

НИИ «Нового сухопутно-морского транспортного коридора
Азия - Европа» Международного университета «Астана»

**Роль Республики Казахстан и Китайской Народной Республики
в развитии «Среднего коридора»**
Исследовательский отчет

Исполнители:

М.Кажыкен (научный руководитель),
К.Абдрахманов, Н.Ирсалиев,
Т.Акниязов, Б.Табынбаев

АСТАНА, 2024 ГОД

ОГЛАВЛЕНИЕ

| | |
|---|----|
| ВВЕДЕНИЕ..... | 4 |
| ГЛАВА 1. РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ ЭВОЛЮЦИИ ЦЕЛЕЙ И ПРИОРИТЕТОВ «СРЕДНЕГО КОРИДОРА»..... | 9 |
| 1.1 История «Среднего коридора»..... | 9 |
| 1.2 Основные страны участницы «Среднего коридора»..... | 10 |
| 1.3 Экономические факторы формирования «Среднего коридора» | 12 |
| 1.4 Институциональная база формирования «Среднего коридора» | 16 |
| 1.5 Современное состояние «Среднего коридора» и его влияние на региональную и глобальную экономику | 18 |
| ГЛАВА 2 РОЛЬ КАЗАХСТАНА В РАЗВИТИИ «СРЕДНЕГО КОРИДОРА»..... | 27 |
| 2.1 Значение «Среднего коридора» для развития экономики Казахстана. . | 27 |
| 2.2 Сопряжение «Среднего коридора» с транспортно-логистическим комплексом Казахстана | 28 |
| 2.3 Участие правительства Казахстана в инвестициях в инфраструктуру «Среднего коридора» | 30 |
| 2.4 Участие казахстанского бизнеса в развитии «Среднего коридора»..... | 31 |
| 2.5 Формирование казахстанской компоненты института «Среднего коридора»..... | 32 |
| ГЛАВА 3 РОЛЬ КИТАЯ В РАЗВИТИИ «СРЕДНЕГО КОРИДОРА» | 36 |
| 3.1 Китай – ключевой участник «Среднего коридора» | 36 |
| 3.2 Значение «Среднего коридора» для развития экономики Китая..... | 43 |
| 3.3 Участие правительства Китайской Народной Республики в инвестициях в инфраструктуру «Среднего коридора» | 44 |
| 3.4 Участие китайского бизнеса в развитии «Среднего коридора» | 52 |
| ГЛАВА 4 ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ КАЗАХСТАНА И КИТАЯ В РАМКАХ «СРЕДНЕГО КОРИДОРА» | 54 |
| 4.1 Совместные действия и инициативы развития «Среднего коридора» .. | 55 |
| 4.2 Проблемы и вызовы развития «Среднего коридора» | 57 |
| 4.3 Участие стран Центральной Азии в развитии «Среднего коридора»..... | 58 |

| | |
|--|----|
| 4.4 Перспективы развития «Среднего коридора» при содействии международных организаций..... | 63 |
| 4.5 Потенциал сотрудничества Казахстана и Китая для развития «Среднего коридора»..... | 67 |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ | 70 |
| ПРИЛОЖЕНИЯ..... | 73 |

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 данного отчета.

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

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.

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 「世界知识」兰顺正：“中间走廊”，新的地缘经济概念，*苍蓝观察* 2022-04-27 11:13 北京

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.

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 «Срединный 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 началом российско-украинской войны 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 Казахстана 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», а также в программу Европейского союза «Глобальные ворота». В настоящее время Транскаспийский международный транспортный коридор и TRASECA практически совпадают, поэтому далее в данном отчете 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.

Для обеспечения эффективности Транскаспийского международного транспортного коридора определены несколько ключевых целей. Среди них цифровизация торговых процессов, упрощение пересечения 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 ЕБРР 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. Транскаспийский международный транспортный коридор 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

⁴ Узкие 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>.

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

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 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 Евросоюза. 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.

Актуальность изучения роли Казахстана и Китая

Важно определить перспективы дальнейшего экономического взаимодействия между Казахстаном и Китаем. Провести анализ их расширения в контексте инициативы «Один пояс, один путь», а также нового ключевого фактора - развития Транскаспийского международного транспортного коридора.

Казахстан предпринимает меры по модернизации транспортно-логистической инфраструктуры в целях увеличения транзитного

грузопотока. Необходимо предложить меры, направленные на расширение других аспектов взаимодействия.

В анализе международных проектов, выделяют следующие критерии: экономическая эффективность, социальный эффект, а также влияние на окружающую среду. В данном исследовании, в качестве четвертого измерения развития включена институциональная база.

Оценка участия Республики Казахстан в формировании Транскаспийского международного транспортного коридора не может ограничиваться транспортно-логистической составляющей. Анализ общемировой практики показывает использование различных группы 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.

Цели и задачи исследования

Целью данного научного исследования является анализ роли Казахстана и Китая в развитии «Среднего коридора», выявление ключевых факторов, влияющих на его эффективность, а также оценка перспектив дальнейшего сотрудничества между двумя странами для повышения конкурентоспособности этого маршрута.

Для достижения поставленной цели необходимо решение следующих задач. Первое, анализ геополитических и экономических факторов, влияющих на развитие «Среднего коридора», с учетом стратегических интересов Казахстана и Китая. Второе, оценка инфраструктурных инициатив по обеспечению эффективного функционирования и расширения маршрута. Третье, изучение роли Казахстана в качестве ключевого логистического хаба и Китая как главного инвестора и поставщика грузов, изучение конкурентных транспортных коридоров и определение места «Среднего коридора» в международной транспортной сети. Четвертое, анализ факторов влияющих на экономическую конкурентоспособность маршрута.

ГЛАВА 1. РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ ЭВОЛЮЦИИ ЦЕЛЕЙ И ПРИОРИТЕТОВ «СРЕДНЕГО КОРИДОРА»

1.1 История «Среднего коридора»

Предшественником «Среднего коридора» была программа международного сотрудничества между Европейским союзом и странами партнерами по организации транспортного коридора «Европа – Кавказ – Азия» (Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia (TRACECA), которая поддерживалась и финансировалась Евросоюзом. Одной из целей было «развитие экономических отношений, торговли и транспортного сообщения вдоль всего коридора.

«Средний коридор» является ключевым компонентом в глобальной системе торговых путей, связывающей Китай и Европу. Его история восходит к древним торговым путям, однако его современное развитие началось в конце XX - начале XXI века, вследствие усиливающейся глобализации и растущей потребности в альтернативных маршрутах транспортировки товаров. Причиной формирования «Среднего коридора» стало его стратегическое значение для стран Центральной Азии. Казахстан, Азербайджан и Грузия рассматривают этот маршрут как возможность повысить свою роль в международной торговле и привлечь дополнительные инвестиции в инфраструктурные проекты.

«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 вторжение России в Украину 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

Одним из ключевых факторов, стимулирующих развитие «Среднего коридора», стала инициатива Китая «Один пояс, один путь» (ОПОП),

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.

объявленная в 2013 году. Эта инициатива преследует цель создать глобальную сеть транспортных коридоров, связывающих Азию, Европу и Африку, и обеспечить китайским товарам доступ к новым рынкам. Если до 2022 года Транскаспийский международный транспортный коридор не входил в число основных коридоров ОПОП, то в настоящее время он рассматривается в качестве приоритетного направления. В настоящее время «Средний коридор» фактически начинает интегрироваться в ОПОП, становясь одним из ключевых его маршрутов. Это свидетельствует о гибкости обоих проектов, способности их институтов адаптироваться к изменениям. Таким образом, «Средний коридор» превратился в важный инструмент для интеграции стран региона в глобальную экономику и укрепления их позиций на мировой арене.⁷

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.⁸

В целом, развитие «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 маршруте. Это соглашение включало в себя так называемую «Дорожную карту», которая определяет приоритетные

⁷ Аналитический доклад ЕАБР 2024/5 «Евразийский транспортный каркас» Июнь 2024 г., Алматы.

⁸ «Новая эпоха инициативы «Один пояс - Один путь». https://www.inform.kz/ru/novaya-epoha-iniciativy-odin-poyas-odin-put_a3994273.

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).⁹

На национальном уровне Казахстан активно участвует в модернизации своей транспортной инфраструктуры, чтобы соответствовать требованиям «Среднего коридора». В рамках государственной программы развития транспортно-логистического потенциала страны до 2030 года предусмотрено строительство новых железнодорожных линий, модернизация существующих маршрутов, а также развитие портов Актау и Курык на Каспийском море. Эти меры направлены на увеличение объемов грузоперевозок и снижение времени транспортировки товаров между Китаем и Европой.

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 «Один пояс, один 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 «Срединного коридора» в Европу через

⁹ 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.

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 агрегированный 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. В целом страны, участвующие в «Среднем коридоре», рассчитывают на новые стимулы для обеспечения социально-экономического развития.

Во-вторых, создание условий для реализации внешнеторгового потенциала за счет роста уровня экономической интеграции с другими участниками Транскаспийского международного транспортного коридора, снижения издержек при поставках собственной продукции на экспорт. В целом страны, участвующие в Транскаспийском международном транспортном коридоре, рассчитывают на повышение своей интеграции в глобальную экономику.

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, Франкфурт и Луйк, могут ощутить конкуренцию в среднесрочной перспективе. Помимо разницы в цене, огромная разница в углеродном следе является растущим преимуществом, учитывая растущую осведомленность о климате.¹⁰

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

¹⁰ New Silk Railroad: The golden middle way.
<https://research.hktdc.com/en/article/Mzk0MjMyMTk4>

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 RGI представляет собой более совершенный подход, чем инициатива ОПОП, которая изначально являлась фрагментарной. Два проекта отличаются не столько по количественным показателям финансирования, сколько по качественным. Так, 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 RGI 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. В целом, по оценкам, западным экономикам потребуется не менее 10 лет, чтобы проект RGI 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, задействию геополитических и информационных инструментов давления. В частности, наиболее 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. 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 страны Центральной Азии, включая Казахстан, прикаспийские государства и Турцию со странами Евросоюза. Поэтому надо рассматривать функционирование и развитие «Среднего коридора» с точки зрения всех вовлеченных в него стран, прежде всего Китая, Турции, а также 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».¹¹ 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.

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.

¹¹ 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 данном плане предусмотрено усиление основных торговых коридоров, развитие мультимодальной инфраструктуры и логистических услуг, улучшением 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 Китай-ЕС-Китай».

Предполагается, что доступ к основным транспортным коридорам получат 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 Потти.

Вместе с тем существуют проблемы. В докладе АБР 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 КНР».¹²

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 Albaogak Group готова инвестировать в модернизацию инфраструктуры морпорта на Каспии. Сингапурская компания GlobalDTC планирует оказать Казахстану помощь в развитии цифрового торгового коридора.

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. Реализация 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.

¹² ADB (2021). Unlocking Transportation Connectivity in the Trans-Caspian Corridor. © 2021 Институт Азиатского банка развития, стр. 74.

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 (2008–2012 годы) 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.¹³

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

¹³ Доклад Группы экспертов Европейской Экономической Комиссии «ЕВРО-АЗИАТСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ. ЭТАП I» ООН, Нью-Йорк и Женева, 2012 год.

сотрудничество, внедрить общие стандарты и процедуры, а также продолжать работу по гармонизации законодательства. Эти меры позволят не только повысить эффективность транспортных перевозок, 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 успеху проекта «Среднего коридора».

Таким образом, 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 TRASECA 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 TRASECA не прекратил свое существование. В него кроме «Среднего коридора» входит «Южный коридор». В Стратегии Межправительственной Комиссии TRASECA по развитию международного коридора Европа-Кавказ-Азия на 2016-2026 гг. среди приоритетных целей значатся «усилия для возрастания роли и функции коридора TRASECA в международной торговле за пределами региона TRASECA в качестве важной альтернативы другим коридорам». Коридоры и направления, входящие в сеть организации TRASECA, представлены на рисунке 1.

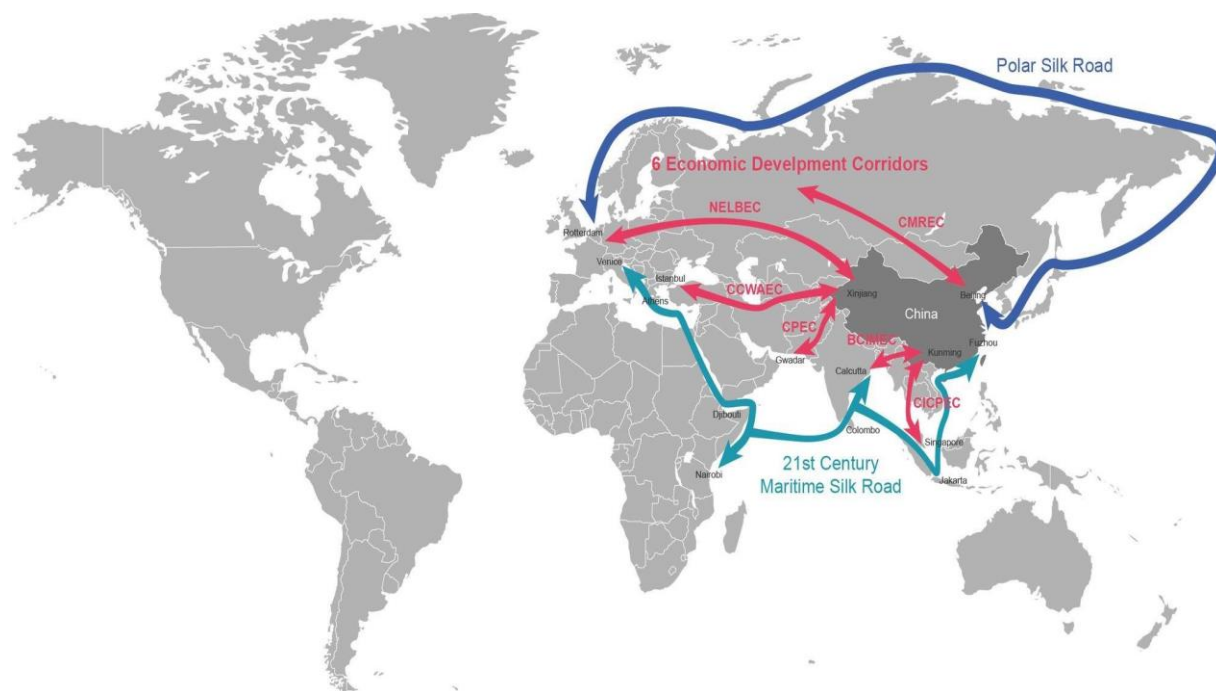


Рис. 1. Коридоры и направления, входящие в сеть организации TRASECA. Источник: Центральноазиатское бюро аналитической отчетности - CABAR.asia.

Негативные геополитические события последних трех лет, включая «российско-украинский кризис» и санкционное давление на Россию, обусловили перенос внимания TRASECA к центральноазиатским маршрутам. Об этом свидетельствует интенсивность взаимодействия TRASECA со странами участницами организации.

Китайская инициатива «Один пояс – Один 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 это 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.¹⁴

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;¹⁵

¹⁴ Конкуренция международных транспортных коридоров за развитие в Центральной Азии. <https://cabar.asia/ru/konkurenciya-mezhdunarodnyh-transportnyh-koridorov-za-razvitie-v-tsentralnoj-azii-2>.

¹⁵ Постановление Президента Республики Узбекистан Об утверждении международного договора. <https://lex.uz/ru/docs/7175070>.

- Соглашение о создании индустриального торгово-логистического комплекса на границе Казахстана и Кыргызстана;¹⁶

- Протокол и меморандум о транспортной взаимосвязанности между Министерством транспорта Республики Казахстан и Агентством по транспорту и коммуникациям при кабинете министров Туркменистана.¹⁷

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

«Южный коридор» несет в себе инвестиционный риск, прежде всего из-за нестабильного Афганистана. Кроме того, «Южный коридор» затрагивает интересы Ирана.

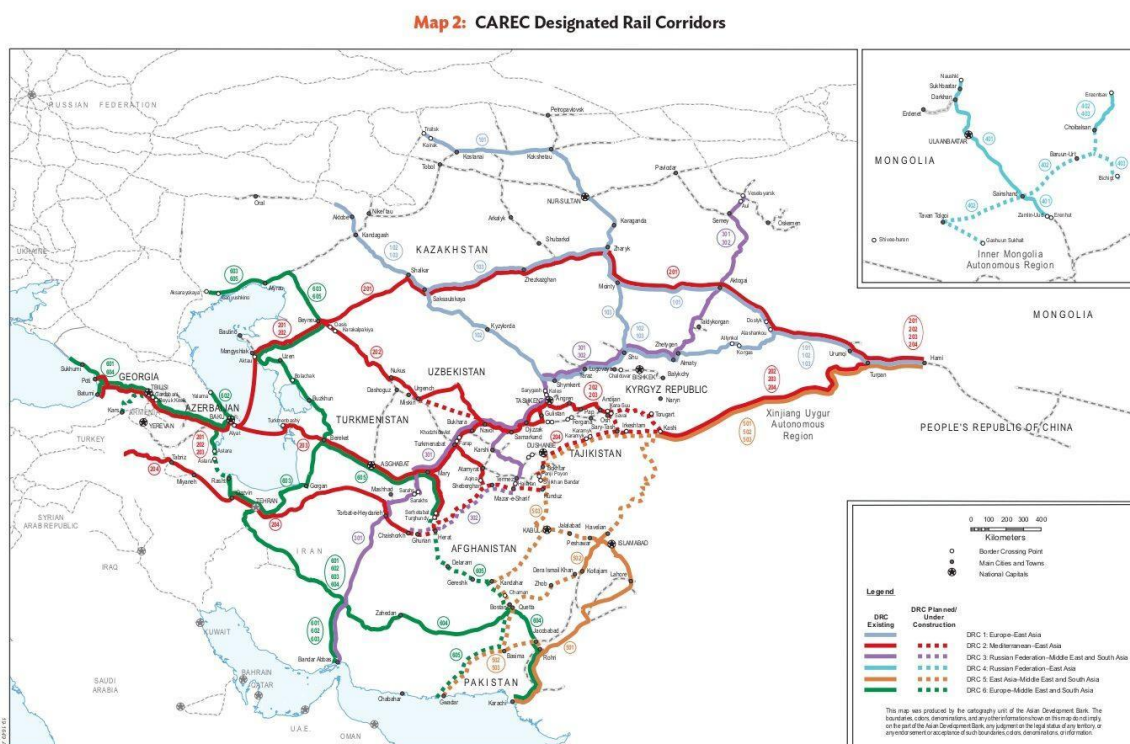
Управление коридорами является сложной и многоуровневой задачей, требующей межгосударственной координации и участия частного секторов. Поэтому предлагается создать организацию, играющую роль «секретариата» «Среднего коридора», «Южного коридор» и других сопрягающихся коридоров. С учетом негативного опыта 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», «Южный коридор») важно на межгосударственном уровне определить их цели.

¹⁶ Токаев ратифицировал Соглашение между правительствами Казахстана и Кыргызстана <https://ru.sputnik.kz/20240918/tokaev-ratifikiroval-soglashenie-mezhdu-pravitelstvami-kazakhstan-i-kyrgyzstana--47189100.html>.

¹⁷ Казахстан и Туркменистан расширяют сотрудничество в сфере железнодорожного и морского транспорта. <https://rail-news.kz/ru/news/16173-kazakhstan-i-turkmenistan-rassiriiaut-sotrudnicestvo-v-sfere-zeleznodoroznogo-i-morskogo-transporta.html>.

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 Центральноазиатского Регионального Экономического Сотрудничества (ЦАРЭС) ¹⁸, 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).



DRC = designated rail corridors.
Source: CAREC Secretariat.

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

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

¹⁸ CAREC TRANSPORT STRATEGY 2030. <https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-Transport-Strategy-2030-1.pdf>.

- Положение о членстве, Положение о рабочей группе и другие документы «Среднего коридора»;¹⁹

- соглашения, меморандумы и другие документы TRACECA.²⁰

Между программой ЦАРЭС и странами-участницами действует правовая база в отношении коридоров в виде целевых финансовых Соглашений. Например, кредитное соглашение²¹ и грантовое соглашение.²² Что касается ОПОП, то в открытом доступе мало правовых документов.²³

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»».²⁴

Китай предлагает концепцию бесприоритетного сотрудничества, справедливости и выгоды. Как утверждается, все страны-участницы

¹⁹ Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут. <https://middlecorridor.com/ru/>.

²⁰ TRACECA <https://tracesea-org.org/ru/>.

²¹ Loan Agreement (Ordinary Operations) (Carec Corridors 1 and 6 Connector Road Aktobe - Makat Reconstruction Project) between Republic of Kazakhstan and Asian Development Bank.

²² Grant Agreement (Special Operations) for Central Asia Regional Economic Cooperation Corridors 3 and 5 Enhancement Project | Asian Development Bank.

²³ Belt and Road Portal. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/list/c/10059>.

²⁴ Строительство ОПОП. https://www.gov.cn/zhengce/202310/content_6907994.htm.

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» нуждается в значительных инвестициях в инфраструктуру.²⁵ 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 подключена к транспортной сети двух коридоров.

²⁵ 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).²⁶

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»²⁷.

Казахстан может использовать возможности, которые открывает перед ним китайская инициатива «Один пояс – один путь». ²⁸ В частности, РК уже создает экономические стимулы для китайских инвестиций в несырьевые сектора 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

²⁶ Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года. <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2200001116>.

²⁷ Послание Президента народу Казахстана – 2024 https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/poslanie-prezidenta-narodu-kazahstana-2024-polnyiy-tekst-546676/.

²⁸ Кажыкен М. Какие возможности для развития казахстанской экономики открывает «Экономический пояс Шелкового пути» // Экономика и статистика. № 2, 2019. - с.19-24.

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.²⁹ 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 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.

Для повышения интермодальной взаимосвязанности отдельных видов транспорта будет запущен интернет-портал общедоступной информации о расписании и тарифах.

²⁹ 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>.

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.³⁰ 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 Потти.

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

³⁰ Всемирный банк рассказал, как Казахстану увеличить грузоперевозки. <https://lsm.kz/tmtm-vsemirnyj-bank>.

границе с Китайской Народной Республикой увеличит пропускную способность инфраструктуры на 20 млн. тонн.

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.³¹

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 Поти/Батуми (Грузия) - до 12 дней, до Констанцы (Румыния) через Поти/Батуми - до 20 дней.³²

Казахстан активно развивает портовую и припортовую инфраструктуру на Каспии с привлечением крупных логистических международных компаний. К реализации проектов по модернизации

³¹ О наших отношениях с Китаем. <https://kazpravda.kz/n/o-nashih-otnosheniyah-s-kitaem/>.

³² В 14 раз увеличился контейнерный транзит из Китая по ТМТМ. <https://rail-news.kz/ru/cargo-transportation/18267-v-14-raz-uzvelicilsia-konteinernyi-tranzit-iz-kitaia-po-tmtm.html>.

портов привлечены иностранные инвесторы Abu Dhabi Ports, Rhenus, CMA CGM, Wandernet, а также ряд китайских компаний.³³

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, что позволит нарастить товароборот 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 бизнеса 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.

³³ В Минтранспорта рассказали о развитии морских портов Актау и Курык. <https://rail-news.kz/ru/news/18336-v-mintransporta-rasskazali-o-razvitii-morskix-portov-aktau-i-kuryk.html>.

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 Астане, Шымкенте и Караганде 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». Казахстанская 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 «Один пояс, один 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 направлено 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.

Кроме того, в июне 2024 года принят Закон Республики Казахстан «О ратификации Соглашения между правительствами государств – членов Организации тюркских государств о создании упрощенного таможенного коридора». ³⁴ 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.

³⁴ 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 «Один пояс, один 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 инициатив³⁵ 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.

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.

³⁵ 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。2023-10-18。
https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202310/content_6909921.htm

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.³⁶

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 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

³⁶ 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.

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.³⁷ 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.

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.

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.

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 «Один пояс, один путь».

«Средний коридор» берет свое начало в Ляньюньган (Китай), пролегает 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).³⁸

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».³⁹

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 перевозки, поддерживать строительство Транскаспийского международного транспортного коридора».⁴⁰

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

³⁸ The Logistics Performance Index and Its Indicators. World Bank. 2023. Accessed: https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report.pdf

³⁹ Почему Председатель Си придает большое значение строительству нового транспортного коридора между Китаем и Европой? <https://news.cctv.com/2024/07/04/ART1cpKNRRIw5WT-dzqVlq91F240704.shtml>.

⁴⁰ Полный текст программной речи Си Цзиньпина на саммите «Китай - Центральная Азия». Председатель КНР Си Цзиньпин. <https://russian.news.cn/20230520/8ba665898ac64c3991cf0b48337296fb/c.html>.

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»⁴¹.

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.⁴² 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 диверсифицированной трехмерной системы взаимосвязи, объединяющей автомобильный, железнодорожный, воздушный и трубопроводный виды транспорта.

По случаю приезда в Казахстан Си Цзиньпин в статье в «Казахстанской правде»⁴³ 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

⁴¹ Полный текст программного выступления Си Цзиньпина на церемонии открытия 3-го Форума высокого уровня по международному сотрудничеству в рамках «Пояса и пути». Председатель КНР Си Цзиньпин. <https://russian.news.cn/20231018/ad2207aaf51d4b53b4c51639a21db6ef/c.html>.

⁴² Си Цзиньпин и президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев совместно по видеосвязи приняли участие в церемонии запуска грузов по Транскаспийскому международному транспортному маршруту Китай-Европа. МИД КНР. https://www.mfa.gov.cn/rus/wjb/zjzg/dozys/xwlb/202407/t20240705_11448678.html.

⁴³ Китай и Казахстан: общее стремление к новым горизонтам. Си Цзиньпин. Казахстанская правда <https://kazpravda.kz/n/kitay-i-kazahstan-obshchee-stremlenie-k-novym-gorizontam/>.

оформленный документ между КНР и РК - «Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики по развитию Транскаспийского международного транспортного коридора»⁴⁴, 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;

- 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 «Один пояс, один путь» активно сотрудничает со странами вдоль «Среднего коридора». В совместной декларации Китая и Азербайджана «О создании стратегического партнерства между Китайской Народной Республикой и

⁴⁴ 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>

Азербайджанской Республикой»⁴⁵ (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 нового Шелкового пути родилась у Китая не так давно. В 2013 году Президент Китайской Народной Республики Си Цзиньпин озвучил идею официально, хотя в интеллектуальных кругах страны она циркулировала с 2012 г. Конкретный план действий в рамках экономической стратегии появился на свет в 2015 г. С тех пор страна начала привлекать к сотрудничеству страны-партнеры, находящиеся в стратегическом поясе.

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 (ISPSW). Если эта инициатива будет реализована на практике, она может серьезно повлиять на

⁴⁵ Совместная декларация об установлении стратегического партнерства между Азербайджанской Республикой и Китайской Народной Республикой. Посольство КНР в АР. http://az.china-embassy.gov.cn/rus/sgxw/202407/t20240711_11452056.htm

геополитический ландшафт и привести к созданию целого ряда альтернативных экономических объединений и возможностей.

ОПОП - не просто линии на карте. ОПОП - это все взаимовыгодные маршруты и экономические связи». Шелковый Путь не предполагает существования конкретного маршрута на карте. Он предполагает создание экономического пространства на основе взаимовыгодного сотрудничества.

ОПОП как платформа сотрудничества с КНР, кроме транзита грузов через территорию Казахстана, открывает возможности создания совместных предприятий в разных отраслях экономики.

ОПОП - это комплексный фактор экономического развития стран ЦА за счет беспрепятственной торговли, гармонизации таможенных законодательств, свободное движение капиталов, ресурсов, межправительственное сотрудничество, культурный обмен.

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.⁴⁶ 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

⁴⁶ 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-/?utm_source=chatgpt.com

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 (ЕС) и Китаем оставались слаборазвитыми. 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.⁴⁷

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 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 неопределёнными 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 введён в эксплуатацию Китайско-Казахстанский логистический терминал в Ляньюньгане, ставший первым проектом BRI и ключевым звеном Среднего коридора, укрепившим сотрудничество между Китаем и Казахстаном.

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-evroпой-/?utm_source=chatgpt.com

Проект Ляньюньган—Хоргос стал образцом успешной реализации инфраструктурных проектов в рамках BRI, демонстрируя потенциал Китая в развитии глобальной логистической системы. Си Цзиньпин подчёркивал, 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 (ВТК) 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, связанной 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.

Геополитическая турбулентность последних лет оказала негативное влияние на грузовые поезда по маршруту Китай-Европа. Однако в их составе 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 маршрута из Китая через 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.

Кроме того, решено активно продвигать железнодорожный проект Китай-Кыргызстан-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. «Зеленый канал» необходим для быстрого таможенного оформления сельскохозяйственной продукции, совершенствования взаимного контроля и карантинного доступа высококачественной сельскохозяйственной продукции и продовольственных товаров на рынки стран.

3.4 Участие китайского бизнеса в развитии «Среднего коридора»

Валовый приток прямых иностранных инвестиций (ПИИ) из Китая в Казахстан за последние 17 лет составил \$23 млрд.⁴⁸ 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 расширить инвестиции в другие отрасли, в частности инвестировать \$27 млрд в проекты горно-металлургического комплекса, энергетики, машиностроения, химической и пищевой промышленности и др.⁴⁹

Сейчас в Казахстане действуют более 1500 предприятий с участием китайского капитала. Сотрудничество между странами углубляется уже на региональном уровне.

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

⁴⁸ 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>.

⁴⁹ <https://csi.kz/industries/post-7>.

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

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| Приток ПИИ из Китая, млн. долл. США | 1 807 | 833,9 | 975,2 | 1 082 | 1 665 | 1 694 | 958,9 | 1848,3 | 1432,7 |
| Общий приток ПИИ в Казахстан, млн. долл. США | 23809 | 15368 | 21367 | 20960 | 24271 | 24327 | 17071 | 23810 | 28028 |
| Доля Китая в притоке ПИИ, % | 7,6 | 5,4 | 4,6 | 5,2 | 6,9 | 7 | 5,6 | 7,8 | 5,1 |

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

«Средний коридор» играет ключевую роль в укреплении связей между Европой и Азией. Казахстан и Китай, будучи стратегическими партнерами и участниками инициативы «Один пояс, один путь», тесно сотрудничают в развитии этой транспортной артерии. Данный маршрут проходит через территорию Казахстана и Каспийское море, соединяя китайские производственные мощности с рынками Кавказа, Ближнего Востока и Европы.

Взаимодействие двух стран в рамках «Среднего коридора» имеет важное значение как для экономического, так и для геополитического развития региона. Казахстан предоставляет ключевые логистические хабы, такие как порты Актау и Курык, а также развитую железнодорожную сеть, связывающую Китай с западными направлениями. Китай, в свою очередь, выступает крупнейшим инвестором и поставщиком грузов для маршрута. Совместные усилия способствуют укреплению транзитного потенциала, диверсификации транспортных коридоров и стимулированию торгового оборота.

Данный коридор использует мультимодальную транспортную модель, в которой основным звеном является наземная железная дорога, а часть маршрута переоборудуется для морских перевозок. На сегодняшний день на направлениях Баку-Актау и Баку-Туркменбаши функционируют всего 13 паромов, что недостаточно для обеспечения балансировки пропускной способности железных дорог по обе стороны Каспийского моря. Ограниченные возможности паромных и портовых услуг значительно замедляют транспортировку грузов, что делает ТМТМ менее конкурентоспособным по сравнению с Евразийским континентальным мостом.

Евразийский континентальный мост, в свою очередь, включает две основные линии. Первый маршрут начинается в Хабаровске и Владивостоке на востоке России, проходит через Транссибирскую магистраль – самую длинную железную дорогу в мире, – и ведет в европейские страны, завершаясь в порту Роттердама в Нидерландах. Второй маршрут берет начало в Ляньюньгане на востоке Китая, пересекает Алашанькоу в Синьцзяне, проходит через Казахстан, Россию, Беларусь, Польшу и Германию, достигая порта Роттердам. Провозная

способность ТМТМ составляет лишь около 5% от пропускной способности Евразийского континентального моста.

Для привлечения большего объема грузов через ТМТМ некоторые страны вдоль маршрута вводят субсидии на фрахтовые ставки. Эти меры в определенной степени повышают ценовую конкурентоспособность маршрута, однако в долгосрочной перспективе субсидии могут привести к негативным экономическим последствиям, снижая устойчивость и эффективность транспортной системы.

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 № 911.⁵⁰

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 выгодных долгосрочных договоров.

⁵⁰ В Пекине подписано еще одно межправительственное соглашение по ТМТМ. <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/press/news/details/637540?lang=ru>

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.

Кроме указанных задач определено, что подписавшие Соглашение 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 инфраструктуры 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 также требуют поддержки Транскаспийского международного транспортного коридора.

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 сектора Каспийского моря и обслуживанием сервисного флота, осуществляющего внутренние перевозки.

Старший экономист по транспорту Всемирного банка Виктор Арагонес⁵¹ в число основных проблем, препятствующих 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;

⁵¹ Эксперт Всемирного банка обозначил «узкие места» ТМТМ.
<https://kapital.kz/economic/121121/ekspert-vsemirnogo-banka-oboznachil-uzkiye-mesta-tmtm.html>

- 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 является важнейшей стратегической целью для Центральной Азии. Эта инициатива имеет жизненно важное значение для социально-экономических преобразований в регионе и раскрытия его геоэкономического потенциала.

Центральная Азия расположена в уникальном географическом положении, которое предлагает значительные возможности для связи. Транспортные коридоры, о которых мы говорим, могли бы изменить статус стран региона с не имеющих выхода к морю на сухопутные, позиционируя их как ключевой транспортный и логистический узел, соединяющий Восток и Запад, а также Юг и Север.

Несмотря на эти преимущества, Центральная Азия остается одним из наименее взаимосвязанных регионов в мире. По данным Всемирного

банка, связанность региона с мировой экономикой составляет в среднем менее 60%. Кроме того, транспортные расходы на товары могут составлять до 50% от их конечной цены, что значительно выше, чем в среднем по миру (11%). Это означает, что страны региона сталкиваются с транспортными расходами, которые в 2-3 раза выше, чем в развитых странах.

Эти проблемы усугубляются различными барьерами в транспортной системе, которые препятствуют торговле, ограничивают промышленное сотрудничество, отпугивают иностранные инвестиции и ограничивают участие региона в глобальных цепочках добавленной стоимости.

Для решения этих проблем развитие транспортной инфраструктуры стало одним из главных приоритетов для стран Центральной Азии. Это включает в себя модернизацию существующих транспортных маршрутов и строительство новых железных дорог, пограничных переходов и логистических центров. К примеру, Туркменистан и Казахстан активно работают над модернизацией своих портов и приобретением новых транспортных судов.

Модернизация и расширение транспортных коридоров необходимы для полного использования транзитного и геоэкономического потенциала Центральной Азии. Эти усилия являются ключевой частью интеграции региона в глобальные производственно-сбытовые цепочки

Важно отметить, что страны Центральной Азии добиваются прогресса в этом направлении через платформу Консультативной встречи 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».⁵²

«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».

К.-Ж. Токаев: «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

⁵² 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/>

эффективное использование транзитно-логистического потенциала региона».⁵³

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 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».

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

Тенденции развития торговли в Центрально-Азиатском регионе требуют ускоренного совершенствования и формирования 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.⁵⁴

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 привлекут инвестиции в его развитие, в том числе на этапе осуществления «пяти шагов».

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.⁵⁵ 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

⁵⁴ 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>.

⁵⁵ World Bank. Middle Trade and Transport Corridor.

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».⁵⁶

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

⁵⁶ World Bank. Middle Trade and Transport Corridor.

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. Нарращивание 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 внутривострановом 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 TRACESA. Для упрощения процедуры пересечения границы через автомобильные пункты пропуска необходимо внедрить специальную визу «TRACESA» 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

«Средний коридор» предлагает стратегическую альтернативу традиционным торговым путям, минуя геополитические вызовы и политически нестабильные южные регионы, что способствует непрерывному потоку грузов по маршруту Китай – Европа и в обратном направлении.

Оба государства, Казахстан и Китай, играют важную роль в развитии «Среднего коридора». В рамках инициативы «Один пояс, один путь», ТМТМ является ключевым звеном, по маршруту которого транспортировка грузов является более предпочтительней в современных реалиях, обеспечивая своевременность, безопасность и надежность международной цепочки поставок.

Стабильная политическая ситуация в странах, находящихся на его пути, а также прочные международные партнерские отношения, играют ключевую роль в вопросах укрепления торговых связей и региональной безопасности. 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.

Страны-участницы «Среднего коридора» также принимают активные меры по модернизации и усовершенствованию своей логистической инфраструктуры, направленной на повышение пропускной способности, включая строительство новых терминалов, железнодорожных путей и станций, создание дополнительных пунктов приема и хранения груза, что в конечном итоге способствует привлечению иностранных инвестиций в данный сектор.

В развитии «Среднего коридора» проявляет заинтересованность и Европейский союз, который в рамках своей стратегии «Global Gateway» поддерживает и поощряет инвестиции в данный маршрут, так как планомерные шаги по его развитию повысят эффективность и привлекательность транспортно-логистического сообщения между Востоком и Западом. Страны Евросоюза рассматривают вопрос о

дальнейшем снижении транспортного потока через Россию, что скажется на функционировании «Северного маршрута».

В целом 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 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 TRASECA | 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-Ушканыр-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 |

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 Калюжновой. © 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.