

Ф.Т. Кукеева*, Д.К. Жекенов, А.К. Ордабаев, А.М. Әбдікамал

*Казахский национальный университет им. аль-Фараби, Алматы, Казахстан
(E-mail: fturar@mail.ru; duman.zhekenov@kaznu.kz; aorda@mail.ru; abdikamal.azat@gmail.com)*

Проблемы реализации инициативы «Пояс и путь» в странах Центральной Азии

Статья посвящена изучению проблем сотрудничества в сфере транспортной инфраструктуры между КНР и странами Центральной Азии. Реализация китайской инициативы «Пояс и путь» может укрепить роль Центральной Азии как основного транспортного узла Евразии и привести к формированию новой архитектуры мировой экономики на этом пространстве. Авторы статьи ставят своей целью выявить риски и проанализировать текущие проблемы, решение которых необходимо для эффективной реализации задач Инициативы. Важность комплексного изучения развития транспортных коридоров в Центральной Азии, а также интересов региональных и внерегиональных держав в их развитии обуславливается возможностью влияния этих процессов на баланс международных отношений в будущем. Проблематика статьи рассмотрена через призму теории устойчивого развития и «нового регионализма». Эти теории позволяют объяснить традиционные формы эффективного сотрудничества как между странами Центрально-Азиатского региона, так и с их соседями (географическое положение, общие интересы, формирование механизмов взаимодействия и др.). Кроме того, авторами изложены собственные выводы об анализируемой проблематике и возможных путях ее решения.

Ключевые слова: Центральная Азия, инициатива «Пояс и путь», транспорт, инфраструктура, транзит, коридор, перевозки, проблемы, КНР.

Введение

Шестнадцатого сентября 2013 г., выступая в Назарбаев Университете в Астане (Нур-Султан), Председатель КНР Си Цзиньпин представил всеобъемлющую и амбициозную инициативу создания «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП) на пространстве всего Евразийского континента. Выдвинутая инициатива за весьма короткий отрезок времени превратилась не просто в концепцию, а в международный мегапроект, представляющий огромный экономический интерес для всех стран, расположенных вдоль Великого Шелкового пути.

Практическая реализация китайской инициативы может привести к формированию новой архитектуры мировой экономики на пространстве Евразии, где главным связующим звеном становится Центральная Азия. Поэтому ЭПШП получил безоговорочную поддержку в странах Центральной Азии, в особенности в Казахстане, для которого жизненно важным является поиск эффективных экономических коридоров, расширение рынков сбыта продукции, установление равного доступа к общей инфраструктуре и привлечение инвестиций для своей экономики.

Однако существуют и риски в процессе реализации инициативы. «Один пояс, один путь» (ИПП). Они связаны со степенью включенности задач и целей инициативы «Пояс и путь» в конкретные стратегические потребности регионов. В связи с этим важным аспектом научно-исследовательской задачи является развитие теоретических и практических положений по оценке места и роли транспортной инфраструктуры в развитии региона — Центральная Азия.

Для определения эффективности процесса «Пояс и путь» необходимо выявить и проанализировать сложности и риски реализации транспортных коридоров в Центрально-Азиатском регионе.

Авторы статьи ставят своей целью выявить инфраструктурные проблемы для реализации инициативы «Пояс и путь», что позволит проанализировать текущие проблемы, решение которых необходимо для эффективной имплементации задач проекта.

Дискуссия. В экспертной среде анализируются различные аспекты инициативы «Пояс и путь». В рамках заданной в статье проблематики большой интерес представляют работы центрально-азиатских авторов. Так, киргизские [1, 2] и таджикские эксперты рассматривают возможности участия Кыргызстана и Таджикистана в проекте, которые «нуждаются в модернизации и развитии транспорт-

*Корреспондент автор. E-mail: fturar@mail.ru (Ф.Т. Кукеева)

ной системы, поскольку транспорт — это основа развития любой страны в современном мире», но и указывают на проблемы. В работах туркменских авторов показано перспективное использование транспортного коридора Север–Юг, который проходит по территории Туркменистана и Казахстана. Большое внимание уделяется преимуществам, которыми могут воспользоваться страны Центральной Азии при эксплуатации этого маршрута [3, 4]. Узбекские авторы рассматривают участие Ташкента в Инициативе через укрепление регионального аспекта внешней политики государства.

Аналитики также рассматривают риски для реализации задач Инициативы: проблемы географического характера (горы), которые являются сдерживающим фактором реализации Инициативы [5]. Анализируются и геополитические угрозы, и внутренние проблемы региона [6]. Кроме того, возникают вопросы о преимуществах эксплуатации международных маршрутов. Это также ограничивающий фактор в развитии автомобильных дорог.

При написании исследования авторы статьи также использовали работы казахстанских политиков, политологов, историков и аналитиков. Казахстанская историография имеет большое значение при изучении вопросов развития транспортных коридоров и региональной транспортной инфраструктуры, так как концептуализация проблемы впервые произошла в Государственной программе развития инфраструктуры «Нұрлы жол» на 2015–2019 годы, о которой объявил Президент Республики Казахстан Н.А. Назарбаев в Послании народу Казахстана в ноябре 2014 года [7]. Первым пунктом Программы являлось развитие транспортно-логистического комплекса в стране, поскольку, по условиям стратегии, на основе транспортного комплекса будет базироваться экономическое развитие Казахстана. Таким образом, проблема транспорта была обозначена как актуальная и требующая особого внимания.

Концептуализация вопроса развития транспорта и транспортной инфраструктуры также внесена в Программу Президента Республики Казахстан «План нации: 100 конкретных шагов, 5 институциональных реформ» [8]. Данная программа является результатом аналитической работы, направленной на изучение основных перспективных направлений развития государства, и представляет собой комплекс конкретных преобразований различных сфер деятельности. Развитие транспорта и коммуникаций — один из наиболее перспективных и необходимых шагов для индустриализации и экономического роста всей страны.

Казахстанские политологи и аналитики также часто обращаются к проблеме развития транспортной сети региона и Казахстана, в частности, как к важнейшим вопросам внешней политики, требующим внимательного рассмотрения. Например, интересны работы известного эксперта С. Акимбекова, в работах которого определяется необходимость развития транспорта и коммуникаций Республики Казахстан. Особого внимания заслуживают работы А. Ордабаева, где представлен тщательный и подробный анализ текущего состояния транспортной инфраструктуры Центральной Азии.

Работы казахстанских аналитиков позволяют выявить возможности и проблемы реализации китайской инициативы «Пояс и путь» в Центральной Азии. Однако Инициатива находится в процессе становления, как и аналитическая среда вокруг его изучения. Это объясняет необходимость дальнейшего изучения различных аспектов ИПП.

Теоретико-методологическая база исследования

Заявленная в статье проблематика анализировалась через призму теории устойчивого развития. Участие стран Центральной Азии в китайской инициативе следует рассматривать как часть программы устойчивого развития региона. Теория регионализма / нового регионализма объясняют традиционные формы эффективного сотрудничества стран региона, как между собой, так и с соседями (географическое положение, общие интересы, формирование механизмов взаимодействия и др.).

Однако реалии современного мира породили новые возможности и новые формы интеграции, как-то: «новый регионализм», который объясняет политику участников интеграционных процессов. Суть китайского «нового регионализма» заключается в формировании новых точек экономического роста путем активного участия в наднациональных и транснациональных интеграционных объединениях, следуя принципам многополярности, мирного развития, координации и политического диалога. «Новый регионализм» центрально-азиатских государств предполагает реализацию идеи «открытого регионализма», совместимого с экономической взаимозависимостью; формируется «снизу» в том смысле, что процесс современной регионализации содержит элементы спонтанности и автономии его

акторов; более многомерен, так как параллельно включает в себя торгово-финансовое, экологическое, политическое и иные измерения.

Данный подход позволит выявить не только возможности, но и риски участия стран Центральной Азии в китайской инициативе, которые связаны с целым рядом социально-экономических и политических факторов. Для их решения правительственным структурам необходимо коррелировать свое участие в Инициативе в соответствии с экономическими и природными закономерностями на длительном временном интервале. Для получения эффективного результата проекты должны оцениваться государством не столько по их прибыльности, сколько соответственно стандартам устойчивого развития. Экономические проекты, приносящие быстрые и значительные выгоды, но осуществляемые без учета долгосрочных экономических, социальных и экологических последствий, в перспективе могут оказаться убыточными.

Результаты и дискуссия

В настоящее время, в условиях глобализации, Центральная Азия стоит перед необходимостью открыться мировому сообществу. Несмотря на то, что количество участников в регионе растет, главным катализатором процесса реинтеграции в Центральной Азии стало возрождение «Великого Шелкового пути». Процесс открытия региона значительно активизировался в 2013 г. после того, как президент Китая Си Цзиньпин представил Экономический пояс Шелкового пути [9], который является частью инициативы «Один пояс, один путь» (ИПП). Эта масштабная инвестиционная программа поможет странам, участвующим в ней, получить инвестиции для развития своей инфраструктуры, особенно в транспортном секторе. Сегодня, спустя почти семь лет после первоначальной декларации, вопрос о превращении Центральной Азии в транспортный узел все еще остается открытым.

На первый взгляд кажется, что Центральная Азия — идеальный континентальный транспортный узел в Евразии. Этому способствует ряд факторов. Во-первых, это география: регион расположен в самом сердце Евразийского континента, на полпути между Европой и развивающимися странами Азии. Во-вторых, это экономика: движимая готовностью Китайской Народной Республики инвестировать и кредитовать инфраструктурные проекты в сочетании с желанием стран Центральной Азии интегрироваться в существующие международные геоэкономические структуры, устраняя внутрорегиональные барьеры для сотрудничества и поддерживая стабильность. Несмотря на политическую волю к созданию совместной региональной инфраструктуры, помимо железной дороги Казахстан — Туркменистан — Иран, другие проекты остаются только на бумаге. Однако в нефтегазовом секторе газопровод Центральная Азия — Китай свел вместе Туркменистан, Узбекистан и Казахстан [10].

В ответ на ИПП Китая Индия, Иран, Япония, Европейский союз (ЕС) и Соединенные Штаты Америки (США), среди прочих, также заинтересованы в развитии транспортных коридоров через Центральную Азию. Противостояния между этими державами в регионе параллельны существующему геополитическому соперничеству и его проявлению на глобальном и региональном уровнях. В глобальном масштабе это включает в себя столкновение между Западом и Россией, а также соперничество между США и Китаем. На региональном уровне сюда можно отнести разногласия между Индией и Пакистаном, амбиции Ирана в Центральной Азии, нестабильность в Афганистане, а также степень успеха политики России поворота на Восток. Какие риски связаны с открытием Центральной Азии в этих условиях? Насколько осуществима реализация заявленных проектов? Могут ли эти проекты способствовать экономическому развитию региона?

Чтобы реализовать потенциал Центральной Азии как континентального узла, необходимо модернизировать системы транспортной инфраструктуры и создать логистические услуги для снижения скорости наземных перевозок грузов. Это позволит ей конкурировать с морским транспортом. На море высокий уровень конкуренции между портами постоянно увеличивает скорость обслуживания, а развитие крупнотоннажных судов снижает стоимость перевозки грузов. Хотя наземный транспорт не может сравниться с морским по стоимости или объемам перевозок, его конкурентным преимуществом остается скорость доставки.

В настоящее время автомобильные и железнодорожные перевозки сталкиваются с рядом общих проблем в странах Центральной Азии, независимо от их географического положения, социально-политического или экономического развития. Первое — это низкое качество проезжей части и мостов. Почти половина дорог международных коридоров покрыта гравийно-битумным слоем и только 30 % вымощены асфальтом [11]. В Таджикистане нет дорог первой категории, которые являются всепогодными [12]. В других странах ситуация немного лучше. Во-вторых, это статус стран региона как

чистых импортеров автотранспортных услуг. Их внутренний парк не может удовлетворить растущий спрос на транспортные услуги. В-третьих, дальнейшее ухудшение состояния дорог и оборудования, что приводит к авариям и нехватке транспортных средств [13]. Эти факторы способствуют низкой скорости движения автомобильного транспорта и сокращают срок службы транспортных средств.

Последнее, необходимое для больших расстояний и имеющее стратегическое значение, также сталкивается с рядом серьезных проблем. Во-первых, разница в ширине шкалы по регионам. В то время как страны Центральной Азии используют колею 1520 мм, другие страны Азии и Европы — 1435 мм. Следовательно, необходимо построить дополнительную инфраструктуру в виде перегрузочных центров, где контейнеры переносятся на разные поезда [14]. В Казахстане сухой порт Хоргос имеет более чем достаточную пропускную способность для удовлетворения текущих требований [15]. Однако большинство других стран Центральной Азии испытывают простои и потери груза, поскольку у них недостаточно возможностей для обработки, отправки, загрузки и перераспределения груза [16].

Различия в размерах также усложняют многосторонние проекты со странами региона. Так, по проекту строительства железной дороги Китай — Кыргызстан — Узбекистан три страны расходятся во мнениях относительно ширины колеи. Кыргызстан выступает против колеи 1435 мм. Китай, который раньше был готов работать с колеей 1520 мм, теперь хочет убедить Ташкент и Бишкек принять колею 1435 мм. В то время как Бишкек до сих пор, в основном, подрывал этот процесс, Узбекистан стремился быть более гибким из-за возможности альтернативных проектов, исключая его [17]. Сюда входит железнодорожный коридор «Ляпис-лазурь» и железная дорога, соединяющая Китай с Ираном через Кыргызстан, Таджикистан и Афганистан [18].

Вторая проблема — это география. В Казахстане трудно содержать дороги на огромных расстояниях из-за сурового климата в этом районе. В Кыргызстане и Таджикистане гористая местность создает трудности для строительства, в результате чего железнодорожное сообщение практически отсутствует в большинстве регионов. В-третьих, дороговизна аренды вагона, так как в стоимость доставки товаров входят также расходы на обратный путь поезда, что, в свою очередь, влияет на конечную стоимость товара. В то время как товары доставляются по железной дороге из Китая в Европу, чему способствуют щедрые субсидии китайского правительства, европейский спрос на наземный транспорт в Китай практически отсутствует. В результате поезда возвращаются в Китай полупустыми [19].

В-четвертых, нехватка современных вагонов, локомотивов, инфраструктуры и технологий, соответствующих международным стандартам качества [20]. Это приводит к пятой проблеме — низкой скорости транспортировки. Необходимо увеличить среднюю скорость движения с сегодняшних 60–75 км / час примерно до 80–90 км / час. Это обеспечит стабильную доставку товаров в короткие сроки с учетом задержек на границе, если таковые имеются [21].

Помимо дефицита инфраструктуры, на скорость движения товаров также влияют институциональные и политические проблемы, которые региону необходимо преодолеть. Сюда входят различия в процедурах таможенного оформления товаров, перемещаемых через границу. В частности, время, необходимое для таможенных процедур и досмотра товаров, а также такие проблемы, как коррупция. На политическом уровне к вызовам относятся споры по трансграничным вопросам, а также сложные отношения между странами региона. Иногда это оказывает побочное влияние на транзит товаров на границах, когда государства применяют более сложные таможенные процедуры, что приводит к длительным задержкам. Например, ранее в этом году Кыргызстан обвинил Казахстан во введении скрытого таможенного контроля посредством обременительных процедур, которые нарушают правила Евразийского экономического союза, членами которого являются обе страны [22]. В то же время есть и положительные тренды, например, недавние действия Узбекистана, которые позволили улучшить отношения с соседями [23].

С 2015 г. контейнерные перевозки из Китая в Европу через Казахстан ежегодно удваиваются и организованы через два пограничных перехода в Хоргосе и Достыке соответственно. В 2017 г. этот показатель составлял примерно 201.000 TEU [24]. Данный показатель будет продолжать расти по мере роста внешнего интереса и инвестиций. Чтобы реализовать этот транзитный потенциал, странам Центральной Азии необходимо устранить барьеры, развить инфраструктуру и продолжить модернизацию транспортного сектора.

Помимо региональных проблем, геополитическая конкуренция может также создать новые возможности для региона или помешать достижению этой цели, оставив Центральную Азию «закрытой».

Евразийский континент включает в себя экономически развитые фланги — Западную Европу, Восточную и Юго-Восточную Азию — и провисающий центр — Центральную и Юго-Западную Азию. Хотя этот центр может напрямую соединить два фланга, он также является местом столкновения интересов крупных держав. Это соперничество имеет как положительные, так и отрицательные последствия. С одной стороны, это открывает ряд возможностей для стран региона; с другой — создает риски для безопасности.

Китайско-российские отношения в Центральной Азии являются ключом к пониманию региональной динамики. Москва всегда стремится сохранить свою монополию на доступ в регион, чтобы обеспечить безопасность России и сохранить свой международный статус. Растущая экономическая зависимость Центральной Азии от Китая вызывает беспокойство. Таджикистан и Кыргызстан, например, подвергаются высокому риску долгового кризиса из-за высокой кредитной задолженности перед КНР [25]. В ответ Россия продвигает альтернативные китайским транспортные коридоры, в частности, Международному транспортному коридору Север–Юг (МТКСЮ). Одновременно с этим РФ улучшает свое конкурентное преимущество как транзитная страна, чтобы снизить экономическую привлекательность проектов через Центральную Азию. Это в перспективе соединит Ближний Восток, российский и европейский рынки через железную дорогу Иран–Туркменистан–Казахстан.

Однако Китай и Россия выработали понимание того, как работать вместе в регионе. Обе стороны имеют общие интересы в обеспечении региональной стабильности и безопасности. Кроме того, их потребность поддерживать дружеские отношения друг с другом и со странами региона также вызвана их конфронтацией с Западом. Стратегическая важность их связей друг с другом указывает на то, что обе стороны будут стремиться пока сохранить статус-кво в регионе. Это сулит хорошие перспективы для создания транспортной и транзитной инфраструктуры в регионе, по крайней мере, в краткосрочной перспективе.

Южные соседи Центральной Азии, Афганистан и Иран также определяют открытие региона. Исторически сложилось так, что Афганистан связывал Центральную Азию с Южной Азией [26]. Однако проекты регионального сообщения через эту страну сталкиваются с угрозами безопасности и политической нестабильностью. Тем не менее, несколько проектов, которые соединяются с Афганистаном через Центральную Азию и Иран, находятся в разработке. Помимо поддерживаемого Китаем железнодорожного коридора Пяти наций, другие инициативы включают Лазуриновый коридор, который соединяет Афганистан с Турцией и Европой через Туркменистан, и поддерживаемое Индией шоссе Зарандж-Деларам, которое соединяет Афганистан с иранским портом Чабахар [27]. Оба сейчас работают [28]. Внутри региона Узбекистан построил железнодорожное сообщение между Хайратаном на узбекско-афганской границе и Мазари-Шарифом на севере Афганистана [29]. В декабре 2017 г. Узбекистан и Афганистан подписали соглашение о расширении этого коридора до Герата для запуска трансафганского коридора, который затем может соединиться с иранским Чабахаром, а также с Пакистаном [30].

С вводом в эксплуатацию порта Чабахар и продолжающимся развитием железнодорожной линии от Чабахара до Захедана, недалеко от ирано-афганской границы, Центральная Азия надеется на доступ на соединение с Ираном. В свою очередь, Индия, поддерживающая иранские проекты, надеется соединиться с Центральной Азией через Иран. Это не ограничивается маршрутами через Афганистан. Железнодорожное сообщение Казахстан–Туркменистан–Иран было введено в эксплуатацию в 2014 г. [31]. Кроме того, есть планы по развитию транзитного коридора, соединяющего Узбекистан, Туркменистан, Иран и Оман [32]. Оба проекта предоставляют возможность Центральной Азии получить доступ к Чабахару, а также к МТКСЮ, который проходит через иранский порт Бендер-Аббас. Кроме того, порт Чабахар также предоставляет государствам Центральной Азии альтернативный маршрут на азиатские рынки, которые сегодня доступны только через китайские порты.

Учитывая множество региональных инфраструктурных проектов и недавние попытки государств Центральной Азии улучшить свои связи друг с другом, есть осязаемые перспективы превращения Центральной Азии в динамичный центр, соединяющий разные части Евразийского континента. Катализатором этого процесса стал амбициозный проект Китая «Пояс и путь», который уделяет значительное внимание инфраструктурным проектам в регионе.

Выводы

Активное участие государств Центральной Азии в формировании международных транспортных коридоров обусловлено не только выгодным географическим положением региона, стремлением максимально использовать транзитный потенциал, но и диверсифицировать и укрепить экономику, стимулировать развитие транспортного сектора в странах, получить доступ к мировым рынкам и стать хабом для товаров, идущих из Китая в Европу.

Анализ заявленной в статье проблематики показал, что проблемы реализации задач Инициативы связаны как с техническими, так и с геополитическими вопросами.

Центрально-азиатские государства-участники ИПП должны выработать соглашения и разработать механизмы, которые позволят решить целый ряд вопросов. Так, унификация технических характеристик железнодорожных путей позволит решить вопрос с шириной колеи, о качестве дорог и модернизации оборудования. Модернизация транспортных путей решит проблему с запуском быстрых поездов. Работающий механизм по оформлению товаров на таможенных государствах-участниц позволит устранить различия в данной процедуре и ускорить транзит товара.

Следует отметить, что таможенные проблемы иногда связаны с коррупцией и возникающими политическими разногласиями между странами. При этом государствам Центральной Азии важно продолжить стратегию сохранения баланса, развитие альтернативных транспортных проектов. Потому что это предоставят дополнительные пути выхода на азиатские рынки, во-вторых, поможет избежать таких рисков, как экономическая зависимость от одной крупной державы.

Список литературы

- 1 Суюмбаев М. Геополитические особенности Кыргызстана: внутренний и внешний аспекты / М. Суюмбаев [Электронный ресурс] // ЦентрАзия. — Режим доступа: <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1088993280>.
- 2 Доломбаева А.К. Совершенствование логистики — пути для расширения сферы туризма Кыргызской Республики [Текст] / А.К. Доломбаева // Актуальные вопросы экономики и управления: материалы III Междунар. науч. конф. (Москва, июнь 2015 г.). — М.: Буки-Веди, 2015. — С. 146.
- 3 Овезова Н. «Золотое звено» международного коридора Север–Юг // Институт стратегического планирования и экономического развития Туркменистана / Н.Овезова [Электронный ресурс] // Электронная газета «Туркменистан: золотой век». — Режим доступа: <http://www.turkmenistan.gov.tm/?id=7769>.
- 4 Овезова Н. Транспортная магистраль Север–Юг: экономический аспект транзитных перевозок // Институт стратегического планирования и экономического развития Туркменистана / Н. Овезова [Электронный ресурс] // Электронная газета «Туркменистан: золотой век». — Режим доступа: <http://www.turkmenistan.gov.tm/?id=10381>.
- 5 Тохиров Т.И. Концепция транзитного потенциала автотранспортной системы региона // Научн. журн. НИУ ИТМО. Сер. «Экономика и экологический менеджмент». — 2014. — Вып. № 2 (17). — Режим доступа: http://economics.ihbt.ifmo.ru/ru/article/11122/konceptiya_tranzitnogo_potenciala_avtotransportnoy_sistemy_regiona.htm.
- 6 Сангинов Б. Ферганский фактор и безопасность Центральной Евразии / Б. Сангинов [Электронный ресурс] // Информационно-аналитический портал «Геополитика». — Режим доступа: <http://www.geopolitica.ru/article/ferganskiy-faktor-i-bezopasnost-centralnoy-evrazii#.VyiN8MZk9Yw>.
- 7 Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015–2019 годы. Утв. Указом Президента Республики Казахстан от 6 апреля 2015 года № 1030. — Астана, 2015 г. [Электронный ресурс] // РГП на ПХВ Республиканский центр правовой информации Министерства юстиции Республики Казахстан. — Режим доступа: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/U1500001030>.
- 8 План нации — 100 конкретных шагов. Программа Президента Республики Казахстан от 20 мая 2015 г. [Электронный ресурс] // РГП на ПХВ Республиканский центр правовой информации Министерства юстиции Республики Казахстан. — Режим доступа: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/K1500000100>.
- 9 Xi Jinping Speech at Nazarbayev University. — Astana, 2013. [Electronic resource]. — Access mode: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml.
- 10 ‘Kazakhstan: Workers Complete Section of Turkmenistan-China Pipeline’, Eurasianet. [Electronic resource]. — Access mode: <https://www.woodmac.com/reports/upstream-oil-and-gas-turkmenistan-china-gas-pipeline-11165314>.
- 11 Государственная целевая программа развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года (State Target Program for the Development of the Transport Complex of the Republic of Tajikistan Until 2025) (2011). — С. 8. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.mintrans.tj/sites/default/files/2017/gosudarstvennaya_celevaya_programma_razvitiya.pdf.
- 12 ‘On Endorsement of the National Earmarked Development Program for the Transportation Sector of the Republic of Tajikistan up to 2025’, Government of the Republic of Tajikistan, 1 April 2011. [Electronic resource]. — Access mode: https://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/tjk_e/WTAC_CTK23A1_LEG_10.pdf.

- 13 Саид Парто. Афганистан и региональная торговля: больше или меньше импорта из Центральной Азии? / Саид Парто, Джос Винтерс, Эхсан Саадат, Мохсин Усян и Анастасия Хозяинова (Afghanistan and Regional Trade: More or Less Imports from Central Asia?) [Электронный ресурс] // Университет Центральной Азии, Бишкек (University of Central Asia, Bishkek), 2013. — Режим доступа: <https://www.ucentra-lasia.org/Content/Downloads/UCA-IPPA-WP-3-Afghanistan%20and%20Regional%20Trade-Rus.pdf>.
- 14 1520–1435: Перспективы сотрудничества (1520–1435: Prospects for Cooperation) Техника железнодорожных дорог № 1 (2015) (Railway Engineering magazine).
- 15 Wade Shepard, 'Khorghos: The New Silk Road's Central Station Comes To Life'. [Electronic resource]. — Access mode: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/02/20/khorgos-the-new-silk-roads-central-station-comes-to-life/#27fd0899c22e>.
- 16 Отраслевое исследование — Рынок локомотивов России и стран Пространства 1520 (Москва, INFOLine 2015) — 190 с. (Research paper, 'Locomotive Market of Russia and Countries Space 1520', Moscow, INFOLine 2015).
- 17 'Uzbekistan, China One Step Closer to Building Railway Corridor via Kyrgyzstan', Rail Freight, 8 October 2018. [Electronic resource]. — Access mode: <https://www.railfreight.com/beltandroad/2018/10/08/uzbekistan-china-one-step-closer-to-building-railway-corridor-via-kyrgyzstan/?gdp=accept>.
- 18 'Afghanistan-China-Kyrgyzstan-Tajikistan-Iran Rail Road Project (Five Nations Railway Corridor Project)', Centre for Strategic and International Studies. [Electronic resource]. — Access mode: <https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/afghanistan-china-kyrgyzstan-tajikistan-iran-rail-road-project-five-nations-railway-corridor-project/27ac1f27-8f41-48cc-b6c7-db58f7763028/>.
- 19 Ivan Zuenko, 'Why China Subsidizes Loss-Making Rail Transport via Russia and Kazakhstan'. [Electronic resource]. — Access mode: <https://carnegie.ru/commentary/64555>.
- 20 Красильникова О.А. Проблемы, препятствующие реализации транзитного потенциала на территориях государств-членов Евразийского экономического союза / О.А. Красильникова, Д.В. Астахов. (Problems Impeding the Realization of the Transit Potential in the Territories of the Eurasian Economic Union Member States) // Современные наукоемкие технологии. — 2015. — № 5–1. — С. 142–143.
- 21 Винокуров Е.Ю. Отраслевой обзор «Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше. (Отраслевой Обзор ЕАБР. Алматы: ЕАБР / Е.Ю. Винокуров, М.А. Джадралиев, Ю.А. Щербанин. 2015. № 5. — 60 с.). Sector review 'EEU International Transport Corridors: Faster, Cheaper, More'. — № 5. — Алматы: EDB, 2015. — 60 с.
- 22 'As Trucks Idle on Border, Kyrgyzstan Lashes Out At Kazakhstan Over Delays'. [Electronic resource]. — Access mode: <https://www.rferl.org/a/kyrgyzstan-trucks-border-kazakhstan-delays-ees/29858576.html>.
- 23 'Uzbekistan, Tajikistan Resume Bus Connection After 26-Year Break'. [Electronic resource]. — Access mode: <https://www.azernews.az/region/131994.html>.
- 24 'Deputy Foreign Minister (RoK) Roman Vassilenko at the Roundtable at «Euractiv».' [Electronic resource]. — Access mode: <http://mfa.gov.kz/en/content-view/remarks-by-deputy-foreign-minister-roman-vassilenko-at-the-roundtable-at-euractiv-eu-kazakhstan-relations-from-security-issues-to-regional-cooperation>.
- 25 Dylan Gerstel, 'It's a (Debt) Trap! Managing China IMF Cooperation Across the Belt and Road'. [Electronic resource]. — Access mode: https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/181017_DebtTrap.pdf?MKq761YIBpiOgyPZ9EyK2VUD7on_2rIV.
- 26 S. Akimbekov, History of Afghanistan. The Institute of World Economy and Politics at the Foundation of the First President of the Republic of Kazakhstan — the Leader of the Nation; Astana-Almaty, 2015. — P. 848.
- 27 'Afghanistan-Centered Regional Cooperation — From Planning to Implementation', Ministry of Foreign Affairs of the Islamic Republic of Afghanistan, November 2018. [Electronic resource]. — Access mode: http://cdn.mfa.af/mfa_reports/RECCA-2018-Summary-SP.pdf.
- 28 Mariam Safi and Bismillah Alizada, 'Afghanistan: Prospects and Challenges to Regional Connectivity', The Diplomat, 19 April 2019. [Electronic resource]. — Access mode: <https://thediplomat.com/2019/04/afghanistan-prospects-and-challenges-to-regional-connectivity/>.
- 29 'Hairatan to Mazar-e-Sharif Railway Development Program', Central Asia Regional Economic Cooperation Program. [Electronic resource]. — Access mode: <https://test0302.carecprogram.org/?project=hairatan-to-mazar-e-sharif-railway-development-program>.
- 30 'Special Interview with Uzbekistan Ambassador Javlon Vakhobov', Caspian Policy Center, July 2019. [Electronic resource]. — Access mode: <http://www.caspianpolicy.org/wp-content/uploads/2019/07/Special-Interview-with-Uzbekistan-Ambassador-Javlon-Vakhobov-by-CPC.pdf>.
- 31 'Kazakhstan-Turkmenistan-Iran Railway Opens', Economist Intelligence Unit, 5 December 2014. [Electronic resource]. — Access mode: <http://country.eiu.com/article.aspx?articleid=912554875&Country=Turkmenistan&topic=Politics&subtopic=Forecast&subsubtopic=International+relations>.
- 32 Узбекистан, Туркменистан, Иран и Оман приступили к заключительному этапу проекта по созданию транспортного коридора (Uzbekistan, Turkmenistan, Iran and Oman Have Begun the Final Phase of the Project to Create a Transport Corridor) [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://transport-journal.com/news/autotransport-i-dorogi/uzbekystan-turkmenystan-uran-y-oman-prystupyly-k-zaklyuchytelnomu-etapu-proekta-posozdaniyu-transportnoho-korydora/>.

Ф.Т. Кукеева, Д.К. Жекенов, А.К. Ордабаев, А.М. Әбдікамал

Орталық Азия мемлекеттерінде «Белдеу және Жол» бастамасын іске асыру мәселелері

Мақала ҚХР мен Орталық Азия елдері арасындағы көлік инфрақұрылымы саласындағы ынтымақтастық мәселелерін зерттеуге арналған. Қытайлық «Белдеу және Жол» бастамасын жүзеге асыру Орталық Азияның Еуразияның негізгі көлік торабы ретіндегі рөлін күшейте алады және осы кеңістікте әлемдік экономиканың жаңа архитектурасының қалыптасуына алып келуі мүмкін. Мақала авторларының мақсаттары Бастаманың міндеттерін тиімді жүзеге асыру үшін шешілуі қажет болатын тәуекелдерді анықтауға және ағымдағы мәселелерді талдауға бағытталған. Орталық Азиядағы көлік дәліздерінің дамуын, сондай-ақ оларды дамытудағы аймақтық және аймақтан тыс державалардың мүдделерін жан-жақты зерттеудің маңыздылығы осы үдерістердің болашақта халықаралық қатынастардың тепе-теңдігіне әсер ету мүмкіндігімен шартталған. Мақаланың келесі мәселесі тұрақты даму және «жаңа аймақшылдық» теорияларының призмасы арқылы қарастырылған. Бұл теориялар Орталық Азия аймағы елдері арасында да, олардың көршілерімен де тиімді ынтымақтастықтың дәстүрлі нысандарын түсіндіруге мүмкіндік береді (географиялық орны, ортақ мүдделері, өзара әрекеттесу тетіктерін қалыптастыру және т.б.). Мақала соңында авторлар талданған мәселелер және оны шешудің мүмкін жолдары туралы өз тұжырымдарын ұсынған.

Кілт сөздер: Орталық Азия, бастама («Белдеу және Жол»), көлік, инфрақұрылым, транзит, дәліз, тасымалдау, мәселелер, ҚХР.

F. T. Kukeyeva, D. K. Zhekenov, A. K. Ordabayev, A. M. Abdikamal

Problems of realization of «Belt and Road» initiative in Central Asian countries

The article is devoted to the study of the problems of cooperation in the field of transport infrastructure between the PRC and the countries of Central Asia. The implementation of the Chinese «Belt and Road» initiative can strengthen the role of Central Asia as the main transport hub of Eurasia and lead to the formation of a new architecture of the world economy in this space. Authors of the article aim to identify risks and analyze current problems, the solution of which is necessary for the effective implementation of the objectives of the Initiative. The importance of a comprehensive study of the development of transport corridors in Central Asia, as well as the interests of regional and extra-regional powers in their development, is determined by the possibility of these processes influencing the balance of international relations in the future. The problems of the article are considered through the prism of the theory of sustainable development and «new regionalism». These theories make it possible to explain the traditional forms of effective cooperation, both between the countries of the Central Asian region and with their neighbors (geographic location, common interests, the formation of interaction mechanisms, etc.). At the end of the article, authors present their conclusions about the analyzed problem and possible ways to solve it.

Keywords: Central Asia, Initiative («Belt and Road»), transport, infrastructure, transit, corridor, transportation, problems, PRC.

References

- 1 Suyunbaiev, M. Neopoliticheskie osobennosti Kyrghyzstana: vnutrennii i vneshnii aspekty [Geopolitical features of Kyrgyzstan: internal and external aspects]. CentrAziiia — CentrAsia. *centrasia.ru*. Retrieved from <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1088993280> [in Russian].
- 2 Dolotbakova, A.K. (2015). Sovershenstvovanie lohistiki — puti dlia rasshireniia sfery turizma Kyrghyzskoi Respubliki [Improving logistics — ways to expand tourism in the Kyrgyz Republic]. Topical issues of economics and management '15: III Mezhdunarnaia nauchnaia konferentsia (Moskva, iyun 2015 h.) — Proceedings of the 3rd International Scientific Conference. (p. 146). Moscow: Buki-Vedi [in Russian].
- 3 Ovezova, N. «Zolotoe zveno» mezhdunarodnoho koridora Sever–Yuh [«Golden Link» of the North-South International Corridor]. Institut stratehicheskoho planirovaniia i ekonomicheskoho razvitiia Turkmenistana — Institute for Strategic Planning and Economic Development of Turkmenistan. Elektronnaia hazeta «Turkmenistan: zolotoi vek» — Electronic newspaper «Turkmenistan: Golden Age». Retrieved from <http://www.turkmenistan.gov.tm/?id=7769> [in Russian].
- 4 Ovezova, N. Transportnaia mahistral Sever–Yuh: ekonomicheskii aspekt tranzitnykh perevozok [North-South transport highway: the economic aspect of transit traffic]. Institut stratehicheskoho planirovaniia i ekonomicheskoho razvitiia Turkmenistana — Institute for Strategic Planning and Economic Development of Turkmenistan. Elektronnaia hazeta «Turkmenistan: zolotoi vek» — Electronic newspaper «Turkmenistan: Golden Age». Retrieved from <http://www.turkmenistan.gov.tm/?id=10381> [in Russian].

- 5 Tokhirov, T.I. (2014). Kontseptsiiia tranzitnoho potentsiala avtotransportnoi sistemy rehiona [The concept of the transit potential of the region's motor transport system]. Nauchnyi zhurnal NIU ITMO. Serii «Ekonomika i ekologicheskyyi menedzhment» — Scientific journal of NRU ITMO. Series «Economics and Environmental Management». Vol. № 2 (17). Retrieved from http://economics.ihbt.ifmo.ru/ru/article/11122/koncepciya_tranzitnogo_potentsiala_avtotransportnoy_sistemy_regiona.htm [in Russian].
- 6 Sanhinov, B. Ferhanskii faktor i bezopasnost Tsentralnoi Yevrazii [Fergana factor and security of Central Eurasia]. Informatsionno-analiticheskii portal «Geopolitika» — Information and analytical portal «Geopolitics». Retrieved from <http://www.geopolitika.ru/article/ferganskiy-faktor-i-bezopasnost-centralnoy-evrazii#.VyiN8MZk9Yw> [in Russian].
- 7 Hosudarstvennaia prohramma infrastruktturnoho razvitiia «Nurly zhol» na 2015–2019 hody. Utverzhdena Ukazom Prezidenta Respubliki Kazakhstan ot 6 apreliia 2015 hoda No. 1030. Astana, 2015 h. [State program of infrastructure development «Nurly Zhol» for 2015 — 2019. Approved by the Decree of the President of the Republic of Kazakhstan dated April 6, 2015 No. 1030. Astana, 2015]. RHP na PKHV Respublikanskii tsentr pravovoi informatsii Ministerstva yustitsii Respubliki Kazakhstan — RSE on REM Republican Center for Legal Information of the Ministry of Justice of the Republic of Kazakhstan. Retrieved from <http://adilet.zan.kz/rus/docs/U1500001030> [in Russian].
- 8 Plan natsii — 100 konkretnykh shahov. Prohramma Prezidenta Respubliki Kazakhstan ot 20 maia 2015 hoda [The Nation's Plan — 100 Concrete Steps. Program of the President of the Republic of Kazakhstan dated May 20, 2015]. RHP na PKHV Respublikanskii tsentr pravovoi informatsii Ministerstva yustitsii Respubliki Kazakhstan — RSE on REM Republican Center for Legal Information of the Ministry of Justice of the Republic of Kazakhstan. Retrieved from <http://adilet.zan.kz/rus/docs/K1500000100> [in Russian].
- 9 Xi Jinping Speech at Nazarbayev University — Astana. 2013. Retrieved from https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml.
- 10 ‘Kazakhstan: Workers Complete Section of Turkmenistan-China Pipeline’, Eurasianet. Retrieved from <https://www.woodmac.com/reports/upstream-oil-and-gas-turkmenistan-china-gas-pipeline-11165314>.
- 11 Hosudarstvennaia tseleivaia prohramma razvitiia transportnoho kompleksa Respubliki Tadzhikistan do 2025 hoda [State Target Program for the Development of the Transport Complex of the Republic of Tajikistan Until 2025] (2011). p. 8. Retrieved from http://www.mintrans.tj/sites/default/files/2017/gosudarst_vennaya_celeivaya_programma_razvitiya.pdf [in Russian].
- 12 ‘On Endorsement of the National Earmarked Development Program for the Transportation Sector of the Republic of Tajikistan up to 2025’, Government of the Republic of Tajikistan, 1 April 2011. Retrieved from https://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/tjk_e/WTAC_CTK23A1_LEG_10.pdf.
- 13 Parto, S., Vinters, Dzh., Saadat, E., Usian, M. & Khoziainova, A. (2013). Afghanistan i rehionalnaia torhovlia: bolshe ili menshe importa iz Tsentralnoi Azii? [Afghanistan and Regional Trade: More or Less Imports from Central Asia?]. Universitet Tsentral'noi Azii, Bishkek — University of Central Asia, Bishkek. Retrieved from <https://www.ucentralasia.org/Content/Downloads/UCA-IPPA-WP-3-Afghanistan%20and%20Regional%20Trade-Rus.pdf> [in Russian].
- 14 1520–1435: Perspektivy sotrudnichestva [1520–1435: Prospects for Cooperation], (2015). Tekhnika Zheleznodorozhnykh doroh — Railway Engineering magazine, No. 1 [in Russian].
- 15 Wade Shepard, ‘Khorgos: The New Silk Road’s Central Station Comes To Life’. Retrieved from <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/02/20/khorgos-the-new-silk-roads-central-station-comes-to-life/#27fd0899c22e>.
- 16 Otrasleyevoe issledovanie — Rynok lokomotivov Rossii i stran Prostranstva 1520 (Moskva, INFOLine 2015) [Research paper, ‘Locomotive Market of Russia and Countries Space 1520’, Moscow, INFOLine 2015] [in Russian].
- 17 ‘Uzbekistan, China One Step Closer to Building Railway Corridor via Kyrgyzstan’, Rail Freight, 8 October 2018. Retrieved from <https://www.railfreight.com/beltandroad/2018/10/08/uzbekistan-china-one-step-closer-to-building-railway-corridor-via-kyrgyzstan/?gclid=...>
- 18 ‘Afghanistan-China-Kyrgyzstan-Tajikistan-Iran Rail Road Project (Five Nations Railway Corridor Project)’, Centre for Strategic and International Studies. Retrieved from <https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/afghanistan-china-kyrgyzstan-tajikistan-iran-rail-road-project-five-nations-railway-corridor-project/27ac1f27-8f41-48cc-b6c7-db58f7763028/>.
- 19 Ivan Zuenko, ‘Why China Subsidizes Loss-Making Rail Transport via Russia and Kazakhstan’. Retrieved from <https://carnegie.ru/commentary/64555>.
- 20 Krasil'nikova, O.A. & Astakhov, D.V. (2015). Problemy, prepiatstvuiushchie realizatsii tranzitnoho potentsiala na territoriakh hosudarstv-chlenov Yevraziiskoho ekonomicheskoho soiuza [Problems Impeding the Realization of the Transit Potential in the Territories of the Eurasian Economic Union Member States], Sovremennye nayukoiomkie tekhnologii — Modern high technologies, No. 5–1, 142–143 [in Russian].
- 21 Vinokurov, E.Yu., Dzhadraliev, M.A., & Shcherbanin, Yu.A. (2015). Otrasleyvoi obzor «Mezhdunarodnye transportnye koridory EvrAzES: bystree, deshevle, bolshe (Otrasleyvoi obzor EABR. Almaty: EABR, No 5. — 60 p.) [Sector review ‘EEU International Transport Corridors: Faster, Cheaper, More’, — Almaty: EDB, No. 5, 60] [in Russian].
- 22 ‘As Trucks Idle on Border, Kyrgyzstan Lashes Out At Kazakhstan Over Delays’. Retrieved from <https://www.rferl.org/a/kyrgyzstan-trucks-border-kazakhstan-delays-ees/29858576.html>.
- 23 ‘Uzbekistan, Tajikistan Resume Bus Connection After 26-Year Break’. Retrieved from <https://www.azernews.az/region/131994.html>.
- 24 ‘Deputy Foreign Minister (RoK) Roman Vassilenko at the Roundtable at «Euractiv»’. Retrieved from <http://mfa.gov.kz/en/content-view/remarks-by-deputy-foreign-minister-roman-vassilenko-at-the-roundtable-at-euractiv-eu-kazakhstan-relations-from-security-issues-to-regional-cooperation>.

- 25 Dylan Gerstel, 'It's a (Debt) Trap! Managing China IMF Cooperation Across the Belt and Road'. Retrieved from https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/181017_DebtTrap.pdf?MKq76lYIBpiOgyPZ9EyK2VUD7on_2rIV.
- 26 S. Akimbekov, *History of Afghanistan*. The Institute of World Economy and Politics at the Foundation of the First President of the Republic of Kazakhstan — the Leader of the Nation; Astana-Almaty, 2015, p. 848.
- 27 'Afghanistan-Centered Regional Cooperation — From Planning to Implementation', Ministry of Foreign Affairs of the Islamic Republic of Afghanistan, November 2018. http://cdn.mfa.af/mfa_reports/RECCA-2018-Summary-SP.pdf.
- 28 Mariam Safi and Bismillah Alizada, (2019), 'Afghanistan: Prospects and Challenges to Regional Connectivity', *The Diplomat*, 19 April 2019. Retrieved from <https://thediplomat.com/2019/04/afghanistan-prospects-and-challenges-to-regional-connectivity/>.
- 29 'Hairatan to Mazar-e-Sharif Railway Development Program', Central Asia Regional Economic Cooperation Program. Retrieved from <https://test0302.carecprogram.org/?project=hairatan-to-mazar-e-sharif-railway-development-program>.
- 30 'Special Interview with Uzbekistan Ambassador Javlon Vakhobov', Caspian Policy Center, July 2019. Retrieved from <http://www.caspianpolicy.org/wp-content/uploads/2019/07/Special-Interview-with-Uzbekistan-Ambassador-Javlon-Vakhobov-by-CPC.pdf>.
- 31 'Kazakhstan-Turkmenistan-Iran Railway Opens', Economist Intelligence Unit, 5 December 2014. Retrieved from <http://country.eiu.com/article.aspx?articleid=912554875&Country=Turkmenistan&topic=Politics&subtopic=Forecast&subsubtopic=International+relations>.
- 32 Uzbekistan, Turkmenistan, Iran i Oman pristupili k zakliuchitelnomu etapu proekta po sozdaniiu transportnoho koridora [Uzbekistan, Turkmenistan, Iran and Oman Have Begun the Final Phase of the Project to Create a Transport Corridor]. Retrieved from <http://transport-journal.com/news/autotransport-i-dorogi/uzbekystan-turkmenystan-yran-y-oman-prystupyly-k-zaklyuchytelnomu-etapu-proekta-posozdanyyu-transportnoho-korydora/> [in Russian].