

Шаикова Аида Ертаевна

Нур-Султан, Казахстан

Центральной Азии Международные транспортные коридоры: перспективы использования регионализации

На современном этапе стало очевидно, что сырьевые модели экономического развития центрально-азиатских стран зашли в тупик. На повестке дня стоят вопросы модернизации экономик и поиска новых постоянных источников дохода.

Сегодня все страны Центральной Азии проводят реформы, направленные на повышение своей экономической привлекательности и развитию новых возможностей развития. Однако, экономический потенциал каждой из стран региона существенно ограничен, в этой связи рациональным выходом является объединение усилий для развития региональной экономики.

Учитывая важное геостратегическое и геоэкономическое положение региона, который соединяет между собой крупнейшие международные рынки, особое значение приобретает сплочение стран с целью ускорить интеграцию региона в систему международных транспортных коридоров.

По оценкам экспертов пандемия может ускорить переход с воздушного на железнодорожный транспорт после окончания карантина, что приведёт к более значительному, чем ожидалось, росту железнодорожных перевозок в течение ближайших десяти лет [1].

По последним данным компании «Китайские железные дороги», в июле т.г. из разных городов Китая в европейские пункты назначения было отправлено 1 232 поезда, что является самым высоким месячным показателем за всю историю и на 68 процентов превышает прошлогоднюю цифру. Кроме того, поезда становятся длиннее: в отчетном месяце было отправлено 113 000 стандартных грузовых контейнеров, что на 73 процента больше, чем годом ранее [2].

Так пять месяцев подряд объём железнодорожных грузоперевозок из Китая в Европу по маршрутам, входящим в «Один пояс, один путь», ставит всё новые рекорды, поскольку COVID-19 ограничил перевозки по воздуху и морю и вызвал рост спроса на медицинские товары из Китая за рубежом.

Несмотря на карантинные ограничения, в 2020 году сухой порт Хоргос показывает отличные результаты. Согласно официальной статистике, через границу в Хоргосе с января по сентябрь прошло 3 243 поезда с грузом более 4,7 млн тонн, что на 32% больше, чем годом ранее [3].

Структура торговли меняется по мере смещения центра мировой экономики на восток. Более того, принятая во всем мире модель, когда производство переносится за границу, утрачивает свою актуальность, а тенденция к дифференциации по регионам усиливается.

Значительный рост торговли между Китаем и Европейским союзом, но внутри Азии также будут развиваться торговые отношения, по мере того как страны с переходной экономикой будут двигаться вверх по производственно-сбытовым цепочкам, что приведет к изменению структуры производства и потребления. Стремление Китая развивать западные провинции дает странам Центральной Азии еще одну возможность для интеграции в глобальные цепочки создания стоимости.

Исторически Центральная Азия играла роль сухопутного моста между Азией и Европой, но в последние десятилетия регион оказался на периферии мировых торговых потоков. В настоящее время объем грузоперевозок по земле от Азии до Европы составляет менее 2 % от объема грузов, перевозимых морем.

В силу своих особенностей морской транспорт будет и впредь играть ключевую роль на транспортном рынке Европа-Азия. Однако есть, два фактора, которые в настоящее время подталкивают к диверсификации путей сообщения и открытию новых наземных соединений между Европой и Азией: фактическая монополия морских перевозок, источник растущих проблем доступа к портам по суше; и необходимость удовлетворять запросы региональной торговли, развивающейся вдоль коридоров Европа-Азия.

Имеющееся ценовое преимущество морских перевозок уже не имеет абсолютного приоритета на рынке международных перевозок. Процессы глобализации, предполагающие минимизацию размеров запасов в условиях динамично изменяющегося спроса, повышают требования к сокращению сроков доставки грузов и росту интереса к альтернативным вариантам транспортировки между Азией и Европой.

Благодаря росту торговли и транзитных перевозок и сопутствующих поступлений в госбюджет страны Центральной Азии начинают осуществлять национальные проекты и участвовать в международных программах по улучшению и развитию инфраструктуры.

В ноябре 2014 года Первый Президент Республики Казахстан - Елбасы Н.Назарбаев объявил о реализации пятилетней программы «Нурлы Жол» по развитию и модернизации автодорог, железных дорог, портов, информационной инфраструктуры, а также сферы образования и государственной службы. План призван обеспечить Казахстану статус евразийского центра перевозок и логистики и, наряду с другими проектами, предусматривает реконструкцию автомобильных и железных дорог и портов. В рамках программы «Нурлы Жол» было выделено около 2,2 млрд долларов США на повышение качества автодорог.

Кыргызстан планирует строить и расширять внутреннюю сеть автодорог, включая строительство альтернативной северо-южной магистрали и реконструкцию трасс Бишкек — Ош, Тюп — Кеген, Бишкек — Нарын — Торугарт, Кочкор — Арал, Ош — Баткен — Исфана — Худжанд. Продолжится строительство международной автодороги Балыкчы — Каракол и трассы Тюп — Кеген. Стратегическая цель железнодорожной отрасли заключается в создании единой железнодорожной сети, соединяющей обособленные на данный момент северный и южный участки национальной железной дороги. Страна планирует продолжить переговоры по проекту строительства участка транснациональной железной дороги Китай — Кыргызстан — Узбекистан.

Таджикистан занимается преимущественно восстановлением дорог. Недавно в стране завершилась реконструкция автодорог Душанбе — граница с

Кыргызстаном, Душанбе — Турсунзаде — граница с Узбекистаном, Душанбе — Кульма — граница с Китаем. Также был построен новый участок железной дороги Душанбе — Курган-Тюбе. Большинство из этих дорог соединяют Душанбе с другими городами Таджикистана и контрольно-пропускными пунктами на границах с Китаем, Афганистаном и центральноазиатскими соседями. Реализация транспортных проектов в Таджикистане и Кыргызстане особенно сложна, так как зачастую дороги проходят по горам и, следовательно, требуют устройства тоннелей, а их обслуживание сопряжено с работой в экстремальных условиях.

В 2015 году Узбекистан анонсировал план развития транспортной инфраструктуры, объединивший 150 проектов. В сфере железнодорожного транспорта осуществляется 13 проектов по развитию и электрификации железных дорог, в том числе линий Ангрен — Пап, Мароканд — Карши, Карши — Термез, Мароканд — Бухара. Правительство также планирует развивать трассу протяженностью 920 км, ведущую из Узбекистана в Китай через Кыргызстан (Андижан — Ош — Иркештам — Кашгар). Грузовые автоперевозки по этой трассе осуществляются с февраля 2018 года. Несмотря на нестабильную политическую ситуацию в Афганистане, железные дороги Узбекистана регулярно перевозят грузы в эту страну и, возможно, будут участвовать в строительстве железной дороги Мазар-и-Шариф — Герат (*так называемый Трансафганский коридор*). Реализация этого проекта позволит начать строительство двух стратегически важных дорог, ведущих к морским портам в Иране (Чабахар) и Пакистане (Чаман).

В Туркменистане реализуется ряд масштабных проектов, призванных дать мощный толчок развитию транспортной логистики. В рамках проекта «Лазурит» в стране для бесперебойного потока транспорта началось строительство автобана с участием отечественных предпринимателей. С претворением в жизнь проекта «Афганистан-Туркменистан-Азербайджан-Грузия-Турция», будут созданы логистические центры, увеличится число транспортных средств, усовершенствуются международное транспортное сообщение. В июле 2019 года

состоялось открытие очередного участка железной дороги Туркменистан–Афганистан–Таджикистан (ТАТ): туркменской стороной было завершено строительство 10 км железной дороги от туркменской границы до станции Акина, началась прокладка пути до афганского города Андхой.

Важно признать, что проблему отсутствия выхода к морю и удаленности рынков нельзя полностью устранить, можно только смягчить ее последствия. Инвестиции в развитие инфраструктуры не изменят положение Центральной Азии на карте мира, однако смещение основных центров экономической деятельности поможет изменить положение региона с точки зрения экономической географии.

В условиях зависимости всех стран Центральной Азии от взаимного транзита имеется смысл обсудить возможность совместной разработки центрально-азиатской среднесрочной программы по развитию взаимосвязанности региональной транспортно-логистической инфраструктуры. Такой документ может быть направленным на:

- 1) сокращение административных (*таможенные процедуры*) и торговых барьеров для движения товаров через границы стран,
- 2) взаимное снижение тарифов на использование транспортной инфраструктуры стран ЦАР для внутренней торговли и выхода на внерегиональные рынки,
- 3) коллективное привлечение капитала для строительства инфраструктуры в регионе.

Таким образом, предлагаемая мера позволят развивать доверительные отношения и углублять начавшееся сближение в регионе. Предложенные направления отвечают общерегиональному принципу – полностью учитывают интересы всех государств Центральной Азии и способствуют повышению безопасности региона.

Кроме того, именно коллективные меры способны изменить международное позиционирование региона и раскрыть новые возможности.

Это связано с тем, что подходы большинства мировых геополитических игроков – КНР, США, ЕС, Индии, Японии – прямо через различные программы и инициативы ориентированы именно на сплоченную Центральную Азию, по отдельности страны региона малопривлекательны, как политически, так и экономически. Это связано, в том числе и с географией региона, где ни одно государство не имеет доминирующих преимуществ в выходе на внешние рынки.

Соответственно, в будущем альтернативы сотрудничеству и взаимоподдержке не существует, т.к. без этого условия у экономических программ нет будущего. Так, перспективы смены модели развития связаны с агросектором, промышленностью и энергетикой – без экспорта потенциал этих отраслей сильно ограничен.

В этой связи, только коллективные подходы и совместные инициативы в развитии экономики региона позволят использовать конъюнктурный внешний интерес для своей выгоды. В частности, привлечение внешнего капитала на общерегиональные проекты.

Сейчас с учетом набираемой динамики внутрирегионального диалога Центральная Азия имеет хороший исторический шанс сломать сложившиеся стереотипы о том, что она является наименее экономически взаимосвязанной регионом в мире.

Литература:

1. Rail industry faces strong growth post-coronavirus, UBS says. <https://www.railjournal.com/policy/rail-industry-to-expect-strong-growth-post-coronavirus-ubs-says/>
2. China's rail shipments to Europe set records as demand surges for Chinese goods amid coronavirus. <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3097719/chinas-rail-shipments-europe-set-records-demand-surges>
3. Eurasian Railway Breakthrough <https://valdaiclub.com/a/highlights/eurasian-railway-breakthrough/>