

Взаимозависимость транспортных коридоров и проблемы интеграции Кыргызской Республики и государств Центральной Азии



У. Т. Атамкулов,
канд. техн. наук, доцент
кафедры «Транспортная
логистика и технология
сервиса» Ошского техно-
логического университета

Несмотря на получение странами Центральной Азии (ЦА) суверенитета после распада СССР, их зависимость друг от друга в транспортной сфере осталась довольно высокой. Одно из решений данной проблемы – создание альтернативных транспортных коридоров, которые будут способствовать снижению взаимозависимости государств ЦА, развитию их транзитного потенциала и появлению конкурентной среды в транспортной инфраструктуре региона.

После развала СССР и обретения суверенитета центральноазиатские страны активно начали претворять в жизнь различные проекты, связанные с диверсификацией своих транспортных маршрутов. Вектор развития был направлен в сторону Китая и европейских государств, для того чтобы выйти из сложившегося транспортно-коммуникационного тупика.

Развитие стран Центральной Азии, в том числе и Кыргызской Республики, в этом направлении после приобретения независимости показало, что данная тенденция способствует развитию экономики, но в то же время приводит к возникновению множества проблем. Крупные проекты в регионе не могут успешно завершиться из-за разногласий во внешнеполитических взглядах и различий интересов этих государств.

Современная глобализация способствует взаимозависимости стран ЦА во всех

сферах экономики, в том числе в транспортной.

Основные факторы, влияющие на интеграционные процессы государств ЦА в сфере транспорта

Факторы, которые более или менее влияют на развитие транспортной интеграции стран ЦА, можно разделить на два типа.

Факторы, положительно влияющие на интеграционные процессы:

- географическое положение стран ЦА (высокие транзитные возможности позволяют стать мостом между Европой и Азией);
- анклав в ЦА (в Кыргызской Республике, Республике Таджикистан и Республике Узбекистан);
- потребность стран в тесном сотрудничестве для развития торгово-экономических связей;
- стремление каждой страны изменить и улучшить имеющиеся транспортные коридоры;
- улучшение торговых отношений и внутри региона, и за его пределами.

Факторы, которые оказывают отрицательное воздействие на интеграционные процессы:

- противоречащие друг другу стратегии развития транспортной сферы;
- отсутствие прямого выхода к развитым мировым морским портам;
- недоверие инвесторов, влекущее за собой нехватку инвестиционного капитала для продвижения глобальных региональных проектов в сфере транспорта;



- неофициальные поборы в сфере таможи и транзита;
- политическая нестабильность (Кыргызская Республика, Республика Таджикистан);
- различные темпы развития промышленности и экономики в целом в разных странах региона;
- разная степень развитости транспортной инфраструктуры стран;
- противоречия между развитыми государствами мира, которые стремятся реализовать транспортные проекты в ЦА.

По данным Всемирного банка в рейтинге по индексу логистики стран ЦА видно, что они не соответствуют современным требованиям и занимают следующие позиции из 160 стран мира: Республика Казахстан — 77-е место, Республика Узбекистан — 118-е место, Туркменистан — 140-е, Кыргызская Республика — 146-е, Республика Таджикистан — 153-е место [2].

Исследования региональной комиссии Экономического и социального совета ООН — ЭСКАТО (Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана) — показывают, что из-за несовершенства процедур на границах государств, по которым проходят маршруты Шелкового пути, автоперевозчики теряют около 40% всего времени на доставку грузов от производителя до потребителя. Около 30% стоимости платы за перевозку составляют неофициальные платежи автоперевозчиков в приграничных пунктах и в пути следования по маршруту.

Немаловажную роль в интеграции государств ЦА играют их транспортные стратегии, зачастую приводящие к разногласиям. Например, Кыргызская Республика и Республика Узбекистан приоритетным направлением видят запуск железнодорожного коридора с Китаем; Республика Таджикистан, пребывающая в транспортном тупике, решение своих проблем видит в развитии южного направления через выход на иранские порты с использованием Афганистана как транзитной территории в обход Узбекистана. А вектор развития Туркменистана направлен на совершенствование транзита для достижения границ Пакистана и Ирана.

Двойную роль в развитии региональной интеграции играет фактор анклавов: с одной стороны, необходимо налаживать дружеские отношения, а с другой стороны, государства могут использовать анклав в своих интересах, чтобы контролировать перевозки грузов, выезд и въезд граждан и т. д.

Табл. 1. Проекты ЦАРЭС в Центральной Азии

Страны	Проекты (число)	Стоимость (млн долл.)
Кыргызская Республика	8	819
Туркменистан	2	654
Республика Узбекистан	18	3 408
Республика Таджикистан	5	1 146
Республика Казахстан	5	4 791
Всего	38	10 818

Табл. 2. Сравнительный анализ коридоров

Коридоры		Протяженность, км	Расходы на 1 т груза, долл.
1	Узбекистан — Туркменистан — Иран (традиционный)	3 100	—
	Ташкент — Термез — Карачи (альтернативный трансафганский транспортный коридор)	2 500	На 10–12 долл. дешевле
2	Кашгар — Шанхай — Тегеран (традиционный)	13 880	160
	Кашгар — Ош — Термез — Герат — Тегеран (альтернативный)	3 500	90
3	Челябинск — Находка — Мумбаи (традиционный)	17 140	150
	Челябинск — Ташкент — Герат — Чахбехар (альтернативный)	6 500	100
4	Ташкент — Душанбе — Герат — Чахбехар (традиционный)	3 000	125
	Ташкент — Термез — Герат — Чахбехар (альтернативный)	2 700	90

Важен также фактор развития альтернативных транспортных коридоров в регионе в обход соседних стран, поскольку это способствует улучшению дорожной инфраструктуры и уменьшению разногласий между государствами.

Преимущества альтернативных коридоров ЦА в восстановлении Великого шелкового пути

В рамках программы Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), целью которой является расширение торгово-экономических отношений между странами региона через реализацию различных проектов, в том числе в сфере транспорта, были запланированы проекты и в Кыргызской Республике (табл. 1) [2].

Анализ уже существующих и создаваемых альтернативных коридоров показывает, что вторые по многим важным показателям имеют преимущества (табл. 2).

Для Республики Узбекистан приоритетным направлением является развитие экономических отношений с Афганистаном для выхода на рынки Южной Азии через железнодорожную магистраль Хайратон — Мазари-Шариф. Трансаф-

ганский транспортный коридор позволит этой стране увеличить свой экспортный потенциал, что приведет в будущем к расширению товарообмена с другими государствами.

В китайском направлении взаимовыгодные перспективы дает проект железной дороги Китай — Кыргызстан — Узбекистан, который был одобрен еще в 1997 г. По оценкам экспертов, грузоперевозки по этой ветке могут достигнуть около 17–20 млн т, тем самым транзитное положение двух стран немного улучшится и снизится зависимость узбекской стороны от таджикской и казахской, так как для Республики Узбекистан откроется прямой транспортный коридор в КНР. Но на данном этапе по ряду объективных и субъективных причин этот проект не сдвинулся даже с фазы разработки. Большинство проектов, одобренных государствами ЦА, в целом направлены на то, чтобы страны стали независимыми в сфере транспорта. Доказательства этому — строительство автомобильной дороги Ош — Баткен — Исфана в Кыргызской Республике, которая проложена в обход узбекского анклава Сух, или железнодорожный коридор Ангрэн — Пап,

Табл. 3. Степень транспортной зависимости

Зависимость Республики Узбекистан от:	Периоды		
	1990–2000-е гг.	На данном этапе	В перспективе
Республики Таджикистан	Высокая	Средняя	Низкая (если реализуется проект ж. д. Узбекистан — Кыргызстан — Китай)
Кыргызской Республики	Низкая	Низкая	Средняя (если реализуется проект ж. д. Узбекистан — Кыргызстан — Китай)
Республики Казахстан	Высокая	Высокая	Средняя (если реализуется проект ж. д. Узбекистан — Кыргызстан — Китай)
Туркменистана	Высокая	Средняя	Низкая (если реализуется проект дороги Казахстан — Туркменистан — Иран)
Зависимость Кыргызской Республики от:	Периоды		
	1990–2000-е гг.	На данном этапе	В перспективе
Республики Узбекистан	Средняя	Средняя	Высокая (если реализуется проект ж. д. Узбекистан — Кыргызстан — Китай)
Республики Казахстан	Высокая	Высокая	Средняя (если реализуется проект ж. д. Узбекистан — Кыргызстан — Китай)
Туркменистана	Средняя	Средняя	Низкая (если реализуются проект ж. д. Узбекистан — Кыргызстан — Китай и проект дороги Казахстан — Туркменистан — Иран)
Республики Таджикистан	Низкая	Низкая	Низкая
Зависимость Республики Казахстан от:	Периоды		
	1990–2000-е гг.	На данном этапе	В перспективе
Республики Узбекистан	Высокая	Средняя	Низкая (если реализуется проект дороги Казахстан — Туркменистан — Иран)
Кыргызской Республики	Низкая	Низкая	Низкая
Туркменистана	Высокая	Средняя	Средняя (если реализуются проекты дороги Казахстан — Туркменистан — Иран и завершения Трансафганского транспортного коридора)
Республики Таджикистан	Низкая	Низкая	Низкая
Зависимость Республики Таджикистан от:	Периоды		
	1990–2000-е гг.	На данном этапе	В перспективе
Республики Узбекистан	Высокая	Высокая	Высокая
Республики Казахстан	Высокая	Высокая	Высокая
Кыргызской Республики	Низкая	Низкая	Средняя (если реализуется проект ж. д. Узбекистан — Кыргызстан — Китай)
Туркменистана	Высокая	Высокая	Средняя (если реализуется проект дороги Казахстан — Туркменистан — Иран)
Зависимость Туркменистана от:	Периоды		
	1990–2000-е гг.	На данном этапе	В перспективе
Республики Таджикистан	Низкая	Низкая	Низкая
Кыргызской Республики	Низкая	Низкая	Низкая
Республики Казахстан	Средняя	Средняя	Средняя
Республики Узбекистан	Высокая	Средняя	Низкая (если реализуется проект дороги Казахстан — Туркменистан — Иран)

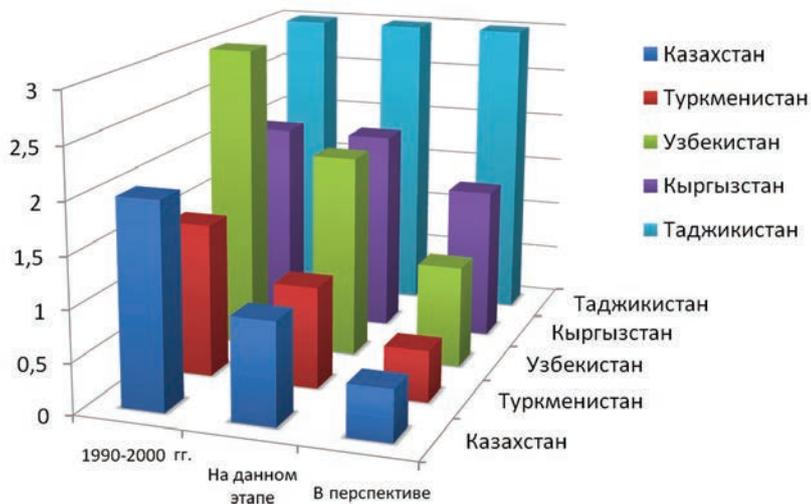


Рис. 1. Интегральный уровень зависимости стран Центральной Азии

где построен тоннель протяженностью 19,2 км на перевале Камчик, что позволяет миновать транзит через Республику Таджикистан. А железная дорога Теджен — Серахс — Мешхед, которая была введена в эксплуатацию в 1996 г., дала толчок росту транзитных возможностей не только Туркменистана, но и всего региона, в связи с чем появилась возможность выйти к морским путям через порт Бендер-Аббас и снизить зависимость от транспортной системы России. Между тем для осуществления проектов, разрабатываемых в республиках ЦА, необходимы взаимопонимание и большие капиталовложения, а сегодня инициативы пока остаются на уровне переговоров [5].

Уровень транспортной взаимозависимости Кыргызской Республики и стран ЦА

Стратегии развития государств ЦА и их политика позволяют увидеть, как складывалась транспортная взаимозависимость стран, и предопределили их будущее (табл. 3).

Если присвоить индексы каждому из уровней зависимости (низкая — 0; средняя — 0,5; высокая — 1), то можно их показать следующим образом (рис. 1).

Отсюда видно, что Кыргызская Республика и Республика Таджикистан сегодня остаются самыми зависимыми государствами в Центрально-Азиатском регионе и останутся таковыми в будущем.

Степень взаимозависимости стран ЦА после приобретения ими суверенитета была достаточно высокой. В результате их участия в реализации различных проектов, которые были поддержаны международными организациями и банками, взаимозависимость в транспортном секторе снизилась до среднего уровня.

Обобщенно можно сказать, что осуществление проектов в области альтернативных коридоров может снизить эту зависимость по всем направлениям. Например, с запуском коридора Казахстан — Туркменистан — Иран уменьшится

взаимозависимость Республики Казахстан и Туркменистана, а с запуском железнодорожной ветви Узбекистан — Кыргызстан — Китай и (далее) трансфганского транспортного проекта у Республики Узбекистан и Кыргызской Республики появятся новые возможности для прямых сообщений. Самым зависимым государством региона останется Республика Таджикистан, так как ее транспортная связь с Республикой Узбекистан очень велика.

В дальнейшем эти транспортные коридоры станут способствовать развитию транзитного потенциала стран Центральной Азии; кроме того, произойдет диверсификация маршрутов, обеспечивающих выход к морю. Дезинтеграционные процессы в транспортной сфере, неизбежные вследствие ввода этих коридоров, должны дать положительный эффект в силу того, что появится конкурентная среда в транспортной инфраструктуре региона. ■

Литература

1. Возрождение Великого шелкового пути в XXI веке: от теории к практике. Совместный проект Международного союза автомобильного транспорта и редакции www.polpred.com. М., 2007.
2. Седьмое ежегодное заседание МПК, г. Иссык-Куль, 2009 г. URL: www.trace-

ca-org.org/ru/glavnaja/mezhpravitelstvennaja-komissija/zasedaniya-mpk/sedmoe-zasedanie-mpk-2009g (дата обращения: 29.02.2020).

3. Транспортно-экспедиторское обеспечение внешнеэкономической деятельности и транзит в СНГ : мат-лы междунар. конф. СПб., 2001.
4. Внешнеэкономические связи постсоветских стран в контексте евразийской интеграции : сб. / отв. ред. Л. Б. Вардомский, А. Г. Пылин. М. : ИЭ РАН, 2014. С. 120–134.
5. Логистические процессы и морские магистрали — II: в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине. ТРАСЕКА. Октябрь 2013. С. 46–59.
6. Регионализация внешнеэкономических связей в России и соседних странах : сб. ст. / отв. ред. Л. Б. Вардомский, А. Г. Пылин. М. : ИЭ РАН, 2014.
7. Транспорт и связь в новых независимых государствах: особенности и факторы развития : сб. / под общ. ред. Л. Б. Вардомского. М. : ИЭ РАН, 2013.
8. Транспортные связи между Европой и Азией, новые возможности // Европейская экономическая комиссия. 2013. № 1. С. 10.



X МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

14-15 мая 2020

КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»

СПб, Петербургское ш., 64/1



АРХИТЕКТУРА ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Устойчивое развитие отрасли требует опережающего создания и обновления нормативной базы

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

Вопрос качества подготовки и работы персонала вышел на первый план в условиях достигнутого уровня технологического прогресса

ТЕХНОЛОГИИ

Внедрение современных технологий и цифровизация являются важнейшим условием для обеспечения безопасности, оптимизации процессов и снижения финансовой нагрузки

ИНФРАСТРУКТУРА И ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

Обеспечение защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, обеспечение безопасности движения на дорогах является приоритетом государственной политики

ТЕМАТИЧЕСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И БОРЬБА С ТЕРРОРИЗМОМ

ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ

Совершенствование государственной политики и цифровые технологии в сфере обеспечения комплексной безопасности на транспорте:
БУДУЩЕЕ УЖЕ НАСТУПИЛО

ТЕМАТИЧЕСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗАВАРИЙНОСТИ И БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВСЕХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

WWW.FORUMB.TU

ОПЕРАТОР ФОРУМА

Conference Point
+7 (812)327-93-70



ОРГАНИЗАТОР ФОРУМА

АНО «Общественный форум «Безопасность на транспорте»

№ 1 (86) 2020

«Транспорт Российской Федерации» | 29