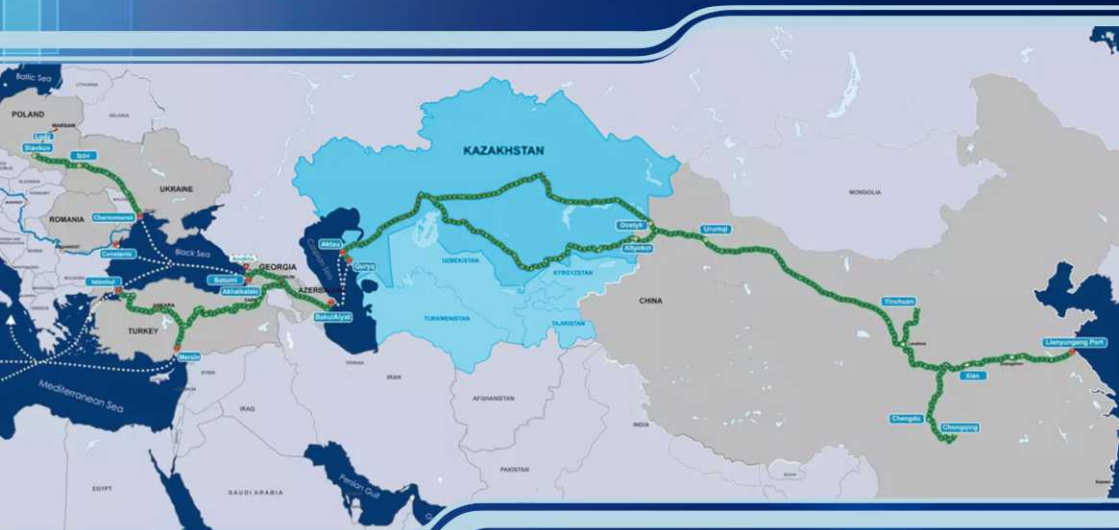


AIU

ASTANA
INTERNATIONAL
UNIVERSITY



«СРЕДНИЙ КОРИДОР» в фокусе интересов Казахстана и Китая



Международный университет «Астана»

«СРЕДНИЙ КОРИДОР» в фокусе интересов Казахстана и Китая

**УДК
ББК**



«Средний коридор» в фокусе интересов Казахстана и Китая.

Кажыкен М., Абдрахманов К., Ирсалиев Н., Табынбаев Б.

«Средний коридор» в фокусе интересов Казахстана и Китая. –
Астана, ТОО «Центр Элит НС», 2025. – 138 с.

ISBN

Монография написана на основе научного исследования «Роль Казахстана и Китая в развитии «Среднего коридора». В ходе изучения данной темы авторы выявили ключевые факторы, влияющие на эффективность функционирования рассматриваемого международного сухопутного транспортного маршрута, соединяющего Китай со странами Европы, а также описали перспективы дальнейшего сотрудничества между Республикой Казахстан и Китайской Народной Республикой.

Авторы учли стратегические интересы Республики Казахстан, Китайской Народной Республики и стран Центральной Азии. Приняты во внимание геополитические и экономические факторы, влияющие на развитие «Среднего коридора». Монография рассчитана на широкую аудиторию, прежде всего на аспирантов, студентов.

ISBN

**УДК
ББК**

© Кажыкен М., 2025
© Абдрахманов К., 2025
© Ирсалиев Н., 2025
© Табынбаев Б., 2025
© МҮА, 2025

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
Глава 1 РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ ЭВОЛЮЦИИ ЦЕЛЕЙ И ПРИОРИТЕТОВ «СРЕДНЕГО КОРИДОРА».....	11
1.1 История «Среднего коридора».....	11
1.2 Основные страны участницы «Среднего коридора»	17
1.3 Экономические факторы формирования «Среднего коридора»	20
1.4 Институциональная база формирования «Среднего коридора»	25
1.5 Современное состояние «Среднего коридора» и его влияние на региональную и глобальную экономику	27
Глава 2 РОЛЬ КАЗАХСТАНА В РАЗВИТИИ «СРЕДНЕГО КОРИДОРА».....	38
2.1 Значение «Среднего коридора» для развития экономики Казахстана	38
2.2 Сопряжение «Среднего коридора» с транспортно- логистическим комплексом Казахстана.....	40
2.3 Участие правительства Казахстана в инвестициях в инфраструктуру «Среднего коридора».....	42
2.4 Участие казахстанского предпринимательства в развитии «Среднего коридора».....	44
2.5 Формирование казахстанской компоненты института «Среднего коридора»	45
Глава 3 РОЛЬ КИТАЯ В РАЗВИТИИ «СРЕДНЕГО КОРИДОРА».....	49
3.1 Китай – ключевой участник «Среднего коридора» ..	49
3.2 Значение «Среднего коридора» для развития экономики Китая	57

3.3 Участие правительства Китайской Народной Республики в инвестициях в инфраструктуру «Среднего коридора»	60
3.4 Участие китайских предпринимателей в развитии «Среднего коридора»	70
Глава 4 ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ КАЗАХСТАНА И КИТАЯ В РАМКАХ «СРЕДНЕГО КОРИДОРА».....	72
4.1 Совместные действия и инициативы развития «Среднего коридора»	77
4.2 Проблемы и вызовы развития «Среднего коридора»	79
4.3 Участие стран Центральной Азии в развитии «Среднего коридора»	82
4.4 Перспективы развития «Среднего коридора» при содействии международных организаций	92
4.5 Потенциал сотрудничества Казахстана и Китая для развития «Среднего коридора».....	98
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	101
ПРИЛОЖЕНИЯ	106
ГЛОССАРИЙ	121
ҚАЗЫКЕН М. КАКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ КАЗАХСТАНСКОЙ ЭКОНОМИКИ ОТКРЫВАЕТ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ»....	122

ВВЕДЕНИЕ

В китайских научных и официальных источниках нет однозначного определения «Среднего коридора». Большинство китайских авторов под «Средним коридором» понимают коридор, предложенный в 2015 году Турцией (Middle Corridor Initiative), и который в Казахстане принято называть Транскаспийским международным транспортным маршрутом.¹ Ряд ученых предлагают данную международную транспортно-логистическую систему называть коридором. В частности, китайский ученый Лань Шуньчжэн отмечает, что: «... у игроков есть схожее видение глобальной стратегии, а «Средний коридор» как логистический проект и дополняет, и конкурирует с ОПОП одновременно».²

Итак, Транскаспийский международный транспортный маршрут верно называть коридором учитывая его масштабы и разветвленную сеть транспортно-логистической инфраструктуры. Ниже приведены определения, синтезированные авторами данной монографии.

Транспортный коридор (Transport corridor) – это линейная область (узкая полоса земли, водной поверхности или воздушного пространства), которая используется одним или несколькими видами транспорта, пересекающими границы более чем одной страны. Наличие инфраструктуры важный элемент транспортного коридора. Именно инфраструктура вдоль транспортного коридора обеспечивает возможность провоза (транзита) грузов и пассажиров. Анализ транспортных коридоров показывает, что они повышают экономическое благосостояние.³

¹ В различных официальных документах, в том числе в Соглашении (2023 год) между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики по Развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута, используется термин маршрут.

² 兰顺正: “中间走廊”, 新的地缘经济概念. 世界知识. <https://user.guancha.cn/main/content?id=750420&s=fwzwyzzwzbt>.

³ Roberts M., Melecky M., Bougna T., Xu Y. Transport corridors and their wider economic benefits: A quantitative review of the literature”. *Journal of Regional Science*. 60 (2): 207–248. doi:10.1111/jors.12467. hdl:10084/138956.

Транспортный маршрут (Transport route) – это путь, который регулярно используется для доставки грузов и пассажиров из одного пункта (отправки) в другой пункт (назначения) за определенное время (сроки). Маршруты проходят по дорогам (железные, автомобильные и др.) или путям (морские, воздушные), по которым движутся транспортные средства, перевозящие грузы и пассажиров.

Поскольку географические параметры Транскаспийского международного транспортного коридора и «Среднего коридора» совпадают, то далее в данной работе будем их использовать как взаимозаменяемые термины. Более того, будем рекомендовать научным и официальным кругам принять один из терминов, а именно «Средний коридор», как наиболее подходящий для масштабов данной системы транспортной инфраструктуры.

«Средний коридор» представляет собой торговый путь из Юго-Восточной Азии и Китая в Европу через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан, Грузию и Турцию. Это альтернатива «Северному коридору», проходящему на севере через Россию, и южному морскому пути через Суэцкий канал. Географически «Средний коридор» является кратчайшим маршрутом между Китаем и Европой. Он позволяет сэкономить до 2,5 тыс. км.

Однако, мультимодальность маршрута и множественность участников обуславливают высокий уровень стоимости и рисков по сравнению с имеющимися альтернативами. Поэтому развитие коридора продвигалось недостаточно динамично. Ситуация кардинально изменилась с обострением российско-украинского кризиса и введения Западом санкций против России. В 2022 году маршрут продемонстрировал рекордный рост: объем грузоперевозок увеличился в 2,5 раза до 1,5 млн тонн.

Правительство Казахстана решает задачу по укреплению роли РК в качестве надежного континентального транзитного

хаба. К 2027 году планируется увеличить пропускную способность Транскаспийского международного транспортного коридора с 6 до 10 млн тонн в год и сократить сроки доставки до 14-18 дней.

Транскаспийский международный транспортный коридор гармонично вписывается в китайскую инициативу «Один пояс, один путь» (ОПОП, «Пояс и путь»), а также в программу Европейского союза «Глобальные ворота». В настоящее время Транскаспийский международный транспортный коридор и TRACECA практически совпадают, поэтому далее в данном труде они не будут различаться.

Китай заинтересован в наращивании грузовых потоков через этот маршрут потому что он способен обеспечить западным провинциям доступ на мировые рынки. Заинтересован и ЕС, прежде всего, из-за новой геополитики и вероятности энергетического кризиса. Страны-участницы Транскаспийского международного транспортного коридора принимают меры по развитию транспортно-логистической инфраструктуры и усилия по формированию «бесшовного» сервиса на всём пути следования по маршруту.

Текущее состояние железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава становится сдерживающим фактором стабильного функционирования казахстанской железной дороги. Для обеспечения быстрорастущих объемов грузоперевозок осуществляются четыре инфраструктурных проекта. В АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» утверждена программа повышения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры.⁴ Программа предусматривает устранение лимитирующих участков. В течение трех лет планируется построить железнодорожные линии общей протяженностью 1334 км.

⁴ зкие места» на железной дороге планируют устранить до 2030 года. <https://kapital.kz/economic/120384/uzkiye-mesta-na-zheleznoy-doroge-planiruyut-ustranit-do-2030-goda.html>.

Для обеспечения эффективности Транскаспийского международного транспортного коридора определены несколько ключевых целей. Среди них цифровизация торговых процессов, упрощение процедур пересечения государственных границ и создание единой нормативной базы в странах региона. Ожидается, что Транскаспийский международный транспортный коридор существенно увеличит региональную интеграцию и экономический рост.

Евросоюз проявляет свою заинтересованность в развитии Транскаспийского международного транспортного коридора, который может стать фактором, меняющим правила игры в сфере взаимосвязи между Азией и Европой.⁵ Исследование Европейского банка реконструкции и развития определило этот маршрут как наиболее перспективный коридор для соединения Центральной Азии и Европы.

Перспективы развития Транскаспийского международного транспортного коридора на фоне сложившейся геополитической обстановки привлекают внимание логистических компаний. Данный маршрут уже используется австрийской «Rail Cargo Group», датской «Maersk», финской «Nurminen Logistics» и нидерландской «Rail Bridge Cargo».

Чтобы «Средний коридор» преодолел существующие ограничения и продолжил притягивать грузопотоки на свой маршрут требуется не только развивать транспортно-логистическую инфраструктуру, но и обновлять подвижной состав и морской флот, модернизировать складские и станционные объекты, вкладываться в цифровизацию. Необходимы значительные инвестиции в модернизацию инфраструктуры вдоль коридора - около 16 млрд евро. Европейскими и международными финансовыми институтами обещана поддержка в размере €10 млрд на повышение потенциала Транскаспийского

⁵ *Революционный маршрут: Срединный коридор.* <https://www.trtrussian.com/novosti/revolyucionnyj-marshrut-sredinnyj-koridor-17436407>.

международного транспортного коридора. Евросоюз подчеркивает необходимость продолжения переговоров со странами Центральной Азии, особенно с Казахстаном, для обеспечения бесперебойной реализации проекта.

Учитывая преимущества и выгоды, которые могут быть получены с развитием «Одного пояса, одного пути» и Транскаспийского международного транспортного коридора, важно обеспечить не только приток китайских прямых инвестиций, но и их диверсификацию. Это будет способствовать интеграции экономик стран региона, созданию полноценного экономического пояса. Кроме того, необходимо обеспечить недискриминационный доступ всем участникам на рынок железнодорожных и автомобильных перевозок, а также логистических услуг.

Изначально главной задачей Транскаспийского международного транспортного коридора было соединение крупнейших глобальных экономических центров – Китайской Народной Республики и Европейского союза. Территории других регионов, включая Казахстан и Центральную Азию, выступают транзитными. Но для того, чтобы торгово-транспортные пути приобрели новое качество и трансформировались в экономический коридор, требуется вовлечение данных регионов в иные экономические процессы, помимо обработки транзитного грузооборота.

Казахстан предпринимает меры по модернизации транспортно-логистической инфраструктуры в целях увеличения транзитного грузопотока. Необходимо предложить меры, направленные на расширение других аспектов взаимодействия. Оценка участия Республики Казахстан в формировании Транскаспийского международного транспортного коридора не может ограничиваться транспортно-логистической составляющей.

Анализ общемировой практики показывает использование различных групп критериев, включая принципы инвестирования

в инфраструктуру, оценки эффективности инвестиционных проектов, проектного менеджмента. Их ценность заключается в том, что они нацелены на повышение эффективности крупных инфраструктурных проектов безотносительно их конкретного направления, маршрутов и экономического содержания. Они переносят акцент с технических аспектов создания транспортной инфраструктуры, как средство обеспечения грузопотоков, на качественные экономические аспекты, фокусируясь на повышении отдачи для экономики.

Глава 1 РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ ЭВОЛЮЦИИ ЦЕЛЕЙ И ПРИОРИТЕТОВ «СРЕДНЕГО КОРИДОРА»

1.1 История «Среднего коридора»

Предшественником «Среднего коридора» была амбициозная программа международного сотрудничества, которая возникла в рамках Европейского союза и была поддержана рядом стран-партнеров. Эта программа, известная как TRACECA (Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия), была не просто инициативой в области транспорта. Она являлась воплощением стратегической политики, нацеленной на укрепление экономических связей и развитие торговли между различными регионами, на стыке континентов, где Европа и Азия сталкиваются и взаимодействуют. Поддерживаемая и финансируемая Евросоюзом, она стала важным шагом в направлении интеграции стран Центральной Азии, Кавказа и Восточной Европы в глобальную торговую сеть.

Целью этой программы было создание эффективных и безопасных транспортных связей, которые обеспечили бы бесперебойный поток товаров и услуг через несколько ключевых стратегических маршрутов. Однако значение TRACECA выходило далеко за пределы просто обеспечения транспортных коридоров. Эта инициатива включала в себя цель улучшения экономических отношений, которая занимала важное место в общих целях партнерства, направленного на гармонизацию торговых и экономических процессов между Востоком и Западом.

Каждый элемент этой программы был тщательно продуман, чтобы создать систему, способную не только выдерживать большие объемы транспортировки, но и гарантировать устойчивость экономических потоков между различными регионами. TRACECA стала тем катализатором, который побудил страны-участницы сделать первые шаги к совместной работе на стыке

таких важнейших транспортных направлений, как Европейский Союз, Центральная Азия, Кавказ и Турция.

Однако важно отметить, что за всей этой технической и экономической инфраструктурой скрывались более глубокие политические и социальные аспекты, которые требовали согласования интересов множества стран и экономик, с различной степенью развития и не всегда одинаковыми целями. Именно в этот момент проект TRACECA стал символом того, как транспортные и логистические маршруты могут стать связующим звеном не только для товаров, но и для людей, культур и идей.

«Средний коридор» представляет собой важнейший элемент в мировых торговых путях, который соединяет два крупнейших экономических центра – Китай и Европу. Однако, несмотря на свое стратегическое значение, его история уходит своими корнями в глубину веков, когда на этих территориях пересекались древние торговые маршруты, такие как знаменитый Шелковый путь. Эти пути связывали Восток и Запад, позволяли обмениваться товарами, технологиями и культурами, служили не только как каналы для торговли, но и как дороги для политического и культурного обмена.

Современное развитие «Среднего коридора» началось в конце XX – начале XXI века, когда мир стал свидетелем бурного процесса глобализации. Все более очевидной становилась необходимость поиска новых, более эффективных и безопасных маршрутов для транспортировки товаров между континентами, особенно в условиях возросших требований к скорости и безопасности доставки. Сложившаяся геополитическая ситуация и глобальные экономические изменения заставили страны по всему миру искать альтернативные транспортные пути, способные не только обеспечить стабильность внешней торговли, но и усилить свою роль на международной арене.

Решение о развитии «Среднего коридора» не было случайным. Этот маршрут приобрел особое значение для стран

Центральной Азии, таких как Казахстан, Азербайджан и Грузия, которые увидели в нем уникальную возможность для своего экономического роста и интеграции в мировую экономику. Эти страны понимали, что для повышения своей роли в международной торговле необходимо не только улучшить свои транспортные и логистические инфраструктуры, но и привлечь инвестиции в модернизацию портов, железных дорог и других ключевых объектов, которые обеспечивали бы эффективность и конкурентоспособность маршрута.

Для Казахстана, Азербайджана и Грузии «Средний коридор» стал не просто транспортной артерией, а важным инструментом для привлечения внешнего капитала. Вложение в инфраструктурные проекты, связанные с развитием этого коридора, предоставляло возможность для создания новых рабочих мест, увеличения экспортных поставок и улучшения общей экономической ситуации в этих странах. Этот путь стал не только связующим звеном между Азией и Европой, но и символом новых экономических возможностей для стран, которые раньше оставались на периферии глобальной торговли.

«Средний коридор» создавался как проект трансконтинентальной интеграции, в том числе для связанности коридоров «Север-Юг» и «Запад-Восток». «Средний коридор» оказался важным элементом диверсификации международных транспортных маршрутов, так как он предлагает альтернативные маршруты. В частности, геополитические события, такие как «российско-украинский кризис» в 2022 году, значительно изменили расстановку сил на международной арене и привели к возрождению интереса к «Среднему коридору». Этот маршрут стал привлекательным как способ диверсификации торговых путей, что позволяет уменьшить зависимость от российских маршрутов и повысить устойчивость глобальной торговой системы.⁶

⁶ World Bank (2023). *«Средний торгово-транспортный коридор: политика и инвестиции для увеличения объемов грузоперевозок в три раза и сокращения времени в пути вдвое к 2030 году»*. Вашингтон, округ Колумбия: Всемирный банк.

Одним из самых важных факторов, которые стали стимулировать активное развитие «Среднего коридора», стала масштабная и стратегически важная инициатива Китая – «Экономический пояс Шелкового пути» (далее - ОПОП), официально заявленная в 2013 году. Эта инициатива, обладая амбициозными целями, направлена на создание глобальной сети транспортных коридоров, которые должны связать такие ключевые регионы, как Азия, Европа и Африка. Важнейшей задачей является обеспечение китайским товарам стабильного и эффективного доступа к новым рынкам, что открывает для Китая огромные перспективы в плане увеличения экспорта и укрепления позиций на международной арене.

Изначально ОПОП был сосредоточен на создании инфраструктуры, которая должна была способствовать формированию единой, хорошо организованной и гибкой сети торговых путей, через которые товары могли бы свободно и быстро перемещаться между континентами. Это включало в себя развитие железнодорожных, морских и автомобильных маршрутов, строительство портов и логистических центров, а также создание новых торговых узлов, которые бы могли обеспечить бесперебойную работу глобальной торговли.

До 2022 года Транскаспийский международный транспортный коридор не входил в число наиболее приоритетных направлений в рамках ОПОП, что можно объяснить тем, что другие более традиционные маршруты обладали лучшей развитой инфраструктурой и имели более долгую историю функционирования. Однако в последнее время ситуация значительно изменилась. В ответ на изменяющиеся геополитические и экономические реалии, вызванные рядом международных конфликтов и санкций, «Средний коридор» начал приобретать статус приоритетного направления в рамках ОПОП. Это связано с тем, что новый маршрут через Центральную Азию стал важным элементом диверсификации транспортных путей и устранения зависимости от традиционных маршрутов,

проходящих через Россию и другие нестабильные регионы.

На данный момент «Средний коридор» фактически начинает интегрироваться в структуру ОПОП, становясь не просто частью глобальной транспортной сети, но и одним из ключевых ее маршрутов. Это явный сигнал о гибкости и адаптивности обоих проектов, что позволяет им оперативно реагировать на изменения внешнеэкономической и политической ситуации. Институты, стоящие за реализацией ОПОП и «Среднего коридора», продемонстрировали свою способность адаптироваться к внешним вызовам, подстраиваясь под новые условия и требования рынка.

Поскольку в китайском информационном пространстве довольно редко публикуются статьи, посвященные «Среднему коридору», заслуживает внимание материал китайского ресурса, в котором описывается неоднозначное отношение Пекина к «Среднему коридору»⁷.

«Средний коридор», остается малоосвещенной темой в китайских аналитических кругах. Пекин редко высказывается по этому вопросу, и фактические инвестиции Китая в развитие данного маршрута остаются минимальными. Тем не менее, изменяющаяся геополитическая обстановка и растущая необходимость диверсификации транспортных маршрутов открывают новые перспективы для «Среднего коридора».

Молчание Китая по вопросу «Среднего коридора» можно объяснить прагматизмом. Проблемы с доставкой через Россию усилили необходимость поиска альтернативных маршрутов, и маршрут через Каспийское море и Южный Кавказ географически представляет собой кратчайший путь из Китая в Европу. Однако, несмотря на это, Китай остается осторожным, что связано с рядом структурных и инфраструктурных ограничений.

⁷ *Китай по-прежнему занимает противоречивую позицию по «Среднему коридору».*
https://www.sohu.com/a/637897077_121149297.

«Средний коридор» представляет собой интермодальный маршрут, сочетающий морские и сухопутные перевозки, что усложняет его логистическую реализацию. На Каспийском море отсутствует достаточная инфраструктура для удобного сообщения между портами Центральной Азии и Азербайджаном. Грузия, ключевой элемент маршрута на Черноморском побережье, сталкивается с нехваткой глубоководных портов. Проект порта Анаклия был отложен из-за внутренних политических разногласий, и планы нового строительства были обнародованы только недавно. Многие страны, участвующие в маршруте, не предприняли значительных усилий для координации своих транзитных возможностей и модернизации инфраструктуры.

К 2022 году «Средний коридор» мог обеспечить лишь 3-5% товарооборота между Китаем и ЕС, что сдерживает стратегический интерес Китая к этому маршруту. Несмотря на текущие ограничения, «Средний коридор» может стать частью стратегии хеджирования Китая. Торговые пути, подобно древнему Шелковому пути, редко остаются неизменными и адаптируются к новым возможностям и геополитическим вызовам. Китайская инициатива «Пояс и путь» также развивается, подстраиваясь под меняющиеся обстоятельства.

Южный Кавказ и Каспийское море пока занимают второстепенное место в рамках инициативы «Пояс и путь». Однако в новой геополитической реальности их значение может возрасти. Регион обладает потенциалом стать ключевым звеном в диверсифицированной транспортной системе Китая, обеспечивающей устойчивую связь с Европой и Центральной Азией.

«Средний коридор», несмотря на текущие ограничения, представляет собой перспективный маршрут, способный сыграть важную роль в китайской стратегии диверсификации транспортных связей. Для этого потребуются значительное улучшение инфраструктуры, усиление международной координации и создание стимулов для повышения его

привлекательности. В условиях глобальных изменений регион может стать важным элементом инициативы «Пояс и путь», способствуя укреплению экономических и транспортных связей между Китаем, Центральной Азией и Европой.

Таким образом, «Средний коридор» превратился в важный инструмент для интеграции стран региона в глобальную экономику и укрепления их позиций на мировой арене.⁸

Сегодня Китай, Казахстан, Азербайджан, Турция активно продвигают Транскаспийский международный транспортный коридор, закрытие западных рынков для России увеличивает товарооборот между ЮВА и Европой и увеличивает значимость указанного коридора.⁹

История «Среднего коридора» демонстрирует его значимость как альтернативного маршрута для торговли между Азией и Европой. Он играет важную роль в обеспечении стабильности и диверсификации торговых путей, что особенно актуально в условиях происходящих изменений в регионах, через которые проходят международные маршруты. Развитие этого маршрута требует продолжения международного сотрудничества и инвестиций в инфраструктуру, что позволит сделать его конкурентоспособным на глобальном уровне.

1.2 Основные страны участницы «Среднего коридора»

Международные соглашения сыграли важную роль в формировании и развитии «Среднего коридора». В 2022 году между Казахстаном, Азербайджаном, Грузией и Турцией было подписано соглашение о создании единого логистического оператора для координации работы на этом

⁸ Аналитический доклад ЕАБР 2024/5 «Евразийский транспортный каркас» Июнь 2024 г., Алматы.

⁹ «Новая эпоха инициативы «Один пояс - Один путь». https://www.inform.kz/ru/novaya-epoha-iniciativy-odin-poyas-odin-put_a3994273.

маршруте. Это соглашение включало в себя так называемую «Дорожную карту», которая определяет приоритетные направления инвестиций и меры, необходимые для улучшения работы коридора.

Важным шагом стало также привлечение к финансированию и поддержке проектов по улучшению инфраструктуры и увеличению пропускной способности маршрута международных финансовых институтов, таких как Всемирный банк и Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР).¹⁰

На национальном уровне Казахстан принимает активное участие в модернизации своей транспортной инфраструктуры, что является необходимым шагом для соответствия современным требованиям «Среднего коридора». Стратегическое развитие транспортных путей страны стало ключевым элементом в обеспечении эффективной связи между Азией и Европой, и Казахстан полностью осознает важность этой трансформации для укрепления своих позиций в глобальной логистической сети. В рамках государственной программы по развитию транспортно-логистического потенциала Казахстана до 2030 года предусмотрены масштабные инвестиции и проекты, направленные на создание надежной и высокоскоростной транспортной сети.

Одним из основных приоритетов является строительство новых железнодорожных линий, что поможет расширить пропускную способность и улучшить связность между регионами страны и ключевыми транспортными узлами на международном уровне. Вдобавок к этому, запланирована модернизация уже существующих железнодорожных маршрутов, что повысит их эффективность и снизит затраты на эксплуатацию. Эта работа обеспечит возможность для стабильного увеличения объемов грузоперевозок и ускорения

¹⁰ World Bank (2023). «Средний торгово-транспортный коридор: политика и инвестиции для увеличения объемов грузоперевозок в три раза и сокращения времени в пути вдвое к 2030 году». Вашингтон, округ Колумбия: Всемирный банк.

транспортировки товаров, что критически важно для эффективного функционирования «Среднего коридора».

Особое внимание уделяется развитию портов Актау и Курык на Каспийском море. Эти порты играют ключевую роль в трансформации Казахстана в важный транзитный узел, через который будет проходить значительная часть грузов, следующих между Китаем и Европой. Развитие портовой инфраструктуры в этом регионе позволит значительно увеличить объемы перевалки и сократить время, необходимое для доставки товаров между континентами. Таким образом, модернизация транспортных объектов и расширение их возможностей являются неотъемлемой частью усилий по улучшению логистических цепочек, что способствует не только укреплению внутренней инфраструктуры, но и повышению международной конкурентоспособности Казахстана.

Министры транспорта Китая, Киргизии и Узбекистана в июне 2024 года в Пекине подписали соглашение о строительстве железной дороги, которая соединит три страны. Протяженность железной дороги составит 454 км. Ежегодно по ней можно будет перевозить около 15 млн тонн грузов. Эта железная дорога может стать частью «Среднего коридора». Новая магистраль может сократить время перевозки на семь дней. Узбекистану и Киргизии она поможет выйти из транспортной замкнутости и развить их транзитный потенциал - в Европу, страны Ближнего Востока и Индийский океан.

Пекин собирается диверсифицировать направления грузовых потоков из казахстанского Актау и туркменского Туркменбаши, путем модернизации старых азербайджанских портов и сухопутной логистики, связывающей их с Грузией. Именно такие работы в среднесрочной и долгосрочной перспективе могут обеспечить для проекта «Пояс и путь» выход к уровню заявленных максимальных объемов товаропотока. Судя по достигнутым с Грузией и Азербайджаном

договоренностям на полях саммита ШОС в Азербайджане, Китай окончательно определился с маршрутом «Среднего коридора» в Европу через Южный Кавказ и готов отстаивать свой проект в финансово-экономическом и политическом планах.

Для России интересен сухопутный коридор через Грузию в Турцию, с последующим выходом в Средиземноморский регион. Проект «Север–Юг», необходим России для торгово-энергетических связей с Южной Азией и Индийским океаном.

1.3 Экономические факторы формирования «Среднего коридора»

Важно учесть наличие альтернативных транснациональных инфраструктурных проектов и их конкуренцию с «Средним коридором», а также оценить экономические выгоды для стран, участвующих в ОПОП. Растущая конкуренция расширяет предложение на рынке инфраструктурных услуг и возможности выбора условий.

Страны, вовлеченные в Транскаспийский международный транспортный коридор, столкнулись с рядом трудностей, в том числе вызванных ростом долговой нагрузки, ухудшением платежного баланса из-за ускоренного роста импорта. В то же время это было связано не столько с «Средним коридором», сколько с проводимой данными государствами финансово-экономической политикой и сложившейся практикой управления проектами.

Несмотря на более сдержанное отношение к ОПОП, сохранилась высокая заинтересованность в Транскаспийском международном транспортном коридоре, в силу потребности в развитии инфраструктуры и привлечении инвестиций. Таким образом, можно сказать, что необходимость в «Среднем коридоре» сохранилась, но меняются требования к процессу участия с пересмотром экономических критериев.

Для большинства стран, присоединившихся к Транскаспийскому международному транспортному коридору, ключевым экономическим мотивом была необходимость модернизации транспортной и энергетической инфраструктуры, позволяющей улучшить условия для функционирования собственной экономики и расширить доступ на региональные и глобальные рынки, в том числе на рынок самого Китая.

Расчет экономического влияния «Среднего коридора» на национальные экономики является сложной задачей, но участвующие в проекте страны надеются на позитивный социально-экономический эффект, который складывается из целого ряда направлений.

Во-первых, рост экономики, привлечение внешних инвестиций и стимулирование внутренних инвестиций, создание рабочих мест, повышение благосостояния населения, снижение уровня бедности. Страны, участвующие в «Среднем коридоре», рассчитывают на новые стимулы для обеспечения социально-экономического развития.

Во-вторых, создание условий для реализации внешне-торгового потенциала за счет роста уровня экономической интеграции с другими участниками Транскаспийского международного транспортного коридора, снижения издержек при поставках собственной продукции на экспорт.

В-третьих, повышение уровня внутренней связанности, а также сглаживание диспропорции экономического развития между регионами за счет развития инфраструктуры.

Все указанные стратегические цели государств, участвующих в «Среднем коридоре», сохраняются. В то же время тактика их достижения переосмысливается, с учетом потенциальных и уже реализованных рисков: ростом кредитной задолженности, повышением зависимости от Китая, как рынка сбыта и источника поставок критически важных товаров и услуг, а также технологий. Вместе с тем, страны, участвующие в «Среднем коридоре», приходят к пониманию, что ключевые

риски связаны не столько с внешними факторами, сколько с их собственной экономической политикой и регуляторной средой.

Помимо рисков, пересматриваются и критерии экономической эффективности участия в «Среднем коридоре». В настоящее время строительство инфраструктурных объектов все еще находится на первом плане, перевешивая более широкие экономические возможности. Но главные выгоды от участия в «Среднем коридоре» связаны с устранением торговых барьеров, совершенствованием политики по защите конкуренции, интеллектуальной собственности

Строительство магистральных дорог, портов и электростанций повышает доступность стран и вовлеченность в мировую экономику. Но чтобы это оказалось эффективным, требуется много других объектов: местные дороги для связи с магистральными транспортными системами, новые городские центры вокруг железнодорожных станций, распределительные электросети, условия для более свободной торговли с другими странами. Для всего этого недостаточно усилий Китая. Требуется участие правительств и частного бизнеса стран-участниц «Среднего коридора».

Если сравнить экономические показатели видов транспорта, то выяснится, что Транскаспийский международный транспортный коридор конкурирует с воздушным транспортом, а не морским транспортом. Западноевропейские грузовые аэропорты, такие как Схипхол и Франкфурт, могут ощутить конкуренцию в среднесрочной перспективе. Помимо разницы в цене, огромная разница в углеродном следе является растущим преимуществом, учитывая растущую осведомленность мирового сообщества о климатической повестке.¹¹

«Средний коридор» повышает транспортную связанность, но сам по себе он не снимает системные проблемы, связанные с барьерами в региональной торговле, структурными

¹¹ *New Silk Railroad: The golden middle way.* <https://research.hktdc.com/en/article/Mzk0MjMyMTk4>.

дисбалансами в экономике, несовершенством условий для ведения бизнеса.

Участие в «Среднем коридоре» становится риском или возможностью в зависимости от позиции, выбираемой самой страной. Если инфраструктурное строительство сопровождается мерами по модернизации промышленности, совершенствованию регуляторной политики, то выгоды от «Среднего коридора» максимизируются. Если же участие в проекте ограничивается привлечением внешних инвестиций, это может усугубить имеющиеся структурные проблемы в экономике.

Европейский Союз в декабре 2020 года выдвинул инициативу «Глобальные ворота» (Global Gateway) объемом около 340 млрд долларов, подчеркнув, что принципы инвестирования будут коренным образом отличаться от подходов ОПОП. Данная инициатива задумывалась именно как альтернатива ОПОП в предоставлении финансирования для инфраструктурных и других проектов. Предполагается, что ее преимуществами будут принципы открытости, устойчивого развития и равноправного партнерства.

В июне 2022 года страны «Большой семерки» (G-7) запустили Партнерство для глобальной инфраструктуры и инвестиций (Partnership for Global Infrastructure and Investment, PGII) с предполагаемым объемом инвестиций 600 миллиардов долларов.

Инициатива PGII призвана обеспечить глобальный прогресс на четырех основных направлениях: противодействие климатическим изменениям и инвестиции в чистую энергетику; создание безопасного и открытого интернета и информационных систем; содействие гендерному равенству и всеобщему равноправию; модернизация инфраструктуры здравоохранения

По мнению ряда экспертов, подобная целостная концепция PGII представляет собой более совершенный подход, чем инициатива ОПОП, которая изначально являлась фрагментарной. Два проекта отличаются не столько по количественным

показателям финансирования, сколько по качественным. Источником инвестиций проектов в рамках ОПОП выступают преимущественно компании с государственным участием. Это повышает риски непрозрачности, злоупотреблений и неэффективного расходования средств, но в то же время обеспечивает возможность мобилизации капитала в крупных объемах и в короткие сроки.

В то же время РГИИ предполагает широкое привлечение частных инвестиций, однако это значительно сокращает их потенциальные объемы и увеличивает сроки принятия решений, поскольку частным банкам и корпорациям нужны гарантии окупаемости и безопасности инфраструктурных вложений в развивающиеся экономики. Согласно международным оценкам, западным экономикам потребуется не менее 10 лет, чтобы проект РГИИ смог конкурировать с ОПОП.

В целом конкуренция международных инфраструктурных инициатив качественно изменилась, и это произошло во многом благодаря развитию инициативы ОПОП, которая стала, фактически, бенчмарком, на который ориентируются другие экономические центры силы. Выдвигая свои транснациональные инфраструктурные проекты, они позиционируют их как альтернативу ОПОП, опираясь на анализ его преимуществ и недостатков.

Конкуренция проектов, как и всякая конкуренция, имеет различные экономические эффекты. С одной стороны, она зачастую ведет к созданию искусственных препятствий, задействованию геополитических и информационных инструментов давления. В частности, широко используется тезис о «долговой ловушке», с риском которой сталкиваются государства, получающие финансирование в рамках ОПОП. С другой стороны, конкуренция стимулирует улучшение условий и позволяет перенимать лучшие практики. Так, именно под влиянием усиления конкуренции Китаем запущены механизмы трансформации ОПОП.

1.4 Институциональная база формирования «Среднего коридора»

Развитие «Среднего коридора» связывает Китайскую Народную Республику через Центральную Азию, включая Казахстан, прикаспийский регион и Турцию с Евросоюзом. Поэтому необходимо рассматривать функционирование и развитие «Среднего коридора» с точки зрения всех вовлеченных в него государств, прежде всего Китая, Турции, стран Центральной Азии, Кавказа и Евросоюза.

Одним из институтов «Среднего коридора» является «Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики по развитию Транскаспийского международного транспортного коридора».¹² Соглашение формирует правовую базу для совместного обеспечения развития грузоперевозок и строительства инженерной инфраструктуры.

В соответствии с Указом Президента Республики Казахстан от 26 февраля 2021 года №520, общенациональными приоритетами Казахстана до 2025 года по направлению «Сильная экономика» определены «Построение диверсифицированной и инновационной экономики», «Активное развитие экономической и торговой дипломатии» и «Сбалансированное территориальное развитие». Целевые индикаторы предполагают, в частности, увеличение объемов валовой добавленной стоимости несырьевого сектора экономики до 89 трлн тенге, обрабатывающей промышленности - до 15 трлн тенге, несырьевого экспорта товаров и услуг - до 41 млрд долларов, валового притока прямых иностранных инвестиций - до 30 млрд долларов.

¹² *Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики по развитию Транскаспийского международного транспортного коридора.* <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/press/news/details/637540?lang=ru>.

В Национальном плане развития до 2025 года также определен ряд задач и целевых индикаторов, в том числе в сфере реформирования транспортно-логистического сектора и улучшения связности, в том числе в целях укрепления конкурентоспособности страны для интеграции в глобальные цепочки и становления международным транзитным хабом, повышения уровня конкуренции и эффективности в отрасли для обеспечения устойчивости и снижения транспортных расходов.

В данном плане предусмотрено усиление основных торговых коридоров, развитие мультимодальной инфраструктуры и логистических услуг, улучшение процедур по пересечению границ. Развитие магистральной железнодорожной сети преимущественно будет осуществляться на транзитных направлениях путем модернизации существующей инфраструктуры. При этом в Плане подчеркивается, что «данное развитие должно опережающими темпами обеспечивать резерв пропускной способности железнодорожной инфраструктуры в первую очередь на маршрутах контейнерных перевозок КНР-ЕС-КНР».

Предполагается, что доступ к основным транспортным коридорам получают все регионы, в том числе сельскохозяйственные районы. Кроме того, в Национальном плане развития ставится задача обеспечения гарантированного доступа отечественной продукции к мировым рынкам, развития несырьевого экспорта.

В Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года одним из приоритетов развития железнодорожной отрасли определено повышение пропускной способности Транскаспийского международного транспортного коридора, обеспечение возможности для дополнительной переориентации грузопотоков с альтернативных транзитных маршрутов на казахстанский сегмент данного коридора.

В Послании Президента народу Казахстана «Экономический курс Справедливого Казахстана» 1 сентября 2023 года также отмечен приоритет развития Транскаспийского международного транспортного коридора, объемы перевозок по которому могут быть увеличены в среднесрочной перспективе в пять раз, что требует строительства нового «сухого порта» на переходе «Бахты», ускорения строительства контейнерного хаба в Актау, строительства казахстанских терминалов в китайском Сиане и грузинском порту Поти.

Вместе с тем существуют проблемы. В докладе Азиатского банка развития утверждается, что существует ряд препятствий для развития железнодорожной системы «Среднего коридора», «... которые характерны для институциональной и физической географии стран, через которые проходит железнодорожная система, и универсальны для всех коридоров и грузовых линий межконтинентальной железнодорожной системы CR Express KHP».¹³

1.5 Современное состояние «Среднего коридора» и его влияние на региональную и глобальную экономику

Важный вклад в развитие «Среднего коридора» вносят иностранные компании. Например, турецкая компания S Sistem Lojistik планирует инвестировать в строительство грузового терминала в аэропорту Актобе. Компания имеет более 150 тыс. кв. м складских помещений в авиационных карго-терминалах ключевых аэропортов Турции. Другая турецкая компания Albayrak Group готова инвестировать в модернизацию инфраструктуры морского порта на Каспии. Сингапурская компания GlobalDTC планирует оказать Казахстану помощь в развитии цифрового торгового коридора.

¹³ ADB (2021). *Unlocking Transportation Connectivity in the Trans-Caspian Corridor*. © 2021 Институт Азиатского банка развития, стр. 74.

Для увеличения объемов транзита грузов в международном морском порту Актау планируется начать работы по строительству контейнерного хаба. Завершение строительства намечено на 2025 год. Ввод в эксплуатацию позволит сформировать контейнерный парк на территории морского порта «Актау» для стран Каспийского региона и Центральной Азии.

Контейнеризация грузов позволяет выполнять их бесперегрузочную доставку, что значительно сокращает объемы промежуточных работ. Реализацию проекта по строительству контейнерного хаба планируется осуществить в формате совместного предприятия с инвестором. Интерес проявляют компании транспортной логистики из Европы, Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока, ФРГ, ОАЭ, Турции, Китая, и Сингапура, которые рассматривают расширение своих перевалочных пунктов в рамках корпоративной сети маршрутов.

«Средний коридор» является одним из ключевых транспортных проектов, направленных на обеспечение устойчивых связей между Европой и Азией. Институциональная и нормативно-правовая база этого коридора играет решающую роль в его успешном развитии и функционировании. Основные аспекты этой базы включают международные соглашения, гармонизацию стандартов, упрощение процедур и активное взаимодействие с международными организациями.

Формирование нормативно-правовой базы «Среднего коридора» тесно связано с инициативами, реализуемыми в рамках Евро-азиатских транспортных связей (EATL), проект которых поддерживается ООН с 2003 года. Основной целью проекта EATL является улучшение транспортных соединений между Европой и Азией путем разработки единой транспортной сети, которая бы интегрировала национальные сети и обеспечивала бы плавные и эффективные перевозки грузов.

Важнейшим аспектом нормативно-правовой базы является гармонизация стандартов и упрощение процедур пересечения границ. В рамках II этапа проекта EATL было установлено,

что различия в национальных стандартах и сложные процедуры на границах являются значительными препятствиями для эффективного функционирования транспортного коридора. Страны-участницы проекта определили необходимость принятия международных соглашений, таких как Конвенция о международной дорожной перевозке грузов (CMR) и Конвенция о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (COTIF), что позволит унифицировать правила и процедуры, снизить транзакционные издержки и ускорить процесс перевозки.¹⁴

Инвестиции в инфраструктурные проекты являются важной частью нормативно-правовой базы «Среднего коридора». В рамках проекта EATL были выделены 311 инфраструктурных проектов общей стоимостью \$215 млрд, из которых \$188 млрд были определены как высокоприоритетные с общей стоимостью \$78 млрд. Эти проекты направлены на модернизацию существующей инфраструктуры, строительство новых транспортных объектов и создание мультимодальных логистических центров. Успех реализации этих проектов во многом зависит от создания устойчивой нормативно-правовой базы, которая поддерживает привлечение инвестиций и международное сотрудничество.

Несмотря на достигнутые успехи, документ EATL также выделяет основные вызовы, с которыми сталкиваются страны-участницы. Среди них: различия в национальных стандартах и правилах, сложные процедуры на границах и недостаточная координация между странами. Для преодоления этих проблем рекомендуется усилить международное сотрудничество, внедрить общие стандарты и процедуры, а также продолжать работу по гармонизации законодательства. Эти меры позволяют не только повысить эффективность транспортных перевозок,

¹⁴ Доклад Группы экспертов Европейской Экономической Комиссии «ЕВРО-АЗИАТСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ. ЭТАП I» ООН, Нью-Йорк и Женева, 2012 год.

но и укрепить позиции «Среднего коридора» как ключевого элемента глобальной транспортной сети.

Международные организации, такие как Европейская экономическая комиссия и ООН, играют важную роль в координации усилий стран-участниц и продвижении инициатив по улучшению транспортных связей между Европой и Азией. ЕЭК предоставляет платформу для межправительственного сотрудничества, направленного на разработку и внедрение международных стандартов и соглашений в области транспорта, что значительно способствует успешному развитию «Среднего коридора».

Институциональная и нормативно-правовая база формирования «Среднего коридора» является критическим фактором его успешного функционирования. Она включает в себя международные соглашения, гармонизацию стандартов, упрощение процедур и активное взаимодействие с международными организациями. Эти элементы создают условия для устойчивого развития коридора и укрепления его роли в глобальной транспортной системе.

Формирование Центрально-Азиатского экономического пространства

Идея развития сети коридоров TRACECA исходила не от региональных участников. И транскаспийское направление не было основной идеей; инициатива заключалась в создании транспортного моста «Европа – Кавказ – Азия». Целесообразным считали выделение «Среднего коридора» в отдельную систему.

Сегодня TRACECA не прекратил свое существование. В него кроме «Среднего коридора» входит «Южный коридор». В Стратегии Межправительственной Комиссии TRACECA по развитию международного коридора Европа-Кавказ-Азия на 2016-2026 гг. среди приоритетных целей значатся «усилия

для возрастания роли и функции коридора TRACECA в международной торговле за пределами региона TRACECA в качестве важной альтернативы другим коридорам». Коридоры и направления, входящие в сеть организации TRACECA, представлены на рисунке 1.

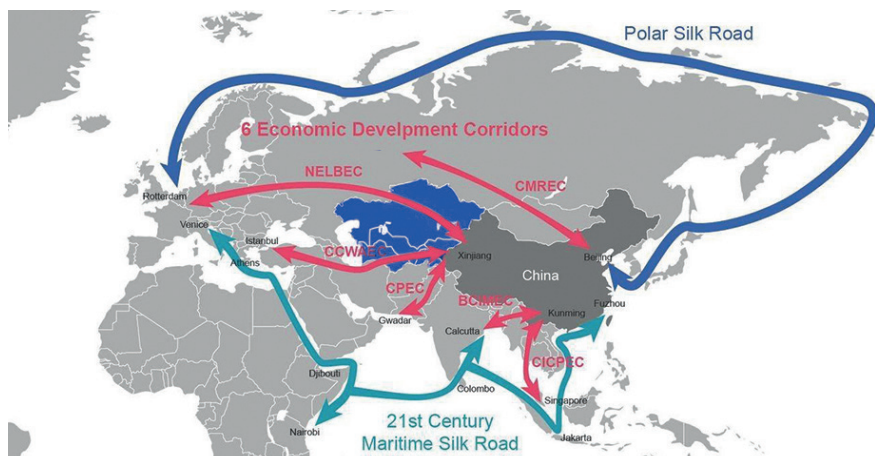


Рис. 1. Коридоры и направления, входящие в сеть организации TRACECA.

Источник: Центральноазиатское бюро аналитической отчетности - CABAR.asia

Негативные геополитические события последних трех лет (военные действия в Украине, санкционное давление на Россию), обусловили перенос внимания TRACECA к центральноазиатским маршрутам. Об этом свидетельствует интенсивность взаимодействия TRACECA со странами участниками организации.

Китайская инициатива «Пояс и путь», включает в себя направление, идентичное Южному коридору. В документах и программах ОПОП числится с маршрутным названием «Китай – Центральная Азия – Западная Азия» (China – Central Asia – West Asia Economic Corridor (CCWAEC)).

Китайская стратегия создания обновленной сети транзитных путей сообщения Европа-Азия – лишь база для более широкого концепта экономического пространства, объединенного совместными проектами, торговыми связями, унифицированными правилами и регуляторными нормами. Она открывает экономические перспективы большому региону, некогда закрытому и малодоступному. Но кроме прочего, пояс Шелкового пути – это пересмотр устоявшихся правил взаимодействия в регионе и создание новых многосторонних форматов взаимодействия стран Европы, Центральной Азии и южного Кавказа.

Формируется новый экономический регион, который будет играть заметную роль на Евразийском континенте. Происходит экономическая, в том числе транспортная интеграция некогда закрытого пространства Центральной Азии в глобальную экономику. И проект ОПОП открывает для стран-участниц большие возможности.

«Южный коридор» и Центральноазиатский экономический пояс

Через страны Центральной Азии (Казахстан, Кыргызская Республика, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан) проходят «Средний коридор» и «Южный коридор». Каждый коридор решает специфические задачи глобального масштаба, обладает разным потенциалом роста. Строго говоря, коридоры не конкурируют, но дополняют друг друга. Поэтому стратегически целесообразно рассматривать их развитие во взаимосвязи, как два компонента целостной транспортно-логистической системы Центральной Азии. В перспективе эти два коридора, а также входящая в них сеть транспортной и логистической инфраструктуры создадут базу для развития Центральноазиатского экономического пояса. Именно этот пояс станет ключевым звеном Экономического пояса Шелкового пути.

Существует ряд публикаций в развитие данной идеи. В частности, предлагается концепция управления указанными коридорами посредством государственной институциональной поддержки: законодательство, правила, программы и др.¹⁵

Страны Центральной Азии стимулируют развитие институтов обоих коридоров, что свидетельствует о взаимном интересе правительств государств региона. Приняты упрощенные процедуры торговых потоков вдоль коридоров, в частности приняты:

- Соглашение об укреплении взаимосвязанности наземного транспорта в Центральной Азии.¹⁶

- Соглашение о создании индустриального торгово-логистического комплекса на границе Казахстана и Кыргызстана.¹⁷

- Протокол и меморандум о транспортной взаимосвязанности между Министерством транспорта Республики Казахстан и Агентством по транспорту и коммуникациям при кабинете министров Туркменистана.¹⁸

Чтобы оценить перспективы формирования и развития странами Центральной Азии «Среднего коридора» и «Южного коридора», необходимо рассматривать их как подсистемы единой транспортно-логистической системы. При этом важно понимать, что система состоит из двух главных подсистем: инженерная инфраструктура и институты, которые включают законодательство, нормы и правила, а также организации (регулирующие и координирующие). Анализ их развития

¹⁵ Конкуренция международных транспортных коридоров за развитие в Центральной Азии. <https://cabar.asia/ru/konkurenciya-mezhdunarodnyh-transportnyh-koridorov-za-razvitie-v-tsentralnoj-azii-2>.

¹⁶ Постановление Президента Республики Узбекистан «Об утверждении международного договора». <https://lex.uz/ru/docs/7175070>.

¹⁷ Токаев ратифицировал Соглашение между правительствами Казахстана и Кыргызстана. <https://ru.sputnik.kz/20240918/tokaev-ratifikiroval-soglashenie-mezhdu-pravitelstvami-kazakhstana-i-kyrgyzstana--47189100.html>.

¹⁸ Казахстан и Туркменистан расширяют сотрудничество в сфере железнодорожного и морского транспорта. <https://rail-news.kz/ru/news/16173-kazakhstan-i-turkmenistan-rassiriaiut-sotrudnicestvo-v-sfere-zeleznodoroznogo-i-morskogo-transporta.html>.

позволит оценить перспективу развития и коридоров и экономики региона. При этом надо изучить структуру экономики и торговли, транспортную инфраструктуру чтобы выявить взаимосвязи между странами.

Управление коридорами является сложной и многоуровневой задачей, требующей межгосударственной координации и участия частного секторов. Поэтому предлагается создать организацию, играющую роль «секретариата» «Среднего коридора», «Южного коридор» и других сопрягающихся коридоров. С учетом негативного опыта ЕАЭС страны не согласятся на создание надгосударственной бюрократической структуры. Институт должен обеспечивать переговорную площадку, но не определять приоритеты, разрабатывать стратегии и планы развития, создавать нормативную правовую базу. Вместе с тем для двух коридоров («Средний коридор»,

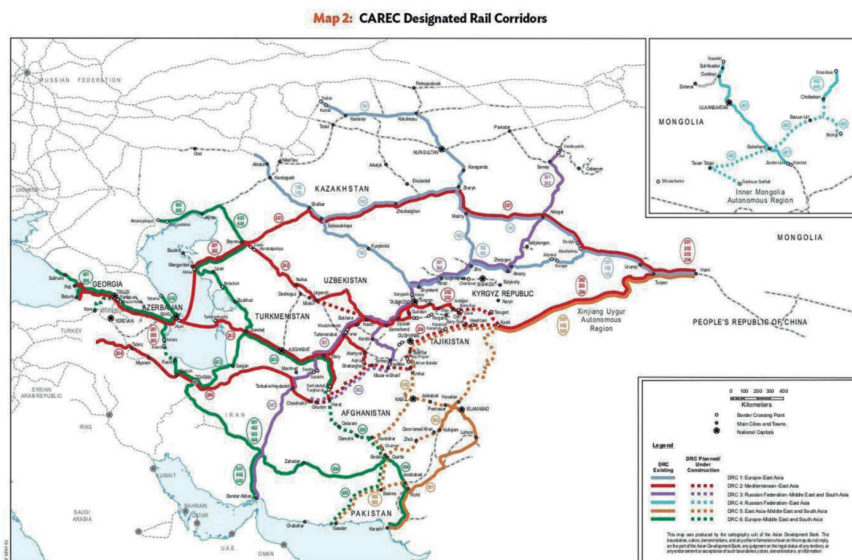


Рис. 2. Транспортные коридоры ЦАРЭС. Источник: Секретариат Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества ЦАРЭС

«Южный коридор») важно на межгосударственном уровне определить их цели. Отметим, что за «Средним коридором» в 2013 году закреплена цель – увеличение грузопотока. Для «Южного коридора» цель не определена.

Оба коридора входят в транспортную сеть программы Центральнoазиатского Регионального Экономического Сотрудничества (ЦАРЭС)¹⁹, созданную незадолго после TRASECA и поддерживаемую Азиатским Банком Развития. Транспортная инфраструктура и транспортные коридоры – одно из направлений ЦАРЭС, выбранных для достижения целей ускоренного экономического роста и сокращения бедности в регионе (рисунок 2).

Формируется правовая база коридоров, определяющая права и обязанности сторон, регулирующая экономические процессы. Национальные законодательства содействуют развитию коридоров. Функционируют следующие институты:

- Положение о членстве, Положение о рабочей группе и другие документы «Среднего коридора».²⁰

- Соглашения, меморандумы и другие документы TRASECA.²¹

Между программой ЦАРЭС и странами-участницами действует правовая база в отношении коридоров в виде целевых финансовых Соглашений. Например, кредитное соглашение²² и грантовое соглашение.²³ Что касается ОПОП, то в открытом доступе мало правовых документов.²⁴

¹⁹ CAREC TRANSPORT STRATEGY 2030. <https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-Transport-Strategy-2030-1.pdf>.

²⁰ Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут <https://middlecorridor.com/ru/>.

²¹ TRASECA. <https://traseca-org.org/ru/>.

²² Loan Agreement (Ordinary Operations) (Carec Corridors 1 and 6 Connector Road Aktobe - Makat Reconstruction Project) between Republic of Kazakhstan and Asian Development Bank.

²³ Grant Agreement (Special Operations) for Central Asia Regional Economic Cooperation Corridors 3 and 5 Enhancement Project | Asian Development Bank.

²⁴ Belt and Road Portal. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/list/c/10059>.

Конкуренция между Средним и Южным коридорами в пределах центральноазиатского региона может быть. Такова стандартная экономическая практика. Страна, предоставляющая возможность постоянной и успешной циркуляции торговли на транспорте посредством развитых коридоров, получает экономическую выгоду: прибыль от транзита, пользования тарифами, более высокий уровень и возможность товарооборота, повышение бизнес- и инвестиционного климата и другие результаты. За данный ресурс государства-проводники коридоров действительно могут конкурировать, что одновременно стимулирует конкуренцию коридоров и их развитие.

Необходимо стимулировать интерес стран Центральной Азии к параллельному развитию обоих коридоров и здоровой конкуренции между ними, с привлечением внерегиональных стран, например КНР. Значительный объем инвестиций в «Средний коридор» поступает с китайской стороны.

Информационное бюро Госсовета Пекина осенью 2023 года опубликовало документ под названием «Строительство ОПОП: основная практика создания сообщества единой судьбы человечества, в котором говорится, что: «инициатива ОПОП основана на принципе «общее дело, общее строительство и совместное использование»».²⁵

Китай предлагает концепцию бесприигрышного сотрудничества, справедливости и выгоды. Как утверждается, все страны-участницы будут равноправными вкладчиками и бенефициарами, получают выгоды от экономической интеграции. Вместе с тем необходимо подчеркнуть, что среди экспертов есть опасения относительно доминирования китайских инвестиций.

В вышеупомянутом исследовании Всемирного банка отмечается, что «Средний коридор» функционирует в основном за счет существующей инфраструктуры, а «Южный коридор»

²⁵ Строительство ОПОП. https://www.gov.cn/zhengce/202310/content_6907994.htm.

нуждается в значительных инвестициях в инфраструктуру.²⁶ В техническом аспекте коридоры обладают разными потенциалами. Лучшим вариантом считается их синхронное развитие, а также гармонизация их институциональной базы. При этом важно обеспечить конкуренцию коридоров между собой. В этой связи представляется необходимым:

- создать специальный институт «Южного коридора»;
 - разработать Стратегию развития транспортно-логистической сети обоих коридоров;
 - гармонизировать национальные законодательства стран-участниц и стратегий развития инфраструктуры коридоров.
- «Средний коридор» не имеет программы или стратегии, но входит в Концепцию развития транспортно-логистического потенциала Казахстана;
- привести стратегии транспортного развития в соответствие с проектом ОПОП и ЦАРЭС, поскольку оба коридора представляют собой прототип регионального кластера из-за общности транспортных сетей.

Рационально и стратегически важно развивать оба транспортных коридора в интересах стран Центральной Азии и при их активном участии. Большинство стран Евразийского континента будет подключено к транспортной сети двух коридоров.

²⁶ World Bank (2023). "Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030". Washington, DC: World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/7e6a216e-eb56-4783-ba1b-b7621abddcd9/content>.

Глава 2 РОЛЬ КАЗАХСТАНА В РАЗВИТИИ «СРЕДНЕГО КОРИДОРА»

2.1 Значение «Среднего коридора» для развития экономики Казахстана

«Средний коридор» приобретает важное значение для Казахстана, играя ключевую роль в развитии транзитного потенциала страны и её интеграции в международные транспортные цепочки. Это особенно актуально в условиях изменения глобальных логистических маршрутов, вызванных геополитическими и экономическими сдвигами.

Транспортно-логистическая отрасль Казахстана дает до 7% ВВП и занимает 4-е место в его структуре. Правительство понимает, что стратегически важно развивать транспорт и логистику, эффективно управлять глобальными цепочками поставок, обеспечить предоставление комплекса логистических услуг. Транспортно-логистические коридоры, проходящие через Казахстан, в перспективе должны в полной мере обеспечивать растущие объемы перевозок. Поэтому в декабре 2022 года правительство Казахстана приняло «Концепцию развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года» (далее – Концепция ТЛК-2030).²⁷

В Послании Президента народу Казахстана Президент Касым-Жомарт Токаев подчеркнул, что «стратегическим приоритетом является развитие транспортно-логистического сектора. Расположение Казахстана в самом центре Евразии является нашим огромным конкурентным преимуществом. Поэтому инвестиции, которые мы вкладываем в транспортную инфраструктуру, конечно же, окупятся»²⁸.

Казахстан может использовать возможности, которые

²⁷ Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года. <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2200001116>.

²⁸ Послание Президента народу Казахстана – 2024. https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/poslanie-prezidenta-narodu-kazahstana-2024-polnyiy-tekst-546676/.

открывает перед ним китайская инициатива «Пояс и путь».²⁹ В частности, РК уже создает экономические стимулы для китайских инвестиций в несырьевые секторы экономики. В 2022 году начато строительство завода по производству автомобилей китайских марок Changan, Chery и Haval. После ввода в эксплуатацию мощности предприятия составят более 90 тыс. автомобилей в год. Позитивным результатом проекта станет производство в Казахстане некоторых деталей и узлов для автомобиля. Будут прорабатываться новые пакеты стимулов.

Президенты Казахстана и Китая договорились увеличить объем взаимной торговли до \$40 млрд.³⁰ Казахстан готов и дальше активно сотрудничать в инвестиционной сфере. Казахстан может нарастить свой экспорт в Китай по 135 несырьевым товарным позициям.

Китай является важнейшим экономическим партнером Казахстана и потенциал китайских предпринимателей позволит реализовывать совместные проекты. Ключевой формой сотрудничества может выступить создание совместных предприятий. Казахстан демонстрирует высокий инвестиционный потенциал, путем создания благоприятного бизнес-климата для инвесторов. Это и снижение административных барьеров, и упрощение процедур, и улучшение таможенного и налогового администрирования.

В целом, «Средний коридор» является не только важным транспортным коридором, но и катализатором экономического роста Казахстана, способствуя диверсификации экономики и укреплению позиций страны на международной арене. Этот маршрут демонстрирует стратегическое значение в развитии

²⁹ Кажыкен М. Какие возможности для развития казахстанской экономики открывает «Экономический пояс Шелкового пути» // Экономика и статистика. № 2, 2019. - с.19-24.

³⁰ Казахстан и Китай договорились увеличить объем взаимной торговли до 40 миллиардов долларов. <https://dairynews.today/kz/news/kazakhstan-i-kitay-dogovorilis-uvlichit-obem-vzai.html>.

регионального сотрудничества, что подтверждается усилиями Казахстана в интеграции в мировую экономику.

2.2 Сопряжение «Среднего коридора» с транспортно-логистическим комплексом Казахстана

Для обеспечения «бесшовной» мультимодальной транспортировки грузов продолжится развитие терминальной сети, включая создание внешних терминальных мощностей в портах Ирана, Азербайджана, Грузии и Турции. Совместно с инвесторами планируется создание цифрового мультимодального коридора для «бесшовного» перемещения товаров через территорию Казахстана наряду с поддержкой импортных и экспортных операций.

С целью обеспечения интермодальной взаимосвязанности отдельных видов транспорта будет запущен интернет-портал общедоступной информации о расписании и тарифах.

Через Алматы проходят два крупных международных коридора – «Средний коридор» и «Трансазиатский коридор» (южное направление). За 10 месяцев 2023 года объем перевозок грузов по ним составил 266,1 тыс. тонн, в том числе по линии Транскаспийского международного транспортного коридора - 54 тыс. тонн, по Трансазиатскому коридору - 212,1 тыс. тонн. Для увеличения эффективности маршрутов в ближайшие годы в Алматы будет реализован ряд логистических проектов.

В целях обеспечения инфраструктурной составляющей своего участка международных маршрутов, Казахстан приступил к возведению новой железнодорожной линии в обход станции Алматы. Возведение данной дороги связано с тем, что динамично растут показатели отправки товаров между Казахстаном и Китаем, которые в 2022 году превысили 23 млн тонн, показав исторический максимум. С начала 2023 года перевозки выросли еще на 22%. В этих условиях

железнодорожный узел мегаполиса испытывает повышенную нагрузку.

В Алматы строится современная платформа транспортно-логистических услуг и электронной коммерции.³¹ По информации АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», создание данной площадки, а также строительство логистического терминала ведется на базе грузового терминала «Кедентранссервис» железнодорожной станции «Алматы-2». Создание платформы и терминала позволит увеличить объемы хранения, сократить время обработки грузов и сроки доставки. Также будут консолидированы грузы из разных регионов Китая для грузополучателей Казахстана и предоставлен спектр транспортно-логистических услуг с учетом «последней мили». Проект реализуется совместно с Xi'an Free Trade Port Construction and Operation Co (Сухим портом Сианя в Китае).

Продолжается строительство вторых путей на железнодорожном участке «Достык – Мойынты», а также развитие портов Курык и Актау. Наряду с этим, наращиваются логистические мощности в ключевых узлах коридора. Ведётся строительство казахстанских терминалов в китайском Сиане и грузинском порту Поти.

Строительство вторых путей на участке «Достык – Мойынты» позволит увеличить его пропускную способность в 5 раз, и увеличит скорость следования контейнерных поездов до 1,5 тыс. км в сутки. Открытие третьего железнодорожного пограничного перехода на границе с Китайской Народной Республикой увеличит пропускную способность инфраструктуры на 20 млн. тонн.

³¹ Всемирный банк рассказал, как Казахстану увеличить грузоперевозки. <https://lsm.kz/tmtm-vsemirnyj-bank>.

2.3 Участие правительства Казахстана в инвестициях в инфраструктуру «Среднего коридора»

Правительство Казахстана за 2015-2023 годы в развитие транспортно-логистического комплекса и транзитного потенциала страны инвестировало свыше 10 трлн тенге. До 2030 года все международные автомобильные коридоры (13 тыс. км) будут приведены в соответствие с мировыми стандартами скорости, безопасности и сервиса, создавая возможности для привлечения дополнительных объемов транзитных грузов. Будет проведена модернизация свыше 50 автомобильных пунктов пропуска через государственную границу.

В 2020 году расположенное в морском порту Ляньюньган провинции Цзянсу совместное предприятие «Казахстанско-китайская международная логистическая компания г. Ляньюньган» переработало более 200 тысяч контейнеров ДФЭ. В том числе порт использовался для транспортировки нашей продукции в такие государства, как Южная Корея и Вьетнам. Указанный порт обеспечивает выход на Тихий и Атлантический океаны, это огромные рынки.³²

С начала 2024 года объем контейнерных перевозок из Китая по ТМТМ вырос в 14 раз по сравнению с показателями аналогичного периода предыдущего года. Кроме того, в 2023 году НК «Казахстан Темир Жолы» с железнодорожными администрациями Азербайджана и Грузии создали Совместное предприятие «Middle Corridor Multimodal Ltd.». Совместное предприятие усилит работу по развитию мультимодального сервиса на маршруте (предоставление услуги по принципу «одного окна», гарантирование срока). В результате сроки доставки от станции Алтынколь до Апшерона (Баку) снижены до девяти дней, до Потти/Батуми (Грузия) - до 12 дней,

³² О наших отношениях с Китаем. <https://kazpravda.kz/n/o-nashih-otnosheniyah-s-kitayem/>.

до Констанцы (Румыния) через Поти/Батуми - до 20 дней.³³

Казахстан активно развивает портовую и припортовую инфраструктуру на Каспии с привлечением крупных логистических международных компаний. К реализации проектов по модернизации портов привлечены иностранные инвесторы Abu Dhabi Ports, Rhenus, CMA CGM, Wandernet, а также ряд китайских компаний.³⁴

С целью увеличения пропускной способности и скорости доставки грузов по «Среднему коридору» планируется создание дополнительных терминальных мощностей в морском порту Баку, терминал Алят (Азербайджан) по принципу «доступ к инфраструктуре в обмен на грузы» с совместным оперированием сухогрузными причалами. В среднесрочной перспективе реализация данной инициативы позволит увеличить пропускную способность порта до 25 млн. тонн грузов ежегодно. Строительство универсального сухогрузного терминала мощностью 10 млн. тонн в год включит в себя контейнерные площадки и зерновой терминал.

Для реализации проектов по развитию инфраструктуры морских портов будут применяться инструменты государственно-частного партнерства с привлечением частных инвестиций в создание специализированных терминалов, при этом государством будут обеспечены условия для безопасной портовой деятельности.

С целью развития транзита и торговли будет создано пять промышленных транспортно-логистических хабов вблизи границы Республики Казахстан с Китайской Народной Республикой, Кыргызской республикой, Узбекистаном, Российской Федерацией, а также в Прикаспийском регионе,

³³ В 14 раз увеличился контейнерный транзит из Кумая по TMTM. <https://rail-news.kz/ru/cargo-transportation/18267-v-14-raz-uvelicilsia-konteinernyi-tranzit-iz-kitaia-potmtm.html>.

³⁴ В Минтранспорта рассказали о развитии морских портов Актау и Кuryk. <https://rail-news.kz/ru/news/18336-v-mintransporta-rasskazali-o-razvitii-morskix-portov-aktaui-i-kuryk.html>.

что позволит нарастить товарооборот со странами Центральной Азии в 2,4 раза с 6,3 до 15,0 млрд. долл. США, в т.ч. за счет увеличения казахстанского экспорта на 560 млн. долл. США.

2.4 Участие казахстанского предпринимательства в развитии «Среднего коридора»

Большое внимание уделяется мерам поддержки предпринимательской инициативы в виде заключения долгосрочных договоров. Правительством Казахстана большой упор делается на локализацию производств с целью увеличения добавленной стоимости продуктового портфеля наших производителей, технологическое перевооружение отрасли и развитие R&D-центров для собственных разработок, тем самым наращивая научный и кадровый потенциал отрасли страны.

Казахстанский бизнес активно интегрируется в региональную транспортно-логистическую систему, инвестируя собственный капитал в развитие технологичной инфраструктуры и подвижного состава для удовлетворения растущего спроса в подвижном составе и сервисе со стороны соседних государств.

По инициативе казахстанских компаний планируется создание современного мультимодального транспортно-логистического центра с контейнерным терминалом с мощностью до 200 тыс. ДФЭ в Узбекистане для покрытия растущего спроса в подвижном составе и контейнерах со стороны предпринимателей соседней республики. Проектом предусматривается строительство железнодорожной инфраструктуры, контейнерных площадок с возможностью единовременного хранения более 11 тыс. контейнеров, современных складских комплексов класса А и А+ общей площадью порядка 250 тыс. кв. метров.

На данный момент в городах Астана, Шымкент и Караганда созданы крупнейшие современные региональные торгово-логистические центры, соответствующие международным

стандартам и предлагающие комплекс логистических услуг, в том числе во взаимодействии с центрами таможенного обслуживания в режиме «одного окна». Прогнозная оценочная потребность в современных складских помещениях международного класса (с возможностью выбора клиентом широкого ассортимента услуг по хранению на сухих климатических складах и овощехранилищах, переработке контейнеров, а также в получении комплексных транспортно-логистических услуг в режиме «одного окна») на ближайшие 5 лет составляет порядка 2 млн. квадратных метров. Ожидаемый потенциальный объем переработки и дистрибуции грузов в Казахстане с покрытием регионов сопредельных стран составит порядка 20 млн. тонн в год.

Данная инфраструктура позволит усилить логистические цепочки поставок с обработкой транзитных грузопотоков и частичной доработкой либо консолидацией и распределением поставок на региональные рынки сопредельных стран.

2.5 Формирование казахстанской компоненты института «Среднего коридора»

Формирование казахстанской компоненты «Среднего коридора» является важнейшим шагом в укреплении позиций Казахстана как стратегического транзитного узла между Востоком и Западом.

Географическое положение страны, ее уникальная роль в международной логистике и транспортных потоках определяют значимость создания эффективной транспортной инфраструктуры для развития Транскаспийского международного транспортного маршрута. Казахстан активно модернизирует свою железнодорожную и портовую инфраструктуру, создавая необходимые условия для интеграции в глобальные торговые цепочки и повышения конкурентоспособности на мировых рынках.

На протяжении последних лет Казахстан демонстрирует успешное взаимодействие с ключевыми партнерами, такими как Китай, Россия и другие государства Центральной Азии, в рамках реализации проектов, связанных с развитием «Среднего коридора». Казахская часть маршрута активно развивается через создание новых и модернизацию существующих транспортных и логистических объектов, таких как порты в Актау и Курык, железные дороги и транспортные терминалы. Это позволяет значительно увеличить пропускную способность маршрута, сокращать время доставки и улучшать общую эффективность транзитных перевозок.

Кроме того, Казахстан активно работает над улучшением нормативно-правовой базы, направленной на упрощение административных процедур, таких как таможенные процедуры, и улучшение логистической координации между различными странами и участниками транспортного процесса. Важным аспектом также является развитие цифровых технологий, которые позволяют оптимизировать управление грузоперевозками, повысить прозрачность и скорость обработки информации, а также интегрировать Казахстан в международные логистические сети.

Сотрудничество с Китаем, который является одним из крупнейших инвесторов в развитие инфраструктуры Среднего коридора, играет ключевую роль в укреплении позиций Казахстана как важнейшего транспортного хаба. Китайские компании активно вкладывают в модернизацию железных дорог, портов и других логистических объектов, что значительно ускоряет развитие всей инфраструктуры коридора. В свою очередь, Казахстан становится важной частью глобальной транспортной сети, укрепляя свои экономические связи и привлекая новые инвестиции.

В рамках дальнейшего развития казахстанской части «Среднего коридора» необходимо продолжать модернизацию транспортной инфраструктуры, стимулировать инвестиции

в инновационные технологии, а также активно сотрудничать с международными партнерами для обеспечения устойчивости и роста транзитного потенциала. Важно также учитывать экологические и социальные аспекты, разрабатывая проекты с учетом устойчивого развития и минимизации воздействия на окружающую среду.

Таким образом, Казахстан продолжает укреплять свою роль в развитии «Среднего коридора», создавая необходимые условия для повышения эффективности транспортных потоков и расширения международного сотрудничества. Стратегическое расположение страны и ее активная роль в международных проектах, таких как «Пояс и путь», позволяют Казахстану не только увеличить свою роль в глобальной логистической сети, но и стать важным участником в международной торговле и экономическом развитии.

Правительством Республики Казахстан принята Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года. Концепцией определены основополагающие принципы, в том числе принцип интермодальной и международной интеграции, который заключается в разработке и реализации отраслевых программных документов развития для отдельного вида транспорта с учетом его взаимосвязанности с другими его видами и интеграции в региональную (международную) транспортную систему, а также в определении и устранении имеющихся «узких мест», ограничивающих пропускную способность и препятствующих развитию международных транспортных коридоров.

Концепцией предусмотрены меры по обеспечению стабильной и безопасной транспортной связности, то есть приведение всей транспортной инфраструктуры Казахстана в соответствие со стандартами в области безопасности для обеспечения доступной, безопасной и инклюзивной мобильности. В частности, улучшены подходы к стандартизации оказания услуг и обеспечения безопасности грузовых

перевозок. Государственное регулирование будет направленно на разграничение прав, обязанностей и ответственности участников перевозочного процесса. Предусматривается разработка и унификация технологических стандартов, норм и правил в сфере безопасности перевозочного процесса. Для предотвращения аварийных случаев на морском транспорте будет внедрена система управления движением судов в портах Актау, Курык и Баутино.

В июне 2024 года принят Закон Республики Казахстан «О ратификации Соглашения между правительствами государств – членов Организации тюркских государств о создании упрощенного таможенного коридора».³⁵ Целью соглашения является развитие транзитно-транспортного потенциала и торгово-экономических отношений. Ратификация Соглашения будет способствовать развитию торгово-экономических отношений и укреплению взаимной экономической интеграции между странами Организации тюркских государств.

³⁵ Президент РК подписал закон об упрощенном таможенном коридоре между странами ОТГ. <https://www.inform.kz/ru/prezident-rk-podpisal-zakon-ob-uproshennom-tamozhennom-koridore-mezhdu-stranami-otg-79c49b>.

Глава 3 РОЛЬ КИТАЯ В РАЗВИТИИ «СРЕДНЕГО КОРИДОРА»

3.1 Китай – ключевой участник «Среднего коридора»

Китай является ключевым участником «Среднего коридора», рассматривая его как важную часть инициативы «Пояс и путь». Он предоставляет Китаю альтернативный путь доставки товаров в Европу. Это особенно важно в условиях геополитической нестабильности и стремления Китая диверсифицировать свои логистические цепочки.

На третьем Форуме международного сотрудничества «Один пояс, один путь», состоявшемся в октябре 2023 года, Китай предложил восемь инициатив³⁶ по поддержке высококачественного совместного строительства ОПОП. Одной из инициатив является участие стран в создании Международного транспортного коридора через Каспийское море, целью которого является сотрудничество с другими странами для создания нового евразийского логистического коридора, поддерживаемого железнодорожными и автомобильными перевозками.

Как торговый коридор, соединяющий два конца Евразийского континента, Международный транспортный коридор через Каспийское море привлек значительное внимание стран, расположенных вдоль его маршрута, крупных региональных держав и глобальных игроков. На фоне обострения украинского кризиса его стратегическая ценность стала еще более очевидной. Этот коридор не только позволяет странам Центральной Азии и Кавказа напрямую интегрироваться в глобальные цепочки поставок, производства и добавленной стоимости, но и служит одним из инструментов для повышения экономической безопасности европейских стран.

³⁶ 习近平出席第三届“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式并发表主旨演讲.
https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202310/content_6909921.htm.

Преимущество этого коридора для Китайской Народной Республики заключается в оптимизации безопасности цепочек добавленной стоимости. По сравнению с традиционными морскими маршрутами, доставка грузов из Китая в Европу, например, в Амстердам или Гамбург, через «Средний коридор» сокращает время транспортировки с 45 дней до около 20 дней. Это значительно снижает логистические и складские затраты для компаний, улучшая их цепочку добавленной стоимости.

В настоящее время транспортировка через этот коридор от китайского пограничного пункта Хоргос через казахстанский порт Актау до Стамбула в Турции занимает от 16 до 23 дней, при этом стоимость перевозки одного стандартного контейнера составляет 2363 доллара США. Для сравнения, морская доставка аналогичного контейнера из китайского порта Нинбо в Стамбул занимает 25 дней, а стоимость колеблется от 1940 до 2200 долларов США. Хотя с точки зрения стоимости коридор ТМТМ не имеет явного преимущества, он обладает другими сильными сторонами: низким углеродным следом, меньшей вероятностью кражи контейнеров, меньшим числом перевалок, меньшей зависимостью от погодных условий и большей пунктуальностью доставки.

Исследователи Китайской академии общественных наук выделили следующие вызовы в дальнейшем развитии Транскаспийского международного транспортного коридора.³⁷

Во-первых, в краткосрочной перспективе строительство инфраструктуры транспортного коридора в основном выгодно для России, так как этот маршрут позволяет обойти западные санкции и предоставляет России и Ирану доступ к ограниченным ресурсам. Однако в долгосрочной перспективе этот коридор может ослабить геополитическую роль России

³⁷ *Может ли Каспийский международный транспортный коридор стать новым маршрутом для Евразии? Сяо Бинь, Лю Цун. Институт России, Восточной Европы и Центральной Азии Китайской академии общественных наук. http://euroasia.cssn.cn/kycg/lw/202312/t20231214_5716882.shtml.*

в Центральной Азии, что является нежелательным исходом для Москвы.

Во-вторых, нехватка инфраструктуры приводит к увеличению времени транспортировки и влияет на рыночное развитие из-за ценовых субсидий. Коридор использует мультимодальные перевозки, где основной компонент это - наземные железные дороги, с промежуточным переходом на морские перевозки. В настоящее время в работе находятся лишь 13 паромов, обслуживающих маршруты Баку-Актау и Баку-Туркменбаши, и недостаточное количество паромов и портовых услуг не справляется с объемами железнодорожных перевозок по обе стороны Каспийского моря. Нехватка инфраструктуры увеличивает время транспортировки, делая коридор менее конкурентоспособным по сравнению с Евразийским континентальным мостом.

Евразийский континентальный мост имеет две основные линии. Первая линия начинается в Хабаровске и Владивостоке на востоке России, проходит по самой длинной железной дороге в мире Транссибирской магистрали и доходит до портов в Нидерландах, включая Роттердам. Вторая линия начинается в китайском Ляньюньгане и через Казахстан, Россию, Беларусь, Польшу, Германию заканчивается в Роттердаме. Грузопоток через «Средний коридор» составляет лишь около 5% от грузопотока по Евразийскому континентальному мосту.

Для привлечения большего объема грузов по маршрутам «Среднего коридора» некоторые страны на его маршрутах предоставляют субсидии на перевозки. Эти субсидии частично улучшают ценовую конкурентоспособность, но в долгосрочной перспективе могут привести к значительным негативным последствиям.

В-третьих, существует значительный дефицит финансирования для обновления и модернизации коридора. Для строительства инфраструктуры «Среднего коридора» требуется значительное вложение капитала. Из первоначально оцененных

\$38,8 млрд, 52,3% приходится на инвестиции от 11 стран-членов Программы Центрально-Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества. Тем не менее, еще около \$1,8 млрд необходимо привлечь из частного сектора, и эта часть средств сталкивается с проблемами несоответствия между графиком строительства и периодом финансирования, что затрудняет их обеспечение. Даже при учете этих факторов, остается значительный дефицит финансирования для модернизации коридора.

Исследования китайских ученых показывают, что с учетом глобальной перестройки цепочек поставок и производственных цепочек ТМТМ получил уникальную возможность для дальнейшего развития.³⁸ Достижение поставленных целей по развитию этого коридора требует внимательного отслеживания хода реализации принятых мер и своевременного внесения коррективов.

Первое, следует повысить уровень электрификации железных дорог, что позволит значительно увеличить пропускную способность «Среднего коридора». В настоящее время Турция проводит электрификацию железнодорожного участка от Стамбула до границы с Болгарией. Казахстан также работает над электрификацией участка от Достыка до Мойынты.

Второе, заинтересованным странам по развитию коридора необходимо принять дополнительные меры по упрощению и унификации таможенных процедур, обмену данными, управлению рисками и аудиту, а также совместному таможенному контролю. Это может повысить эффективность логистических процессов, сократить время транспортировки и улучшить конкурентоспособность коридора.

³⁸ *Может ли Каспийский международный транспортный коридор стать новым маршрутом для Евразии? Сяо Бинь, Лю Цун. Институт России, Восточной Европы и Центральной Азии Китайской академии общественных наук. http://euroasia.cssn.cn/kycg/lw/202312/t20231214_5716882.shtml.*

Третье, важно осуществлять мониторинг внедрения стандартов и механизмов сотрудничества. Страны вдоль «Среднего коридора» уже достигли ряда соглашений в рамках Международной ассоциации Транскаспийского транспортного коридора, включая сроки доставки и обработки контейнеров, а также обязанности сторон в случае несоблюдения сроков. Заключение соглашений является первым шагом к повышению эффективности перевозок; важно также следить за реализацией этих стандартов и механизмов сотрудничества.

Четвертое, важной проблемой по-прежнему остается нехватка финансирования. Сейчас к проекту продолжают проявлять интерес ЕБРР, Агентство США по международному развитию, «Большая семерка» в рамках совместной инициативы «Партнёрство для глобальной инфраструктуры и инвестиций». Страны Центральной Азии и Кавказа также активно работают над совместной разработкой коридора. В настоящее время Китай включил «Средний коридор» в список «восьми действий» для качественного строительства «Один пояс, один путь». Многосторонний интерес к данному проекту может способствовать решению проблем с финансированием.

Отметим, что «Средний коридор» имеет значительную стратегическую ценность. Он будет играть важную роль в процессе диверсификации глобальных цепочек поставок, интеграции производственных цепочек и оптимизации цепочек добавленной стоимости, что поможет решить проблемы разрыва между экономическим ростом и развитием в странах вдоль коридора.

Для Китая этот коридор предоставит возможность диверсификации цепочек поставок, что повысит жизнеспособность и устойчивость производственных цепочек, цепочек добавленной стоимости в рамках новой экономической модели.

Китай играет ключевую роль в развитии Транскаспийского международного транспортного коридора, что связано с его стратегическим интересом в расширении сухопутных торговых

связей с Европой и укреплении логистической инфраструктуры в рамках инициативы «Пояс и путь».

«Средний коридор» берет свое начало в Ляньюньган (Китай), протекает через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан и Грузию до стран Европы через Турцию или Черное море. Этот коридор пересекает центральную часть Евразийского континента.

Это самый короткий транспортной коридор, соединяющий Китай и Европу. Он позволяет сократить время грузовых перевозок из Китая в Европу вдвое, эффективно снижает логистические затраты и повышает надежность торговых связей между Китаем и Европейским регионом.

Для этого Китайская Народная Республика постоянно работает над повышением собственной логистической инфраструктуры. Согласно данным Всемирного банка индекс эффективности логистики Китая улучшился до 3,7 пунктов, поднявшись с 26 (2018) до 20 места в мире (2023).³⁹

На политическом уровне в Китае придают большое значение развитию «срединного коридора». В последние годы Председатель Китайской Народной Республики Си Цзиньпин неоднократно заявлял о поддержке развития «Среднего коридора».⁴⁰

В мае 2023 года на первом саммите «Китай – Центральная Азия» в Сиане провинции Шэньси лидер Китайской Народной Республики выразил особую поддержку строительству Транскаспийского международного транспортного коридора. В своей речи Си Цзиньпин третьим пунктом отметил углубление взаимосвязанности: - «Будем всесторонне повышать пропускную способность трансграничной

³⁹ *The Logistics Performance Index and Its Indicators. World Bank.* https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report.pdf.

⁴⁰ *Почему Председатель Си придает большое значение строительству нового транспортного коридора между Китаем и Европой? CCTV.* <https://news.cctv.com/2024/07/04/ARTIcpKNRRlw5WT-dzqVlq91F240704.shtml>.

перевозки, поддерживать строительство Транскаспийского международного транспортного коридора».⁴¹

Спустя несколько месяцев, в октябре 2023 года на 3-ем форуме высокого уровня по международному сотрудничеству в рамках «Пояса и пути» в Пекине Председатель Китайской Народной Республики объявил о 8 шагах в поддержку высококачественной реализации ОПОП. Первый из которых был посвящен формированию взаимосвязанной транспортной сети на пространстве ОПОП: - «Будем активизировать высококачественное развитие контейнерных поездов по маршруту «Китай-Европа», присоединяться к строительству Транскаспийского международного транспортного коридора, на высоком уровне проводить Форум международного сотрудничества в области грузовых поездов «Китай-Европа», общими усилиями создавать новые логистические коридоры на евразийском континенте с опорой на прямые железнодорожные и автомобильные перевозки»⁴².

В июле 2024 года в ходе государственного визита в Казахстан Си Цзиньпин и Касым-Жомарт Токаев совместно по видеосвязи приняли участие в церемонии запуска грузов по Транскаспийскому международному транспортному коридору.⁴³ Китайские автомобили впервые были доставлены в порты Каспийского моря прямым автомобильным транспортом, а поезда Китай – Европа уже 2 года бесперебойно курсируют по маршруту из Китая через Каспий. Это событие знаменовало собой официальное завершение формирования

⁴¹ Полный текст программной речи Си Цзиньпина на саммите «Китай - Центральная Азия». <https://russian.news.cn/20230520/8ba665898ac64c3991cf0b48337296fb/c.html>.

⁴² Полный текст программного выступления Си Цзиньпина на церемонии открытия 3-го Форума высокого уровня по международному сотрудничеству в рамках «Пояса и пути». <https://russian.news.cn/20231018/ad2207aaf51d4b53b4c51639a21dbbef/c.html>.

⁴³ Си Цзиньпин и президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев совместно по видеосвязи приняли участие в церемонии запуска грузов по Транскаспийскому международному транспортному маршруту Китай-Европа. https://www.mfa.gov.cn/rus/wjyb/zjzg/dozys/xwlb/202407/t20240705_11448678.html.

диверсифицированной трехмерной системы взаимосвязи, объединяющей автомобильный, железнодорожный, воздушный и трубопроводный виды транспорта.

По случаю приезда в Казахстан Си Цзиньпин в статье в «Казахстанской правде»⁴⁴ указал, что необходимо способствовать улучшению обслуживания грузовых поездов Китай – Европа и строительству Транскаспийского международного транспортного коридора с целью совершенствования разветвленной и высокоэффективной сети транспортной взаимосвязанности.

Политическая поддержка Пекина в развитии Транскаспийского международного транспортного коридора обрела официально оформленный документ между КНР и РК - «Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики по развитию Транскаспийского международного транспортного коридора»⁴⁵, тем самым сформировав правовую базу для совместного обеспечения роста конкурентоспособности «Среднего коридора».

В соответствии с документом стороны намерены обеспечить координацию действий и принять необходимые меры по следующим направлениям:

- укрепление межведомственного сотрудничества для поддержки стабильного и эффективного функционирования «Среднего коридора»;

- изучение оптимальных вариантов организации комбинированных перевозок и освоение обеими сторонами источников транзитных грузов для облегчения прохождения поездов или транспортных средств, осуществляющих транзитные перевозки в пределах своих собственных территорий;

⁴⁴ *Китай и Казахстан: общее стремление к новым горизонтам.* <https://kazpravda.kz/n/kitay-i-kazahstan-obshchee-stremlenie-k-novym-gorizontam/>.

⁴⁵ *Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики по развитию Транскаспийского международного транспортного коридора.* <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/press/news/details/637540?lang=ru>.

- привлечение транзитных и внешнеторговых грузов из Китая в Европу по «Среднему коридору» и в обратном направлении;

- содействие финансированию проектов портовой инфраструктуры вдоль «Среднего коридора»;

- содействие снижению административных барьеров, связанных с переработкой мультимодальных грузов в портах и на стыковых станциях;

- оптимизация логистических и транспортных операций, сокращение времени перевозок, повышение качества оказываемых услуг;

- участие в прогнозировании годовых потенциальных грузооборотов ТМТМ.

Помимо Казахстана, Китай в рамках высококачественного строительства инициативы «Пояс и путь» активно сотрудничает со странами вдоль «Среднего коридора». В совместной декларации Китая и Азербайджана «О создании стратегического партнерства между Китайской Народной Республикой и Азербайджанской Республикой»⁴⁶ от 3 июля 2024 года отмечено, что «Китай готов активно участвовать в строительстве и разработке Транскаспийского международного транспортного маршрута, сотрудничать с Азербайджаном и другими странами вдоль Транскаспийского международного транспортного коридора».

3.2 Значение «Среднего коридора» для развития экономики Китая

Концепция возрождения Шелкового пути, известная сегодня как инициатива «Пояс и путь», родилась в Китае относительно недавно, но уже успела стать важнейшим элементом внешней

⁴⁶ Совместная декларация об установлении стратегического партнерства между Азербайджанской Республикой и Китайской Народной Республикой. http://az.china-embassy.gov.cn/rus/sgxw/202407/t20240711_11452056.htm.

политики и экономической стратегии страны.

В 2013 году Председатель Китайской Народной Республики Си Цзиньпин официально озвучил эту идею, которая стала знаковым шагом в направлении глобального экономического сотрудничества. В 2015 году, был представлен конкретный план действий, который стал основой для реализации амбициозной инициативы.

Этот план был нацелен на создание широкой сети транспортных и экономических связей, которая связывала бы Китай с другими регионами мира, прежде всего с Азией, Европой и Африкой. Важнейшей целью было не только улучшение логистической инфраструктуры, но и создание экономической зоны, которая бы обеспечивала устойчивый рост и развитие как для Китая, так и для стран-партнеров.

С тех пор Китай активно начал привлекать к сотрудничеству страны, расположенные в стратегическом поясе, который охватывает более 60 стран. Эти страны стали участниками глобальной экономической инициативы, заключая соглашения о строительстве инфраструктуры, развитии транспортных коридоров, увеличении объемов торговли и совместных инвестиционных проектах. Китай активно инвестирует в модернизацию портов, железных дорог и других объектов, создавая тем самым новые возможности для стран-партнеров, а также открывая дополнительные рынки для китайских товаров.

Таким образом, инициатива «Один пояс, один путь» стала не только инструментом экономического развития Китая, но и мощным фактором для интеграции разных стран в глобальную экономику, позволяющим им укрепить свои позиции на международной арене и стать активными участниками мировой торговли.

Новый китайский Шелковый Путь как инновационная экономическая стратегия состоит из двух программ: программы создания экономического пояса Шелкового пути и сети морских путей сообщения между странами АСЕАН, информируют

Экономические Известия.

Первая часть стратегии предполагает организовать инфраструктурно модернизированный пояс путей сообщения Китай-Европа, который позволит организовать бесперебойную поставку товаров по маршруту Европа-Китай, существенно снизив временные затраты на поставки. Сам Китай изначально предполагал добавить к собственному годовому торговому обороту около \$2,5 трлн через десять лет реализации стратегии. Это должно произойти благодаря активизации торговых связей со странами, находящимися в поясе нового Шелкового Пути.

Потенциально на новый Шелковый путь будет приходиться 55% мирового ВВП, 70% населения планеты и 75% всех известных энергоресурсов, пишут аналитики Института стратегических, политических исследований и исследований в сфере безопасности и экономического консультирования (ISPSPW). Если эта инициатива будет реализована на практике, она может серьезно повлиять на геополитический ландшафт и привести к созданию целого ряда альтернативных экономических объединений и возможностей.

ОПОП – это не просто сеть взаимовыгодных маршрутов и экономических связей, а комплексная инициатива, которая направлена на интеграцию стран, укрепление их позиций в мировой экономике и создание устойчивых и взаимовыгодных партнерств. Эта инициатива является важным фактором экономического развития стран Центральной Азии, обеспечивая беспрепятственную торговлю, гармонизацию таможенных законодательств, свободное движение капиталов и ресурсов, а также способствуя межправительственному сотрудничеству и культурному обмену. Важно отметить, что ОПОП выходит за рамки просто экономического сотрудничества, предлагая более глубокие и многогранные возможности для взаимодействия между государствами.

Одним из ключевых аспектов ОПОП является создание платформы для сотрудничества, которая не ограничивается

только транзитом грузов через территории стран. Она также открывает значительные возможности для создания совместных предприятий, что способствует развитию разных отраслей экономики. Эти совместные предприятия могут охватывать различные сферы – от высоких технологий и инфраструктурных проектов до сельского хозяйства и энергетики, что помогает укрепить экономическую базу стран-участников.

Благодаря таким инициативам, как ОПОП, создается уникальное экономическое пространство, основанное на принципах взаимовыгодного сотрудничества. Это пространство способствует развитию стран Центральной Азии, повышая их конкурентоспособность и роль в мировой экономике. В рамках ОПОП страны получают шанс не только расширить свои торговые и инвестиционные горизонты, но и улучшить внутренние экономические процессы, обеспечивая при этом более высокий уровень жизни для своих граждан и укрепляя экономическую безопасность на региональном и глобальном уровне.

3.3 Участие правительства Китайской Народной Республики в инвестициях в инфраструктуру «Среднего коридора»

Благодаря углубленной интеграции совместного строительства инициативы «Пояс и путь» и строительства «Среднего коридора» преимущества местоположения, узловая роль и экономический и торговый потенциал Центральной Азии и Кавказа будут продолжать расти. Ожидается, что экономические, торговые обмены между Азией и Европой достигнут высокого уровня и будут способствовать построению более тесного сообщества с общим будущим для Евразийского континента.

Развитие «Среднего коридора» привлекло широкое внимание во всем мире. В мае 2023 года в городе Сиань состоялся первый саммит Китай-Центральная Азия. Китай выразил поддержку строительству ТМТМ. На третьем саммите международного сотрудничества в рамках инициативы «Один

пояс - Один путь», состоявшемся в октябре того же года, Китай предложил совместно строить инфраструктуру», включая участие в строительстве «Среднего коридора».

В июле 2024 года транспортные власти Китая и Казахстана совместно организовали запуск Транскаспийского экспресса Китай-Европа, что является важной мерой для совместного строительства Китаем и Казахстаном «Среднего коридора». Уже в мае 2022 года многие грузовые поезда Китай-Европа были запущены по маршрутам Каспийского и Черного морей. С начала этого года запущено более 100 кросс-каспийских поездов Китай-Европа (Азия), увеличившись по сравнению с прошлым годом более чем в 10 раз.

Строительство инфраструктуры «Среднего коридора» требует масштабных инвестиций. Из первоначально оцененной общей стоимости в \$38,8 млрд основные инвестиции составляют 11 государств-членов механизма «Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества», на долю которых приходится \$52,3 млрд. Однако около \$1,8 млрд все еще необходимо предоставить частному сектору. Эту часть средств трудно гарантировать из-за серьезного несоответствия между ходом строительства проекта и циклом финансирования. Несмотря на это, существует большой дефицит финансирования для модернизации коридора.

В 1984 году в рамках теоретических разработок «Трёх главных проектов города Ляньюньган» была предложена концепция соединения северной железнодорожной линии с Транссибирской магистралью и создания второго Евразийского континентального моста. Эта идея получила широкий отклик в научных и экономических кругах. Позже были проведены исследования, опубликована монография «Новый Евразийский континентальный мост» и создан специализированный журнал «Экономика континентального моста». В 1990 году железные дороги Лунхай и Ланьчжоу-Синьцзян были соединены с Казахстанской сетью, а маршрут Ляньюньган–Амстердам

стал восточным плацдармом нового Евразийского моста.

1 декабря 1992 года локомотив «Дунфэн 1808» отправил первый международный контейнерный поезд в Центральную Азию и Европу, что ознаменовало начало мультимодальных перевозок по Новому Евразийскому сухопутному мосту.⁴⁷ В 1995 году в Ляньюньгане был проведен международный форум по развитию континентального моста, в котором приняли участие представители из 35 стран и 5 международных организаций. Для продвижения моста в 1995 году в Ляньюньгане была проведена Китайско-евразийская торгово-экономическая конференция. В мероприятии приняли участие представители консульств США, Индии и ещё 5 стран, а также более 1000 иностранных гостей из 35 стран и регионов. В сентябре 1995 года генеральный секретарь Цзян Цзэминь лично присутствовал на церемонии подписания соглашения между Китаем и Казахстаном об использовании Ляньюньгана для транзитной перевозки грузов, подчеркнув значимость проекта.

Однако до 2011 года наземные транспортные связи между Европейским Союзом и Китаем оставались слабо развитыми. Хотя существовали железнодорожные маршруты, такие как Транссибирская магистраль, их использование для перевозки грузов из Восточной Азии в Западную Европу было крайне ограниченным, а объёмы транспортировки оставались незначительными.⁴⁸

Ситуация начала меняться в 2011 году, когда были запущены первые регулярные железнодорожные сообщения между западным Китаем и Европой, такие как маршруты Чэнду–Лодзь и Чунцин–Дуйсбург. Эти транспортные коридоры

⁴⁷ 28 лет спустя: сухопутный мост укрепляет связи между Китаем и Европой. <https://index1520.com/analytics/28-let-spustya-sukhoputnyy-most-ukreplyaet-svyazi-mezhdu-kitaem-i-evropoy/>.

⁴⁸ 28 лет спустя: сухопутный мост укрепляет связи между Китаем и Европой. <https://index1520.com/analytics/28-let-spustya-sukhoputnyy-most-ukreplyaet-svyazi-mezhdu-kitaem-i-evropoy/>.

быстро набирали популярность, что привело к значительному улучшению услуг и росту числа маршрутов, связывающих китайские и европейские города. Ключевым фактором развития железнодорожных перевозок, в тот момент стали запросы компаний, занимающихся автомобилями и электроникой. Для них воздушные перевозки были слишком дорогими, а морские слишком долгими и с неопределенными сроками доставки.

В значительной степени процесс был движим рыночным спросом, но его значимость резко возросла после объявления в 2013 году о китайском проекте «Экономический пояс Шелкового пути», позже преобразовавшейся в Инициативу «Пояс и Путь», а сухопутный мост стал центральным элементом внешнеэкономической политики Китая. Генеральный секретарь Си Цзиньпин пять раз лично участвовал в инспекциях и мероприятиях, связанных со строительством транспортной инфраструктуры в Ляньюньгане, подчеркивая его значение как ключевого узла инициативы «Один пояс, один путь» (BRI).

В мае 2014 года введен в эксплуатацию Китайско-Казахстанский логистический терминал в Ляньюньгане, ставший первым проектом BRI и ключевым звеном Среднего коридора, укрепившим сотрудничество между Китаем и Казахстаном.

Проект Ляньюньган–Хоргос стал образцом успешной реализации инфраструктурных проектов в рамках BRI, демонстрируя потенциал Китая в развитии глобальной логистической системы. Си Цзиньпин подчеркивал, что Ляньюньган должен стать демонстрационным проектом, отражающим возможности международного сотрудничества и способствующим экономическому росту в Евразии.

30 октября 2017 года был запущен Железнодорожный маршрут Баку–Тбилиси–Карс протяженностью около 846 км, который связал Средний коридор с Турцией и Европой, обеспечив мультимодальные перевозки через Каспийское море и позволяя грузам из Китая и Центральной Азии достигать

европейских рынков. В этом же году поезда China Railway Express связали 37 городов в Китае с 11 странами Европейского Союза. К декабрю 2017 года было выполнено 6235 рейсов по сухопутному мосту.

Грузовые поезда Китай-Европа являются флагманским проектом инициативы «Один пояс, один путь» и ключевым звеном нового евразийского континентального моста. Во время эпидемии они доказали свою уникальную ценность, обеспечивая стабильность поставок и увеличивая объём перевозок, достигнув в 2021 году 15 тысяч поездов и 1,46 млн TEU грузов (на 22% и 29% больше, чем в 2020 году). Крупнейшими отправными пунктами стали Сиань, Чэнду, Чунцин, Чжэнчжоу и Урумчи, причём три из них расположены на новом континентальном мосту.

Коридор проходит через семь провинций и автономных регионов, включая Цзянсу, Хэнань, Шэньси, Ганьсу, Цинхай и Синьцзян, и проходит через столицы Чжэнчжоу, Сиань, Ланьчжоу и Урумчи в каждой провинции, кроме Ганьсу.

При дальнейшем развитии Нового Евразийского континентального моста (экономического коридора), китайские эксперты предлагают реализовать трансформацию из «транспортного пояса» в «экономический пояс», через координацию работы г. Ляньюньган и г. Сюйчжоу. Для развития Нового Евразийского континентального мостового экономического коридора приоритетом является создание международного транспортного и торгового маршрута, объединяющего сухопутное и морское сообщение между Востоком и Западом, а также формирование внутренней и международной цепочки поставок высокого качества. Этот коридор играет ключевую роль в перестройке логистических сетей, стимулировании роста новых экономических центров внутри страны и создании новых точек экономического развития. Реализация проекта предполагает внедрение инновационной модели, которая сочетает транспортный коридор, логистические хабы, платформы для

взаимодействия и интеграцию с промышленностью.

Новый Евразийский континентальный экономический коридор занимает важное место среди шести основных экономических коридоров инициативы «Один пояс, один путь». Его внутренняя часть имеет общую длину более 4000 километров. Она начинается в городе Ляньюньган провинции Цзянсу, важном порту Китая, и охватывает три региона восточного, центрального и западного Китая. Она проходит через более чем 430 уездов в 65 префектурах. Города уровня в 7 провинциях, в которых проживает более 300 миллионов человек. Протяженность некоторых частей в зарубежных странах превышает 6000 километров и разделена на три линии: северную линию, среднюю линию и южную линию. средняя линия является наиболее зрелой. Строительство Нового Евразийского континентального моста превратило недостаток местоположения внутренних городов моей страны в открывающееся преимущество, соединяющее восток и запад, укрепило экономические и торговые обмены и сотрудничество между моей страной, Центральной Азией и европейскими странами, а также значительно способствовало развитию центральных и западных регионов моей страны и даже экономическое развитие стран и регионов вдоль этого маршрута. По состоянию на 2023 год в общей сложности эксплуатировалось 77 000 грузовых поездов Китай-Европа, перевозивших 7,31 млн ДФЭ товаров на сумму более 340 млрд долларов США.

Внутри страны запланировано 86 линий грузовых поездов Китай-Европа со скоростью 120 километров в час, соединяющих 112 городов за рубежом, они достигают 217 городов в 25 европейских странах и регионах и более 100 городов в 11 азиатских странах и регионах; маршруты.^[1]

В последние годы Китай и страны, расположенные вдоль экономического коридора «Новый Евразийский континентальный мост», осуществили широкое сотрудничество в области автомобильных, железных дорог, портов,

трубопроводов, авиации, электроэнергетики, связи и других областях, эффективно повышая уровень инфраструктурного строительства: Западные страны Международная автомагистраль Китай-Западная Европа (Запад Китая-Казахстан-Россия) - Западная Европа) в основном завершено, белградский участок железной дороги Венгрия-Сербия в Сербии заработал, нефтепровод Китай-Россия и газопровод Китай-Средняя Азия поддерживают стабильную работу, строительство Китай-Россия и трансграничные оптические кабельные информационные каналы Китай-Кыргызстан продвигаются плавно, Ляньюньган-Хоргос. Ускорено строительство новых наземных и морских транспортных коридоров Азия-Европа. Что касается строительства транспортной сети, грузовые поезда Китай-Европа быстро развиваются, а строительство сетей быстрых грузовых перевозок также значительно ускорилось. Международные грузовые поезда Китай-Европа в провинциях Юсиноу, Ханьсиноу, Чжэнсиноу и Жунсиноу образовали совместную стыковочную станцию. Большой альянс «Один пояс, один путь» в основном обеспечил бесперебойную логистику между Китаем и Европой и предоставил стране гарантии транспортных мощностей для укрепления строительства «Пояса и пути».

Поскольку строительство Нового Евразийского континентального моста постепенно углубляется, масштабы трансграничных торговых расчетов в юанях продолжают увеличиваться. Моя страна продолжает подписывать двусторонние соглашения о свопах в местной валюте со странами, расположенными вдоль маршрута, и масштабы свопов в местной валюте продолжают расти. По состоянию на 2020 год совокупная сумма соглашений о свопе в местной валюте, подписанных Китаем и семью евразийскими странами, достигла 210,7 млрд юаней.

В то же время Фонд Шелкового пути поддерживает строительство и развитие Экономического пояса Шелкового пути посредством диверсифицированных инвестиций.

Механизм, в котором помощь и инвестиции взаимно

способствуют друг другу, более эффективен. Помощь Китая Центральной Азии в основном инвестируется в добычу нефти и природного газа и связанные с этим экологические проекты, а также в проекты строительства инфраструктуры на транспортных коридорах, и большая часть предоставляемой им финансовой поддержки основана на экспортных кредитах и рыночных процентных ставках или близких к рыночным процентам.

Основные проблемы, связанные с открытием экономического коридора Нового Евразийского континентального моста, заключаются в следующем:

- таможенные процедуры в странах Центральной Азии характеризуются низкой прозрачностью, сложностью и неэффективностью, что ограничивает торговлю между Китаем и регионом. Частая смена таможенных чиновников и политики, обязательный физический досмотр товаров и неофициальные платежи в Казахстане замедляют оформление и увеличивают затраты. Недостаточная модернизация таможенных систем и отсутствие электронного обмена данными с Китаем дополнительно снижают эффективность, увеличивая расходы и замораживая оборотные средства экспортёров;

- в Центральной Азии высокое налоговое бремя и строгие нетарифные барьеры существенно усложняют трансграничные операции. Налоги с оборота (12-20%) и налоги на прибыль корпораций выше, чем в странах Юго-Восточной Азии, а импорт сталкивается с ограничениями, такими как карантинные требования, социальные и экологические нормы. Для экспорта китайских товаров требуется значительное количество документов (от 11 до 14 в разных странах региона), что увеличивает транзакционные издержки и снижает эффективность торговли.

- расчеты в юанях в трансграничной торговле сталкиваются с рядом сложностей. Хотя Китай является крупнейшим покупателем энергоносителей из Центральной Азии, преимущество в выборе юаня как расчетной валюты ограничено

из-за однородности таких товаров. Экспорт высокотехнологичной продукции также не способствует увеличению расчетов в юанях, поскольку многие товары зависят от импортных компонентов и требуют расчетов в долларах США, что подчёркивает необходимость повышения уровня технологического развития для укрепления позиций юаня;

- высокие транспортные издержки существенно затрудняют торговлю между Китаем и Центральной Азией, поскольку рост таких расходов увеличивает себестоимость товаров. Торговля в основном зависит от железнодорожных перевозок, однако недостаточная инфраструктура между странами региона приводит к дополнительным затратам. Особенно страдают трудоёмкие товары с низкой добавленной стоимостью, которые наиболее чувствительны к изменению цен;

- низкая эффективность перевозок значительно ограничивает торговлю между Китаем и Центральной Азией. Различия в железнодорожных системах и стандартах движения требуют замены вагонов на границах, а многочисленные транзитные ограничения дополнительно замедляют транспортировку. По данным Всемирного банка за 2018 год, индекс логистической эффективности Китая составил 3,61, тогда как у Казахстана - 2,81, у Узбекистана - 2,58, что отражает слабую связь транспортной инфраструктуры в регионе.

После начала российско-украинской войны, а также постепенного усиления санкций против России со стороны западных стран, особенно ЕС, и постепенного введения санкций, сильно пострадали грузовые поезда Китай-Европа, которые напрямую перевозят европейские товары. Однако по сравнению со снижением прямых перевозок в Европу, опираясь на географические преимущества Нового Евразийского континентального моста, центральноазиатский участок железнодорожного экспресса Китай-Европа получил период окна для развития. Поэтому увеличение поддержки строительства поездов в Центральной Азии на данном этапе является мерой,

преследующей несколько целей.

Политическая основа дальнейшего развития Евразийского трансконтинентального моста.

Война между Россией и Украиной оказала негативное влияние на грузовые поезда Китай-Европа, следующие в Европу. Однако в составе грузовых поездов Китай-Европа среднеазиатские грузовые поезда имеют явную тенденцию к расширению. В первом квартале 2022 года прямой выезд поездов Цзянсу в Европу увеличился на 6,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, а прямой выезд в Центральную Азию увеличился на 51,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года; перевезено на 2829 грузов больше, чем отправлено из Китая в Европу, а количество обратных рейсов в Среднюю Азию увеличилось по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 108,9%. Развитие грузовых поездов Центральной Азии может в определенной степени компенсировать потери, нанесенные грузовыми поездами Китай-Европа из-за российско-украинского конфликта.

В декабре 2022 г. состоялся саммит, посвященный 30-летию открытия Нового Евразийского континентального моста, на котором обсуждались достижения и перспективы развития коридора. Инициатива предлагает в полной мере использовать преимущества трансграничных железнодорожных перевозок, в первую очередь сосредоточив внимание на дальнейшем развитии Китай-страны Центральной Азии. При этом приоритетами определены контейнерные интермодальные перевозки Китай-Европа и железнодорожные перевозки.

Были приняты решения по увеличению объема грузов, укреплению транспортных возможностей, оптимизации распределения железнодорожных ресурсов и обеспечения бесперебойной транспортировки грузов. Решено активно продвигать железнодорожный проект Китай-Кыргызская Республика-Узбекистан. Намечены и реализуются работы

по технико-экономическому обоснованию улучшения инфраструктуры трансграничных железнодорожных портов, а также модернизации объектов железнодорожного транспорта. Меры должны повысить потенциал контейнерных перевозок и перевалки, увеличить пропускную способность железных дорог и инфраструктуры Китая и стран Центральной Азии.

Планируется продолжать совершенствовать «зеленый канал» для бесперебойного потока товаров. «Зеленый канал» в основном включает в себя продолжение оптимизации режима таможенного оформления, обеспечивая при этом безопасность профилактики и контроля эпидемии.

3.4 Участие китайских предпринимателей в развитии «Среднего коридора»

Валовый приток прямых иностранных инвестиций (ПИИ) из Китая в Казахстан за последние 17 лет составил \$23 млрд.⁴⁹ Объем китайских инвестиций в первой половине 2023 года составил \$748,3 млн, и это на 30,6% выше уровня аналогичного периода 2022 года. По состоянию на 01.12.2023 года Казахстан и Китай реализовали 17 индустриальных проектов и продолжают реализацию 35 проектов.

Китайские компании добывают 24% казахстанской нефти и намерены расширять инвестиции в другие отрасли, в частности инвестировать \$27 млрд в проекты горно-металлургического комплекса, энергетики, машиностроения, химической и пищевой промышленности и др.⁵⁰

Китайские инвестиции приходят также в рамках инициативы «Пояс и путь», главным образом, в создание производств и инфраструктуры. В частности, крупнейшая китайская логистическая компания COSCO Shipping инвестирует в развитие специальной экономической зоны «Хоргос

⁴⁹ Казахстан и Китай реализовали 52 проекта на \$21 млрд. <https://24.kz/ru/news/economy/item/618878-kazakhstan-i-kitaj-realizovali-52-proekta-na-usd21-mlrd>.

⁵⁰ CSI Group Center for Strategic Initiatives. <https://csi.kz/industries/post-7>.

**Прямые инвестиции КНР в Казахстан
за время реализации проекта ОПОП**

	Приток ПИИ из Китая, млн. долл. США	Общий приток ПИИ в Казахстан, млн. долл. США	Доля Китая в притоке ПИИ, %
2014	1807	23809	7,6
2015	833,9	15368	5,4
2016	975,2	21367	4,6
2017	1082	20960	5,2
2018	1665	24271	6,9
2019	1694	24327	7
2020	958,9	17071	5,6
2021	1848,3	23810	7,8
2022	1432,7	28028	5,1

– Восточные ворота».

ГЛАВА 4 ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ КАЗАХСТАНА И КИТАЯ В РАМКАХ «СРЕДНЕГО КОРИДОРА»

«Средний коридор» играет исключительно важную роль в укреплении связей между Европой и Азией, создавая стратегическое и эффективное соединение двух континентов. Этот маршрут становится основой для развития торговли и логистики, а также для углубления экономических и политических отношений между странами, находящимися на его пути. Казахстан и Китай, являясь стратегическими партнерами, активно сотрудничают в рамках инициативы «Один пояс, один путь», и оба государства понимают важность этого транспортного коридора для обеспечения стабильного экономического роста и взаимовыгодного сотрудничества.

Данный транспортный маршрут проходит через территорию Казахстана и Каспийское море, обеспечивая прямую связь китайских производственных мощностей с ключевыми рынками, такими как Кавказ, Ближний Восток и Европа. Это дает Казахстану уникальную возможность стать важным транзитным хабом, через который проходит значительная часть товарооборота между восточными и западными странами. Транспортировка товаров через этот маршрут не только сокращает время доставки, но и повышает эффективность логистических цепочек, что имеет важное значение как для Китая, так и для стран, использующих этот маршрут для экспорта и импорта товаров.

Для Китая «Средний коридор» является важной частью его амбициозной стратегии по расширению экономического влияния через проекты, такие как «Один пояс, один путь». Этот коридор становится альтернативой традиционным путям доставки и открывает новые возможности для китайских производителей в поиске рынков для своих товаров. Казахстан,

в свою очередь, укрепляет свои экономические позиции, привлекая инвестиции и улучшая инфраструктуру, что способствует дальнейшему развитию региона и повышению его конкурентоспособности в глобальной торговле.

Взаимодействие Казахстана и Китая в рамках «Среднего коридора» имеет стратегическое значение не только с точки зрения экономического развития, но и в контексте геополитической стабильности и интеграции региона в глобальные торговые сети. Этот коридор становится важным инструментом для укрепления взаимных связей между двумя странами и создания новых возможностей для их развития в рамках глобальной экономики.

Казахстан, как ключевой участник и транзитная точка «Среднего коридора», предоставляет важнейшие логистические хабы, такие как порты Актау и Курык на Каспийском море, а также хорошо развитую железнодорожную сеть, которая соединяет Китай с западными направлениями. Эти объекты играют решающую роль в обеспечении эффективного движения товаров по маршруту и являются основой для создания конкурентоспособной и устойчивой транспортной инфраструктуры, что способствует укреплению транзитного потенциала Казахстана и его интеграции в международную торговую систему.

Китай, в свою очередь, выступает крупнейшим инвестором, а также важнейшим поставщиком грузов для этого маршрута. Благодаря китайским инвестициям в инфраструктуру и модернизацию объектов, Казахстан получает значительные экономические и технологические выгоды. Китай также предоставляет стратегическую поддержку в виде товарных поставок, что делает этот маршрут еще более привлекательным и эффективным для всех участников. Совместные усилия Казахстана и Китая способствуют не только укреплению транзитного потенциала региона, но и диверсификации транспортных коридоров, что в свою очередь снижает зависимость от традиционных путей и повышает

устойчивость глобальных логистических сетей.

Кроме того, совместная работа по развитию «Среднего коридора» стимулирует торговый оборот между двумя странами и странами, находящимися на пути этого маршрута. С увеличением объемов торговли создаются новые экономические возможности, улучшая финансовую и инвестиционную привлекательность региона. В целом, взаимодействие Казахстана и Китая в рамках этого коридора не только способствует экономическому процветанию, но и помогает укрепить региональную безопасность и стабильность, формируя новые экономические и политические союзы на глобальной арене.

Данный коридор использует мультимодальную транспортную модель, которая сочетает в себе несколько видов транспорта, с основным акцентом на железнодорожные перевозки, при этом часть маршрута переоборудуется для морских перевозок через Каспийское море. Эта модель позволяет значительно повысить гибкость и эффективность транспортных потоков, однако на текущий момент она сталкивается с определенными вызовами, связанными с ограниченными мощностями инфраструктуры.

На направлении Баку-Актау и Баку-Туркменбаши в настоящее время функционирует всего 13 паромов, что является недостаточным для того, чтобы обеспечивать оптимальное балансирование пропускной способности железных дорог с обеих сторон Каспийского моря. Паромы, являясь основным средством для переправки грузов через воду, не могут справляться с растущими объемами перевозок, что замедляет транспортировку товаров и затрудняет нормальное функционирование транспортной цепочки.

Ограниченные возможности паромных и портовых услуг существенно тормозят эффективность всего Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), делая его менее конкурентоспособным по сравнению с альтернативными маршрутами, такими как Евразийский континентальный мост.

Этот маршрут, хотя и использует другие транспортные виды, может предложить более высокую пропускную способность и быстрее доставлять товары. В таких условиях увеличение числа паромных переправ, модернизация портовых и логистических инфраструктур становятся приоритетными задачами, которые должны улучшить способность ТМТМ к конкуренции с другими маршрутами, обеспечив стабильность и высокую пропускную способность для международных перевозок.

Евразийский континентальный мост представляет собой одну из самых значительных и стратегически важных транспортных артерий, включающую две основные линии, которые связывают Восток и Запад. Первый маршрут начинается в Хабаровске и Владивостоке на востоке России, проходя через знаменитую Транссибирскую магистраль – самую длинную железную дорогу в мире, которая служит важнейшим связующим звеном между европейскими и азиатскими регионами. Этот маршрут ведет в европейские страны, завершая свой путь в крупнейшем порту Роттердам в Нидерландах, что обеспечивает прямую связь с важнейшими рынками Европы.

Второй маршрут Евразийского континентального моста берет начало в Ляньюньгане на востоке Китая, пересекает Алашанькоу в Синьцзяне, проходит через Казахстан, Россию, Беларусь, Польшу и Германию, и также достигает порта Роттердам. Этот маршрут представляет собой стратегически важный путь для транспортировки товаров из Китая в Европу, значительно сокращая время доставки по сравнению с традиционными морскими маршрутами.

Провозная способность Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ) составляет лишь около 5% от пропускной способности Евразийского континентального моста, что свидетельствует о большом разрыве в объемах перевозок между этими двумя маршрутами. Евразийский континентальный мост, благодаря своей высокой пропускной способности и стабильности инфраструктуры, остается

более эффективным и конкурентоспособным маршрутом для перевозки крупных объемов грузов между Азией и Европой. В то же время, развитие ТМТМ и улучшение его инфраструктуры представляют собой важный шаг в диверсификации транспортных коридоров, что поможет повысить его роль в глобальной логистике и уменьшить зависимость от традиционных путей, таких как Евразийский континентальный мост.

Для того чтобы привлечь больший объем грузов через Транскаспийский международный транспортный маршрут, некоторые страны, расположенные вдоль этого маршрута, вводят субсидии на фрахтовые ставки. Эти меры, безусловно, способны повысить ценовую конкурентоспособность маршрута, делая его более привлекательным для компаний, стремящихся сократить свои логистические расходы. Снижение стоимости транспортировки, благодаря субсидиям, может стимулировать рост объемов перевозок, привлечь новых участников и увеличить поток товаров через регион.

Однако в долгосрочной перспективе такие субсидии могут привести к негативным экономическим последствиям. Субсидирование фрахтовых ставок на постоянной основе может создать искусственные условия, которые не будут отражать реальную стоимость транспортировки. Это может привести к снижению доходности и финансовой устойчивости транспортных компаний, которые будут вынуждены компенсировать убытки за счет сокращения качества услуг или повышения других тарифов. В результате, несмотря на краткосрочные выгоды, такие меры могут подорвать долгосрочную эффективность и устойчивость всей транспортной системы.

Кроме того, постоянные субсидии могут создать зависимость от внешнего финансирования, что приведет к недостаточной стимуляции для дальнейших инвестиций в модернизацию инфраструктуры и улучшение услуг. Без своевременных и эффективных изменений в стратегии развития, ТМТМ может столкнуться с проблемами, связанными с нехваткой

капитала для поддержания и обновления ключевых объектов транспортной инфраструктуры. Поэтому важно подходить к субсидиям с осторожностью, балансируя краткосрочные стимулы с долгосрочной стратегией устойчивого развития транспортной сети.

4.1 Совместные действия и инициативы развития «Среднего коридора»

В 2023 году было подписано Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики по развитию «Среднего коридора». Соглашение одобрено постановлением Правительства Республики Казахстан от 14 октября 2023 года № 911.⁵¹

В преамбуле Соглашения отмечается, что стороны, руководствуются положениями Меморандума о взаимопонимании между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики по углублению развития Транскаспийского международного транспортного маршрута для контейнерных поездов в сообщении Китай – Европа, подписанного 17 мая 2023 года, принимают во внимание договоренности глав двух государств по укреплению сопряжения инициативы «Один пояс – один путь», учитывают тесные торговые отношения между двумя странами и странами, расположенными вдоль «Среднего коридора».

Стороны признают, что данный коридор является одним из ключевых проектов практического сотрудничества между Республикой Казахстан и Китайской Народной Республикой, и поэтому желают стимулировать потенциал международных смешанных перевозок, увеличение торговли и инвестиций. Особого внимания заслуживает то, что стороны Соглашения стремятся создать условия для заключения заинтересованными хозяйствующими субъектами двух государств экономически

⁵¹ В Пекине подписано еще одно межправительственное соглашение по ТМТМ. <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/press/news/details/637540?lang=ru>.

выгодных долгосрочных договоров.

Документом определено, что целью является совместное обеспечение роста конкурентоспособности коридора. В числе способов достижения цели перечислены следующие задачи:

- строительство транспортной инфраструктуры;
- внедрение передовых технологий по перевозке грузов;
- развитие комбинированной перевозки, используя различные виды транспорта (железнодорожный, автомобильный и водный);
- привлечение инвестиций для развития инфраструктуры коридора;
- создание благоприятных условий для перевозки грузов по территориям обеих стран;
- развитие логистических центров для привлечения дополнительных объемов транзита и обеспечения непрерывной комбинированной транспортировки.

Определено, что стороны обеспечат координацию действий и примут необходимые меры по следующим направлениям:

- обеспечение надлежащего эксплуатационного состояния и достаточной пропускной способности объектов транспортной инфраструктуры на территории Республики Казахстан и Китайской Народной Республики;
- укрепление сотрудничества между ведомствами в сферах транспорта и транспортно-логистическими компаниями, поддержка стабильного и эффективного функционирования коридора;
- изучение оптимальных вариантов организации перевозок и освоение источников транзитных грузов для облегчения прохождения поездов или транспортных средств, осуществляющих транзитные перевозки в пределах своих собственных территорий;
- привлечение транзитных и внешнеторговых грузов из Китая в Европу по «Среднему коридору» и в обратном направлении;
- содействие финансированию проектов портовой инфра-

структуры вдоль коридора;

- содействие снижению административных барьеров, связанных с переработкой мультимодальных грузов в портах и на стыковых станциях;

- оптимизация логистических и транспортных операций, сокращение времени перевозок, повышение качества оказываемых услуг.

Важно подчеркнуть, что в целях обеспечения выполнения договоренностей по Соглашению, а также в случае возникновения вопросов организации перевозок стороны взяли на себя обязательство осуществлять необходимые двусторонние консультации для выработки взаимоприемлемых решений.

4.2 Проблемы и вызовы развития «Среднего коридора»

Качественное строительство Китаем «Пояса и пути» и ускорение развития грузовых поездов Китай-Европа оказывают значительное влияние на повышение эффективности международных торговых путей, и в этом контексте Транскаспийский международный транспортный коридор играет важнейшую роль. Реализация инициативы «Один пояс, один путь» требует не только модернизации существующих транспортных маршрутов, но и активного развития новых логистических звеньев, которые могут обеспечить более быструю и дешевую доставку товаров между Китаем и Европой. Важность ТМТМ заключается в том, что этот маршрут непосредственно соединяет Китай с Кавказом, Центральной Азией и Европой, являясь важной частью «Пояса и пути».

Ускорение движения грузовых поездов Китай-Европа через ТМТМ требует комплексной поддержки и расширения инфраструктуры, улучшения транспортных и логистических связей. Для повышения конкурентоспособности этого маршрута необходимо не только поддерживать и развивать железнодорожные и портовые мощности, но и совершенствовать процессы

таможенного оформления и оптимизировать логистические цепочки на всех этапах транспортировки. Взаимодействие китайских и региональных властей, а также частных компаний, играющих ключевую роль в инфраструктурных проектах, позволит создать эффективную и быстро развивающуюся систему, которая будет способствовать росту товарооборота и стимулировать экономическое развитие стран, через которые проходит ТМТМ.

Таким образом, поддержка и развитие Транскаспийского международного транспортного коридора – это неотъемлемая часть стратегии Китая по успешной реализации «Пояса и пути» и интеграции стран Центральной Азии и Кавказа в глобальные торговые цепочки. ТМТМ играет не только стратегическую роль для Китая, но и для всего региона, предоставляя новые возможности для роста и укрепления позиций на международной арене.

В рамках Транскаспийского международного транспортного коридора действуют контейнерные линии на участке Актау – Баку (Азербайджан)/ Каспиан (Иран). Текущие возможности морских портов (Актау, Курык, Баку (Алят), Батуми/Поти) позволяют переориентировать на маршруты «Среднего коридора» порядка 6 млн. тонн грузов, в том числе до 4 млн. тонн генеральных и сыпучих грузов (уголь, металл, руда) и до 100 тыс. ДФЭ.

Пропускная способность сухогрузных терминалов порта Актау составляет порядка 4 млн. тонн в год, мощность по перевалке нефти – 7,5 млн. тонн в год. Пропускная способность порта Курык по перевалке паромных грузов составляет порядка 6 млн. тонн. Спектр услуг порта Баутино ограничен перевалкой грузов, связанных с разработкой нефтегазовых проектов в казахстанском секторе Каспийского моря и обслуживанием сервисного флота, осуществляющего внутренние перевозки.

Старший экономист по транспорту Всемирного банка Виктор Арагонес⁵² в число основных проблем, препятствующих

⁵² Эксперт Всемирного банка обозначил «узкие места» ТМТМ. <https://kapital.kz/economic/121121/ekspert-vsemirnogo-banka-oboznachil-uzkiye-mesta-tmtm.html>

развитию «Среднего коридора», относит следующие:

- нехватка перевалочного оборудования в портах Республики Казахстан;
- нехватка морских судов для перевозки контейнеров по Каспию;
- непрозрачное формирование портовых тарифов;
- высокие и неунифицированные тарифы;
- слабая интеграция информационных систем Казахстана, Азербайджана и Грузии;
- низкая координация между операторами перевозочной деятельности;
- низкая пропускная способность транспортной и логистической инфраструктуры.

Перспективы развития «Среднего коридора» связаны с экономическими, геополитическими и инфраструктурными факторами, которые могут усилить его инновационность в глобальной транспортной системе в ближайшие годы. В этой связи можно утверждать о рисках негативного влияния складывающейся глобальной геополитической ситуации. В частности, происходят изменения в направлениях и объемах торговых потоков из-за санкций против России. Вместе с тем возникают новые возможности благодаря расширению сотрудничества Китайской Народной Республики с Евросоюзом и Турцией. Растут инвестиции в транспортную инфраструктуру (развитие морских и сухих портов, железных и автомобильных дорог, цифровизация и другие технические проекты).

Перспективы развития «Среднего коридора» выглядят оптимистичными в условиях развития экономического сотрудничества между Китайской Народной Республикой и странами Центральной Азии, включая Казахстан. Происходит диверсификация промышленности и транспортных маршрутов, что скажется на развитии «Среднего коридора».

4.3 Участие стран Центральной Азии в развитии «Среднего коридора»

Создание сети взаимосвязанных торговых и транспортных коридоров представляет собой важнейшую стратегическую цель для Центральной Азии, играющую решающую роль в дальнейшей интеграции региона в глобальные экономические и торговые процессы. В условиях глобализации и расширяющихся торговых связей, наличие эффективных и современных транспортных маршрутов становится ключевым фактором, определяющим не только экономическое развитие стран региона, но и их конкурентоспособность на международной арене.

Эта инициатива имеет жизненно важное значение для социально-экономических преобразований в Центральной Азии, так как эффективные транспортные и логистические сети позволяют значительно улучшить торговлю, снизить издержки на транспортировку товаров и сократить время доставки. В свою очередь, это способствует росту экономической активности, созданию новых рабочих мест, увеличению налоговых поступлений и привлечению иностранных инвестиций, что способствует развитию инфраструктуры и устойчивому росту региональных экономик.

Кроме того, создание интегрированных транспортных коридоров раскрывает геоэкономический потенциал региона, позволяя ему занять стратегически важную роль в международных торговых путях. Центральная Азия, благодаря своему расположению на пересечении ключевых континентов, может стать важным транзитным хабом, соединяющим Восток с Западом, а также Север с Югом. Это открывает новые возможности для стран региона, позволяя им не только укрепить свои позиции на международной экономической карте, но и стать основными участниками глобальных логистических и торговых цепочек.

Таким образом, развитие взаимосвязанных торговых и транспортных коридоров представляет собой не только

инфраструктурную задачу, но и стратегический процесс, направленный на реализацию геоэкономического потенциала Центральной Азии, который будет способствовать устойчивому и долгосрочному социально-экономическому развитию региона.

Центральная Азия расположена в уникальном географическом положении, что открывает для стран региона значительные возможности для создания эффективных транспортных и логистических связей. Это стратегическое местоположение, соединяющее ключевые континенты, предоставляет Центральной Азии неопределимый потенциал для развития как важного транзитного хаба, связывающего Восток с Западом, а также Юг с Севером. Транспортные коридоры, которые в настоящее время активно развиваются в рамках различных международных инициатив, могут коренным образом изменить статус стран региона, предоставив им возможность занять ключевую роль в глобальной системе перевозок и торговли.

Превращение стран Центральной Азии в сухопутные транспортные и логистические узлы вместо государств без выхода к морю значительно изменит их экономический ландшафт. Вместо того чтобы быть зависимыми от внешних морских путей, страны региона смогут стать основными игроками в международной логистике, предоставляя важные транспортные маршруты для товаров и ресурсов. Это позволит ускорить процессы торговли, снизить издержки на транспортировку и улучшить доступ к новым рынкам для товаров и услуг, производимых в Центральной Азии.

Кроме того, создание таких транспортных коридоров способствует улучшению инфраструктуры, созданию рабочих мест и привлечению иностранных инвестиций, что даст новый импульс социально-экономическому развитию региона. В перспективе Центральная Азия сможет занять центральное место в глобальной торговле и логистике, играя ключевую роль в обеспечении связности между разными частями мира и укрепляя свои позиции на международной арене.

Несмотря на очевидные преимущества, Центральная Азия по-прежнему остается одним из наименее взаимосвязанных регионов в мире, что создает существенные вызовы для ее экономического развития. По данным Всемирного банка, уровень связанности региона с мировой экономикой составляет в среднем менее 60%, что существенно ниже, чем в других регионах, и ограничивает его потенциал для полноценной интеграции в глобальные торговые сети. Это означает, что для стран Центральной Азии существует необходимость в значительных усилиях для улучшения своих логистических связей и сокращения барьеров, мешающих их экономическому процветанию.

Дополнительным препятствием являются высокие транспортные расходы, которые могут составлять до 50% от стоимости товаров, что является значительно выше, чем в среднем по миру, где эта цифра составляет лишь 11%. Эти высокие затраты на транспортировку товаров означают, что цены на продукцию, произведенную в Центральной Азии, становятся менее конкурентоспособными на международных рынках. Страны региона сталкиваются с дополнительными экономическими трудностями, связанными с тем, что их транспортные расходы в 2-3 раза выше, чем в более развитых странах, что, в свою очередь, сказывается на общем уровне жизни и возможностях для бизнеса.

Эти проблемы являются результатом недостаточно развитой инфраструктуры, высоких затрат на логистику и длительных сроков доставки товаров. Несмотря на стратегическое местоположение Центральной Азии, регион остается на периферии глобальных торговых цепочек, что требует комплексных и долгосрочных инвестиций в инфраструктуру и эффективное управление транспортными коридорами для устранения этих экономических барьеров и повышения связанности с мировым рынком.

Эти проблемы усугубляются множеством барьеров в транспортной системе, которые значительно препятствуют развитию

торговли и экономического сотрудничества в регионе. Неэффективные и устаревшие транспортные инфраструктуры, несовершенные таможенные процедуры, а также ограничения, связанные с бюрократическими барьерами, создают дополнительные трудности для стран Центральной Азии, ограничивая их способность конкурировать на глобальных рынках. Эти препятствия затрудняют не только движение товаров, но и сдерживают развитие промышленного сотрудничества между странами региона, поскольку отсутствуют оптимизированные и быстрые каналы для поставок сырья, компонентов и готовой продукции.

Кроме того, эти барьеры отпугивают иностранных инвесторов, которые ищут более стабильные и предсказуемые условия для ведения бизнеса. Высокие транспортные расходы и задержки в поставках повышают риски для компаний, что делает регион менее привлекательным для капитала и технологий. Это, в свою очередь, ограничивает возможности для модернизации производственных мощностей, расширения предпринимательской активности и технологического прогресса, что является важным условием для выхода региона на более высокие уровни добавленной стоимости в глобальных цепочках.

В результате, несмотря на стратегическое расположение и богатые природные ресурсы, страны Центральной Азии остаются на периферии мировых экономических процессов, не имея возможности эффективно интегрироваться в глобальные цепочки добавленной стоимости. Это ограничивает не только экономический рост, но и социальное развитие региона, поскольку недостаточная интеграция в мировую экономику препятствует созданию рабочих мест, развитию высокотехнологичных отраслей и улучшению уровня жизни населения.

Для решения этих проблем развитие транспортной инфраструктуры стало одним из ключевых приоритетов для стран Центральной Азии, поскольку эффективная транспортная сеть

является основой для улучшения торговли, привлечения инвестиций и интеграции региона в глобальные экономические процессы. Это включает в себя не только модернизацию существующих транспортных маршрутов, но и строительство новых железных дорог, пограничных переходов и логистических центров, которые помогут улучшить связность региона и уменьшить барьеры для свободного передвижения товаров и людей.

Одним из значимых шагов в этом направлении является развитие портовой и транспортной инфраструктуры. Например, Туркменистан и Казахстан активно работают над модернизацией своих портов и приобретением новых транспортных судов для улучшения морских перевозок. Порты Актау и Курык в Казахстане, а также Туркменбаши в Туркменистане играют важную роль в обеспечении доставки товаров по маршруту через Каспийское море, и их развитие существенно повышает пропускную способность и снижает затраты на транспортировку.

Кроме того, создание новых железнодорожных маршрутов и улучшение существующих железных дорог становятся важным элементом для сокращения времени доставки и повышения эффективности транзита. Казахстан, например, активно работает над расширением своей железнодорожной сети, что не только улучшает внутренние транспортные связи, но и позволяет лучше интегрировать страну в международные транспортные потоки. Эти меры способствуют снижению транспортных расходов и повышению конкурентоспособности товаров, произведенных в Центральной Азии.

Также страны региона уделяют внимание строительству и улучшению пограничных переходов, что способствует ускорению процедур пересечения границ и снижению времени, необходимого для транспортировки товаров между странами. Логистические центры, в свою очередь, обеспечивают эффективную переработку и хранение товаров, оптимизируя логистические цепочки и улучшая условия для внешней торговли.

Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры в Центральной Азии становится основным механизмом для преодоления существующих барьеров, повышения региональной связности и создания условий для устойчивого экономического роста.

Модернизация и расширение транспортных коридоров имеют решающее значение для полного использования транзитного и геоэкономического потенциала Центральной Азии. Стратегическое расположение региона, на стыке ключевых торговых путей, открывает уникальные возможности для развития, но для того чтобы эти возможности были реализованы на практике, необходимо создание современной и эффективной транспортной инфраструктуры.

Модернизация существующих и строительство новых транспортных маршрутов позволяет значительно улучшить логистику, снизить издержки на транспортировку товаров и ускорить процессы доставки. Это, в свою очередь, способствует более тесной интеграции стран Центральной Азии в глобальные производственно-сбытовые цепочки, предоставляя регионам доступ к новым рынкам и улучшая их конкурентоспособность на международной арене.

Кроме того, эффективные транспортные коридоры позволяют создавать новые экономические связи между странами региона и их партнерами, обеспечивая поток товаров, инвестиций и технологий. Это помогает укрепить экономику стран Центральной Азии, способствует развитию новых отраслей, созданию рабочих мест и улучшению социальных условий в регионе. Таким образом, модернизация транспортной инфраструктуры становится не только ключевым элементом экономической стратегии, но и основой для более глубокой интеграции региона в мировую экономику.

В перспективе расширение транспортных коридоров позволит Центральной Азии занять более важную роль в глобальной логистике и торговле, что откроет новые

возможности для развития, стимулируя рост не только в отдельных странах, но и в целом в регионе.

Страны Центральной Азии взаимодействуют в этом направлении на полях Консультативных встреч глав государств Центральной Азии (СМНВАС). В 2023 году главы государств подписали пятистороннее Соглашение о взаимосвязанности наземного транспорта в ходе пятого заседания СМНВАС в Душанбе. В 2024 году министры транспорта подписали Меморандум о взаимопонимании по развитию транспортно-логистических центров на шестом заседании СМНВАС в Астане.

Центральная Азия становится влиятельным участником обновляющейся международной системы, формируется как евразийский эпицентр международных геополитических и геоэкономических преобразований. Консолидирует усилия, участвуя в региональных проектах с внешними партнерами для всестороннего продвижения общих позиций. «Убежден, настало время для позиционирования Центральной Азии не только в качестве связующего звена между Азией и Европой, но и как отдельного регионального актора международных отношений, способного стать новым центром глобального притяжения».⁵³

«Совместные крупные проекты приносят не только ощутимую пользу их участникам, но и меняют всю конфигурацию экономики Центральной Азии. Важным направлением сотрудничества является развитие в приграничных районах сети торгово-логистических и промышленных хабов, которые могут стать новыми драйверами взаимной торговли и совместной инвестиционной деятельности. Стратегическое значение приобретает реализация транспортно-логистического потенциала наших стран. Эта сфера призвана стать новой опорной точкой для стремительного развития региона».

⁵³ К.-Ж.Токаев. *Ренессанс Центральной Азии: На пути к устойчивому развитию и процветанию.* <https://kazpravda.kz/n/renessans-tsentralnoy-azii-na-puti-k-ustoychivomu-razvitiyu-i-protsvetaniyu/>.

Токаев К.-Ж. «Центральная Азия стремительно превращается в ключевое звено глобальных транспортных коммуникаций. Прежде всего это многообещающий китайский проект «Один пояс, один путь» и международный транспортный коридор «Север – Юг», в которые в той или иной степени вовлечены все страны региона. Казахстан совместно с партнерами активно развивает Транскаспийский международный транспортный коридор, объемы перевозок по которому в среднесрочной перспективе могут быть увеличены в пять раз. Новые возможности открываются в связи с развитием морской инфраструктуры Казахстана – портов Актау и Курык, через которые проходят возрастающие объемы грузов из Китая, стран Центральной Азии на Южный Кавказ, в Турцию и далее в Европу. Выход на перспективные рынки стран Южной Азии и порты Индийского океана смогут обеспечить прорабатываемые транспортные коридоры через территорию Афганистана. Это отвечает интересам всего региона».

К.-Ж.Токаев: «... ключевыми направлениями взаимодействия наших стран в транзитно-транспортной сфере должны стать комплексное улучшение транспортного сообщения (увеличение частоты авиарейсов, запуск новых авиационных и железнодорожных маршрутов, модернизация пограничных переходов и так далее); обеспечение опережающего развития транспортной инфраструктуры с внедрением инновационных технологий; расширение транзитных возможностей и эффективное использование транзитно-логистического потенциала региона».⁵⁴

Для развития логистики и мультимодальных перевозок будет сформирована система трансграничных торговых хабов, на базе которых будут созданы площадки приграничного сотрудничества. На границе с Кыргызской Республикой будет

⁵⁴ Токаев К.-Ж. *Ренессанс Центральной Азии: На пути к устойчивому развитию и процветанию*. <https://kazpravda.kz/n/renessans-tsentralnoy-azii-na-puti-k-ustoychivomu-razvitiyu-i-protsvetaniyu/>.

создан «Индустриальный торгово-логистический комплекс», а на границе с Узбекистаном – международный центр промышленной кооперации «Центральная Азия». В каспийском регионе создается контейнерный хаб «Каспийский узел». В трансграничных хабах будут созданы индустриальные площадки для развития новых производств, а также бондовые (свободные) склады, на которых груз может храниться без прохождения таможенных процедур и уплаты налогов. Сеть приграничных хабов станет структурной единой товаропроводящей системы стран Центральной Азии и с перспективой расширения стран-участниц.

Система торговых хабов будет иметь надлежащее логистическое обеспечение, основанное на простоте доступа грузов на территории хабов, их внутреннего перемещения, обработки, дистрибьюции и вывоза. С этой целью будет реализован ряд проектов по развитию мультимодальной транспортной инфраструктуры в интеграции с железнодорожными транспортными узлами и автомобильными логистическими центрами.

Тенденции развития торговли в Центральноазиатском регионе требуют ускоренного совершенствования и формирования единой экосистемы торговых и индустриальных «площадок» на границе. Ключевыми условиями выступают качество физической инфраструктуры: железные и автомобильные дороги, пропускная способность пунктов пропуска через межгосударственные границы.

Приоритетной задачей является развитие Центрально-Азиатского коридора, а также коридора Север-Юг, соединяющего Южную Азию (Афганистан, Пакистан, Индию) с регионами Европы, Центральной Азии, Урала, Сибири и Дальнего Востока. В результате может сформироваться Центрально-Азиатский транспортный хаб или Центрально-Азиатская коридоров сеть, в которую войдет и «Средний коридор».

Тенденции развития торговли в Центрально-Азиатском регионе требуют ускоренного совершенствования и форми-

рования единой экосистемы торговых и промышленных хабов на границе. Ключевыми условиями выступают качество физической инфраструктуры: железные и автомобильные дороги, пропускная способность пунктов пропуска через межгосударственные границы.

Формирование Центрально-Азиатского коридора, а также коридора Север-Юг, соединяющего Южную Азию (Афганистан, Пакистан, Индию) с регионами Европы, Центральной Азии, Урала, Сибири и Дальнего Востока и их сопряжение с «Средним коридором» может сформировать Центрально-Азиатский транспортный хаб или Центрально-Азиатскую паутина коридоров в рамках китайской инициативы «Один пояс – один путь».

В открытых источниках обсуждаются предложения экспертов, наиболее значимые из которых в обобщенном виде представлены ниже.

Во-первых, для полной реализации транспортно-коммуникационного потенциала Центральной Азии необходимо разработать комплексную Стратегию стран Центральной Азии, которая интегрирует приоритетные направления и задачи развития транспортно-логистических систем стран. Стратегия должна подкрепиться межгосударственными соглашениями и гармонизацией законодательств.

Во-вторых, целесообразно создать региональный институт, например создание Центрально-Азиатского совета по транспорту и логистике для координации и согласования национальных планов в контексте Стратегии.

В-третьих, для эффективного участия в глобальных цепочках добавленной стоимости необходимо совместно реализовывать проекты по внедрению цифровых технологий, прежде всего в рамках модернизации систем таможенного контроля и мониторинга.

В-четвертых, гармонизация тарифной политики, в том числе разработка общих принципов формирования тарифов, предоставления льгот и преференций.

В-пятых, координация мер поддержки национальных перевозчиков, инвестиций в модернизацию транспортной инфраструктуры и увеличение пропускной способности пограничных пунктов пропуска.

В-шестых, важно проводить скоординированную промышленную политику, в том числе развивать промышленную кооперацию. Президент Узбекистана предложил создать Единую карту индустриализации региона и учредить Совет на министерском уровне. Развитие сети торговых, логистических и промышленных центров в приграничных районах имеет большое значение для содействия экономической интеграции стран Центральной Азии.

В целом «Средний коридор» важен для стран Центральной Азии, поскольку приносит экономические выгоды (открывает доступ на мировые рынки, снижает транспортные затраты, диверсифицирует экономику и др.). «Средний коридор» открывает новые перспективы для торговли и международного сотрудничества стран. Поэтому одной из приоритетных задач является подписание пакета межгосударственных соглашений, обеспечивающих расширение эффективного взаимовыгодного сотрудничества Китайской Народной Республики со странами Центральной Азии.

4.4 Перспективы развития «Среднего коридора» при содействии международных организаций

Различные аспекты инициативы ОПОП, включая анализ его влияния на мировую и региональную экономику, значение для КНР и других государств-участников, воздействие на глобальную транспортную инфраструктуру, инвестиционные и товарные потоки, на системной основе исследуют ведущие мировые аналитические центры (think tank) и финансовые институты, в частности, RAND, Brookings, Chatham House, Bruegel, Council on Foreign Relations, Atlantic Council,

Всемирный банк, Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития и др.

В исследовании Азиатского банка развития отмечается, что стандартного определения экономического коридора не существует, и концептуально полезной отправной точкой для анализа является транспортный коридор. Связывая крупные экономические центры для роста торговли, они способствуют экономическому развитию пространства, по которому проходят транспортные маршруты.

Всемирный банк предлагает «пять шагов» для расширения перевозок по Транскаспийскому международному транспортному коридору.⁵⁵

Во-первых, коридор должен стать экономическим, а не чисто транспортным. По мере того как будут расширяться контейнерные перевозки, потребуются новые услуги. Необходимо на местном, региональном и национальном уровне уже составить стратегии.

Во-вторых, повышение консолидации. Клиенты несут высокие издержки из-за разрозненности услуг операторов. Поэтому услугодателям нужно консолидироваться в формат единой организации в части тарифов и др.

В-третьих, оптимизировать процедуры, и в этих реформах может участвовать частный сектор.

В-четвертых, расширение цифровизации для обеспечения возможности отслеживать грузы в режиме реального времени.

В-пятых, планирование инфраструктурного развития. Нет необходимости строить огромные инфраструктурные проекты, нужно усовершенствовать то, что уже есть.

Эти шаги повысят эффективность коридора и привлекают инвестиции в его развитие, в том числе на этапе осуществления «пяти шагов».

⁵⁵ World Bank. Middle Trade and Transport Corridor. <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf>.

В указанном докладе Всемирного Банка подчеркивается, что при правильных инвестициях и стратегических решениях объемы торговли по «Среднему коридору» могут вырасти в три раза к 2030 году, с одновременным сокращением времени в пути вдвое.⁵⁶ Это будет способствовать не только экономическому росту и созданию новых рабочих мест, но и обеспечит геополитическую устойчивость цепочек поставок. В докладе подчеркивается, что ключевые стратегии включают предоставление логистических решений, упрощение приграничных процедур, цифровизацию.

В докладе Всемирного Банка подчеркивается важность Транскаспийского международного транспортного коридора, особенно в свете происходящих геополитических изменений. Всемирный Банк высказывает намерение поддержать развитие Транскаспийского международного транспортного коридора посредством финансирования, консультаций и др. Банк ведет переговоры с правительствами, операторами железных дорог и портов Центральной Азии и Южного Кавказа, чтобы устранить имеющиеся ограничения.

В вышеуказанном докладе отмечается: «Проблемы при пересечении границ, перевалке и координации привели к очень большим задержкам в транспортировке и переходу обратно на альтернативные коридоры. Эта ситуация позволила извлечь важные уроки о том, как улучшить транспортный коридор. Наше исследование позволит выявить основные барьеры для развития коридора».⁵⁷

По оценкам ЕБРР, чтобы полностью реализовать потенциал Транскаспийского международного транспортного коридора необходимо инвестировать \$19-21 млрд. ЕБРР считает,

⁵⁶ World Bank. Middle Trade and Transport Corridor. <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf>.

⁵⁷ World Bank. Middle Trade and Transport Corridor. <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf>.

что такие объемы инвестиций могут быть достигнуты через государственно-частное партнерство.

Для того, чтобы частные инвесторы были заинтересованы в инвестировании в развитие маршрутов, в том числе инфраструктуру логистики, они должны стать также и экономическим коридором. Имеется огромный потенциал. Страны региона обладают значительными запасами природных ресурсов, в том числе, необходимых для выработки чистой энергетики. Немаловажным фактором является и объем регионального рынка в 80 миллионов человек.

При этом важно учесть принципы G20 по инвестициям в качественную инфраструктуру (приняты 9 июня 2019 г. на Встрече министров финансов и управляющих Центрального банка в рамках председательства Японии).

Первый принцип - повышение позитивного влияния инфраструктуры на достижение целей устойчивого развития и роста национальной экономики.

Он предусматривает, что целью осуществления качественных инвестиций в инфраструктуру является максимизация положительного воздействия инфраструктуры на экономику, окружающую среду, социальную сферу и развитие, и создание благоприятного круга экономической деятельности при обеспечении источников государственного финансирования. При разработке и планировании проектов должно учитываться эффективное распределение ресурсов, укрепление потенциала, повышение квалификации и повышение производительности труда в местных экономиках, расширение базы инвесторов и привлечению большего числа частных инвестиций.

Инвестиции в качественную инфраструктуру также должны быть адаптированы к условиям отдельных стран и соответствовать местным законам и правилам.

Второй принцип - повышение экономической эффективности на протяжении всего жизненного цикла проекта. Он предусматривает, что инвестиции в качественную инфраструктуру

должны обеспечивать соотношение цены и качества и оставаться приемлемыми с точки зрения затрат на жизненный цикл проекта, принимая во внимание совокупные затраты на протяжении всего срока (планирование, проектирование, финансирование, строительство, эксплуатация и техническое обслуживание, по сравнению со стоимостью актива, а также его экономическими, экологическими и социальными выгодами.

Анализ затрат и выгод должен использоваться на протяжении всего жизненного цикла инфраструктурных проектов. Инфраструктурные проекты должны включать стратегии по снижению рисков задержек и перерасхода средств, а также тех издержек, которые осуществляются на этапах после поставки. Инновационные технологии должны использоваться в рамках жизненных циклов инфраструктурных проектов, где это целесообразно, для повышения экономической эффективности существующей и новой инфраструктуры.

Третий принцип - интеграция экологических аспектов в инфраструктурные инвестиции. Он предусматривает, что инфраструктурные проекты должны согласовываться с национальными стратегиями и обязательствами стран, а также с переходом к долгосрочным стратегиям с низким уровнем выбросов.

Четвертый принцип - устойчивость к природным катастрофам, чрезвычайным происшествиям и прочим рискам. Он предусматривает необходимость включения механизмов управления рисками природных катастроф и чрезвычайных происшествий на стадии планирования и проектирования инфраструктуры.

Пятый принцип - интеграция социальных аспектов в инфраструктурные инвестиции. Он предусматривает, что экономический и социальный эффект должен рассматриваться в качестве важного компонента при оценке качества инвестиций в инфраструктуру и должен систематически анализироваться на протяжении всего жизненного цикла проекта.

Шестой принцип - повышение качества управления инфраструктурой. Он предусматривает, что качественная система управления, применяемая на протяжении всего жизненного цикла инфраструктурного проекта, является ключевым фактором, обеспечивающим экономическую эффективность в долгосрочном периоде и прозрачность процесса реализации. Странам следует обеспечить наличие четких правил, развитых социальных институтов, а также высокого качества управления, как в государственном, так и в частном секторе экономики, с учетом принятых странами на международном уровне обязательств. Необходима координация действий на разных уровнях государственного управления. Наращивание экспертно-управленческого потенциала также является ключом к принятию обоснованных решений.

Должны быть созданы качественно сформированные и функционирующие управленческие институты для осуществления оценки отдельных инфраструктурных проектов на предмет фискально-бюджетной стабильности, а также для определения приоритетных проектов к реализации с учетом всего доступного финансирования.

Необходимым условием для принятия обоснованных управленческих решений и обеспечения качества при управлении проектами и их оценке является доступ к достоверной информации и данным. Наличие такой информации должно быть обеспечено на внутривостановом уровне для проведения анализа «затраты-выгоды».

На основе указанных принципов по инвестициям в качественную инфраструктуру отдельные страны G20 выработали собственные методики.

4.5 Потенциал сотрудничества Казахстана и Китая для развития «Среднего коридора»

«Один пояс, один путь» является крупнейшим международным проектом, в который уже вовлечены множество стран. В настоящее время проект выходит на новую стадию реализации, претерпевая глубокие изменения, связанные с пересмотром подходов Китая, как инициатора, а также стран-участников и в целом геоэкономических условий. В этой связи важно адаптировать стратегию казахстанского участия в проекте в целях соответствия национальным интересам, минимизации возможных рисков. Особое значение имеет достижение эффекта не только для транспортно-транзитной сферы, но и использование возможностей проекта для модернизации промышленности и совершенствования структуры экономики.

Необходимо гармонизировать подходы к развитию инфраструктуры и институтов «Среднего коридора». Как уже отмечалось, правительством Республики Казахстан принята Концепция ТЛК-2030, в которой определены основные задачи.

Для достижения стратегической цели становления Казахстана к 2030 году ведущим региональным транзитным хабом и обеспечения интегрированного развития отдельных отраслей транспорта в рамках единого транспортно-логистического комплекса планируется реализовать меры по следующим направлениям:

- развитие трансграничных хабов и терминальной сети для привлечения дополнительных объемов транзита;
- повышение пропускной способности международных транзитно-транспортных коридоров, логистических терминалов и пунктов пропуска;
- устранение нефизических барьеров в международном транспортном сообщении;
- упрощение таможенного администрирования процесса мультимодальных перевозок грузов в международном сообщении;

- совершенствование национального законодательства и заключение новых межгосударственных соглашений в области транспорта, транзита и торговли;

- развитие «мягкой» инфраструктуры, в т.ч. электронных и сервисных услуг.

На международной границе будет создан единый национальный уполномоченный орган (оператор) с законодательным закреплением функций «единого окна» и «одной остановки» транспортного средства при пересечении границы.

В грузовых автоперевозках будут созданы электронные системы eTIR и eCMR, а также подписаны соглашения о едином транзитном разрешении TRACECA. Для упрощения процедуры пересечения границы через автомобильные пункты пропуска необходимо внедрить специальную визу «TRACECA» для водителей автотранспортных средств.

Будут реализованы положения статьи 5 приложения 8 Международной Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Женева, 1982 г.) в части избежания повторных процедур взвешивания путем принятия и взаимного признания Международного весового сертификата транспортных средств (МВСТС).

В рамках цифровой интеграции транспортной инфраструктуры необходимо продолжить создание единой интеллектуальной транспортной системы путем объединения существующих и вновь создаваемых информационных систем отдельных видов транспорта, прежде всего, для мониторинга интенсивности движения и грузопотоков, состояния и планирования развития объектов транспортной инфраструктуры, в том числе международных транспортных коридоров и пунктов пропуска. Необходимо создать информационную систему цифровых международных автотранспортных коридоров, интегрированную с информационными системами таможенного и пограничного контроля.

Для создания единой цифровой транспортно-логистической среды с переходом на полностью автоматизированные процессы взаимодействия будет осуществлена интеграция информационных систем железнодорожного транспорта с системами управления государственных органов (включая сопредельные государства) и других видов транспорта. До 2030 года планируется завершить переход на интеллектуальные системы планирования, прогнозирования, моделирования, мониторинга, навигации и идентификации движения подвижного состава.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Обобщение результатов исследования: выводы о роли Казахстана и Китая в развитии «Среднего коридора».

РК и КНР играют центральную роль в развитии «Среднего коридора», который соединяет Восточную Азию с Европой через Центральную Азию и Каспийское море. Их сотрудничество, основанное на географической близости, экономической взаимодополняемости и стратегическом партнерстве в рамках инициативы «Один пояс, один путь», обеспечивает ключевые предпосылки для успешного функционирования и расширения маршрута.

Казахстан, благодаря своему расположению и активным инвестициям в инфраструктуру, выполняет роль логистического хаба, соединяющего железнодорожные и морские пути. Китай, в свою очередь, выступает основным поставщиком грузов и источником финансирования крупных инфраструктурных проектов. Совместные усилия двух стран уже привели к значительному увеличению грузопотока по маршруту и улучшению его конкурентоспособности на фоне других транспортных коридоров.

Экономические интересы Китая, как ключевого участника «Среднего коридора». По оценкам ОЭСР, приведенным в аналитическом обзоре «Китайская инициатива «Пояс и путь» в глобальном торговом, инвестиционном и финансовом ландшафте» («China's Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape»), данные интересы связаны с реализацией комплекса задач:

- 1) связанность - не только транспортные коммуникации, но также взаимосвязи в информационной и финансовой сфере;
- 2) открытость, включая снятие барьеров для торговли и инвестиций;
- 3) инновации - переход к развитию и сотрудничества за счет внедрения инноваций, в том числе в таких сферах,

как цифровизация, искусственный интеллект, квантовые компьютерные технологии и др.;

4) устойчивое развитие - прежде всего, его фундаментальным условием является целостное видение участия в ОПОП, в том числе в «Среднем коридоре»;

5) более сбалансированное региональное развитие;

7) повышение эффективности отечественной экономики, приоритетное развитие высокотехнологичных и сервисных секторов.

Дальнейший успех «Среднего коридора» требует решения ряда вызовов: модернизации портовой инфраструктуры, координации тарифных и логистических условий, а также улучшения синхронности транспортных процессов между странами. Казахстан и Китай имеют уникальную возможность не только усилить свои позиции в глобальной логистической системе, но и внести вклад в устойчивое развитие региона, формируя новые экономические связи и стимулируя торговлю. Их совместная работа по развитию «Среднего коридора» станет важным шагом к укреплению региональной интеграции и созданию более сбалансированной системы международных перевозок.

Рекомендации для улучшения сотрудничества

Реализация «Среднего коридора» требует равноправного взаимодействия всех участников. При этом страны, получающие заемное финансирование для реализации проектов, не попадают в зависимость при принятии экономических решений, а, напротив, оказывают влияние на направления и приоритеты «Среднего коридора». Страны-участники должны понимать свои возможности влиять на улучшение управления в рамках «Среднего коридора», вносить в институты коррективы необходимы для реализации собственных экономических интересов.

Страны-участники должны понимать, что необходимы единый универсальный подход для обеспечения функционирования «Среднего коридора» и единые принципы для национальных институтов.

В этой связи страны-участники должны вырабатывать не просто общие подходы работы в рамках «Среднего коридора», а четкие принципы и нормы. Им следует выработать общие методы оценки экономических эффектов во избежание разногласий.

В аналитическом докладе Европейского банка реконструкции и развития «Оценка и управление рисками в Центральной Азии: значение для прямых иностранных инвестиций и инициативы «Пояс и путь» («Risk assessment and mitigation in Central Asia: implications for foreign direct investment and the Belt and Road Initiative») приводится ряд направлений по снижению рисков, которые также могут быть рассмотрены в качестве критериев при оценке проектов:

1) совместная работа по идентификации стандартов управления, экономических результатов, влияния на окружающую среду и вовлеченности общества для продвижения риск-менеджмента;

2) идентификация приоритетов для повышения стандартов сбора и анализа данных для осуществления управления кредитными, рыночными и операционными рисками;

3) поддержка социально-экономических преобразований в странах Центральной Азии, продвижение межрегиональной интеграции;

4) идентификация приоритетов для продвижения модели государственно-частного партнерства в Центральной Азии в целях улучшения управления проектами и повышения их прозрачности;

5) фокусирование на снижении рисков безопасности, уровня социально-экономического неравенства.

Среди критериев можно выделить Индекс эффективности логистики Всемирного банка (Logistics Performance Index, LPI), значения которого рассчитываются по шести компонентам:

- эффективность таможенных и пограничных процедур;
- качество транспортной и связанной с транспортом инфраструктуры;
- легкость организации международных перевозок по конкурентным ценам;
- компетентность и качество логистических услуг;
- возможность отслеживания движения грузов;
- своевременность доставки грузов.

Рекомендации для дальнейших исследований и практических шагов.

К настоящему времени классификация коридоров нуждается в актуализации, учитывая, что «Средний коридор» становится все более важным направлением ОПОП. Вместе с тем, вне зависимости от географических характеристик коридоров, необходимо уточнение их экономических параметров. Понятие экономического либо транспортного коридора в рамках ОПОП не определено.

Для дальнейших исследований по Среднему коридору необходимо также сосредоточиться на нескольких ключевых аспектах. Во-первых, важным направлением является анализ эффективности мультимодальной транспортной модели, включающей взаимодействие железнодорожных, морских и автомобильных транспортных звеньев. Это позволит выявить методы повышения скорости и надежности перевозок, а также оптимизировать логистику и снизить затраты.

Во-вторых, следует провести более глубокий анализ инфраструктурных потребностей маршрута, включая модернизацию портовых объектов и улучшение пропускной способности железных дорог. Это поможет определить перспективы расширения маршрута и преодоления существующих ограничений.

В-третьих, необходимо продолжить исследование тарифной политики и механизмов субсидирования, чтобы понять, как сбалансировать интересы всех участников коридора, сохраняя его конкурентоспособность на фоне альтернативных маршрутов. Важным аспектом будет также исследование влияния геополитической ситуации и торговых соглашений на развитие ТМТМ, особенно в условиях изменяющейся мировой экономики.

В целом, дальнейшие исследования должны учитывать роль Казахстана и Китая как стратегических партнеров в развитии «Среднего коридора», анализируя возможности углубления их сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс, один путь» и других региональных проектов. Эти исследования будут способствовать улучшению координации между странами и ускорению развития ключевых инфраструктурных объектов, что позволит повысить конкурентоспособность Среднего коридора и его значимость для международной торговли.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

План действий по реализации Концепции развития транспортно-логистического потенциала

Республики Казахстан до 2030 года

РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТА И МУЛЬТИМОДАЛЬНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

№	Задачи	Годы
1	Создание товарообрабатывающего узла «Индустриальный торгово-логистический комплекс» на границе с Кыргызской Республикой	2026
2	Создание товарообрабатывающего узла «Международный центр промышленной кооперации «Центральная Азия» на границе с Республикой Узбекистан	2026
3	Создание товарообрабатывающего узла «Центр трансграничной торговли «Евразия» на границе с Российской Федерацией	2025
4	Создание контейнерного хаба «Каспийский узел» в прикаспийском регионе	2026
5	Создание приграничного комплекса «Хоргосский узел» на границе с КНР	2024

6	Строительство не менее 200 современных объектов придорожного сервиса вдоль автодорог международного и республиканского значения, оснащенных средствами для оперативного реагирования и оказания помощи участникам дорожного движения в зимний сезон, в том числе с использованием альтернативных инструментов ГЧП, а также доходов от платных автомобильных дорог	2023-2030
7	Развертывание инфраструктуры для обеспечения высокоскоростной кабельной и беспроводной передачи данных вдоль главных транспортных магистралей страны, в том числе на основе партнерства с телекоммуникационными операторами по принципу «совместного развертывания» и с применением технологий спутникового интернета	2023-2030
8	Реконструкция участков «гр. РФ – Мартук – Актобе», «Улгайсын - Кызылорда» международного транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай»	2026-2030
9	Реконструкция участков автодорожного коридора «Алматы – Караганда – Астана – Петропавловск – граница РФ на Курган»	2023-2024
10	Реконструкция участков автодорожного коридора «Астана – Костанай – граница РФ на Челябинск»	2027-2030
11	Строительство участка автодороги Бейнеу-Шалкар международного транспортного коридора TRACECA	2023-2028

12	Реконструкция участков автомобильной дороги республиканского значения «Уральск-Атырау»	2023-2026
13	Реконструкция участков автомобильной дороги республиканского значения «Жезказган-Петропавловск», участки Жезказган-Аркалык, Сурган - гр. СКО	2027-2030
14	Реконструкция участков автомобильной дороги республиканского значения «Жанаозен-Кендирли-гр. Туркменистана»	2027-2030
15	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения «Алматы-Талгар-БайдибекБи»	2025-2028
16	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения «Алматы-Ушконыр-Узынагаш»	2025-2028
17	Повышение пропускной способности (реконструкция) пунктов пропуска через границу с Кыргызской Республикой: Карасу, Бесагаш, Аухатты, Сортобе, Айша биби, Сыпатай батыр, Кеген, в том числе обустройство «зеленых коридоров» на пограничных автомобильных пунктах пропуска.	2023-2025
18	Увеличение пропускной способности ж/д пути на участке «Бейнеу-Мангистау» и «Мангистау-Курык»	2025-2030
19	Увеличение пропускной способности существующих железнодорожных межгосударственных стыковых пунктов	2025-2030

20	Создание цифрового мультимодального коридора для «бесшовного» перемещения товаров через территорию Республики Казахстан	2025
21	Создание зон свободной торговли с особыми таможенными и миграционными режимами для транзита, а также особыми правилами для работы иностранных перевозчиков и логистических компаний.	2024
22	Разработка ГИС модели международных и внутренних транспортных грузовых потоков в разрезе направлений и коридоров, грузов и утверждения обязательств госорганов по внесению ежеквартальных данных в модель для постоянного мониторинга потоков	2024
23	Разработка и внедрение информационно-аналитической системы «Цифровые коридоры» с дальнейшей интеграцией в интеллектуальную транспортную систему	2025
24	Развитие и внедрение информационных систем для повышения эффективности взаимодействия между различными видами транспорта в мультимодальных перевозках	2024

25	Создание и развитие «зеленого коридора» для транзитных грузов на основе единой цифровой платформы, объединяющей информационные системы контролирующих органов, без ограничения доступа отечественным производителям и участникам внешнеэкономической деятельности, в том числе путем развития существующих информационных систем	2024
26	Строительство «контейнерного хаба» в порту Актау	2023-2025
27	Строительство многофункционального морского терминала в порту Курык	2023-2030
28	Создание условий для развития бондовых складов на территории РК, переориентации складов, обеспечивающих региональную электронную коммерцию в Казахстан	2030
Обеспечение стабильной и безопасной транспортной связности		
29	Реализация комплекса мер по подготовке транспортно-логистической инфраструктуры к эксплуатации высокоавтоматизированного и беспилотного транспорта	2025-2030
30	Развитие недостающих транспортных связей между центрами экономической активности и населенными пунктами страны	2023-2030

Повышение эффективности перевозочной деятельности и управления инфраструктурой		
31	Развитие скоростных систем городского и пригородного пассажирского транспорта	2023-2030
32	Внедрение интеллектуальных систем управления эксплуатационной работой в перевозочном процессе, включая интервальное движение поездов с технологией «виртуальной сцепки»	2023-2025
33	Поэтапная модернизация инфраструктуры МЖС для обеспечения технической скорости для грузовых поездов - не менее 100 км/ч, для пассажирских поездов - не менее 160 км/час	2023-2030
34	Модернизация перегрузочного оборудования на морских терминалах	2023-2025
35	Внедрение систем мониторинга интенсивности движения и грузопотоков, состояния и планирования развития объектов автодорожной инфраструктуры, в том числе международных автотранспортных коридоров и автомобильных пунктов пропуска	2023-2025

Цифровизация цепей поставок, что позволит интегрировать информационные ресурсы участников международных транспортных коридоров и формировать вокруг них единое информационное пространство с целью повышения эффективности сквозных бизнес-процессов в мультимодальных цепочках поставок, а также предоставления комплекса информационных, аналитических и управленческих услуг. Бесшовная стыковка национальных сегментов, которые формируются в странах – участницах на базе интеграционных платформ как «строительных блоков» цифровой инфраструктуры, используемой для цифровизации международных цепочек поставок.

Многие аспекты ОПОП остаются еще не решенными, но очевидно, что проект займет десятилетия, вовлекая десятки стран и триллионы долларов», - считают аналитики S&P Global.

Китай провозглашает как «сообщество общей судьбы» для национальных государств».

Вместе с тем, точкой отсчета различных интерпретаций и толкований является понимание сути ОПОП. Изначально она позиционировалась китайскими властями, как «инициатива», а затем была сформулирована концепция «шести экономических коридоров».

При этом понятие «экономический коридор» далеко не тождественно «транспортному коридору».

Экономические коридоры соединяют экономических агентов определенного географического района, обеспечивая связи между экономическим хабами. При этом отсутствуют какие-либо стандарты относительно того, какими должны быть экономические коридоры, и каких результатов можно достичь с их помощью.

Дальнейшее развитие Республики Казахстан и Центральной Азии будет связано с усилением концентрации экономических ресурсов в экономических коридорах, соединяющих хабы. В то

же время внутри Центрально-азиатского пространства вовлеченные в проект ОПОП регионы существенно отличаются по моделям своего экономического развития и ключевым параметрам.

Так, Центральная Азия является, в первую очередь, транзитным регионом. Тем не менее, внешняя торговля самого региона обладает очень низкой степенью диверсификации. На Казахстан и Туркменистан приходится в совокупности 80% экспорта всего региона, при этом он представлен, по большей части, сырьевой продукцией. Перспективы экономического роста в центрально-азиатском регионе связаны с хабами, что также требует развития экономических коридоров.

ОПОП постоянно находится в процессе эволюционирования, видоизменяясь и существенно меняя свои параметры и задачи. Он меняется под одновременным воздействием интересов Китая и остальных участников.

У проекта ОПОП до сих пор нет четкого определения. «Одна интерпретация состоит в том, что ОПОП является новой геополитической и экономической стратегией Китая; планом, который гарантирует продолжение китайского торгового профицита и новые рынки, чтобы преодолеть промышленное перепроизводство. ОПОП в этом случае нацелен на поддержание роста Китая в условиях, когда глобальный фон становится все более недружелюбным к увеличивающемуся влиянию страны. Другая интерпретация заключается в том, чтобы рассматривать ОПОП как видение для новой волны глобализации – новую стратегию развития для всего мира. Китайское видение лучшей мировой экономики и общества. Ни один из этих вариантов не верен. На самом деле, инициатива ОПОП пребывает в состоянии постоянного изменения с самого момента ее выдвижения – это отражается даже в ее названии. Учитывая природу китайской внешней политики, мы должны рассматривать ОПОП, скорее, как процесс, чем определенную стратегию или четкое видение. ОПОП развивается через эволюционный процесс.

ОПОП нацелен не просто на восстановление экономики, а на ускорение цикла экономического роста в Евразии и Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Параллели между ОПОП и японской парадигмой «летающих гусей». Сходство, по их мнению, заключается в том, что Китай намеренно пытается развивать отрасли более низких переделов в других странах, для того чтобы иметь возможность концентрировать свои ресурсы для развития более высокотехнологичных отраслей. «Пояс и путь» станет третьей крупнейшей в мире торговой осью (после Атлантической оси и Тихоокеанской оси), охватывающей более 60% мирового населения и около одной трети глобального ВВП. Проект «Пояс и путь» является моделью «летающих гусей», т.е. экономика одной страны является ведущей и прокладывает дорогу к процветанию для других экономик». ⁵⁸ Модернизация структуры китайской промышленности начала передвигать трудоемкие и капиталоемкие отрасли из Китая в страны, участвующие в проекте «Пояс и путь», продвигая индустриализацию и развитие в этих странах».

Пекин, как инициатор проекта, рассматривает свои интересы в запуске проекта в неразрывной связи с интересами участников проекта. Эту точку зрения разделяют китайские исследователи, считающие инициативу направленной на цели регионального развития. Для реализации проекта была применена концепция «контейнера», то есть в него могут быть включены самые различные направления, инициативы.

Данный тезис доказывает практика, поскольку на сегодняшний день проект ОПОП включает практически все сферы, в том числе гуманитарное измерение.

Поэтому руководство страны взяло курс на продвижение вверх по цепочке добавленных стоимостей. Это стало одной

⁵⁸ Доклад Association of Chartered Certified Accountants «The Belt and Road Initiative: Reshaping the global value chain»

из важнейших национальных целей страны в экономике, что нашло отражение в стратегии «Made in China 2025», призванной реструктуризировать промышленность, основанную на производстве товаров с низкими издержками. Проект ОПОП является одним из инструментов для достижения данной цели.

Аргумент о том, что одной из причин выдвижения Китаем проекта ОПОП является необходимость продвижения вверх в глобальной цепочке добавленных стоимостей, поддерживается и в исследовании аналитического подразделения компании Nomura «The Belt and Road Initiative: globalization, China style». Его авторы полагают, что ОПОП упрощает для Китая перенос производств с низкой добавленной стоимостью в другие страны, высвобождая ресурсы для модернизации производства и перехода на выпуск продукции с высокой добавленной стоимостью.

Также важным мотивом для участия стран в проекте ОПОП является повышение уровня связанности, означающее новые возможности для торговли, экспорта, доступа к технологиям.

Как указано в отчете «Connectivity in Central Asia Reconnecting the Silk Road», Центральная Азия является одним из наименее связанных регионов в мире. В этой связи потенциально развитие проекта ОПОП крайне важно для региона, позволяя расширить связи, как между соседними республиками, так и с внешним миром.

Китайские эксперты, со своей стороны, отмечают, что ОПОП не сводится к узким задачам расширения инфраструктуры. Напротив, он нацелен на многомерное развитие всех участвующих стран, особо подчеркивая кооперацию в сфере науки и технологий.

Ряд западных исследователей ставят под сомнение совпадение интересов Китая, как инициатора проекта ОПОП, и участвующих в нем стран. В докладе Council on Foreign Relations «China's Belt and Road Implications for the United States» отмечается, что китайские компании сами выигрывают

большинство контрактов по объектам в рамках ОПОП. Результаты изучения подрядчиков, реализующих финансируемые Китаем проекты, показывают, что 89% являются китайскими компаниями. По мнению авторов, Китай использует ОПОП, чтобы помочь выйти своим строительным подрядчикам в число глобальных лидеров.

В исследовании «Does infrastructure investment lead to economic growth or economic fragility? Evidence from China», проведенном группой экономистов Оксфордского университета, называется «мифом» утверждение о том, что беспрецедентный подъем экономики Китая связан с массированными инвестициями в инфраструктуру: «В 1980-х Китай имел слабую инфраструктуру, однако добился превосходных экономических показателей. Китай построил свою инфраструктуру после многих лет экономического роста и аккумуляции финансовых ресурсов. «Китайское чудо» случилось не потому, что были построены блестящие небоскребы и современные автодороги, а в результате смелой экономической либерализации и институциональных реформ, создавших конкуренцию и поддержавших частное предпринимательство».

Авторы полагают, что обобщение китайского опыта дает урок для развивающихся стран, который заключается в ошибочности ставки на программы инвестирования в инфраструктуру как главный компонент стратегии развития. Первоочередное внимание должно уделяться глубоким институциональным реформам, и ограниченные ресурсы следует с большой осторожностью направлять в развитие физической инфраструктуры.

Во-вторых, претерпело изменения отношение самого Китая к проекту ОПОП, что происходит в контексте общего пересмотра его экономической стратегии, включая внешнеэкономическую повестку.

В-третьих, преобразуется экономическая макросреда. На первый план выдвигаются вопросы «зеленой экономики»,

декарбонизации, цифровой революции. Во многом эти изменения ускорила глобальная пандемия коронавирусной инфекции COVID-19, которая привела к сокращению торговых и инвестиционных потоков и между Китаем и странами, участвующими в ОПОП.

Проект ОПОП, также как различные интеграционные механизмы на азиатском континенте (ASEAN, APEC, SAARC) созданы для совместного решения экономических проблем, однако не решают вопросы безопасности

* * *

Выступление Президента Казахстана К.-Ж. Токаева на Консультативной встрече глав государств Центральной Азии.⁵⁹ «По данным международных институтов (ЮНКТАД, Всемирный банк), внутрирегиональный товарооборот в Центральной Азии составляет \$6,5 млрд. «Учитывая возможности наших экономик, а также емкость рынка, а это 75 млн человек, данный показатель не соответствует имеющемуся у нас потенциалу». «Мы предлагаем объединить усилия для создания единой товаропроводящей сети, интегрированной в транспортные коридоры Центральной Азии. Эта новая инфраструктура, состоящая из оптово-распределительных и агрологистических центров, позволит осуществить скоординированные поставки наших товаров на внешние рынки».

Страны Центральной Азии являются мостом между Азией и Европой, через их территории проходят кратчайшие сухопутные пути, соединяющие Восток с Западом, Север с Югом. Казахстан последовательно развивает ТМТМ, формирует свой участок трансконтинентального маршрута «Китай – Европа – Китай». В частности, до 2025 года будут

⁵⁹ Выступление Президента Казахстана на Консультативной встрече глав государств Центральной Азии. <https://www.akorda.kz/ru/vystuplenie-prezidenta-kazahstanana-konsultativnoy-vstreche-glav-gosudarstv-centralnoy-azii-672341>.

построены вторые пути и полностью электрифицирован железнодорожный участок «Достык – Мойынты». В результате пропускная способность данного направления возрастет в пять раз».

Большие возможности открывает железнодорожный маршрут «Казахстан – Туркменистан – Иран», открывающий выход в страны Персидского залива. Растущие объемы грузоперевозок в регионе диктуют необходимость развития Южного коридора Трансзиатской железнодорожной магистрали. К примеру, запуск железнодорожной линии «Дарбаза – Мактаарал» сократит сроки транспортировки грузов в 1,5 раза. Перспективен проект строительства железной дороги «Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар», открывающий доступ на рынки Южной Азии».

За 2021-2023 годы контейнеропоток по транскаспийским маршрутам вырос более чем в 13 раз. На базе порта Актау Казахстан планирует создать «контейнерный хаб» с привлечением туда ведущих мировых операторов (Cosco, Maersk, CMA CGM и другие компании)».

Имеются перспективы для взаимовыгодного сотрудничества по развитию транспортных коммуникаций внутри Центральной. В стадии проработки находятся новые проекты с Узбекистаном, в частности, высокоскоростная железная дорога «Туркестан – Шымкент – Ташкент». Значительный потенциал имеет автомагистраль «Туркменбаши – Гарабогаз – граница Казахстана». Она позволит увеличить пассажиро- и грузопоток с Туркменистаном».

Что есть «Средний коридор» для Китая?

ОПОП скорее всего является идеей китайской глобализации, которая с 2022 года озвучивается в научных кругах и официальных речах как «инклюзивная/толерантная глобализация» - например, в работе «Строительство Пояса и пути: один из инклюзивных путей глобализации экономики» (“一带一路”建设: 一种包容性的经济全球化路径) от Института регионоведения и изучения государств Пекинского университета (北京大学区域与国别研究院), а также в фундаментальном труде авторитетного ученого Лю Вэйдун «Анализ Пояса и пути на примере реализуемых проектов: взгляд на инклюзивную глобализацию» (“一带一路”建设案例研究: 包容性全球化的视角).

Чтобы попытаться систематизировать и упорядочить понимание сути ОПОП, можно прибегнуть к методу исключения, то есть попытаться понять, чем ОПОП не является. Лю Вэйдун отмечает, что отсутствие официального толкования приводит к ошибочным интерпретациям, которые могут пагубно повлиять на правильное восприятие инициативы и даже привести к экономическим и политическим конфузам как внутри страны, так и на международных площадках. Пытаясь избежать этого, автор приводит 5 типичных ошибок трактовки ОПОП:

1. «Пояс и путь» - это не реконструкция исторических международных торговых путей. Использование концепции «Шелкового пути» в проекте «Один пояс, один путь» привело к тому, что некоторые ученые и политики полагают, что строительство «Одного пояса, одного пути» - это попытка воссоздать международные торговые пути исторического периода. Об этом свидетельствует тот факт, что некоторые регионы стремятся найти свое место на древнем Шелковом пути, чтобы занять свое особое положение в ОПОП.

2. «Один пояс, один путь» – это инициатива, основная идея которой заключается в создании платформы для международного регионального экономического сотрудничества через культурный подтекст Шелкового пути, а не просто в строительстве нескольких дорог. Транспортные коридоры и экономический пояс являются компонентами этой инициативы.

ОПОП скорее всего является идеей китайской глобализации, которая с 2022 года озвучивается в научных кругах и официальных речах как «инклюзивная/толерантная глобализация»⁶⁰ - например, в работе «Строительство Пояса и пути: один из инклюзивных путей глобализации экономики» (“一带一路”建设: 一种包容性的经济全球化路径) от Института регионоведения и изучения государств Пекинского университета (北京大学区域与国别研究院), а также в фундаментальном труде авторитетного ученого Лю Вэйдуна⁶¹ «Анализ Пояса и пути на примере реализуемых проектов: взгляд на инклюзивную глобализацию» (“一带一路”建设案例研究: 包容性全球化的视角).

Чтобы попытаться систематизировать и упорядочить понимание сути ОПОП, можно прибегнуть к методу исключения, то есть попытаться понять, чем ОПОП не является. Лю Вэйдун отмечает, что отсутствие официального толкования приводит к ошибочным интерпретациям, которые могут пагубно повлиять на правильное восприятие инициативы и даже привести к экономическим и политическим конфузам как внутри страны, так и на международных площадках. Пытаясь избежать этого, автор приводит 5 типичных ошибок трактовки ОПОП.⁶²

⁶⁰ 包容性全球化

⁶¹ 刘卫东: 中国科学院地理科学与资源研究所副所长、研究员、博士生导师。

⁶² “一带一路”战略的认识误区, 国家行政学院学报, 2016

ГЛОССАРИЙ

Транспортный коридор (Transport corridor) – это линейная область (узкая полоса земли, водной поверхности или воздушного пространства), которая используется одним или несколькими видами транспорта, пересекающими границы более чем одной страны. Наличие инфраструктуры важный элемент транспортного коридора. Именно инфраструктура вдоль транспортного коридора обеспечивает возможность провоза грузов и пассажиров. Анализ транспортных коридоров показывают, что они повышают экономическое благосостояние.

Транспортный маршрут (Transport route) – это путь, который регулярно используется для доставки грузов и пассажиров из одного пункта (отправки) в другой пункт (назначения) за определенное время (сроки). Маршруты проходят по дорогам (железные, автомобильные и др.) или путям (морские, воздушные), по которым движутся транспортные средства, перевозящие грузы и пассажиров.

Транскаспийский международный транспортный коридор (Middle Corridor) – железнодорожный грузовой коридор, связывающий Китайскую Народную Республику (КНР) и Европейский союз (ЕС) через Центральную Азию, Кавказ, Турцию и Восточную Европу (Unlocking Transportation Connectivity in the Trans-Caspian Corridor под редакцией Дины Ажгалиевой и Елены Калюжной. © 2021 Институт Азиатского банка развития.

«Средний коридор» за пределами Китайской Народной Республики включает в себя коалицию портовых, логистических и транспортных компаний, либо принадлежащих государству, либо тесно связанных с государственными сетевыми монополиями. Эти институты, их отрасли и государства, которые они представляют, лежат между ЕС и КНР, образуя непрерывный транспортный блок, из которого можно развивать новый транспортный и торговый макрорегион.

ҚАЖЫКЕН М. КАКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ КАЗАХСТАНСКОЙ ЭКОНОМИКИ ОТКРЫВАЕТ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

В 2014 году Китай анонсировал свой глобальный мегапроект, затрагивающий почти весь евразийский континент, и известный как «Экономический пояс Шелкового пути» (часто используются сокращенные названия: «Пояс и путь» или «Один пояс – один путь»). Согласно вполне реалистичным планам Китая в ближайшие годы начнется формирование разнообразной инфраструктуры (транспортной, производственной, энергетической), получит мощный импульс региональная и международная торговля (см. подробнее Си Цзиньпин, Yiwei W.). Одновременно с формированием инфраструктуры «пояса» будут создаваться его экономические институты.

Китайская инициатива «Один пояс – один путь», несомненно, внесет значительный вклад в общемировую тенденцию региональных интеграций национальных экономик. Соответственно, эта инициатива для и Казахстана может стать крупномасштабным интеграционным проектом, затрагивающим все аспекты его развития. У данной интеграции будет свой уникальный характер, но принципы сближения, безусловно, должны основываться на либеральных ценностях: добровольность участия, свобода в принятии решений и равенство в доступах к возможностям. Это принципы мягкой экономической интеграции, которая не предполагает образование надгосударственных институтов, то есть гарантирует странам-участницам сохранение полного экономического суверенитета (М. Кажыкен, 2018).

При заинтересованном участии всех стран, расположенных вдоль транспортных маршрутов «Экономического

пояса Шелкового пути», в формировании его инфраструктуры и институтов высока вероятность возникновения целого ряда потенциальных возможностей для развития их экономик, и даже всего евразийского континента. Следовательно, Казахстан, находясь между такими мощными экономическими полюсами, как Китай и ЕС, получит реальные возможности для развития предпринимательства, расширения географии и масштабов своей внешней торговли, и в целом, для обновления экономической модели. Ниже вкратце опишу только восемь наиболее существенных возможностей из множества потенциально доступных для казахстанского предпринимательства.

Во-первых, перед Казахстаном открывается возможность мягкой интеграции в «Экономический пояс Шелкового пути».

Китайская инициатива не предполагает создание надгосударственных институтов, как в ЕС и ЕАЭС. Более того, создание «центрального правительства» невозможно, если в проекте будут участвовать многие страны континента с разными моделями политической системы. Поэтому странам-участницам «Пояса и пути» придется найти универсальный формат сотрудничества, способ коллективного принятия решений. Такое сотрудничество должно основываться на принципах демократии, прежде всего: подчинения меньшинства большинству при строгом соблюдении определенных норм и правил.

Мягкая интеграция – это, по сути, гармоничное сочетание свобод и ограничений (требования, запреты), стимулов и санкций, которые могут применяться коллективно или одной страной. Очевидно свобод должно быть больше чем ограничений, стимулы должны применяться чаще, чем санкции. Множество свобод означает и наличие доступных альтернатив, например, возможность выбора наилучшего варианта транспортировки товаров по коммуникациям «Пояса и пути».

Мягкая интеграция допускает формирование транснациональных производственных систем (технологические цепочки,

сетевые структуры), включающих многонациональные совместные производства. Иными словами производственные системы могут быть мультинациональными, что в свою очередь обусловит необходимость выстраивания специальной правовой базы, способствующей совместной разработке и реализации стратегии развития «Пояса и пути».

Одним из преимуществ модели мягкой интеграции в «Экономический пояс Шелкового пути» является планомерное развитие экономики Китая, дающее странам-участникам надежные долгосрочные ориентиры (China' Economy: Toward 2049).

Таким образом, модель мягкой интеграции даст Казахстану шанс разорвать технологическое отставание, проводить собственную стратегию реструктуризации и модернизации действующих производств, создавать новые материальные активы без жесткой привязки к какой-либо крупной экономике. Промышленность – это каркас национальной экономики, основа благополучия и безопасности общества, поэтому она должна быть объектом суверенной экономической политики правительства. Вместе с тем промышленность Казахстана может стать частью производственной системы «Пояса и пути», если правительство и предприниматели будут укреплять сотрудничество с зарубежными партнерами, создавая взаимодополняющие производства и объекты инфраструктуры.

Во-вторых, возможность участия в создании и использовании транспортных коридоров и их инфраструктуры.

Название «Один пояс – один путь» содержит смысловую информацию о наличии прямой взаимосвязи между развитием транспортной инфраструктуры и развитием экономики. Понятие транспортная инфраструктура включает в себя помимо традиционных видов транспорта (железнодорожный, автомобильный, водный и воздушный), также трубопроводный транспорт (нефте-газопроводы), высоковольтные линии электропередач, кабели передачи цифровой информации

и иные физические объекты международной коммуникации. Транспортная инфраструктура будет служить материальной формой «Экономического пояса Шелкового пути», ее сетевой артерией, соединяющей множество локальных объектов производственной системы, связывающей национальные экономики. Следовательно, мегапроект предоставит Казахстану возможность развивать внутреннюю транспортную систему в рамках международных транспортных коридоров, сопрягать ее с транспортной инфраструктурой стран, расположенных вдоль «Пояса и пути».

Неотъемлемым компонентом современной транспортной отрасли является транспортная логистика. Для потребителя транспортных услуг перевозка и логистика являются единым целым. В частности, эффективное осуществление мультимодальных перевозок или бесперебойное функционирование транспортных хабов невозможно без налаженной системы транспортной логистики, которая, в свою очередь, состоит из множества элементов, создающих целостность данной услуги, например, сквозное тарифообразование по всему маршруту движения груза, унифицированные таможенные формальности и т.д. Без логистики сложно осуществить интеграцию в международные транспортные коридоры, сократить стоимость затрат и сроков доставки грузов.

У Казахстана появится возможность согласованной разработки и скоординированного осуществления совместно с государствами – участниками мегапроекта своей транспортной политики. Соответственно будет возможность участвовать в формировании общего транспортного пространства «Пояса и пути», в том числе в создании общего нормативного порядка на рынках транспортных услуг. Главный принцип общего нормативного порядка – предоставление всем субъектам свободного и равного доступа к услугам транспортной инфраструктуры любой страны. Тем самым может быть реализована идея институциональной состыковки наземных дорог,

воздушных и морских трасс, а также поддерживающей инфраструктуры (аэронавигация, порты, складские терминалы и др.).

В результате рационального использования данной возможности транспортная инфраструктура «Пояса и пути» свяжет казахстанскую экономику с дальними внешними рынками, минимизирует издержки, связанные с ее удаленностью от мировых морских коммуникаций.

В-третьих, возможности для развития малого и среднего предпринимательства (далее - МСП).

В «Экономический пояс Шелкового пути» в основном будут вовлечены южные и западные регионы Казахстана, наиболее густонаселенные, имеющие избыток дешевой рабочей силы, а также благоприятные климатические условия для развития МСП. В настоящее время и в обозримой перспективе через эти территории будут проходить нефте- и газопроводы, что гарантирует высокий уровень энергоснабжения производств. Плюс ко всему сказанному наличие разнообразных природных ресурсов увеличивает потенциал развития промышленного производства этих территорий. Благоприятные условия и ресурсные потенциалы южных и западных регионов Казахстана, могут быть эффективно использованы в комплексе со стратегией развития «Пояса и пути», что откроет широкие перспективы для диверсификации и реструктуризации всей казахстанской экономики.

В казахстанском сегменте «Экономического пояса шелкового пути» должны в приоритетном порядке получать стимулы и поддержку государства субъекты МСП. Стимулы и поддержка развития предпринимательства может быть реализована в форме целенаправленной капитализации субъектов МСП. Благодаря строительству «Пояса и пути» по согласованным стратегиям и конкретным инвестиционным проектам ключевые участники процесса капитализации (инвесторы и кредиторы, консалтинговые и инжиниринговые компании) получают ясные ориентиры. Для минимизации рисков участников

капитализации, должно быть обеспечено справедливое распределение ответственности сторон.

Ожидается, что «Один пояс – один путь» создаст возможности для развития инновационного предпринимательства. Это потребует, чтобы государство целенаправленно и упорядоченно осуществляло меры поддержки частных инициатив по модернизации действующих производств, созданию компаний типа платформы, внедрению новых технологий, в том числе на основе блокчейна, соединения производственных факторов через цифровые технологии. Инновации в бизнес моделях помогут субъектам МСП быстро адаптироваться к непрогнозируемым колебаниям конъюнктуры рынков, к стремительно изменяющимся условиям в пространстве «Пояса и пути». Возможности для развития инновационного предпринимательства наилучшим образом создаются и осуществляются в локальных зонах со специальным правовым режимом (свободные торговые зоны, экспортные промышленные зоны, технологические зоны и др.).

Известно, что серьезные препятствия для развития МСП создают своим нерыночным поведением субъекты крупного предпринимательства (крупные компании), зачастую имеющие олигархическую природу. Задача преодоления негативного влияния крупных компаний ложится на плечи не только государства, но и общественных организаций предпринимателей, обязанных актуализировать и отстаивать интересы субъектов МСП. Национальное объединение предпринимателей должно быть независимой от государства организацией, чтобы могла реально противостоять мощи неэкономического влияния крупных компаний на рынки ресурсов.

В-четвертых, возможность скоординированного регулирования рынка экономических ресурсов.

Развитие «Экономического пояса Шелкового пути» будет нуждаться в разнообразных экономических ресурсах, прежде всего в трудовых ресурсах, минеральном сырье и углеводородах.

Очевидно, потребность в этих ресурсах будет постепенно расти. Экономические ресурсы мобильны, и обычно перетекают туда, где находят наиболее эффективное применение. Чтобы острая конкуренция на рынках экономических ресурсов не нанесла вред реализации мегапроекта «Один пояс - один путь», странам участницам придется целесообразно и чрезвычайно аккуратно регулировать рыночный спрос и предложение.

«Пояс и путь» будет вовлекать в свои проекты огромное количество трудовых ресурсов, что обусловит возникновение миграционных потоков. Невозможно остановить миграцию рабочей силы, нельзя запретить людям против их воли мигрировать в поисках лучших возможностей приложения своих способностей, поиска лучших условий жизни. Миграция - одна из важнейших свобод человека. Поэтому придется скоординировано регулировать трудовую миграцию по унифицированным правилам, сводящим риски до минимума, в том числе направлять миграционные потоки. Регулирование миграции связано с повышением качества трудовых ресурсов, соответственно с вопросами подготовки и переподготовки кадров.

Углеводородные ресурсы Казахстана еще долго будут оставаться ликвидным товаром, в импорте которых заинтересована растущая экономика Китая. Аналогичные ресурсы имеют и другие страны вдоль «Пояса и пути». Естественно между странами возникнет конкуренция, в которой будут и победители, и проигравшие. Поэтому возникнет необходимость в скоординированном регулировании рынка энергетических ресурсов в пространстве «Пояса и пути», чтобы минимизировать потери сторон. Регулирование не должно переходить определенные пределы, уровень которых согласовывается сторонами. Это также означает, что жесткому регулированию подлежат крупные компании недропользователи. Кроме того, должно быть минимальное государственное, по сути, нерыночное перераспределение энергетических ресурсов.

В-пятых, возможность развития внешней торговли на основе двусторонних соглашений.

Мегапроект «Путь и пояс» открывает казахстанским предпринимателям доступ на огромный рынок Китая, который для них по своим масштабам адекватен одной трети мирового рынка. Кроме того, перед отечественными предпринимателями открываются рынки азиатских стран с населением в несколько раз превышающим численность населения ЕАЭС. Для извлечения максимальной выгоды Казахстану надо выстраивать торговые отношения со всеми торговыми партнерами в рамках мегапроекта.

Приоритетным форматом внешней торговли должно быть двустороннее соглашение о взаимной торговле. Соглашение позволит поэтапно формировать национальные институты двусторонней торговли, создавать нормативный порядок, гармонизированный с принципами, нормами и правилами ВТО. Совокупность двусторонних соглашений может лечь в основу регионального соглашения об общем рынке (или конкретных рынках). Нет препятствий для разработки согласованной торговой стратегии, включающей систему совместных мер, решение общих задач. В целом, двусторонние торговые соглашения позволят целесообразно регулировать экспорт и импорт, повысить адаптивность национальной экономики.

В рамках двусторонних соглашений облегчается унификация правил и способов поддержки субъектов внешней торговли, что крайне важно для минимизации возникновения конфликтов. Унифицированные правила и способы должны позволять легитимно стимулировать и поддерживать спрос на казахстанскую продукцию со стороны китайских (и иных зарубежных) покупателей, поддерживать реэкспорт.

Благодаря взаимной торговле возникнут многочисленные предприятия, использующие в качестве промежуточной продукции товары, которые перевозятся по международным транспортным маршрутам вдоль «Пояса и пути».

Специализируясь на глубокой переработке сырья и производстве конечной продукции, такие компании станут звеньями международных производственных систем. Произведенная продукция будет далее реэкспортироваться по каналам «Экономического пояса Шелкового пути». В дополнение ко всему ведение двусторонней торговли в национальных валютах будет способствовать стабилизации обменного курса тенге.

Система двусторонних торговых соглашений со странами вдоль «Пояса и пути» может создать предпосылки для радикальной корректировки условий ЕАЭС, то есть даст веские аргументы отхода от концепции жесткой интеграционной конструкции, или даже поставит вопрос выхода из нее. Это, пожалуй, будет главнейшей возможностью Казахстана освободиться от авторитаризма наднациональных институтов ЕАЭС.

В-шестых, возможность координации финансового регулирования и контроля над финансовыми потоками.

В процессе формирования и функционирования «Пояса и пути» неизбежно будут возникать финансовые шоки и риски. Для их минимизации необходимо осуществлять макропруденциальное регулирование национальной финансовой системы, а также трансграничных финансовых потоков. Макропруденциальное регулирование осуществляется совместно правительством и национальным банком. Таким образом, у Казахстана появится возможность стабилизации финансовой системы, осуществления строгого контроля над финансовыми потоками, влияющими не только на платежный баланс и на важнейшие показатели денежно-кредитной системы, но и на экономическую безопасность страны.

Эффективность макропруденциального регулирования возрастет, если правительства стран-участниц мегапроекта «Один пояс – один путь» гармонизируют национальные законодательства, унифицируют нормы и правила.

Следует подчеркнуть, что без опоры на микропруденциальное регулирование денежно-кредитной системы невозможно выстроить эффективное макропруденциальное регулирование. Микропруденциальное регулирование и фискальная политика должны стимулировать инвестиции, прежде всего направленных на модернизацию и реструктуризацию (диверсификация, специализация, изменение масштабов) действующих компаний, а также строительство инфраструктуры и новых производств.

Таковы вопросы повестки дня совместных действий правительства и национального банка Казахстан.

Одними из крупных источников фондирования банковской системы Казахстана могут стать Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Фонд Шелкового пути. Устав Фонда позволяет учреждать субфонды (дочерние фонды) в соответствии с региональными и отраслевыми потребностями, а также потребностям определенных категорий проектов. Китай планирует поощрять правительство и предпринимателей Казахстана к сотрудничеству по формированию этих двух финансовых институтов и использованию их ресурсов (Си Цзиньпин, с.715).

В-седьмых, возможность осуществления политической координации принятия стратегических решений по вопросам развития «Пояса и пути».

В данной статье речь идет только о политической координации аспектов экономического сотрудничества.

Политическая координация входит в число пяти направлений сотрудничества правительств стран – участниц мегапроекта «Один пояс – один путь» (Yiwei W., с.194). У правительства Казахстана появится возможность координировать свои действия с партнерами по «Поясу и пути» для извлечения оптимальной выгоды от сотрудничества. Однако такую возможность чрезвычайно сложно воплотить на практике, поскольку надо находить взаимопонимание с государствами с разными политическими системами, политической культурой, стратегическими целями и приоритетами и, наконец, разными

масштабами экономик, что немаловажно. Искать и находить компромисс необходимо, но не достаточно. Ключевым фактором успеха является отношения более высокого уровня доверия, что лежит в основе взаимопонимания.

Надо отметить, что координация будет эволюционировать от простейших решений в сфере развития транспортных коммуникаций, увеличения объемов транзита и взаимной торговли, упрощения формальностей при пересечении национальных границ, до уровня – когда правительства будут согласовывать совместные стратегии и политики в части углубления экономического сотрудничества, решения проблем регионального масштаба. Разумеется, координация проверяется через неукоснительное выполнение правительствами принятых обязательств и недопущения пересмотра обязательств в одностороннем порядке.

Для политической координации фундаментальным фактором является государственный орган (ведомство), наделенный соответствующими полномочиями, которые необходимы и достаточны для продвижения мегапроекта на национальном уровне. Таким органом может быть отдельное министерство (или агентство), руководителем которого является заместителем премьер-министра.

Вопросы политической координации стратегических решений, прежде всего в сфере экономики и в контексте участия в реализации китайской инициативы, обсуждаются лидерами стран Центральной Азии. Стоит внимательно прислушаться к предложениям о создании институциональной платформы для консолидации интересов и координации действий правительств стран Центральной Азии. Такая платформа должна иметь международный статус, то есть быть легитимной и организационно сформированной. На эту роль подходит Совет сотрудничества тюркоязычных государств. Стимулами к объединению усилий тюркоязычных государств служат совпадение интересов.

В-восьмых, возможность модернизации экономических институтов и смены модели экономики.

Все предыдущие возможности нуждаются в современных экономических институтах, и не только в международных, регулирующих создание и функционирование в целом мегапроекта», но и в системе национальных институтов, регулирующих создание и функционирование компонент «Пояса и пути» в пределах государственных границ. От качества институтов будет во многом зависеть, насколько выгодной для любой страны-участницы (в том числе и для Казахстана) окажется мягкая интеграция, насколько эффективно предприниматели смогут использовать, открывающиеся перед ними возможности.

При формировании институциональной основы «Одного пояса – одного пути» необходимо критически проанализировать существующую институциональную базу ЕАЭС, эволюция которого в основном протекает на наднациональном уровне. Национальные институты ЕАЭС созданы в интересах центрального компонента системы. При их создании зачастую применялись административные рычаги давления, в том числе национальными властями на собственные государственные органы, когда надо было продавить принятие решения. Следует подчеркнуть, что надо не только избежать ошибки создания институтов ЕАЭС, но и воспользоваться возможностью их устранения.

Итак, в первую очередь, должно быть принято строгое юридическое определение «Экономического пояса Шелкового пути», очерчивающего не столько его пространственные границы, сколько международный правовой статус и формат принятия решений. Затем должны быть согласованы принципы формирования национальных институтов. Главные элементы конструкции институтов - это система двусторонних соглашений, гармонизированных с международными нормами. Путем проведения двусторонних соглашений обеспечивается

унификация норм и правил, гармонизация законодательств, и в целом создаются благоприятные условия для того, чтобы предприниматели могли адаптивно развиваться, а общество – извлекать прибыль.

Казахстан совместно с Китаем и другими странами-участницами мегапроекта «Один пояс – один путь» должен участвовать в разработке справедливых институтов. Особое внимание должно уделяться институтам поддержки трансграничной торговли, прямых иностранных инвестиций и промышленной кооперации. Развитие зон свободной торговли – объективное требование к адаптации к новым тенденциям экономической глобализации. И в правовом пространстве зон свободной торговли должна быть справедливая рыночная конкуренция между предпринимателями разных стран.

Выступая на церемонии открытия Форума высокого уровня по международному сотрудничеству в рамках инициативы «Один пояс – один путь» Си Цзиньпин сказал следующее: «Мы должны создать открытую платформу сотрудничества, защищая и развивая открытую мировую экономику. Мы должны совместно создавать такую среду, которая будет способствовать открытости и развитию, формировать справедливую, равноправную и прозрачную систему международных торговых и инвестиционных правил. Мы должны обеспечивать упорядоченное применение производственных факторов, эффективное распределение ресурсов и полную интеграцию рынка. Мы приветствуем усилия других стран по развитию открытых экономик с учетом их национальных условий, по участию в глобальном управлении и по созданию общественных благ. Вместе мы можем построить обширное сообщество с общими интересами» (Си Цзиньпин, с. 735-736). Нечего добавит в это емкое по содержанию и привлекательное по своей либеральной сути обращение китайского лидера, адресованное ко всем потенциальным участникам осуществления мегапроекта XXI века.

* * *

Формирование «Экономического пояса Шелкового пути» является инициативой глобального масштаба, выдвинутой Китаем для достижения открытости в новых исторических условиях, и одновременно платформой для создания благоприятных возможностей для всех стран, расположенных вдоль ее транспортных магистралей. Экономические выгоды смогут извлекать большинство стран евразийского континента.

Однако до сих пор не определен юридический статус мегапроекта «Пояс и путь», чтобы начать выстраивать его институциональный фундамент, на котором страны-участницы будут воздвигать собственный и непротиворечивый институциональный каркас на основе двусторонних соглашений. Важно, чтобы нормативная основа этого глобального проекта была в идеологическом аспекте незыблемой, но по своим формальным характеристикам - адаптивной к меняющимся условиям современного динамичного мира. Соответственно изначально должен быть заложен механизм эволюционного развития экономических институтов и мегапроекта, его национальных компонент.

Вполне вероятно, что в «экономическом поясе» должен сформироваться уникальный нормативный порядок, удовлетворяющий различные экономические культуры, отвечающий особенностям политических систем стран-участниц. Здесь неприемлемы надгосударственные институты, тем более очевидное доминирование одной или узкого круга стран. Можно предположить, что ключевой компонентой нормативного порядка, будет система двусторонних соглашений. В процессе двусторонних переговоров сформируются общие подходы по таким вопросам, как транзит товаров, порядок реэкспорта, создание совместных производств, ограничения на слияния и поглощения, уровень защиты национальной экономики, границы общего рынка и т.д. Естественно, ключевую роль в формировании институционального каркаса «Пояса и пути» должно играть предпринимательство, поэтому целесообразно

создание институциональной платформы в формате совета предпринимателей «Экономического пояса Шелкового пути». Такая платформа предоставит возможность минимизировать силу административного влияния правительств стран «Пояса и пути» на своих партнеров, и тем самым оградить предпринимательство от нерыночных факторов.

Главное свойство современной экономики – это быть адаптивной, то есть способной гибко и адекватно трансформироваться под динамичные изменения, как внешней среды, так и под запросы предпринимательства (М.Кажыкен). Адаптивные свойства экономике придают свободные и конкурентные институты, их главные созидатели – правовое государство и гражданское общество.

У Казахстана появится возможность изменить модель экономики, создать новую, которая обеспечит наилучшее совмещение способностей и возможностей предпринимательства. Такая модель должна создавать предпринимателям возможности быстро и эффективно приспосабливаться к меняющимся условиям.

Казахстан должен безошибочно оценить возможности, которые открывают перед ним торгово-экономические отношения с Китаем. Вместе с тем, Китай создает риски, которые также должны быть своевременно обнаружены, чтобы избежать их или успешно преодолевать. Иными словами, правительству надо научиться прогнозировать разнообразные возможности и риски, которые генерирует динамичная экономика Китая и ее инициатива «Пояс и путь». Эти знания необходимы для разработки долгосрочной стратегии активной адаптации Казахстана к экономикам стран вдоль «Пояса и пути», прежде всего к экономике Китая, выстраивая, как много веков назад, выгодные торговые и экономические отношения с могущественным южным соседом.

Источники

1. *Си Цзиньпин*. О государственном управлении. II – Пекин, Издательство литературы на иностранных языках. - 2018 г. - 909 с.
2. China' Economy: Toward 2049.
3. *Yiwei W.* The Belt and Rad Initiative. What will Chin offer the World in its Rise – New Word Press. - 2016. – 214 p.
4. Кажыкен М. Модель адаптивной экономики - Астана: ТОО «Профмедиа Астана». - 2018. – 478 с.



Международный университет «Астана»

**«СРЕДНИЙ КОРИДОР»
в фокусе интересов
Казахстана и Китая**

Отпечатано с готового набора в типографии «Центр Элит»
010000, г. Астана, пр. Сарыарка, 29А тел.: 44-45-32, 44-44-83