

Роль Шанхайской организации сотрудничества в развитии транспортного и логистического потенциала стран Центральной Азии



Аннотация: В данной публикации рассматриваются актуальные вопросы межгосударственного экономического взаимодействия стран-участниц Шанхайской Организации Сотрудничества. Нормативно-правовых документов ШОС в части касающейся регулирования сферы транспорта, как автомобильного, так и железнодорожного, обозначены перспективы и возможности, которые открываются в результате подписания между членами Организации двусторонних и многосторонних соглашений. Автор описывает современное состояние международных транспортных коммуникационных путей, а также детально раскрывает выдвинутые Узбекистаном инициативы, указывая на их ключевую роль в формировании новых евразийских транзитных коридоров и транспортных артерий. Рассматривая вопрос сопряжения современных евразийских механизмов межгосударственного взаимодействия с позиции создания и совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры, автор отмечает возможность реализации инициатив России и Китая на платформе ШОС. Объединение потенциала таких интеграционных проектов, как Евразийский экономический союз (ЕАЭС) и «Экономический пояс шелкового пути» (ЭПШП), на площадке Шанхайской организации позволит создать новую модель экономического сотрудничества в треугольнике «Россия-Китай-Центральная Азия». Также в статье рассматриваются меры, предпринимаемые странами-участниками ШОС по созданию новых и модернизации существующих автомобильных и железнодорожных маршрутов на собственных территориях и на территории сопредельных государств дальнейшие. В заключении указывается, что положительные сдвиги в развитии транспортной сферы Шанхайской Организации будут в значительной степени зависеть от способности ее участников выработать согласованную политику

в транспортно-логистической сфере.

Введение

Анализ последних лет деятельности Шанхайской Организации Сотрудничества позволяет отметить заметный рост ее влияния как на региональные, так и глобальные политические и экономические процессы. Благодаря достижениям политико-экономического развития стран Организации и институциональному упорядочиванию ее структур ШОС эволюционировала от механизма регулярных двух- и пятисторонних переговоров до полноправной международной организации, авторитетного центра регионального сотрудничества, торгово-экономического взаимодействия и гаранта обеспечения безопасности в Центральной Азии.

Об этом свидетельствует растущий интерес к сотрудничеству с ШОС целого ряда стран соседних и дальних регионов, международных и региональных организаций. К настоящему моменту ШОС уже установила партнёрские отношения с более чем десятью международными и региональными структурами, в том числе с ООН и ее специализированными учреждениями - Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), специализированное учреждение Организации Объединённых Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО), специализированное учреждение ООН осуществляющее международные усилия по борьбе с голодом. (ФАО), Всемирная туристическая организация. Укрепилось плодотворное сотрудничество с Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), с которой планируется принять совместный план действий при участии Управления ООН по наркотикам и преступности. Также ШОС показала приверженность традиционным тесным связям с Содружеством Независимых Государств, Организацией Договора о коллективной безопасности, и Совещанием по взаимодействию и мерам доверия в Азии.

Участие в Шанхайской Организации открывает принципиально новые возможности для экономической интеграции между ее государствами-членами. Территория ШОС охватывает как европейский, так и азиатский континенты, регион богат колоссальными запасами природных ресурсов, а после присоединения Индии и Пакистана Организация, объединив 44% населения земли и 2/3 территории Евразии, стала еще и самым емким потребительским рынком в мире. Сегодня совокупный объем ВВП стран ШОС оставляет 22,5% от общемирового показателя. Ожидается, что к 2030 г. эта цифра может увеличиться до 35-40% мирового ВПП.

Одним из системообразующих факторов, без которого немыслимо цельное построение системы как регионального, так и международного экономического сотрудничества на пространстве ШОС, является развитие транспортной инфраструктуры. По мнению деловых кругов государств ШОС, транспорт является приоритетным направлением взаимодействия государств-членов Организации, и «именно современная инфраструктура способна стать ключом к реализации многих деловых проектов, масштабных инициатив по созданию передовых производств и качественных рабочих мест».

Налаживание эффективного транспортного сообщения как фактор обеспечения экономического развития ШОС

Формирование транспортных коммуникаций заложено в самой географии Шанхайской организации - с одной стороны, в ее состав входит Китай, чья экономика завязана на экспорт товаров в европейские страны, с другой - Россия, которая имеет сухопутный доступ к рынкам ЕС. Между КНР и РФ расположены «зажатые» внутри континента страны Центральной Азии, для которых из-за географической изолированности доступ на европейские и азиатские рынки является, жизненно важным.

Вследствие отсутствия налаженной транспортной инфраструктуры, необходимости преодолевать

несколько границ, а также высокой стоимости перевозок сухопутные маршруты, пролегающие между Китаем и Европой, до последнего времени не были развиты в полной мере. Морские пути доставки товаров, на которые все еще приходится большая часть торговли, намного дешевле, однако сухопутные перевозки многократно выигрывают в скорости. Если доставка грузов морским путем из КНР в Европу занимает 45 дней, то по Транссибирской магистрали - всего лишь 7 дней.

Именно поэтому, все более востребованной становится задача по выстраиванию передовых механизмов транспортной логистики, которые, в перспективе позволят эффективно реализовать естественные конкурентные преимущества стран-членов ШОС, наблюдателей, партнеров по диалогу. Реализация данной цели будет самым прямым образом зависеть от совместного решения странами-членами Организации целого ряда системных проблем в транспортной сфере ШОС, среди которых особо следует выделить следующие:

- несоответствие нормативно-правовых основ стран-участниц перевозочного процесса и различия в технических стандартах;
- неудовлетворительное состояние дорожной и телекоммуникационной инфраструктуры, выражающееся в отсутствии необходимых условий вдоль всех магистралей, задействованных в транзитных перевозках и неготовности отдельных сегментов транспортной инфраструктуры к обслуживанию растущего грузопотока;
- наличие таможенных и иных барьеров, которые проявляются в низкой пропускной способности пограничных пунктов, их ограниченном времени работы, несовершенстве процедуры пересечения границ, простаивании грузов в приграничных районах, наличии разных весовых и габаритных стандартов;
- задержка поставок грузов по времени и усложнение их следования на всем пути вследствие отсутствия унифицированной железнодорожной колеи. Товары либо перегружаются на другой подвижной состав, либо происходит операция смены колесных пар на межгосударственных стыковых пограничных пунктах. Сегодня Россия и страны Центральной Азии имеют ширину колеи 1520 мм, Европа, Китай и Иран - 1435 мм, Индия и Пакистан - 1676 мм;
- неадекватное соотношение качества транспортных магистралей в различных странах-участницах ШОС и отсутствие возможности оперативного реагирования на изменения рынка с помощью тарифной составляющей и единой системы государственного регулирования транзитных перевозок грузов, а также единого правового и информационного пространства. Наличие указанных проблемных аспектов выступает серьезным сдерживающим фактором и сводит многие начинания в сфере наращивания интенсивности экономического сотрудничества к минимуму, затрудняет взаимодействие между частными субъектами экономической деятельности, препятствует налаживанию бесперебойных поставок товаров и услуг. Осознавая это, государства-члены Организации придают ключевое значение наращиванию комплексного сотрудничества в сфере развития международного транспорта. Из года в год растет число двусторонних и многосторонних соглашений, позволяющих систематизировать и усовершенствовать транспортно-логистическую координацию между странами-участниками ШОС.

Если проанализировать основополагающие документы Шанхайской Организации, то можно увидеть, какая важная роль отводится в них транспортной составляющей. В частности, в Хартии ШОС указывается, что одним из важных направлений сотрудничества между государствами Организации является эффективное использование имеющейся инфраструктуры в области транспорта и коммуникаций, совершенствование транзитного потенциала государств-членов ШОС.

Межправительственное Соглашение о сотрудничестве и взаимопомощи в таможенных делах, принятое в 2007 г., предусматривает:

1. упрощение таможенного оформления товаров и перемещения транспортных средств;
2. признание таможенных средств идентификации (пломбы, оттиски печатей, штампы) и бланков, применяемых таможенных документов друг друга;
3. взаимное упрощение порядка и условий транзитного перемещения товаров и транспортных средств через территории государств ШОС. Меморандум между таможенными службами государств-членов ШОС о взаимной интеграции национальных транзитных систем от 2019 г. позволит унифицировать принципы функционирования национальных систем контроля за транзитными товарами, что значительно ускорит осуществление таможенных операций. Во исполнение данного документа Россия и Китай внедрили механизм взаимного признания результатов таможенного контроля, наладили обмен снимками с инспекционно-досмотровых комплексов. В планах стоит организация обмена информацией о таможенной стоимости товаров. Также Россия в двухстороннем формате реализовала с Таджикистаном, Узбекистаном и Китаем одну из передовых таможенных технологий - «Упрощенный таможенный коридор». В перспективе прорабатывается возможность запуска аналогичного проекта с Индией.

Казахстанские специалисты считают, что на данном этапе необходимо начать работу по совмещению таможенных практик стран-участниц Организации путем создания единого универсального формата таможенного декларирования для стран ШОС. С учетом того, что некоторые из них входят в Евразийский экономический союз, государства используют разные таможенные технологии и, как следствие этого, реализация планов по увеличению торговых потоков, в том числе в рамках проекта ОПОП, может привести к возникновению определённых проблем.

Одним из последних документов, регулирующих транспортную сферу, стала Программа многостороннего торгово-экономического сотрудничества государств-членов ШОС до 2035 г., предполагающая достижение задачи по сбалансированному развитию эффективной транспортной инфраструктуры и расширению области применения цифровых технологий и интеллектуальных систем на транспорте. Согласно оценкам специалистов, развитие цифровизации логистической инфраструктуры стран ШОС может существенно увеличить пропускную способность транспортных маршрутов, к примеру, железных дорог - на 40%, и достичь снижения стоимости перевозок до 30%.

В усилиях по оцифровыванию сферы транспортных услуг акцент планируется сделать на использовании научных технологий, в том числе в территориальном планировании и развитии. Это будет осуществлено путем совместной работы по интеграции и устранению диспропорций в развитии регионов стран-участниц ШОС на основе утверждённой осенью 2020 г. Концепции сотрудничества ШОС по развитию удалённых и сельских территорий в цифровую эпоху. Согласно статистике, существенная доля населения стран Организации проживает в удаленной и сельской местности, где поддержание инфраструктуры требует значительного объема ресурсов.

Также востребованным становится строительство по линии «Экономического пояса Шелкового пути» интегрированных промышленных парков высоких технологий и научно-инновационных кластеров, образование свободных и специальных экономических зон для создания современных производств конкурентоспособной и наукоемкой продукции. В этих целях важно обеспечить привлечение финансовых возможностей Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, а также фонда «Шелковый путь» и других международных финансовых структур.

Как представляется, ускорение процесса цифровизации и автоматизации логистики на всех этапах является безусловным мейнстримом, к необходимости внедрения которого приходит всё больше крупных компаний. Низкая степень маржинальности рынка вынуждает перевозчиков максимально автоматизировать все процессы деятельности, чтобы как можно эффективнее повысить рентабельность бизнеса.

Регулирование автомобильного и железнодорожного сообщения стран ШОС

Формирование современной разветвленной системы транспортных маршрутов на обширном пространстве ШОС, где сегодня действует свыше 13 млн. км автомобильных дорог (почти 20% всех мировых автомагистралей), из, которых 15 тыс. км являются высокоскоростными, а также, более 244 тыс. км железных дорог (более 70% мирового грузооборота мира) безусловно, требует колоссальной работы со стороны государства-участников. За время своего существования Шанхайская Организация уже наработала солидный практический опыт сотрудничества в области автомобильного транспорта, развивает интегрированное многоплановое взаимодействие в железнодорожной сфере.

Вопрос международных автомобильных перевозок и сооружения автомагистралей в пространственной компетенции ШОС регулируется преимущественно многосторонними соглашениями. Так, подписанное в 2014 г. и разработанное при содействии ЭСКАТО ООН, межправительственное Соглашение о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок позволило оформить законодательную базу паритетных условий для автоперевозчиков и заложить единую основу для осуществления международных автомобильных перевозок от Восточной Европы до восточных побережий КНР. На основе Соглашения создана Совместная комиссия, осуществляющая мониторинг исполнения Соглашения и обеспечивающая его эффективное применение. Заседания проводятся 1 раз в год, решения принимаются в форме протоколов на основе консенсуса.

Указанный документ открыт для любого государства, желающего присоединиться к нему, что вполне соответствует идеологии Шанхайской Организации, действующей на принципах открытого регионализма. Реализация данного Соглашения формирует необходимые возможности для возможного постепенного подключения сопредельных государств к транспортной инфраструктуре ШОС.

Созданный на его основе новый многосторонний разрешительный механизм транспортировки грузов по сквозным автомобильным маршрутам от Тихого океана (Ляньюньган, КНР) до Балтийского моря (Санкт-Петербург, Россия) является в определённом смысле уникальным. Прежде всего, потому, что он, не только расширит возможности для строительства новых и модернизации существующих международных автодорог, но, и позволит ускорить процесс дальнейшего упрощения формальных процедур по выдаче виз, транспортного таможенного, пограничного, фитосанитарного и ветеринарного контроля при осуществлении международных автомобильных перевозок. Согласно расчетам экспертов ЭСКАТО ООН, Соглашение открывает свыше 15 тыс. высокоскоростных магистралей для транспорта и сопутствующих услуг.

В целях модернизации автомобильных дорог, обеспечивающих налаживание международных связей на пространстве Организации, Специальной рабочей группой по развитию транзитного потенциала в настоящее время осуществляется разработка проектов Рамочного соглашения ШОС о создании и функционировании системы интегрированного управления транспортными перевозками и Программы развития дорог ШОС. Последний документ дополнит Соглашение об автомобильных перевозках и станет мощным драйвером дальнейшего развития торгово-экономических отношений между странами-участниками и государствами Южной и Юго-Восточной Азии.

Перспективным, с точки зрения увеличения объёмов товарооборота между странами-членами Организации и возможности эффективного использования транзитного потенциала Узбекистана, Кыргызстана и КНР, явился запуск в 2018 г. автомобильного коридора «Ташкент-Андижан-Ош-Иркештам-Кашгар». Претворение данного проекта в жизнь предоставляет возможность автоперевозчикам беспрепятственно осуществлять регулярные перевозки грузов по территориям трех стран по автотрассе протяженностью 915 км.

Преимущества нового маршрута: первое, проходящая через поселок Сары-Таш и перевал Иркештам в Кыргызстане дорога является самым кратчайшим автомобильным путем из Ферганской долины Узбекистана в Китай; второе, доставка грузов из Узбекистана в КНР занимает всего 2 дня, вместо 8-10 (срочный груз может быть доставлен даже за сутки); третье, гибкая прозрачная система тарифов на провоз контейнеров и сборных грузов позволяет экономить от 300 до 500 долл. за доставку каждой партии груза, что в целом сокращает расходы примерно на 2,5 млн. долл. в год. Это, в свою очередь, окажет влияние на себестоимость продукции и ее конкурентоспособность.

В целях организации оперативной и своевременной доставки грузов по данному маршруту в Андижанской области на базе терминала станции «Ахтачи» создан мультимодальный транспортно-логистический центр, который позволит довозить товары со всего Узбекистана в Андижан железнодорожным транспортом и далее в Китай на автотранспорте.

Аналогичный автомобильный маршрут запущен в 2019 г. Узбекистаном, Китаем и Таджикистаном по маршруту «Термез - Душанбе - Кашгар». Общая протяженность составила 1422 км. Ожидается, что новый транспортный коридор будет содействовать активизации грузопотока автомобильным транспортом из КНР в страны Центральной Азии и обратно, предоставит возможность транзита грузов в Афганистан, в том числе через Международный логистический центр с таможенным терминалом «Termez Cargo».

Инфраструктура железнодорожного транспорта на пространстве Организации формируется в основном в рамках двусторонних соглашений между государствами-членами, разрабатываемых при поддержке Делового совета ШОС. В частности, в современных реалиях наиболее короткие транспортные железнодорожные маршруты из КНР в Европу и на Ближний Восток и обратно, ведут через территорию РФ и страны Центральной Азии.

В этой связи имеет значение модернизация Российской Федерацией Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, благодаря которой планируется к 2025 г. увеличить их пропускную способность в 1,5 раза (до 180 млн. тонн), а объёмы ежегодно перевозимых грузов довести до 210 млн. тонн в направлении из КНР в европейские страны. Транссибирский маршрут, проходящий по территории РФ на 84%, является наиболее грузонапряженной железной дорогой России работающей на пороге предела своей пропускной способности.

Согласно прогнозам российских аналитиков, модернизация ТрансИба путем создания на его базе принципиально новых технических решений высокоскоростной трансконтинентальной транзитной сверхмагистрали, обеспечивающей доступность перевозок, и одновременно, соединяющей его с Кореей и Японией, существенно повысит его конкурентоспособность на мировом рынке транспортных услуг. Одним из таких решений может быть сооружение ТрансИба в эстакадном (надземном) исполнении, поскольку именно этот вариант способен обеспечить действительно высокую скорость следования поездов и безопасность движения (без пересечения на одном уровне других путей, городов и пр.), масштабную производительность и доходность, ощутимую конкуренцию морскому транспорту.

Важное значение имеет реконструкция и введение в эксплуатацию Казахстаном 2,5 тыс. км железных дорог и свыше 12 тыс. км автомобильных магистралей. В результате проводимых правительством РК мер сегодня уже функционируют 11 международных коридоров и трасс.

За последние несколько лет зафиксировано последовательное увеличение перевозки грузов из КНР в Казахстан, Россию и далее в Европу, страны Центральной Азии и Персидского залива. «Объем перевозок через 2 железнодорожных перехода на казахстанско-китайской границе в 2018 г. составил около 14 млн. тонн и увеличился на 38%. В сравнении с 2010 г. текущие контейнерные перевозки из КНР в Европу возросли более чем в 40 раз. При этом ежегодно по транспортным

артериям по направлению к Китаю, Юго-Восточной Азии и Европе следует более 23 млн. контейнеров.

Рассматривая ШОС в качестве перспективной площадки для наращивания взаимодействия в сфере транспорта и логистики, Узбекистан наряду со своими партнерами по Организации вносит ощутимый вклад в создание и развитие новых транспортно-логистических инфраструктур. Выдвинутые Ташкентом на площадке ШОС инициативы легли в основу принятия важных решений, позволивших консолидировать усилия стран-членов по совершенствованию транспортной сферы. В их числе создание, на основе предложения Узбекистана, механизма проведения ежегодных встреч руководителей железнодорожных администраций государств-членов ШОС, по итогам которых принят проект Концепции взаимодействия железнодорожных администраций (железных дорог) государств-членов ШОС в сфере железнодорожного транспорта.

Подобный формат проведения встреч будет в значительной степени содействовать расширению рынка транспортных услуг, повышению эффективности и раскрытию огромного потенциала в железнодорожной отрасли, обмену мнениями по вопросам таможенного оформления и тарифной политики, а также решению задачи по обеспечению отвечающего современным требованиям качества развития транспортной доступности и взаимосвязанности на пространстве ШОС.

По мнению экспертов «инициативы и предложения Узбекистана в сфере транспорта выдвинутые на полях ШОС (учреждение Международной транспортно-логистической ассоциации ШОС и разработка Стратегии сотрудничества ШОС по развитию взаимосвязанности, эффективных экономических и транспортных коридоров) указывают на то, что основные усилия Узбекистана в сфере логистики наравне с развитием физической инфраструктуры (автомобильные и железные дороги, порты, склады логистики и т.д.) направлены на модернизацию так называемой «мягкой инфраструктуры», которая определяется совокупностью таможенных процедур, грузовых документов, цифровизации, систем «единого окна», технических регламентов и стандартов, инвестиционных правил, лицензий, экспортных кредитов и страхования».

Одним из важных будущих звеньев транспортной сети ШОС в рамках проекта «Восток-Запад» призвана стать железная дорога «Узбекистан-Кыргызстан-Китай», над строительством которой ведет работу Узбекистан. Реализация указанного проекта придаст мощный импульс развитию взаимной торговли и росту притока инвестиций, за счет создания новых, кратчайших трансконтинентальных коридоров: «Китай-Центральная Азия-Кавказ-Европа» и «Китай-Центральная Азия-Афганистан-Иран», протяженность которых будет на 1000 км короче действующих (п/п Хоргос - 1292 км, п/п Достык - 1831 км).

Между тем, в контексте усилий по успешному интегрированию стран Центральной Азии и Афганистана в международную транспортную и торговую системы с участием остальных стран-членов ШОС, многообещающим проектом выглядит строительство Узбекистаном совместно с Афганистаном, Казахстаном, Пакистаном и Российской Федерацией железной дороги «Мазари-Шариф - Кабул - Джелалабад - Тархам - Пешавар» с выходом на порты Гвадар и Карачи.

Введение в строй данного маршрута существенно сократит сроки доставки грузов до Центральной Азии, СНГ и Европы. Так, время транспортировки товаров только из Узбекистана в Пакистан уменьшится с 35 до 5 дней, а стоимость перевозки одного 20-фунтового контейнера снизится более чем в 3 раза - с 900 долл. до 286. Экспорт узбекской продукции может увеличиться со 100 до 300 млн. долл. Выгоду получают не только страны региона, но и внерегиональные государства.

Согласно экспертной оценке, «новая трансафганская железная дорога будет способствовать кардинальному повышению транзитного потенциала Центральной Азии и возрождению исторической роли региона в качестве моста, связывающего Европу и Азию кратчайшим сухопутным маршрутом». По предварительным данным, уже в первые годы с момента начала

эксплуатации железной дороги Мазари-Шариф - Кабул - Пешавар объем грузоперевозок по этому маршруту может составить 10 млн. тонн».

Как представляется, претворение данного проекта в жизнь будет иметь огромный мультипликативный эффект, за счет

- а) создания дополнительных рабочих мест (по данным исследования АБР, строительство действующего участка железной дороги «Хайратон - Мазари-Шариф» создало 1200 рабочих мест и с 2010 г. обеспечило ежегодный рост занятости более чем на 10% в «районе проекта».
- б) сооружения придорожной инфраструктуры (только при строительстве самого полотна планируется возвести 264 моста, 7 тоннелей и 641 водопропускное сооружение);
- в) продвижения инфраструктурных проектов и формирования условий для освоения богатых запасов полезных ископаемых вдоль трассы пролегания железной дороги;
- г) существенного повышения заинтересованности стран-участников данного проекта в долгосрочном сохранении мира и стабильности в Афганистане.

Другим проектом продвигаемым Узбекистаном в рамках вышеобозначенных целей является сооружение ж/д дороги «Мазари-Шариф- Герат», позволяющей сформировать новый экономический коридор на северо-западе Афганистана с выходом на иранские, пакистанские и индийские железные дороги и к портам Чабахар и Гвадар в рамках проекта «Север-Юг». Данный проект существенно облегчит транспортировку и транзит грузов по странам региона, а укорочение маршрута сократит время перевозки и транспортные расходы, повысив транзитную роль стран-участниц.

Помимо прочего, как представляется, строительство указанного маршрута станет:

- 1) ключевой предпосылкой экономического прогресса в Исламской Республике Афганистан (ИРА). Так, благодаря будущей возможности формировать собственные источники дохода от увеличения товарооборота и транзита грузов Кабул получит возможность уменьшить зависимость от внешней донорской помощи, которая сегодня составляет около 90% ВВП страны. По некоторым экспертным прогнозам, открытие прямого сообщения к иранскому порту Чабахар может способствовать увеличению внешнеторгового оборота Афганистана на 50%.

Согласно предварительным данным, объём транзита грузов в первый год эксплуатации составит около 5,3 млн. тонн, в дальнейшем - до 15 млн. тонн в год. С запуском железной дороги рабочими местами будут обеспечены порядка 30 тысяч человек, ежегодный доход от транзита составит 400 млн. долл.

- 2) новым этапом в достижении регионального консенсуса между вовлеченными в афганский мирный процесс государствами. Экономическую выгоду от осуществления данного проекта получают не только соседние с Афганистаном государства, такие как Индия, Иран и Пакистан, но и другие страны. Так, выход транспортного коридора «Мазари-Шариф- Герат» на иранские порты Бендер-Аббас и Чабахар позволит Нью-Дели получить самый короткий путь на рынки Афганистана, Центральной Азии и других стран СНГ.

Сегодня, ввиду отсутствия прямых транспортных путей, доля стран Центральной Азии в торговом обороте Индии не превышает 1,1%. В этой связи, Нью-Дели активно участвует в развитии портовой инфраструктуры Чабахар, мощность которого по данным на ноябрь 2020 г. составляет 11 млн. тонн грузов. Также Индия инвестировала около 500 млн. долл. в строительство ирано-афганской железнодорожной линии в рамках Южного торгового коридора «Чабахар-Захедан-Зарандж» с последующим выходом к кольцевой дороге ИРА, соединяющей такие крупные афганские города, как Герат, Кандагар, Кабул и Мазари-Шариф.

Запуск транспортной ветки «Мазари-Шариф-Герат» также будет содействовать динамичному использованию транзитного потенциала портовых инфраструктур Ирана и придаст новую динамику его отношениям со странами Центральной Азии. Тегеран интенсифицирует свое участие в реализации транспортно-коммуникационных проектов, проходящих через территорию ИРА. В 2017 г. был запущен иранский участок железной дороги Иран-Афганистан от Хафа до пограничного с ИРА города Шамти. В перспективе ожидается завершение прокладки железной дороги от иранского города Хафдо до афганского Герата.

В условиях активизации сотрудничества между Китаем и государствами Центральной Азии, в том числе в рамках реализации стратегии «Один пояс - один путь» (ОПОП), сооружение новых транспортно-коммуникационных маршрутов представляет колоссальный интерес для Пекина. Китайские исследователи подчеркивают, что «Центральная Азия является наиболее перспективным регионом для инициативы Пояса и Пути, поскольку именно через него будут проходить первые транспортно-логистические коридоры в направлении европейских стран».

В свою очередь для Центральной Азии реализация межрегиональных транспортных проектов придаст новый импульс развитию региона как главному фактору укрепления региональной и долгосрочной стабильности и безопасности. «В результате Центральная Азия как никогда ранее станет близка к превращению из замкнутого региона в перекресток трансрегиональных транспортных маршрутов на обширной территории Евразии». При этом, согласно оценкам европейских специалистов, «являясь транспортно-транзитным хабом в центре китайской инициативы ОПОП, российской Большой Евразии и Стратегии взаимосвязанности ЕС и Азии именно Узбекистан может выступить своего рода платформой для соединения евразийского континента и объединения экономик мира». Как следует из анализа мер, предпринимаемых ШОС, сотрудничество стран-членов Организации в транспортной сфере по большей части обуславливается активной торгово-экономической деятельностью государств и направлено на стимулирование опережающего развития железнодорожной и автомобильной инфраструктуры, а также прагматичную и взаимовыгодную «стыковку» сухопутных и морских транзитных путей, расположенных на пространстве стран-участников ШОС.

С этой точки зрения, важной предпосылкой успешного формирования транспортных коридоров на пространстве Организации является реализация идеи сопряжения Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Экономического пояса Шелкового пути на платформе ШОС. Согласно китайским данным, сегодня главными сухопутными «артериями» ЭПШП являются 57 железнодорожных маршрутов, соединяющих 34 города на территории КНР и 34 города в 12 странах Европы. Часть заявленных экономических коридоров подразумевает транспортную составляющую стран-членов Шанхайской Организации.

По среднесрочному прогнозу китайского исследователя, «переговоры по сопряжению строительства ЕАЭС и ЭПШП с акцентом на мягкую регулятивную среду (создание правил, надзора, стандартов) могут привести в 2025 г. к созданию углубленной зоны свободной торговли ШОС, и ее дальнейшее превращение к 2030 г. во Всеобъемлющее экономическое партнерство на базе интеграции ЕАЭС, ШОС, АСЕАН и пока не созданного Всестороннего регионального экономического партнерства (ВРЭП) с образованием к 2040 г. Большого Евразийского партнерства».

В этом контексте стоит отметить, что «перспективная задача ШОС могла бы состоять в том, чтобы выполнять функции системного интегратора усилий многочисленных игроков на евразийском поле. И в этом отношении большая Евразия - это не абстрактная геополитическая схема, а действительно цивилизационный проект, устремлённый в будущее, подкрепленный важнейшими финансовыми институциями».

Российские эксперты считают, что «формирование в Евразии с опорой на центральную ее часть -

территория Сибири, Казахстан, западные провинции Китая и страны Центральной Азии - самостоятельного полюса роста может стать одним из важнейших геоэкономических и геостратегических процессов XXI века. В перспективе - это движение к широкому евразийскому сообществу, которое включит в себя не только «жесткое ядро» - Евразийский экономический союз и Китай, но и других региональных игроков».

Исходя из вышесказанного можно сделать вывод о том, что сегодня формируются условия для реализации идеи соразвития России, Китая и стран Центральной Азии, которая позволит по-новому взглянуть на систему международно-экономических отношений на пространстве Евразии и более четко обозначить перспективы создания локальных зон свободной торговли (ЗСТ) и/или единой евразийской зоны свободной торговли, движения товаров, услуг и капиталов.

Одним из магистральных факторов с точки зрения дальнейших перспектив развития трансконтинентальных маршрутов на пространстве ШОС является вступление в Организацию Индии и Пакистана, а в перспективе Ирана. В 2018 г. через международный транспортный коридор «Север-Юг» стартовали контейнерные перевозки грузов из Индии в Россию через Иран и Азербайджан. Данный путь сокращает время доставки из Индии в РФ с 35 до 17 дней (если сравнивать маршрут через Суэцкий канал - Босфор и Дарданеллы) и стоимостные издержки на 20%. В перспективе объемы перевозок могут составить до 20 млн. тонн в год, без учета транзита нефти и нефтепродуктов.

Иран в силу своего географического расположения призван сыграть важнейшую роль в транзитно-транспортном коридоре «Север-Юг». В настоящее время подходит к финалу строительство участка железной дороги от города Решт до порта Энзели на Каспии, который завершит одну из железнодорожных магистралей коридора «Север-Юг» и «откроет огромный транзитный потенциал». С октября 2020 г. запущены регулярные контейнерные перевозки на Каспии между российским портом Астрахань и иранскими портами Энзели и Амирабад, в том числе для транспортировки и реэкспорта продукции химпроизводства, продовольственных и сельскохозяйственных товаров.

Российские и иранские транспортные компании стали предлагать совместные услуги и по дальнейшему реэкспорту, а также транзиту грузов из иранских портов через территорию ИРИ далее в Афганистан, Пакистан, Ирак, Катар, Кувейт, ОАЭ, Оман и в другие страны. Таким образом, реализуются проекты создания альтернативных Суэцкому каналу транзитных путей, сокращающих не только временные, но и накладные транспортные издержки.

Оптимистичные ожидания связаны с задействованием потенциала Пакистана - его выгодное геостратегическое расположение (близость Пакистана к странам Персидского залива, Западной и Центральной Азии, его непосредственное соседство с динамично развивающимися Индией и Китаем), а также наличие разветвленной сети наземного транспорта и наращивание мощности порта Гвадар дают Исламабаду возможность стать ключевым транспортным коридором для стран ШОС. Содействие КНР Пакистану в строительстве модернизированной транспортной инфраструктуры, развитие Кашгара и Гвадара, реконструкция Каракорумского шоссе, которое способно связать Гвадар, Кашгар и Центральную Азию (через Бишкек с городами Ош в Киргизии, а также Мургаб в Таджикистане с Карасу) отвечают совместным усилиям стран Шанхайской Организации по организации трансконтинентального сухопутного сообщения.

Между тем, следует отметить, что успешность в деле формирования рентабельных транспортных маршрутов на пространстве Шанхайской Организации будет измеряться не столько объемами перевозок, сколько степенью интеграции государств-членов ШОС в единое экономическое пространство евроазиатского рынка, а также возможностью подключения к инфраструктурному сотрудничеству европейских стран.

По мнению ряда европейских специалистов, «несмотря на то, что взаимодействие России, ЕС и Китая в области инфраструктуры в Центральной Азии в краткосрочном периоде видится нереальным, перспективы для сотрудничества хоть и зыбкие все же имеются. У Пекина, Москвы и Брюсселя есть общий интерес в рамках строительства транспортного коридора «Западный Китай - Западная Европа», который являясь частью Экономического пояса Шелкового пути, проходит по территории РФ и стран Центральной Азии. Евросоюз даже признает это официально. Так, в новой стратегии ЕС по Центральной Азии, инфраструктура названа в качестве одной из возможных областей, в которых следует выстраивать кооперацию с другими внешними партнёрами».

Обусловленность вовлечения европейских стран в процесс создания новых трансконтинентальных коридоров ЭПШП закономерна, особенно с учетом того, что в строительстве «Экономического пояса Шелкового пути» будет задействовано более 50 стран Евразии.

Одним из наиболее привлекательных моментов в рамках концепции «сухопутного пути» является возможность реализации трансграничных инфраструктурных проектов. «Для Китая транспортные магистрали, создаваемые в ходе строительства ЭПШП, являются инструментом повышения своего экономического присутствия и политического влияния в соседствующих странах, страны-члены ШОС в свою очередь получают возможность решить инфраструктурные проблемы в своих странах при участии международных инвесторов.

Большие перспективы сотрудничества в транспортно-логистической сфере подтверждают международные аналитики, которые прогнозируют всплеск инфраструктурного строительства в азиатском регионе в среднесрочной перспективе с ежегодными темпами роста 7-8%. При этом к 2025 г. общие инвестиции в реализацию указанных проектов в Азии оцениваются в 5,3 трлн. долл., что составит 60% от общемировых вложений в сооружение инфраструктуры.

В прогнозируемых условиях, по всей видимости, между странами-транзитерами, будет все больше усиливаться конкуренция за формирование новых маршрутов на рынке транспортных услуг Азии, что, в свою очередь, актуализирует вопрос поиска дополнительных возможностей по развитию транспортной интеграции государств-участников ШОС. В этой связи необходимой является реализация комплекса мер по повышению конкурентоспособности государств-членов на мировом рынке транспортных услуг.

В частности, Шанхайской «восьмерке» необходимо сосредоточить свои усилия на достижении следующих задач:

- а) открытие новых и модификация существующих транспортных коридоров и мультимодальных центров логистики, обеспечивающих ускорение процессов гармонизации и унификации стандартов в сфере транспорта;
- б) упрощение фито- и таможенных процедур и формирование сети промышленных кластеров вдоль транспортных артерий;
- в) применение цифровых технологий и интеллектуальных систем на транспорте;
- г) синхронизация графиков работы на пропускных пунктах, взаимное признание водительских удостоверений и реализация инфраструктурных проектов.

Заключение

В целом, высокая заинтересованность участников Шанхайской Организации в обеспечении безопасности и стабильности как внутренних, так и внешних границ, в решении социально-экономических и других задач, совместном противодействии нарастающим вызовам и угрозам их существования, все больше придает Организации дополнительную востребованность. При этом

ключевой детерминантой будущей эффективности выстраиваемого в рамках ШОС сотрудничества и реализации транспортных проектов будет выступать проведение солидарной политики в транспортно-логистической сфере. Это, в частности, подразумевает под собой координацию шагов по устранению технических, технологических и административных барьеров, гармонизацию нормативно-правовых актов и стандартизации товаров и услуг.

Наряду с этим, важным также остается вопрос выстраивания необходимых для развития Организации приоритетов формирования транспортной политики. Так, вопрос построения транспортных коридоров в рамках ШОС не должен упираться в обеспечение лишь собственных узкокорыстных потребностей отдельно взятых стран, а прорабатываться исходя из общих принципов в интересах всех членов Организации. При этом, чтобы избежать естественных конкурентных столкновений важно обратить внимание на выработку единой согласованной политики Организации, которая должна быть сопряжена с интересами экономически и географически сопредельных международных и региональных структур. Такое объединение потенциала в конечном счете позволит создать принципиально новую транспортную конфигурацию Евразийского континента, которая станет одним из ключевых факторов освоения территории, экономической и инвестиционной активности государств Шанхайской Организации Сотрудничества.

В то же время, следует подчеркнуть что возрастающее сотрудничество в рамках ШОС в вопросе реализации инфраструктурных проектов позволит перейти на принципиально новый важный этап международного взаимодействия в Центральной Азии, когда использование транзитного потенциала может принести колоссальную экономическую и политическую выгоду не только центральноазиатским странам, но и внешним по отношению к региону государствам. Превращение Центральной Азии в континентальный транспортный узел отвечает как вопросам устойчивого и последовательного развития государств региона, так и основной задаче геополитического характера - сохранению военно-политической и социально-экономической стабильности. При этом, помимо преодоления географической изоляции, поскольку актуальной остается проблема закрытости региона и зависимости от стран, обеспечивающих им доступ к мировым рынкам, государства Центральной Азии получают огромную возможность диверсифицировать источники государственных доходов, создать новые отрасли экономики и снизить зависимость от экспорта сырья.

Милана Базарова,

Руководитель отдела ИСМИ при Президенте Республики Узбекистан

Статья опубликована в журнале "Studia Politologiczne" (Политические исследования) Варшавского государственного Университета