

---

---

# ПРОЦЕССЫ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

---

---

## РОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В ПРОЦЕССЕ ГЛОБАЛИЗАЦИИ ЭКОНОМИК СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Азимов П. Х.\*

*В статье рассматриваются роль и место международных транспортных коридоров в процессе глобализации и интеграции экономик стран Центральной Азии. Говорится о значении международных транспортных коридоров стран Центральной Азии для усиления интеграции в международную транспортно-логистическую систему. Особое внимание уделено перспективам развития международных транспортных коридоров в процессе объединения экономических систем стран Центральной Азии в региональное и международное пространство.*

**Ключевые слова:** экономика, интеграция, глобализация, транспорт, транспортно-логистическая система, международные транспортные коридоры.

*The article examines the role and place of international transport corridors in the process of globalization and integration of Central Asian economies. The importance of international transport corridors of Central Asian countries for strengthening integration into the international transport and logistics system is being discussed. Particular attention is paid to the prospects for the development of international transport corridors within the framework of the integration of Central Asian economies into regional and international space.*

**Keywords:** economy, integration, globalization, transport, transport and logistics system, international transport corridors.

Развитие транспортных связей между государствами испокон веков являлось одним из основных условий объединений народов, развития экономик, взаимообогащения культур и в конечном итоге оказывало большое влияние на мирное и гармоничное развитие человечества в его движении вперед.

Страны Центральной Азии географически удачно расположены и исторически соединены железнодорожными, автодорожными и воздушными линиями связи для доставки различных грузов как внутри региона, так и через него. Данное обстоятельство подчеркивает актуальность и своевременность изучения роли международных транспортных коридоров в процессе глобализации экономик стран этого региона.

---

\* Азимов Пулод Хакимович – к. э. н., доцент кафедры экономики и транспортной логистики Таджикского технического университета имени академика М. С. Осими, г. Душанбе, Республика Таджикистан. E-mail: pulaz@mail.ru.

В настоящее время существует несколько частично совпадающих, но не согласованных между собой стратегических международных транспортных коридоров (МТК), проходящих по территории Евразийского континента и концентрирующихся в Центральной Азии (рис. 1). В этом направлении работают три проекта: от Евросоюза; Китая и Азиатского банка развития; Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Однако следует отметить, что данные проекты не обеспечивают эффекта масштаба, критически важного для конкурентоспособности всей транспортно-логистической инфраструктуры региона.

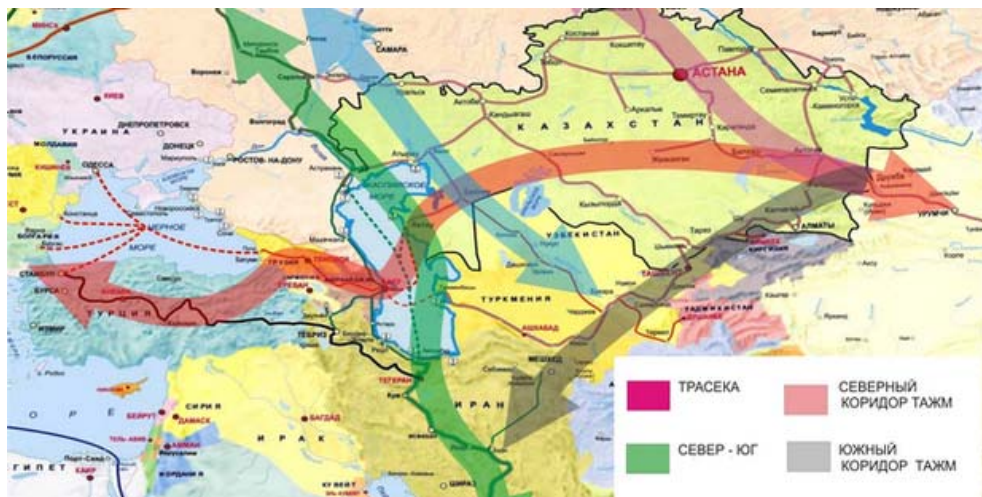


Рис. 1. Международные транспортные коридоры Центральной Азии [Зоидов, Медков 2015]

Развитие МТК является приоритетным направлением транспортной политики стран Центральной Азии на пути усиления интеграции в международную транспортно-логистическую систему. Географическое положение рассматриваемых государств создает предпосылки для привлечения значительных инвестиций и поддержки со стороны стран, заинтересованных в развитии транзитных транспортных коридоров, что, безусловно, будет способствовать росту эффективности управления международными перевозками. Это, в свою очередь, предполагает обязательное внедрение новейших транспортных технологий и использование современных транспортных средств для международных перевозок.

В связи с ростом экономической значимости государств Восточной Азии (Китай, Япония, Южная Корея и др.), а также стран Южной Азии (Индия и др.) растет товарооборот между западной и восточной, северной и южной частями Евразии. Вследствие этого перед странами Центральной Азии обнаруживается целый ряд перспектив в плане открытия новых транспортных маршрутов, включая транзитные.

С учетом вышеизложенного научно-практический интерес представляют вопросы о роли, месте и значении МТК в процессе глобализации и интеграции экономик стран Центральной Азии.

МТК предназначены для обслуживания экспортно-импортных перевозок и международного транзита [Чижков 2015]. Это обуславливает их влияние на со-

стояние промышленной, продовольственной, демографической, военной и технологической безопасности стран, по территории которой они проходят. Рассмотрим более подробно направления данного влияния.

1. МТК, будучи элементом процесса глобализации торговых и транспортных рынков, способствуют развитию международного сотрудничества и углублению производственной кооперации стран Центральной Азии. Процесс интеграции региональной экономики в мировую экономическую систему ведет к большему вовлечению стран Центральной Азии в международное распределение труда и, соответственно, к росту их взаимной торговли с основными торговыми партнерами: ЕС, Китаем и Россией. В 2014 г. доля ЕС в общем товарообороте стран Центральной Азии составляла 33,52 %, Китая – 24,57 %, России – 19,13 %. Основными экспортными товарами государств региона являются энергоресурсы и другие полезные ископаемые. Таким образом, доступ к новым месторождениям диктует необходимость развития транспортной инфраструктуры.

Одновременно следует отметить слабую развитость внутрирегиональной торговли, которая не превышает 7 % от общего товарооборота стран Центральной Азии (табл. 1).

Таблица 1

**Товарооборот стран Центральной Азии с основными торговыми партнерами, млрд долларов, 2014 г. [Contessi 2016]**

	Казахстан		Кыргызстан		Таджикистан		Туркменистан		Узбекистан		Центральная Азия	
	Объем	Доля, %	Объем	Доля, %	Объем	Доля, %	Объем	Доля, %	Объем	Доля, %	Объем	Доля, %
Всего	143,6	100	6,58	100	3,65	100	18,6	100	15,97	100	188,4	100
Китай	33,1	23	3,12	47,4	1,76	48,2	13,1	70	4,12	25,8	55,2	29,3
Россия	36,12	25,2	1,34	20,4	0,71	19,5	1,64	8,8	5,67	35,5	45,48	24,1
ЕС	60,4	42	0,45	6,8	0,31	9,5	3,01	16,1	1,95	12,2	66,12	35
ЦА	14	9,8	1,67	25,4	0,87	22,8	0,85	5,1	4,23	26,5	21,62	11,6

Одной из причин невысоких объемов товарооборота стран Центральной Азии между собой является слабая развитость инфраструктуры, в первую очередь железных и автомобильных дорог. Другими словами, существует потенциал для развития внутрирегиональной торговли и региональной экономики в целом путем устранения физических барьеров в Центральной Азии, а именно – строительства необходимой транспортной инфраструктуры и интенсивного включения стран в МТК.

2. Развитие МТК влечет за собой создание транспортных логистических центров с соответствующим обустройством и грузоперерабатывающей инфраструктурой, включая подвижные транспортные средства, станции, порты, терминалы и т. д. Так, например, реконструкция МТК «Западная Европа – Западный Китай», протяженность которого по территории Казахстана составляет 2787 километров, позволит реконструировать и перевести в более высокую техническую категорию дороги, связывающие города-хабы (Алматы, Астану, Актобе, Шымкент и Усть-Каменогорск) в зависимости от прогнозируемого увеличения среднесуточной интенсивности движения транспортных средств. Вместе с тем данный проект будет способствовать сокращению времени пребывания в пути; также до 2020 г. плани-

руется строительство 260 объектов сервиса по утвержденным требованиям за счет республиканского бюджета и привлечения частных инвесторов.

Предполагается, что предпринятые меры позволят значительно увеличить объемы как внутриреспубликанских, так и международных перевозок, прогнозируемые показатели которых приведены в табл. 2.

Таблица 2

**Целевые индикаторы развития транспортно-логистической инфраструктуры Казахстана в результате реконструкции МТК «Западная Европа – Западный Китай» [Махмудова 2016]**

Целевые индикаторы	Единица измерения	Прогноз		
		2017	2018	2019
Увеличение валовой добавленной стоимости по отрасли транспорта и складирования в реальном выражении к уровню 2008 г.	%	68	80	93
Перевозка грузов	млрд тонн	4,6	5,2	5,9
Перевозка пассажиров	млрд человек	28,5	31,9	35,7
Грузооборот	млрд т-км	527,3	590,7	661,6
Пассажиروоборот	млрд п-км	401,8	451,8	506,1
Увеличение объемов перевозок грузов в транзитном направлении	млн тонн	24,2	26,5	28,9
Увеличение дохода от транзитных перевозок	млрд тенге	220	240	262

3. МТК являются частью системы обеспечения транспортной безопасности государств, которая, в свою очередь, является частью системы обеспечения национальной безопасности каждой конкретной страны. Первоочередной задачей государства на международной арене является приобретение авторитета. Не вызывает сомнения тот факт, что успешные проекты по созданию МТК на территории стран Центральной Азии значительно укрепят их авторитет на международной арене. Поэтому направление международного транзита имеет исключительно важное значение для внешнеполитической безопасности центральноазиатских стран. Кроме того, создание МТК и заключение соглашений об их использовании является предметом международной политики. Стабильное функционирование МТК напрямую влияет на создание благоприятных внешнеполитических условий для прогрессивного экономического и социального развития страны.

4. МТК служат предпосылкой устойчивого экономического роста и повышения конкурентоспособности национальной экономики. Их развитие, несомненно, улучшает инвестиционный климат и повышает эффективность инвестиционных процессов, стимулирует развитие наукоемких высокотехнологичных производств, ускоряет другие прогрессивные структурные и институциональные изменения в национальных экономиках.

5. Развитие МТК будет способствовать активизации участия стран Центральной Азии в международных экономических и финансовых организациях, росту их экспортного потенциала, углублению интеграции в мировую экономическую систему и т. д. Так, наглядно роль МТК в процессе глобализации и интеграции экономик стран Центральной Азии можно проследить на примере экспорта этих

стран на основные рынки за пределами региона, который рос одновременно с развитием и расширением МТК (табл. 3).

Таблица 3

**Экспорт стран Центральной Азии на основные рынки за пределами региона**  
[Солехзода 2016]

Страна	2000		2014	
	Млрд долларов США	% от общей суммы экспорта	Млрд долларов США	% от общей суммы экспорта
ЕС	3,7	23,8	32,7	38,4
Россия	3,6	23,3	14,7	17,2
Китай	0,7	4,8	13,6	15,3
Иран	0,5	3,3	5,1	5,1
Турция	0,4	2,5	3,2	3,4
Швейцария	0,6	4,1	1,9	2,6
США	0,2	1,5	1,3	1,5
Япония	0,08	0,5	0,61	0,8
Корея	0,14	0,9	0,45	0,5
Индия	0,06	0,4	0,29	0,4
Пакистан	0,04	0,3	0,25	0,2

Кроме того, следует отметить, что МТК способствуют расширению сотрудничества с международными финансовыми организациями, так как международное сообщество таким образом оказывает помощь, которая нацелена на расширение регионального экономического сотрудничества и диверсификацию экономик стран Центральной Азии за пределы добычи и экспорта природных ресурсов (рис. 2).



**Рис. 2.** Финансовая помощь ЕС странам Центральной Азии (двустороннее сотрудничество) [Implementation... 2016]

6. МТК позволяют создать благоприятные условия для привлечения к обслуживанию национальными транспортными коммуникациями международных транзитных потоков, улучшения транспортного сообщения внутри страны и развития сети транспортно-логистических центров. Так, в табл. 4 приведены числовые данные прямых результатов развития МТК странами Центральной Азии.

Таблица 4

**Показатели прямых результатов развития МТК в странах  
Центральной Азии [Тураева 2015]**

Целевые индикаторы	Единица измерения	Прогноз		
		2017	2018	2019
Увеличение средней скорости движения поездов по транзитным участкам железных дорог:				
– Северный коридор	км/ч	52,87	53,4	53,92
– Южный коридор	км/ч	50,7	51,25	51,74
– Среднеазиатский коридор	км/ч	53,28	53,81	54,33
– TRACECA	км/ч	52,09	52,6	53,12
– Коридор «Север – Юг»	км/ч	52,2	52,7	53,24
Увеличение количества (создание) транспортно-логистических центров	ед.	20	22	24

7. Сегодня на перевозку грузов из Азии в Европу в среднем требуется 35–40 суток, а по железной дороге – 17 [Хатунцев 2015]. В случае создания единого трансевразийского транспортного коридора данная проблема может быть решена. Таким образом, МТК позволит переориентировать основные морские грузопотоки на железнодорожные и создать в странах Центральной Азии единую систему управления парком грузовых вагонов. При таких условиях прогнозируется, что к 2020 г. доля железнодорожных перевозок между Европой и Азией вырастет до 7–8 % в общем объеме перевозок, а к 2030 г. превысит 10 % [Цветков и др. 2014].

8. Нельзя не отметить ту роль, которую МТК играют в углублении торговых связей с ликвидацией барьеров и ведением свободной торговли, ускорении времени доставки грузов, увеличении денежных потоков, расширении практики применения расчетов в национальных валютах, интенсификации человеческих контактов и содействию в создании нового алгоритма сотрудничества в регионе.

9. МТК открывают широкие возможности для стран Центральной Азии в процессе глобализации и интеграции их экономик для рационализации взаимодействия между различными видами транспорта, базирующегося на логистических принципах и совершенствовании информационного обеспечения.

10. Благодаря МТК оптимизируется транспортный процесс с целью повышения качества перевозок как в региональном, так и в национальном масштабе, а также снижаются транспортные расходы в конечной стоимости товаров.

11. МТК создают благоприятные условия для снижения тарифов на перевозки пассажиров и грузов во внутреннем сообщении с помощью повышения загрузки национальных транспортных систем и лучшего применения имеющихся резервов.

12. МТК содействуют освоению новых территорий и развитию приграничного сотрудничества, позиционированию стран на международных рынках, повышению мобильности населения и улучшению транспортной доступности регионов.

Резюмируя роль МТК в процессе глобализации и интеграции экономик стран Центральной Азии, приходим к следующим выводам.

Активное участие государств Центральной Азии в формировании МТК обусловлено географическим положением региона, попытками максимально использовать транзитный потенциал, стремлением диверсифицировать и укрепить национальные экономики, стимулировать развитие транспортного сектора внутри отдельно взятой страны, желанием получить прямой доступ на мировые рынки и стать хабом, консолидирующим товарные потоки, идущие из Китая в Европу.

Таким образом, формализуя более подробно значение МТК в углублении интеграции экономических систем стран Центральной Азии в региональное и международное пространство, можно отметить, что оно проявляется главным образом в следующем:

- способствовании развитию международного сотрудничества и углублению производственной кооперации стран Центральной Азии;
- создании транспортных логистических центров с соответствующим обустройством и грузоперерабатывающей инфраструктурой на уровне каждой отдельно взятой страны;
- обеспечении транспортной безопасности государств, которая, в свою очередь, является частью системы обеспечения национальной безопасности каждой конкретной страны;
- формировании благоприятных предпосылок для устойчивого экономического роста и повышения конкурентоспособности национальных экономик;
- активизации участия стран Центральной Азии в международных экономических и финансовых организациях, росте их экспортного потенциала;
- привлечении и интенсификации использования национальных транспортных коммуникаций в обслуживании международных транзитных потоков;
- улучшении транспортного сообщения внутри страны и развитии сети транспортно-логистических центров и т. д.

В заключение можно отметить, что страны Центральной Азии имеют широкий спектр возможностей и перспектив успешной интеграции своей транспортной инфраструктуры в мировую транспортно-логистическую систему.

### *Литература*

Зоидов К. Х., Медков А. А. Инновационно-инвестиционное развитие транзитной экономики стран Центральной Азии // Региональные проблемы преобразования экономики. 2015. № 1(51). С. 140–156.

Махмудова Г. Н. Международный опыт модернизации национальной экономики и пути ее использования в странах Центральной Азии // Экономика и предпринимательство. 2016. № 2–1(67–1). С. 406–410.

Солехзода А. А. Вопросы наращивания интеграционного потенциала стран Центральной Азии // Евразийский юридический журнал. 2016. № 1(92). С. 58–60.

Тураева М. О. Трансформация транспортной инфраструктуры Центральной Азии в контексте китайского интеграционного проекта // Вестник Таджикского национального университета. Серия социально-экономических и общественных наук. 2015. № 2–8(181). С. 6–11.

Хатунцев С. В. Запад и «евразийская квадрига» (Россия, Китай, Индия, Иран) // Полис. Политические исследования. 2015. № 6. С. 45–52.

Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А. Формирование новой эволюционной концепции увеличения грузовой базы транспортных коридоров «Север – Юг»: современное состояние, геополитические условия и экономические предпосылки // Региональные проблемы преобразования экономики. 2014. № 9(47). С. 229–246.

Чижков Ю. В. Международные транспортные коридоры – коммуникационный каркас экономики // Транспорт Российской Федерации. 2015. № 5(60). С. 9–15.

Contessi N. P. Central Asia in Asia: Charting Growing Trans-regional Linkages // Journal of Eurasian Studies. 2016. Pp. 3–13.

Implementation and Review of the European Union-Central Asia Strategy: Recommendations for EU Action: In-depth Analysis. Brussels : European Parliament, 2016.