



Источник фото: <http://www.tekbulgur.com/images/ithalat.png>

# Основные транспортные проекты в Северной и Центральной Азии в контексте создания общего Евразийского экономического пространства



Источник фото: <http://tidings24.com/wp-content/uploads/2015/09/zhd-gruzoperevozki-samyi-dostupnyi-variant-transportirovki-syrya.jpg>

**Мадина Тураева, д.э.н**

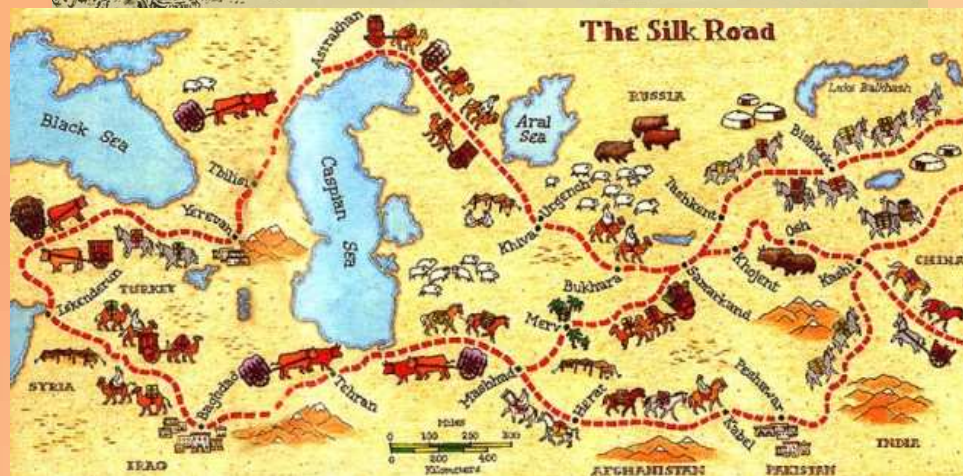
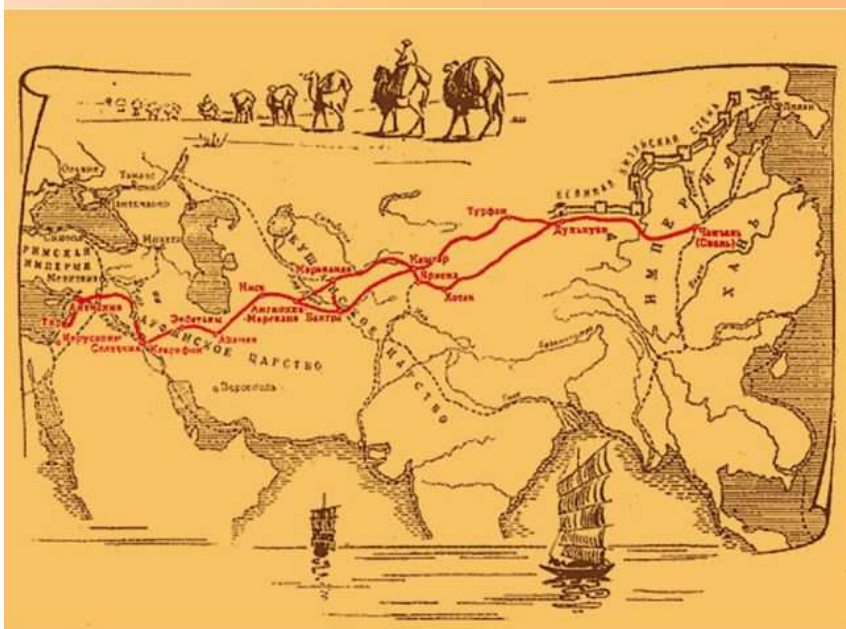
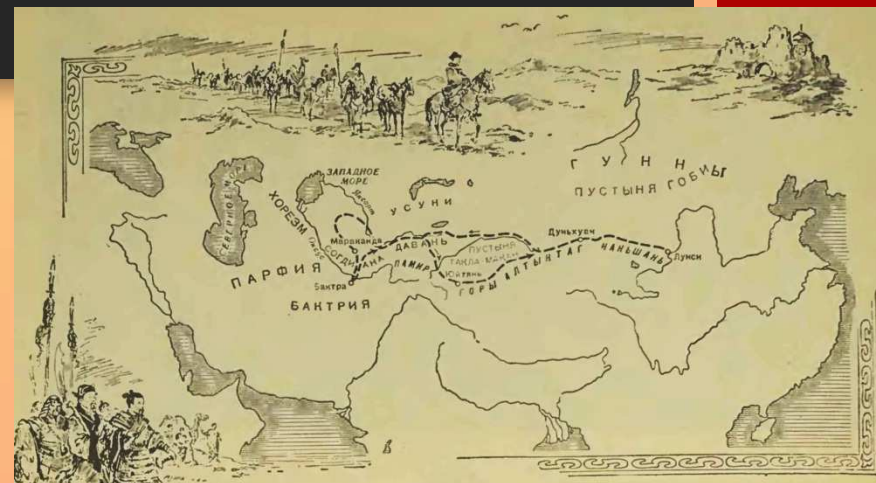
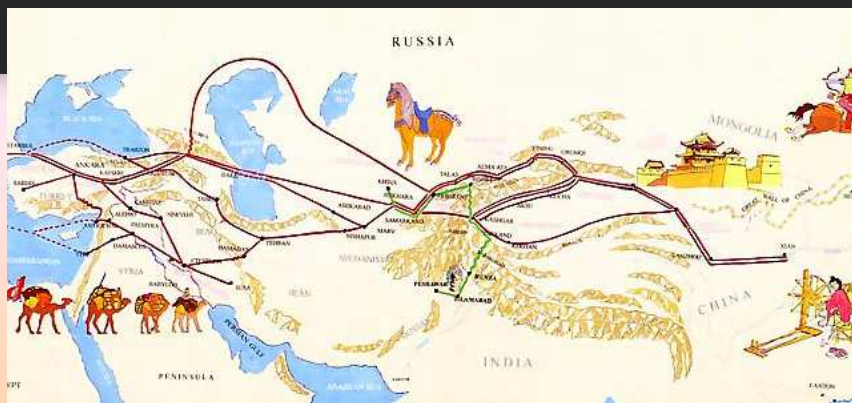
Центр постсоветских исследований,

Институт экономики РАН

Москва, РФ

«Укрепление региональной интеграции развивающихся стран Северной и Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, посредством соединяемости инфраструктуры»  
Иссык-Куль, Кыргызстан. 6-7 сентября 2017 г.

# Великий Шелковый путь



Источники рисунков : <http://turisticheskie-tropy.ru/wp-content/uploads/2015/03/velikiy-chelkoviy-pyti.jpg>;  
[http://silkadv.com/sites/default/files/Uzbekistan/Pamytniki/Shelkovyi\\_put/Shelkov\\_put\\_Uzbekistana/0\\_1\\_gravgeo2.jpg](http://silkadv.com/sites/default/files/Uzbekistan/Pamytniki/Shelkovyi_put/Shelkov_put_Uzbekistana/0_1_gravgeo2.jpg);  
[http://www.touravent.ru/images/news\\_smi/1%20shel%20put.jpg](http://www.touravent.ru/images/news_smi/1%20shel%20put.jpg);  
<http://diletant.media/upload/medialibrary/e2e/e2e3a9265a85763d907282d7a15c44d4.jpg>



# Особенности географии стран СЦА (Landlocked States)

Казахстан - одно крупнейших по площади государств, не имеющих выхода к морю (не граничащих с Мировым океаном).


Узбекистан граничит исключительно со странами, также не имеющими выхода в Мировой океан.

Территория Армении, Азербайджана, Туркменистана, Узбекистана, Кыргызстана и Таджикистана полностью входит в бассейны бессточных водоемов и областей.

Государства, имеющие выход к Каспийскому морю\* (Азербайджан, Казахстан, Туркменистан), могут получить доступ водным путем к Черному, Балтийскому и Белому морям через Единую глубоководную транспортную систему России на основании международных договоров.

---

\* Каспийское море — водоем, не имеющий естественного выхода в Мировой океан.



«Страны, не имеющие выхода к морю, имеют товарооборот на 30% меньший, чем у стран с выходом к морю;

Континентальность снижает темпы роста страны на 1,5% по сравнению с морскими странами;

Континентальные страны более длительное время, чем прибрежные страны, опирались на поддержку МВФ».

*Arvis, J.-F., Raballand, G., Marteau, J.-F.  
“The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability”,  
Washington, D.C.: 2010. World Bank*

## Основа развития транспортных маршрутов США-Китай - режим укрепления двусторонних связей со странами региона

Отношения КНР со странами постсоветского пространства развивались в каждом случае индивидуально, на основе тщательного изучения ситуации в каждой из стран.

В результате в сфере безопасности важнейшими партнерами стали Казахстан, Киргизия и Таджикистан. В сфере экономики - Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Азербайджан. Грузия подписала с КНР соглашение о свободной торговле.

Россия все больше вытесняется из региона.

# Динамика товарооборота КНР с государствами ЦА, % к ВВП

2000  
-2015



Источник: расчеты по данным UN Comtradedata и Worldbank

# Динамика товарооборота Армении, Грузии, Азербайджана с КНР, в % к общему товарообороту

2000  
-2015



Источник: расчеты по данным UN Comtrade data

# Глобальный рейтинг по Индексу эффективности логистики (LPI), место в рейтинге из 160 государств

2016

	Индекс эффективност и логистики	Тамож. оформле- ние	Инфраструктура	Организация междуна- родных перевозок	Качество и компе- тентность услуг логистики	Отслежива- ние прохожден ия грузов	Своевре- менность поставок
Гонконг	9	7	10	2	11	14	9
Китай	27	31	23	12	27	28	31
Казахстан	77	86	65	82	92	71	92
Россия	99	141	94	115	72	90	87
Узбекистан	118	114	91	130	116	143	114
Грузия	130	118	128	131	146	112	117
Туркменистан	140	142	103	126	145	154	142
Армения	141	148	122	146	137	147	139
Кыргызстан	146	156	150	152	151	115	126
Афганистан	150	138	154	125	139	155	137
Таджикистан	153	150	130	151	143	144	159

Источник: LPI Global Rankings 2016 Data Table, URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2016>



# Транспортные проекты в СЦА

Основная задача транспортных проектов в Северной и Центральной Азии - это вывод стран региона в число транзитных государств и создание альтернативных мультимодальных коридоров, в основном по пути широтного направления «Восток - Запад» (условного маршрута «Китай-Европа»), а также по меридиональному направлению «Север - Юг».



TRANS - ASIAN RAILWAY NETWORK

Трансазиатская железная дорога



1959,  
1992 -

...

ASIAN HIGHWAY ROUTE MAP

Международная азиатская сеть







2013 -

...

Один пояс один путь  
Экономический пояс  
Шелкового пути

\*\*\*\*\*

Belt and Road Initiative  
One Belt, One Road

\*\*\*\*\*

一帶一路



# Морской или сухопутный вариант?

Перевозки по морю в 6-7 раз дешевле, чем по суше. Но сухопутный вариант в среднем в 2 раза быстрее.

Динамика контейнерного оборота между Европой и Азией, в которой ведущее место занимает Китай, в последние годы замедлилась. Значение скорости доставки товаров растет.

Дифференциация маршрутов позволяет оптимизировать доставку грузов по конкретным маршрутам по времени и стоимости.

Наличие нескольких транзитных вариантов стимулирует их конкуренцию, улучшая тем самым логистические условия торговли.



# Сухопутные маршруты

КНР предполагает осуществлять масштабные перевозки по:

- 1) Транссибу - через порты Владивосток, Находку, Забайкальск, новые мосты сооружаемые через Амур и через Монголию;
- 2) через Казахстан-Россию;
- 3) по Транскаспийскому маршруту через Казахстан\*:
  - а) в Азербайджан, Грузию («Шелковый ветер»), Турцию и далее в Восточную и Южную Европу и
  - б) в Иран и страны Персидского залива.

---

*\* Международный транспортный коридор, который пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в страны Европы.*

# О Транссибе

По Транссибу - в 2015 г. на направлении Китай - Европа проследовало 550 поездов в Европу (47,1 тыс. ДФЭ\*), направление Европа -Китай - 265 поездов (21,8 тыс. ДФЭ).

## Ограничения и барьеры:

Загруженность Транссиба экспортом массовых экспортных грузов: уголь, зерно, руды, круглый лес.

Асимметрия экспортных и импортных грузопотоков по товарному составу и объемам перевозок.

Большие объемы порожних вагонов и контейнеров. Низкая скорость движения.

---

*\*ДФЭ (TEU) - условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств.*

# Транзит и его выгоды

Обслуживая спрос Китая и Европы, страны региона модернизируют национальный транспорт. Это улучшает условия участия во внешней торговле, способствует диверсификации экспорта, улучшает транспортные условия развития .

Скоростной грузовой транспорт «сжимает» пространство Евразии, создает предпосылки для преодоления периферийности Западного Китая.

Китай субсидирует евразийский транзит своих товаров для повышения их конкурентоспособности.

В 2016 г. между Китаем и Европой по всем регулярным маршрутам прошло 1800 контейнерных поездов (до 100 ДФЭ в каждом), которые соединили 16 городов Китая и 15 городов Европы. В 2020 г. намечено отправить 5000 поездов.

### ЭПШП можно рассматривать как:

- альтернативу региональным торговым соглашениям, которые не включают Китай;
- в качестве экономического охвата азиатских стран для разрешения территориальных и морских споров путем экспорта внутренней политики и ресурсов Китая в области развития;
- как средство использования новых источников экономического роста;
- в качестве инструмента для преодоления социально-экономического разрыва между внутренними и прибрежными провинциями Китая;
- в качестве платформы для решения проблем безопасности.

# «Интеграция интеграций»





## Еще примеры синергии транспортных инициатив/проектов:

- встраивание проекта «ЗЕ-ЗК» (Казахстан) в меридиональный «Север-Юг», коридоры ЦАРЭС, ТРАСЕКА, ЭКСКАТО и др.;
- совпадения проектов по развитию коммуникаций в рамках ШОС и ЦАРЭС;
- МТК по территории СНГ являются продолжением Панъевропейских коридоров и проекта ТРАСЕКА, а автомобильные и железнодорожные маршруты ЕАЭС совпадают с сетью Азиатских и Европейских автомагистралей, а также с маршрутами ОСЖД и т.д.

Протяженность <b>автомобильных дорог ТРАСЕКА</b> на охватываемой проектом территории							
	Международные и магистральные дороги	Дороги ТРАСЕКА		Дороги ТРАСЕКА, проходящие по маршруту АА и панъевропейских коридоров		Дороги ТРАСЕКА, проходящие по маршруту коридоров ЦАРЭС	
		Протяж.	в % от магистральной сети	Протяж.	% от дорог ТРАСЕКА	Протяж.	% от дорог ТРАСЕКА
<b>Кавказ</b>							
Азербайджан	1.900	1 020 км	54%	860 км	84%	490 км	48%
Армения	1.700	980 км	58%	810 км	83%	0 км	0%
Грузия	1.500	990 км	66%	690 км	70%	0 км	0%
<i>Итого Кавказ</i>	<i>5.100</i>	<i>2 990 км</i>	<i>59%</i>	<i>2 360 км</i>	<i>79%</i>	<i>490 км</i>	<i>16%</i>
<b>Центральная Азия (ЦА)</b>							
Казахстан	12.300	4 370 км	36%	3 650 км	84%	2 940 км	67%
Кыргызстан	4.200	2 430 км	58%	1 650 км	68%	1 650 км	68%
Таджикистан	2.000	1 880 км	94%	1 400 км	74%	670 км	36%
Туркменистан	2.200	2 000 км	91%	1 510 км	76%	1 200 км	60%
Узбекистан	8.600	3 790 км	44%	2 780 км	73%	2 970 км	78%
<i>Итого ЦА</i>	<i>29.300</i>	<i>14 470 км</i>	<i>49%</i>	<i>10 990 км</i>	<i>76%</i>	<i>9 430 км</i>	<i>65%</i>

**Источник:** TRACECA. Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине. Мастер-плана «LOGMOS» - Приложение 5. Обзор автодорожного сектора. 2014. С.57.

# Сопряжение ЭПШП и ЕАЭС

Май 2015 г.: Совместное заявление о сотрудничестве по сопряжению строительства ЭПШП и ЕАЭС.

Сентябрь 2015 г.: Белоруссия и Китай подтвердили договоренность о совместной реализации ЭПШП. Белоруссия первой подписала меморандум с Фондом Шелкового пути.

Сентябрь 2015 г.: главы Казахстана и Китая представили инициативу по сопряжению ЭПШП и новой экономической политики Казахстана «Нурлы Жол». Заключены десятки соглашений о сотрудничестве.

Практика обмена китайских инвестиций (в основном - кредитов) на природные ресурсы и долю рынка.

Планы по переносу промышленных производств КНР в ЕАЭС.



Россия все больше вытесняется из региона, и в ближайшее время именно Китай во многом будет определять судьбы постсоциалистических государств. Конечно же, России тяжело состязаться с Китаем за право быть главным экономическим партнером. Весьма разная у них динамика развития.

Дискуссионным остается вопрос о судьбе Евразийского экономического союза в связи с провозглашением КНР внешнеэкономической стратегии «Один пояс - один путь». Мнения экспертов по этому вопросу существенно разнятся.

# Некоторые выводы

Страны США пытаются преодолевать трудности с национальной транспортной инфраструктурой, с целью стать важным звеном транзита, а достаточных ресурсов, в первую очередь - финансовых, для создания собственной транзитной инфраструктуры, у них нет.

Китай наращивает мощь и активность, параллельно расширяя инфраструктуру доставки своих товаров и экспортируя технологии и специалистов. Соревноваться, а уж тем более - победить Китай в этом, невозможно.


Между тем, очень важно, чтобы интересы стран, не имеющих возможности конкурировать с мощью Китая, соблюдались.



В вопросах развития транспортной инфраструктуры на Евразийском пространстве наблюдается тенденция объединения интеграционных транспортных проектов и инициатив.

Примеры подобной синергии автодорожных проектов рационально оправданы для всех стран-участниц, финансирующих сторон, предпринимателей, перевозчиков.

Роль т.н. «площадки для сопряжения» прежних проектов с ЭПШП интересна крупным региональным организациям. ШОС, ЭСКАТО и ЕАЭС в их числе.



В претензии на роль такого модератора у ЭСКАТО есть неоспоримые преимущества. Прежде всего, это существенно меньшая политическая ангажированность и тяготение к какому либо полюсу, чем у других объединений.

Кроме этого, по опыту подобной деятельности у ЭСКАТО больше всего организационных и финансовых ресурсов для исполнения функции фасилитатора, который создавал бы как можно более эффективные формальные рамки и некий контроль за тем, чтобы интересы стран суб-региона не нарушались.



Спасибо за внимание!