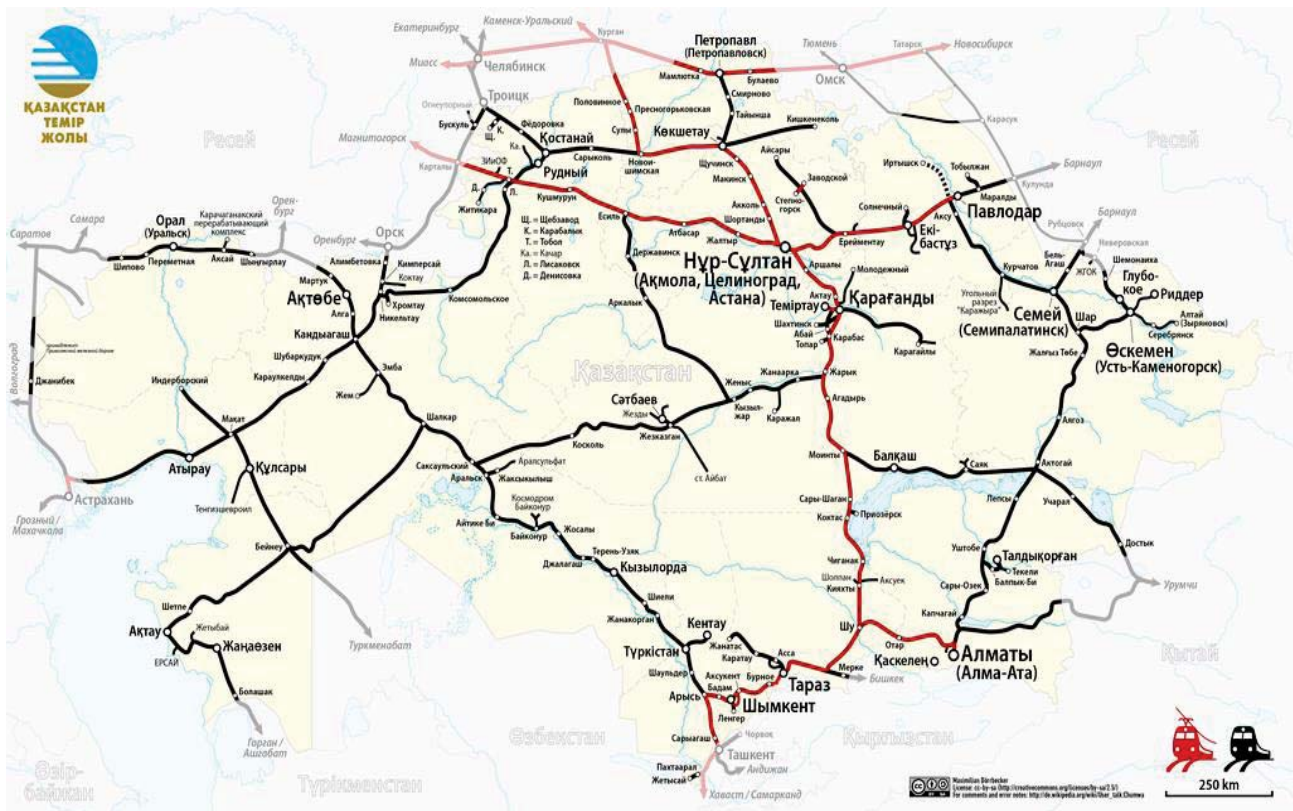


Рис. 2. Схема Казахских железных дорог.

Источник: Схема Казахских железных дорог.

На схеме четко просматривается, что наиболее значимыми и, соответственно, загруженными, являются железные дороги, пересекающие страну через новую столицу страны г. Нур-Султан (Казахстанские железные дороги). При этом важное экономическое значение сохранили часть Турксиба от г. Алматы на Ташкент и участок длиной около 20 км от ст. Актогай до ст. Дружба/Достык на бывшей советско-китайской границе.

Но развитие магистрали не прекратилось, и 18 июня 2001 г. сдана в постоянную эксплуатацию ветка Аксу — Конечная («казахстанский Турксиб»). Создание ЕАЭС «оживляет» бывший Турксиб. Растет грузо- и пассажирооборот между Сибирью и государствами Средней/Центральной Азии¹ (Красноярова, Кротов, 2020).

Стоит отметить, что Турксиб находится не только на территории Казахстана, но и Российской Федерации, пересекая территорию Алтайского края 2-мя путями — с севера на юго-запад (от Новосибирска до Рубцовска и далее на Семей/бывший Семипалатинск) и на северо-запад (от Барнаула через ст. Кулунда на Павлодар). В настоящее время на участке Барнаул — Рубцовск эксплуатируется одна колея. Это обстоятельство не мешает пассажирообороту и грузообороту между Россией и Казахстаном, хотя и существенно замедляет движение.

¹ Государства Средней Азии, Казахстан и рядом находящиеся территории все чаще называются регионом Центральная Азия. Однако авторам ближе термин Центральный Евразийский регион, куда входят территории 7 государств, непосредственно соприкасающиеся своими границами и имеющие плотные трансграничные связи с большими перспективными возможностями по их интенсификации (Красноярова, Кротов, 2020).

Турксиб сегодня и его связующая роль между Сибирью, Казахстаном и другими странами Центральной Азии

На данный момент Турксиб — это часть Компании «Казахские железные дороги», и практически невозможно вычленивать актуальную и точную информацию по данному участку дороги. Имеется лишь косвенная информация о работе КЖД и товаропотоках между, например, Сибирским федеральным округом (СФО) и Казахстаном, на основании которой можно сделать выводы о состоянии Турксиба.

По данным таможенной службы РФ, между Сибирским Федеральным округом (СФО) и Казахстаном активно ведется взаимная торговля, в частности, в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС). На долю Казахстана приходится около 5% внешнеторгового оборота СФО (Итоги внешней торговли Сибирского федерального округа). И Турксиб в развитии экономических и интеграционных процессов играет далеко не последнюю роль. В ЕАЭС страны между собой активно взаимодействуют, стремясь улучшить условия перевозок, повысить конкурентоспособность железнодорожных маршрутов в евроазиатском сообщении по сравнению с альтернативными видами транспорта, увеличить грузопоток и пассажирооборот, развивать инфраструктуру и пр.

В товарной структуре экспорта СФО в Казахстан преобладают минеральные продукты (прежде всего, уголь каменный, кокс каменноугольный и нефтепродукты, концентраты цинковые и свинцовые, машиностроительная продукция — около 17%), продовольственные товары — также 17% (в основном, готовые продукты из зерна злаков, муки, какао и продукты из него, разные пищевые продукты, масличные семена и плоды, злаки, молочная продукция), металлы и изделия из них, химическая продукция (изделия из пластмасс, каучук, резина и изделия из них, продукты неорганической химии, удобрения и другие товары), древесина и целлюлозно-бумажные изделия (Итоги внешней торговли Сибирского федерального округа).

Таблица 1.

Итоги взаимной торговли по странам ЕАЭС в 2018–2019 гг.

Страна	Товарооборот			Экспорт			Импорт		
	Стоимость, млн долл.	Уд. вес, %	2019 г. в % к 2018 г.	Стоимость, млн долл.	Уд. вес, %	2019 г. в % к 2018 г.	Стоимость, млн долл.	Уд. вес, %	2019 г. в % к 2018 г.
Всего, в том числе	3376,3	100,0	115,6	2448,5	100,0	117,0	927,8	100,0	112,1
Казахстан	2226,8	66,0	107,1	1690,4	69,0	107,4	536,3	57,8	106,2
Беларусь	788,0	23,3	127,4	501,3	20,5	154,0	286,7	30,9	97,8
Кыргызстан	259,9	7,7	135,2	233,6	9,5	134,5	26,3	2,8	142,5
Армения	101,7	3,0	В 3,3 раза	23,2	0,9	116,0	78,5	8,5	В 7 раз

Источник: Сотрудничество в рамках Евразийского экономического союза.

Импорт из Казахстана в регионы СФО представлен, прежде всего, металлами и изделиями из них (прутки, прокат из нелегированной стали, изделия из черных металлов, алюминий, свинец и изделия из них), продовольственными товарами — до 20% (молочная продукция, овощи, кондитерские изделия, какао и продукты из него и из сахара, мясо, фрукты), минеральными продуктами (прежде всего, уголь каменный из Казахстана) (Итоги внешней торговли Сибирского федерального округа).

Рассматривая структуру внешнеторгового оборота по основным товарным группам, можно заметить, что лишь около 20% общих объемов относятся к продовольственным и иным грузам, которые перевозятся автомобильным и авиатранспортом, все остальные — минеральное топливо, продукция черной и цветной металлургии и т. п. продукция относится к крупногабаритным грузам, и перевозится преимущественно железнодорожным транспортом, используя в значительной мере возможности Турксиба, который не перестает выполнять свою основную функцию связующего звена между Сибирью и Казахстаном и другими странами Центральной Азии (Итоги внешней торговли Сибирского федерального округа).

«Казахские железные дороги» — это самый крупный работодатель в стране. По данным ежегодных отчетов об «Устойчивом развитии КЖД» (Устойчивое развитие КЖД, 2019) можно судить о ее развитии и постоянном росте главным образом грузоперевозок (табл. 2).

Таблица 2.

Основные показатели Казахской железной дороги / «Казахстан Темир Жолы» /
в 2016 и 2018 гг.

Наименование показателя	Ед-ца измерения	2016	2018	2018 г. в % к 2016 г.
Численность персонала	чел.	133393	135952	101,9
Длина железнодорожных путей	км	20506	21000	102,4
Перевезено пассажиров	млн чел	20,3	14,9	73,4
Перевезено грузов	млрд тонн	244,2	282,9	115,9

Источник: Сотрудничество в рамках Евразийского экономического союза.

А вот по темпам роста пассажироперевозок КЖД уступает в последние годы авиационному и автомобильному транспорту. Сокращение пассажирооборота на КЖД отмечается главным образом на поездах пригородного сообщения, в то же время выросло число поездов и пассажирооборот на скоростных маршрутах. Из приведенных отчетных данных, к сожалению, невозможно выделить роль Турксиба, но КЖД стремится развивать каждый участок железной дороги в своей стране, вводить в эксплуатацию новый модернизированный транспорт, ремонтировать железные дороги, создавать новые рабочие места, запускать новые маршруты, минимизировать негативное влияние на окружающую среду и пр.

Особенно активное развитие в последние годы отмечается в стратегическом для компании сегменте трансконтинентальных контейнерных перевозок из Европы в Китай, которые, например, в 2016 г. составили 105 тыс. контейнеров, превысив показатель предыдущего года практически в 2 раза, и продолжают расти. Растет и общее число контейнерных перевозок: в 2018 г. по сравнению с 2017 г. рост составил 55%, а число перевозок — 537,4 тыс. контейнеров. За этот же период на 22% выросли транзитные

перевозки. Казахские железные дороги все активнее включаются во внутриконтинентальные сети.

При этом особая активность отмечается в обслуживании центрально-азиатских грузопотоков. Для этого в 2010 г. было закончено строительство 10 тыс. км пути и объектов инфраструктуры на трассах «Жетыген — Коргас/Хоргос», соединяющей Казахстан и Китай, и «Узень — государственная граница с Туркменистаном», а в 2016 г. сдан в эксплуатацию «сухой порт» и инфраструктура на территории свободной экономической зоны «Хоргос — Восточные ворота», открывающая широкие возможности *гражданам Республики Казахстан и третьих стран для ведения бизнеса и проведения культурного досуга. Здесь предусмотрены условия для беспрепятственного и качественного обслуживания посетителей на современном контрольно-пропускном пункте, трафик которого позволяет проводить ускоренную процедуру прохождения пограничного и таможенного контроля (Устойчивое развитие КЖД, 2019).*

Кроме того, имеются специальные автотранспортные средства для перевозки грузов и посетителей. Специальная экономическая зона (СЭЗ) «Хоргос — Восточные ворота» с территорией, составляющей 5740 га, была создана для развития производства химической продукции, сталелитейной промышленности, продуктов питания, текстиля и других товаров для экспорта в другие страны. Она включает в себя индустриальную, селитебную зону, а также «сухой порт» (логистический бизнес). Все элементы СЭЗ: «Хоргос — Восточные ворота» совместно с Международным центром приграничного сотрудничества «Хоргос», железная дорога Жетыген — Хоргос и автомагистраль Западная Европа — Западный Китай создают реальные условия для формирования и функционирования современного логистического хаба. Ожидаемый грузооборот в 2020 г. может составить 12 млн тонн (Адилханулы, 2015), но... без учета *COVID-19*, который вносит существенные коррективы во все сферы мировой экономики.

На китайской части СЭЗ функционируют временная торговая площадка, торговый центр «Цзянь Юань», «Театральный центр этнографического парка ШОС» и «Международный туристический центр». В настоящее время в торговом центре «Цзянь Юань» в широком ассортименте представлены товары ежедневного пользования: одежда, обувь, посуда, мебель, электронная техника (телевизоры, ноутбуки, мобильные телефоны), детские игрушки, аксессуары для автомобилей и пр. (Адилханулы, 2015). На каждой из сторон центра планируется открытие новых торговых площадей, где ассортимент товаров будет сформирован на основании исследований казахстанских и китайских маркетологов (Менеджмент на транспорте, 2010).

Место Турксиба в условиях реализации китайской инициативы «Одна дорога — один путь»

Китайская инициатива «Одна дорога — один путь» является достаточно важной для Евразийских государств, да и мирового сообщества в целом, ведь с помощью данного глобального проекта можно будет связать множество стран, сформировать транспортные коридоры, обеспечить многим странам выход к морю, увеличить грузопоток, получить качественные дороги и пр. Данную инициативу уже начинают реализовывать. И, безусловно, Казахстану, которому принадлежит значительная часть Турксиба, выгодно участвовать в упоминаемом проекте. Тем более, что у Турксиба была построена отдельная ветка, которая

вела к границе с Китаем (Дружба) и вскоре продлена до города Урумчи. Так что часть Турксиба уже играет достаточно большую роль в данной инициативе. Названная ветка может связать Китай, Казахстан, который как раз и является связующим звеном, и Россию, и далее. Географическое положение Казахстана в рамках данной инициативы имеет значительные преимуществами, так как гораздо удобнее прокладывать железную дорогу через одно государство — Казахстан, чем в обход с юга — через несколько центрально-азиатских, не всегда политически стабильных, стран, или в обход с севера — по российскому достаточно загруженному Транссибу.

При этом время перевозок (количество дней, за которые можно доставить товар) и в том, и в другом случае будет выше. К тому же Китай активно инвестирует в Казахстан — в рамках этого проекта, и не только. Кстати, уже сейчас наблюдается значительное увеличение грузопотока между Казахстаном и Китаем по данной дороге. За 2018 г. объем перевозок грузов между Казахстаном и КНР составил 13 977 тыс. тонн, что на 3 827 тыс. тонн (или на 37,2%) больше, чем в 2017 г. (10 152 тыс. тонн). И в целях увеличения объемов перевозок на территориях этих стран были установлены благоприятные тарифные условия и электронный обмен данными (Отчет в области устойчивого развития, 2018).

России в контексте китайской инициативы «Одна дорога — один путь» необходимо более пристальное внимание обратить на перезапуск проекта Турксиб. Худшая перспектива для нашей страны — полная утрата ближайшего и перспективного Центрально-Азиатского рынка и потеря поддержки на международной арене стран со сходными ментально-историческими особенностями развития. Это особенно актуально для сохранивших свои промышленные активы и имеющих возможность наращивания инновационного и инвестиционного потенциала сибирских регионов, и прежде всего — для депрессивного приграничного Алтайского края, промышленность которого в значительной мере ориентировалась на Центрально-Азиатский рынок — и по поставке продукции своего сельскохозяйственного и тракторного машиностроения, и по сырью.

При это со стороны России можно было бы предложить интересные пассажирские маршруты, которые оживили бы часть Турксиба, одновременно дав туристам из Сибири возможность более быстрого и интересного способа добраться до Каспийского моря, являющегося естественным конкурентом Черноморского побережья Кавказа, где на сегодня ощущается существенная перегрузка и высока стоимость размещения, питания и в целом отдыха. Причем по климатическим характеристикам и качеству пляжей казахстанский участок соотносим с черноморским побережьем от Тамани до Адлера. Выигрыш по железнодорожным веткам, например, по маршрутам Барнаул — Актау и Барнаул — Сочи составляет более 1000 км, а это — выигрыш во времени в пути (сутки) и, соответственно, экономия на цене проезда. При этом по пути следования можно посетить уникальное исчезающее Аральское море. Таким образом, получает дополнительный импульс развития Турксиб, а также развивается Каспийская туристическая дестинация — как дополнительный объект взаимовыгодного сотрудничества для обеих стран. Не говоря уже о том, что при этом разгружается южная часть Транссибирской магистрали.

Аналогично напрашиваются и пассажирские железнодорожные маршруты из Новосибирска в Китай через Казахстан, что задействует существенную часть Турксиба. И конечно же остается актуальным вопрос развития торговли посредством Турксиба со странами Среднего Востока — Ираном, имеющим железнодорожные ветки с Туркменией, и самым населенным в мире государством, не имеющим своих железных дорог —

Афганистаном. Необходимо отметить, что связи с названными странами для сибирских регионов крайне актуальны. Специализация этих территорий кардинально различаются и, соответственно, взаимная торговля крайне выгодна для обеих сторон, а самым важным сдерживающим моментом являются транспортные расходы. При формировании составов прямого назначения они будут существенно дешевле автодорожного маршрута, тем более, что в этом случае удастся избежать проблем с пересечением государственных границ транзитных стран (Казахстана, Узбекистана и, возможно, Туркменистана, в зависимости от траектории прокладки пути в Афганистан). Принимая во внимание сегодняшнюю ситуацию на мировой экономической и политической карте, смело можно утверждать, что при таком транспортном увязывании Афганистан через сибирские торговые связи и в геоэкономическом, и в геополитическом отношении становится ближе для российских интересов.

Далее, через Афганистан или Иран, можно в будущем строить отношения с Пакистаном, который по численности населения уже обгоняет современную Россию, и со временем этот разрыв еще увеличится. Экономика этой страны сейчас динамично развивается, и многие товары в соотношении «цена — качество» совсем не проигрывают конкурентам из Китая или стран Юго-Восточной Азии.

Развитие данных направлений и маршрутов особенно актуально для территорий, относящихся к ядру ультраконтинентальных пространств мира, для них появляется возможность снизить издержки удаленного от портов положения. Это важно для всех сибирских регионов, которые в настоящее время в транспортно-географическом и товаро-продуктовом отношении тяготеют к Китаю, что сужает возможности диверсификации внешнеторгового оборота. Более того, в случае увязки со странами Центральной Азии и Среднего Востока есть реальный шанс реиндустриализации отечественного машиностроения и конечных цепочек химического комплекса.

Выводы

Турксиб остается важным мостом к Большой Евразии, о которой сейчас с разных позиций говорят политики, ученые, журналисты. Необходимость данного построения заключается в дополнительной увязке всех пространств Центральной Азии (Новиков, Лукин, 2019), в результате чего решается целый спектр важнейших вопросов взаимной безопасности, хозяйственного и культурного развития, сохранения природы и рационального использования ресурсов. Стоит согласиться с А. Каримовой, что в связи с тем, что внутренние центрально-азиатские пространства вписаны в 2 из 3-х проектируемых трансрегиональных коридоров китайской инициативы «Одна дорога — один путь», то судьба данного глобального проекта, и его конкурентоспособность в значительной мере зависят от России и стран Центральной Азии (Каримова, 2018). При правильном построении стратегии вхождения в проект и возобновления и расширения товарооборота с южными соседними с Сибирью территориями, есть, пожалуй, одна из немногих возможностей сравнительно быстрой реиндустриализации отдельных приграничных российских регионов. Например, возможны перспективы для такого интересного с точки зрения экономико-географического положения объекта, как город Рубцовск. Этот ближайший к странам Центральной Азии большой российский город на Турксибе сейчас недооценен как возможная промышленно-инновационная база кооперации России и Казахстана (через рядом расположенный такой же

депрессивный, еще более населенный, Семей, имеющий, к тому же, похожую промышленную специализацию).

Учитывая, что для регионов Западной Сибири ближайшая дорога в Китай и страны Центральной Азии пролегает через Турксиб, стоит уже сегодня начинать развивать трансграничные кластеры и различные промышленные кооперационные связи (возможно даже создание холдингов предприятий, в основном расположенных в странах и регионах Центральной Азии), чтобы нарастить потенциал конкурентоспособности производств этой ультраконтинентальной области, которая в советский период времени показывала хорошие результаты промышленного развития. И само собой напрашивается предложение о «нанизывании» имеющихся активов на ветку Турксиба. Главный вопрос заключается в согласовании совместных интересов стран и территорий Центральной Азии, проработке и формировании полноценных ТНК, чтобы создавать в будущем собственную инновационную и конкурентоспособную продукцию, хотя бы — на первом этапе — для местных рынков. Авторы считают, что Турксиб незаслуженно мало используется в сегодняшних условиях, теряется потенциал совокупного развития пространств, исторически взаимосвязанных товарными, культурными и историческими связями, не говоря уже о сохранившихся экономико-географических предпосылках интенсификации обменов разного рода, реализация которых может серьезно усилить позиции и регионов Сибири, и стран Центральной Азии.

Список литературы

1. Адилханулы Н. (2015) Проект «Хоргос — восточные ворота» превратит Казахстан в региональную транзитную державу // Известия КазУМОиМЯ имени Абылай хана. Серия «Международные отношения». № 1(19). С.20–26. [Adilhanova N. (2015) Khorgos-Eastern gate project will turn Kazakhstan into a regional transit power // News KazUIR & WL named Abylai Khan. International relations series. No. 1 (19). Pp. 20–26. (In Russian).]
2. Доклад товарища Куйбышева о втором пятилетнем плане развития народного хозяйства в СССР. URL: http://www.hrono.ru/vkpb_17/16_1_1.html [Report of comrade Kuibyshev on the second five-year plan for the development of the national economy in the USSR. (In Russian).]
3. История Туркестано-Сибирской железной дороги / Неизвестный Турксиб. URL: <https://web.archive.org/web/20060113041141/http://www.turksib.com/history.php> [History of the Turkestan-Siberian railway / Unknown Turksib. (In Russian).]
4. История КЖД / Официальный сайт КЖД. URL: <https://www.railways.kz/articles/company/istoriya> [The history of the HDC [Electronic resource] / Official site CR. (In Russian).]
5. Итоги внешней торговли Сибирского федерального округа / Официальный сайт Сибирского Таможенного Управления. URL: http://stu.customs.gov.ru/storage/document/document_file/2020-06/10/%D0%98%D1%82%D0%BE%D0%B3%D0%B8%20%D0%92%D0%A2%20%D0%A1%D0%A4%D0%9E%201%20%D0%BA%D0%B2.%202020.doc [Results of foreign trade of the Siberian Federal district / official website of the Siberian Customs Administration. (In Russian).]
6. Казахстанские железные дороги. URL: <http://govza.ru/2017/06/19/kazaxstanskie-zheleznye-dorogi/> [Kazakhstan railway. (In Russian).]

7. Каримова А. (2018) Центральная Азия: эвристика и модели // *Мировая экономика и международные отношения*. № 10. С. 114–123. [Karimova A. (2018) *Central Asia: heuristics and models // World economy and international relations*. № 10. С. 114–123. (In Russian).]
8. Красноярова Б. А., Кротов А. В. (2020) Диалектика стратегического развития Центрально-Евразийского трансграничного региона в условиях современных вызовов // *Гуманитарный вектор*. Т. 15. № 2. С. 131–141. [Krasnoyarova B. A., Krotov A. V. (2020) *Dialectics of strategic development of the Central Euro-Asian cross-border region in the context of modern challenges // Humanitarian vector*, Vol. 15, No. 2, pp. 131–141. (In Russian).] DOI: 10.21209/1996-7853-2020-15-2-131-141.
9. Менеджмент на транспорте / под ред. Н. Н. Громова, В. А. Персианова. 5-е изд. М.: Академия, 2010. 527 с. [Management in transport / ed. by N. N. Gromov, V. A. Persianov. 5th ed. Moscow: Akademiya, 2010. 527 p. (In Russian).]
10. Новиков А. В., Лукин Д. П. (2019) Большая Евразия: от полюса конфронтации к сообществу развития // *Восток*. № 6. С. 173–188. [Novikov A. V. Lukin D. P. (2019) *Greater Eurasia: from the pole of confrontation to the development community // Vostok*. No. 6. С. 173–188. (In Russian).]
11. Отчет в области устойчивого развития, 2018 год / Официальный сайт КЖД. URL: <file://C:/Users/1/Downloads/f3032007-0116-40af-ab4d-dc74ec65b5e2.pdf> [The report on sustainable development for 2018. (In Russian).]
12. Схема Туркестано-Сибирской железной дороги с главными станциями / Турксиб. URL: http://www.rzd-expo.ru/images/history_turksib/02.jpg [The scheme of the Turkestan-Siberian railway with the main stations / Turksib. (In Russian).]
13. Схема Казахских железных дорог / Казахские Железные Дороги. URL: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3b/Railway_Map_of_Kazakhstan_%28kk%29.png [Scheme of Kazakh Railways / Kazakh Railways. (In Russian).]
14. Сотрудничество в рамках Евразийского экономического союза / Официальный сайт РЖД. URL: <https://company.rzd.ru/ru/10016> [Cooperation within the framework of the Eurasian economic Union / official website of Russian Railways. (In Russian).]
15. Турксиб — магистраль социализма. Алма-Ата, 1986. [Turksib — the highway of socialism. Alma-Ata, 1986. (In Russian).]
16. Труды Комиссии по исследованию района Туркестан-Сибирской железной дороги: Ч. 1 / МПС. Санкт-Петербург, 1909. 35 с. [Proceedings Of the Commission for the study of the Turkestan-Siberian railway region: part 1 / MPs. Saint Petersburg, 1909. 35 p. (In Russian).]
17. Устойчивое развитие КЖД, 2019 / Официальный сайт КЖД. URL: <https://www.railways.kz/articles/sustainable-development/sustainable> [Sustainable development of the KZHD, 2019 / official website of the KZHD. (In Russian).]

To the anniversary of the Turkestan-Siberian railway: the history of construction and development, current state and problems

Bella A. Krasnoyarova,

*Doctor of Geography, Professor, head of laboratory, Institute of water and environmental problems
Siberian branch of the Russian Academy of Sciences, Barnaul, Russia*

Alexander V. Krotov,

PhD of Geography, Assistance Professor, Altai State University, Barnaul, Russia.

Alina Vladislavovna Lytkina,

student, Altai state University, Barnaul, Russia.

The article examines the history of the creation and development of one of the first major projects of the First Five-Year Plan of the USSR — the Turkestan-Siberian Railway, highlights the stages of its development and gives a description of its modern functioning as part of the Kazakh railways. Particular attention is paid to the development potential of Turksib in the framework of the implementation of the Chinese initiative "One Road — One Way", its growing role and new sound in the event of a number of projects proposed by the authors.

Key words: *railways, foreign trade turnover, cargo transportation, "dry" port of Khorgos, Kazakhstan, Siberia, Chinese initiative, "One road — one way".*

JEL codes: *N75, F59.*