

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

УДК 330.341.2: 339.944.2: 339.565
ГРНТИ 06.51.51, 06.71.09

**Направления торгово-экономического сотрудничества
и интеграции экономики Республики Таджикистан
в Большое евразийское пространство**

К.Х. Зоидов, к.ф.-м.н., доцент
e-mail: kobiljonz@mail.ru

А.А. Медков, к.э.н.
e-mail: medkov71@mail.ru

З.К. Зоидов
e-mail: zafar2608@mail.ru

Аннотация

В статье рассматриваются основные направления органического включения экономики Таджикистана в Большое евразийское пространство путём реализации на территории республики крупных инфраструктурно-интеграционных проектов, развития транспортно-транзитной системы и современных торговых путей, проходящих через Центральную Азию – перекрёсток мирохозяйственных связей. Показано, что именно на территории Таджикистана могут и должны формироваться транзитные узлы создания добавленной стоимости в рамках развития инновационно-индустриальных поясов торговых путей XXI века. Показано, что развитие транспортно-транзитной системы Таджикистана полностью отвечает задачам интенсификации интеграционных процессов в ЕАЭС, обеспечения безопасности в рамках ОДКБ, сопряжения инфраструктурно-интеграционных проектов ЕАЭС, китайской инициативы «Пояса и пути», альтернативного проекта Индии по развитию коридора «Север – Юг» и др.

Статья подготовлена в рамках государственного задания ИПР РАН, тема НИР «Моделирование социально-экономической динамики и структуры факторов экономического роста ЕАЭС и других стран в контексте модернизации».

Ключевые слова: транзитная экономика, транспортно-транзитная система, торговые пути, международные транспортные коридоры, инновационно-индустриальный пояс, интеграция, ЕАЭС, железная дорога.

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2018-4-77-88>

Введение

Формирование на территории России и в Центральной Азии (ЦА) транзитных коммуникаций и узлов мировой торговли имеет глубокие природно-географические и историко-экономические корни. В частности, как отмечает Ф. Шенк, идея превратить Россию в транзитный пункт мировой торговли с помощью железной дороги и таким образом по новому позиционировать империю на карте глобальных товаропотоков с особой остротой проявилась «в дискуссиях о строительстве двух больших трансконтинентальных дорог в империи: дороги через Центральную Азию и Великого Сибирского пути» [21].

В начале масштабного строительства железнодорожной сети Российской Империи во второй половине XIX в. «особое внимание привлек к себе проект французского инженера Фердинанда де Лессепа, предложенный в 1873 году царскому правительству: он предлагал посредством пересекающей всю Россию трансконтинентальной железной дороги поднять значение Туркестана до страны транзитной торговли между Европой и Индией. За Лессепом, руководившим строительством Суэцкого канала и принадлежавшим к великим визионерам глобальных технико-транспортных сетей, стояли прежде всего французские банки. Они рассматривали проект дороги в Индию как конкурирующий в отношении находившегося под британским господством Суэцкого канала» [21, с. 82].

Но и по сей день, по словам академика Н. Петракова, «из уникального евразийского положения Россия не извлекает и сотой доли эффекта как транзитный поставщик грузов в международной торговле. ... Необходима реализация межнационального инвестиционного проекта по строительству скоростной автомобильной дороги и скоростной железнодорожной магистрали Восток – Запад. Это должен быть высокотехнологичный «шелковый путь» XXI в.» [12, с. 12-13].

Другим актуальной проблемой является вопрос: почему до сих пор не работает коридор «Север – Юг»? Отмечается, что решение этого вопроса всё больше переходит из области технических и экономических проблем в политику глобальную, региональную и даже местную [14].

Согласно стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним до 2030 г. рост грузооборота возможен, если в указанных странах и регионах вдруг произойдет взрывной рост экономики, загрузка российской портовой и дорожной инфраструктуры существенно возрастет и оправдает вложенные инвестиции. Пока товарооборот между Россией и целевыми рынками стран коридора «Север – Юг» стагнирует, и признаков его наращивания не наблюдается. В результате, по данным Ассоциации морских торговых портов, грузооборот портов Каспийского бассейна по итогам 2017 г. сократился на 34,1% по сравнению с 2016 г. – до 3,98 млн тонн.

МТК может создать условия для лучшего прохождения грузопотока, но вот создать этот грузопоток – вряд ли. Грузооборот формируется под влиянием не только спроса целевых экспортных рынков, но и собственного товарного предложения, то есть предложения конкурентоспособной продукции. Однако, с утверждением, что «в функционал МТК не входит производство высококонкурентоспособной продукции, хотя задача привлечения этого грузопотока за коридором остается» [14], можно и нужно поспорить.

Развитие промышленных производств и секторов услуг, сопутствующих транзитным перевозкам грузов и пассажиров, а также пропуску других ресурсов, является неотъемлемым элементом формирования инновационно-индустриальных поясов торговых путей XXI века. Развитие экономических поясов современных торговых путей становится жизненно важным в эпоху четвертой промышленной революции, формирования «индустрии 4.0».

Как отмечает К. Шваб «актуальным сценарием для стран с низким уровнем дохода является «решоринг» (возвращение) значительной части глобального производства в развитые экономики в рамках четвертой промышленной революции, что вполне возможно, если доступность дешевой рабочей силы более не является определяющим фактором конкурентоспособности компаний» [20].

1. Разработка и реализация Концепции сотрудничества Север – Юг

Перенаправление глобальных торговых потоков на линию «Север – Юг» и с Севера на Юг будет способствовать превращению России в экспортёра преимущественно высокотехнологичных товаров с большой добавленной стоимостью.

Профессор НИУ ВШЭ Д. Евстафьев отмечает, что именно в настоящее время реализация логистического коридора «Север – Юг» становится геоэкономической реальностью. Его отличительными особенностями являются дополнение концепцией «пояса индустриализации» и наличие гарантий в виде российских силовых возможностей. Именно в направлении Север – Юг Россия может создать достаточно ёмкие рынки сбыта своей промышленной продукции, именно на Юге есть все предпосылки для создания совместных предприятий, в которых российские участники будут донорами технологий, компетенций, поставщиками сборочных комплектов и запасных частей. Кроме того, направление выступает в качестве диверсификации более привычных маршрутов Восток – Запад.

По мнению Д. Евстафьева, Россия воспринимает возникающую ситуацию в качестве основы для трансформации ситуативного, по сути, импортозамещения, в нечто большее, – в управляемое создание для российской промышленности устойчивых внешних рынков сбыта именно промышленной продукции. Неявно развитие инновационно-индустриальных поясов торговых путей по направлению Север – Юг будет приводить к расширению интеграционных процессов по формуле ЕАЭС+. Одновременно, следует реализовывать в приоритетном порядке те мероприятия, которые способствовали бы укреплению самого евразийского интеграционного объединения.

Д. Евстафьев отмечает, что «в стратегическом плане договоренности по линии Россия – Иран – Азербайджан с возможным присоединением к ним Индии ... говорят об осознании российским руководством реальных, а не идеологически мотивированных принципов многополярного мира. Многополярный мир, – это, в конечном счете, не только относительное и абсолютное ослабление США, это – формирование новых глобально значимых экономических систем» [4].

Развитие транспортных коммуникаций через Кыргызстан и Таджикистан помимо этого будет способствовать укреплению и непосредственному расширению ЕАЭС, а также укреплению транспортной связанности в ЦА.

Транспортный коридор, проходящий через Кыргызстан и Таджикистан, способствует укреплению ЕАЭС в отличие от других маршрутов, отражающих построение «параллельной экономической инфраструктуры» [14].

Предпосылки сопряжения инновационно-индустриальных поясов торговых путей ЕАЭС и Китая лежат в социально-экономических процессах, происходящих в Поднебесной, в частности:

- демографические изменения, связанные со старением населения;
- увеличение стоимости рабочей силы;
- удорожание сырья и материалов;
- неблагоприятная экологическая обстановка.

Всё это приводит к тому, что Китай сам становится заинтересованным в развитии экономических поясов торговых путей за пределами своих границ.

Направление «Север – Юг» исторически имело и имеет в настоящее время большое военно-стратегическое значение, особенно когда Индия, США, Япония и Австралия обсуждают создание альтернативы китайскому проекту «Пояса и пути» (ПиП). Определенная стабильность в отношениях с Индией важна и для Китая.

При формировании новых транспортно-транзитных направлений приоритет должен быть отдан политико-религиозным и военно-стратегическим факторам. Примечательно, что «Закаспийская железная дорога, постройка которой началась в августе 1880 года, к 1888 году достигла Самарканда и стала первой «военной дорогой» империи. Она была проложена российскими железнодорожными войсками и находилась в подчинении Военного министерства» [21, с. 83].

Морской путь намного дешевле, но он контролируется западными компаниями. В Малаккском проливе постоянно дежурят американские ВМС. С другой стороны, море контролируют Тайвань, Япония, Южная Корея, Филиппины, Индонезия, Вьетнам, где есть американские военные базы. Если отправлять груз сухопутным путем, компании, контролирующие морские пути, потеряют прибыль. Это главная экономическая причина, по которой Запад будет против Шелкового пути.

Как отмечает Б. Султанов, «основные интересы Китая в Юго-Восточной Азии, но ему нужна «калитка» через Казахстан и Россию в Европу. Если башня Кремля, которая смотрит на запад, будет Китаю мешать, то он сделает коридор в Европу через Азербайджан, Грузию, Польшу. ... России надо это учитывать и не потерять интересный маршрут. Он важен, в первую очередь, с геополитической точки зрения, а не с экономической. Но Россия также получит прибыль за счет транзита, необходимую в условиях санкций со стороны Запада» [16].

Ключевым является признание неразделимости в современном мире политических и экономических факторов. Принципы экономического прагматизма и коммерческой выгоды не должны быть доминирующими. Общеизвестно, что политические отношения между Москвой и Пекином находятся на несоизмеримо более высоком уровне, нежели экономические.

В конечном счете, только после того, как реальностью – хоть и не беспроблемной – стало политическое и военно-политическое взаимодействие России и Ирана, транспортный коридор «Север – Юг» начал обретать практические контуры [4].

Налаживание транспортных коммуникаций (строительство железных и автомобильных дорог), соединяющих Иран, Ирак, Сирию и Ливан невозможно рассматривать без учёта фактора укрепления «шиитской дуги», политико-религиозной заинтересованности в единстве Ирана и Ирака.

Геополитические и военно-стратегические факторы играют немалую роль в подготовке и реализации таких проектов, как:

- 1) Создание международного транспортного транзитного коридора Иран – Индия – Афганистан;
- 2) МТК «Север – Юг»;
- 3) Автодорожный коридор Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран;
- 4) Ашхабадское соглашение – четырехстороннее соглашение о международных транспортных перевозках между Узбекистаном, Туркменистаном, Ираном и Оманом и др.

Страны – участницы транспортного коридора Север – Юг пытаются договориться о создании единого логистического оператора, который будет развивать перевозки в рамках коридора, устанавливать сквозные тарифные ставки на перевозки, заниматься предоставлением инфраструктуры, вагонов, контейнеров (рис. 1).



Рис. 1. В центре транспортного коридора будет находиться Иран.
 Источник: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/koridor-sever-yug-blagotvorno-povliyaet-na-tovarooborot-mezhdu-iranom-i-rossiy/>.

Необходимо отметить, что ситуация с финансированием завершения строительства западной ветки МТКСЮ далека от идеальной, несмотря на вовлеченность финансового донора – Азербайджана.

Так, Азербайджан выделил Ирану 500 млн долл. на строительство железной дороги Астара – Решт протяженностью 167 км. Сдача участка в эксплуатацию запланирована на 2020 год. Кредит выдан на 20 лет, 10 из которых проценты по нему выплачиваться не будут. До конца срока кредитного договора Иран будет возвращать деньги Азербайджану из доходов, которые будет получать от эксплуатации железнодорожного пути.

По оценкам, максимальная загруженность железной дороги будет около 5–7 млн тонн в год. Азербайджан может заработать на транзите 20–30 млн долл. в год. Если частные, физические и юридические лица будут выступать в качестве торговых посредников, то страна сможет заработать на налогах, которые они будут приносить в казну. Но, как отмечают эксперты, в мире нет таких тарифов, которые позволили бы зарабатывать такие большие деньги на самих грузоперевозках. Тарифы должны быть умеренные, чтобы была возможность конкурировать с другими маршрутами. Вернуть деньги, которые были вложены в развитие пути, за первые 15–20 лет его эксплуатации было бы успехом [2].

2. Узлы геополитических противоречий в Центральной Азии

Главные инструменты политико-экономической экспансии Китая в ЦА – кредиты на выгодных условиях, инвестиции и гранты. Из преимуществ для ведения бизнеса китайскими инвесторами в Казахстане генеральный секретарь Союза китайских предпринимателей в Казахстане Ху Хайсинь указывает на географическую близость и удобство логистики, а также идеальную встроенность страны в глобальный проект Поднебесной – ЭПШП.

В качестве недостатков упоминаются:

- отсутствие эффективности;

- низкий уровень доверия;
- свободно плавающий курс тенге;
- невозможность взять землю в долгосрочную аренду для ведения аграрного бизнеса.

Эксперты отмечают все возрастающую силу и экономическую мощь Китая, что, возможно, пугает ее соседей, в том числе и Казахстан, который, не исключено, пытается защищаться бюрократическими препонами и волокитой от форсированного развития и экспансии компаний из КНР [15].

Региональными инициативами США в ЦА являются: проекты Большая Центральная Азия, Новый Шелковый путь, «С5+1».

Институциональной основой присутствия США в ЦА служит обеспечение транспортного коридора для перевозки войск, военных и сопутствующих грузов в Афганистан в условиях роста непонимания и напряженности в отношениях с Пакистаном, формирование плацдарма для борьбы с движением «Талибан». Необходимо учитывать, что транспортная инфраструктура может в сжатые сроки трансформироваться и обслуживать сеть военных баз и опорных пунктов НАТО в ЦА.

Со стороны США выдвигались предложения переформатировать Северную сеть поставок – систему маршрутов, по которым доставлялись военные и сопутствующие грузы в Афганистан, в проект Нового Шелкового пути (НШП), включающий строительство линии электропередач CASA-1000, газопровода TAPI, сети железных дорог через Афганистан в направлении морских портов ЮА. Строительству железной дороги помешали успехи «Талибана» и других группировок в Афганистане, нестабильная ситуация в соседнем Пакистане: планы США рухнули.

В настоящее время политической основой проникновения США в ЦА является Программа стратегического партнерства «5+1» (без Афганистана). Новый формат проникновения связан с началом военных действий в Сирии, введением санкций и контрсанкций из-за присоединения Крыма к России, военно-политического конфликта на юго-востоке Украины.

Задачи формата «С5+1»:

1. Активизация усилий стран по борьбе с терроризмом.
2. Повышение конкурентоспособности регионального бизнеса (например, развитие экспортноориентированного садоводства).
3. Создание транспортного коридора.

По мнению эксперта Института мировой экономики и политики, при фонде первого президента РК А. Бугаенко, американский проект «С5+1» является сугубо политическим, не является конкурентом китайскому ПиП, т.к. торговое и инфраструктурное взаимодействие затруднено по причине географической удаленности США и стран ЦА.

А. Бугаенко особо указывает на то, что в целях самостоятельной региональной интеграции «центрально-азиатским странам важно ... создать водно-энергетический консорциум. Без консенсуса фактор воды может превратиться в фактор конфликта, который будет использоваться внешними игроками для усиления противоречий между странами региона» [11].

В основе успеха реализации программы «С5+1» могут лежать бизнес-интересы элит государств ЦА в США и Европе, хранение и вложение там капиталов, пребывание родственников, действия западных советников и консалтинговых компаний, получение образования на Западе. Главная проблема реализации формата – отсутствие реальной интеграции в ЦА, что неизбежно затруднит реализацию совместных проектов.

Объективно, создание очагов напряженности в ЦА и, прежде всего, в Таджикистане – действенный способ:

- подрыва усилий Китая по продвижению инициативы ПиП;
- ослабления процессов евразийской интеграции в рамках ЕАЭС;
- давления на Иран, путём прекращения (затруднения) транспортного сообщения в северном направлении.

Прохождение глобальных и региональных транспортных коммуникаций, формирование узлов создания добавленной стоимости на высокотехнологичной основе в рамках формирования инновационно-индустриальных поясов торговых путей, проходящих через Таджикистан, будет способствовать преодолению ограниченной ёмкости внутреннего

рынка Таджикистана. Создание транзитных узлов будет сопровождаться формированием сети опорных городов в регионе ЦА и, прежде всего, на территории Таджикистана.

Необходимо тщательно проанализировать и выявить сильные и слабые стороны железной дороги Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран. Ясно одно: с момента ввода в эксплуатацию коммуникация должна быть цифровой, с внедрением технологий анализа большого массива данных, широким применением беспилотных летательных аппаратов для проведения диагностики пути, мониторинга ремонтных работ и обеспечения безопасности движения.

Пока наиболее конкурентоспособным и перспективным действующим маршрутом является новая восточная ветвь МТКСЮ. Именно по ней тестируются железнодорожно-водные перевозки сельхозпродукции (картофель, манго, мандарины, рис) в рефрижераторных контейнерах по маршруту Кветта (Пакистан) – Захедан (Иран) – Туркменистан – Актау (Казахстан) и далее морским транспортом в Россию. Кроме того, железная дорога Захедан – Кветта может быть использована для транзитных перевозок грузов из порта Чахбехар на берегу Оманского залива в ЦА и Европу.

3. Геостратегические и геоэкономические перспективы новых инфраструктурно-интеграционных проектов в условиях новой нормальности

Различные виды санкций и угроз со стороны США и их союзников в отношении России и Ирана, «торговые войны» с Китаем, напряжённые отношения с Пакистаном, активизации движения «Талибан» в Афганистане и другие процессы открывают и новые возможности. В частности, повышают заинтересованность государств и хозяйствующих субъектов в развитии альтернативных транспортных маршрутов, прежде всего, сухопутных.

Ещё до начала вступления в силу санкций США глобальные судоходные компании начали отказываться от перевозок грузов в Иран: о сворачивании перевозок общего назначения объявили датская Maersk Line и швейцарская Mediterranean Shipping Co. (MSC). Эти компании перевозят в Иран широкий спектр продукции: от электроники и бытовых товаров до продуктов питания и тяжелой техники. Американские санкции также отразятся на величине судовых страховых премий, открытии кредитных позиций для перевозки грузов и деятельности поставщиков топлива для иранских судов.

Новые и новейшие антироссийские санкции, новейшие антииранские санкции, «торговая война» против Китая и, параллельно, нагнетание напряженности в Южно-Китайском море, становятся факторами, которые должны ускорить или облегчить принятие в ШОС Ирана.

По мнению эксперта клуба «Валдай», вице-президента и старшего научного сотрудника Observer Research Foundation Н. Унникришнана, если Иран станет членом ШОС, от этого выиграет и ШОС, и Иран, поскольку организация станет действительно региональной: «Прежде всего, вступление Ирана поспособствует развитию транспортных коридоров. Различные ответвления транспортного коридора «Север – Юг» могут подсоединить и Афганистан, и Центральную Азию к этому артериальному коридору, который может идти из Юго-Восточной Азии через Индию до Петербурга и в Европу» [19].

Таджикистан может стать потенциальным посредником между развитыми и развивающимися экономиками в рамках концепции сотрудничества Север – Юг. Кроме того, строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран станет дополнительной гарантией сбалансированного развития портов Чахбехар (Иран), что соответствует интересам Индии, и Гвадар (Пакистан) – конечной точки Китайско-Пакистанского экономического коридора.

По мнению директора Центра изучения стран Центральной Азии и России Шанхайской академии международных исследований, подчиняющегося МИД КНР, профессора Ли Синя, «сложный визовый режим Казахстана, Узбекистана, Таджикистана и Кыргызстана в отношении китайских граждан очень сильно препятствует развитию как культурного, так и экономического сотрудничества между Китаем и этими странами» [10].

Если Таджикистан может обеспечить геополитические и геоэкономические условия входа в Афганистан с севера, то Индия и Иран занимаются транспортно-коммуникационным обеспечением проникновения в страну с юга, прежде всего, путём создания Чахбехарского

транспортного коридора – транзитного маршрута Индия (порт Мумбаи) – порт Чахбехар (Иран) – Афганистан (минуя Пакистан).

При содействии Индии ведётся строительство железной дороги Чахбехар – Захедан протяжённостью 610 км, являющейся частью коридора, который свяжет порт Чахбехар с транспортной инфраструктурой Афганистана.

В свою очередь коридор предоставит Афганистану возможность выхода к морю через Иран, минуя Пакистан, власти которого подозреваются афганским руководством в симпатиях к движению «Талибан». Развитие порта Чахбехар позволит сделать Афганистан важнейшим транспортным хабом в регионе, мостом, соединяющим Индийский океан и ЦА. У Афганистана есть общие границы с Узбекистаном (137 км), Туркменистаном (744 км) и Таджикистаном (1206 км). Однако уровень торговли между этими странами остается низким из-за недостаточного развития транспортной инфраструктуры.

Таким образом, интересы Индии в Афганистане обусловлены:

- потребностью в природных ресурсах для развивающейся экономики и растущего населения;
- необходимостью инфраструктурного обеспечения роста торговых операций, инвестиций, установления транспортных связей между источниками сырья, центрами производства и рынками Евразии;
- противодействием и балансировкой усиливающегося влияния Китая в Пакистане, странах Южной и Юго-Восточной Азии;
- распространённым среди части индийской элиты восприятием своей страны как наследницы «Британской империи».

Примечательно, что ещё С.Ю. Витте предсказывал скорую связку российской и британской железнодорожных сетей в Центральной Азии и в Афганистане и пророчил России большое будущее как стране транзитных товаропотоков из Индии в Европу [21, с. 84].

Каковы задачи Индии в Центральной Азии? Перечислим главные из них:

- вовлечение одной или нескольких центрально-азиатских стран, предпочтительно Узбекистана и Казахстана, в Чахбехарский проект, эта цель также может быть реализована в рамках ШОС;
- осуществление операционного контроля в порту Чахбехар;
- установление регулярного и частого сообщения между портами в Индии (Мандра, Кандла и Мумбаи) и Чахбехаром;
- продление железной дороги Чахбехар – Захедан до Герата в Афганистане;
- рассмотрение возможности участия в узбекско-афганской инициативе по строительству железной дороги Мазари-Шариф – Гератом (По информации «Узбекистон темир йуллари», у компании есть возможность строить 100 км железнодорожной линии каждые 8 месяцев. Стоимость проекта оценивается в примерно 2 млрд долл.).

По мнению Ф. Стобдана, «реализация трансафганского железнодорожного коридора, соединяющего Чахбехар и Центральную Азию, могла бы стать крупнейшим прорывом в области транспорта в Азии и иметь грандиозные последствия для региона, подстегнув экономику и обеспечив политическую стабильность» [9].

Для Индии успех в установлении тесных связей ведущими государствами ЦА и ЗА «приобретает особое значение именно сейчас, когда КНР усиливает позиции в таких странах, как Мьянма, Непал, Шри-Ланка, Мальдивы, не говоря уже о Пакистане» [17].

Как подчёркивает профессор Ли Синь, «...дальнейшее строительство многоцелевого терминала в Чахбехаре, включая планы Индии по постройке 610-километрового железнодорожного пути из Чахбехара в Захедан, не может быть реализовано, если какое-либо центрально-азиатское государство (кроме Афганистана) не станет заинтересованной стороной в строительстве порта». Такими государствами ЦА являются Таджикистан, Кыргызстан и Казахстан.

4. Формирование транзитной экономики в Узбекистане и интеграционные процессы на евразийском пространстве

Узбекистан реализует и планирует реализовать собственные проекты развития транспортно-транзитных систем (ТТС) в ЦА. Ещё в 2011 г. узбекская государственная железнодорожная компания «Узбекистон темир йуллари» при участии Азиатского банка развития по-

строила железную дорогу Хайратон – Мазари-Шариф протяжённостью 75 км и стоимостью 1,5 млрд долл. Узбекистан намерен продлить транспортную коммуникацию и в другие районы Афганистана. Однако главным препятствием для связывания северного Афганистана с провинциями Парван и Кабул выступает перевал Саланг.

Существует согласованный с афганскими властями (Соглашение о строительстве железной дороги было подписано президентом Узбекистана Ш. Мирзиёевым и президентом Афганистана А. Гани 5 декабря 2017 г.) план по строительству железной дороги Мазари-Шариф – Шибирган – Андхой – Меймене – Герат. В настоящее время актуальной задачей является подготовка технико-экономического обоснования проекта строительства железной дороги Мазари-Шариф – Герат и поиск источников финансирования (рис. 2).



Рис. 2. Железная дорога Мазари-Шариф – Герат [5].

Узбекистан готов выделить 500 млн долл. на финансирование строительства железной дороги Мазари-Шариф – Герат протяженностью 657 км, которая станет продолжением существующей железной дороги Мазари-Шариф – узбекская граница протяжённостью 75 км. Железная дорога Таджикистан-Афганистан-Туркменистан (ТАТ) соединится с этим проектом на станции Андхой.

По оценкам Управления железных дорог Афганистана (AfRA), строительство железной дороги обойдется в 1,8 млрд долл., доходы Афганистана от железной дороги составят около 40 млн долл. в год. Правительство ведёт переговоры об участии в проекте инвесторов из других стран, в частности, с Ираном и Азиатским банком инфраструктурных инвестиций (АИВ). Строительство займёт 2 года [18].

Коридор Чехбехар – Ираншехр – Захедан – Мешхед – Серахс представляет собой путь в Туркменистан. С этим связано присоединение Индии к Ашхабадскому соглашению, направленному на построение международного мультимодального транспортного и транзитного коридора между ЦА и Персидским Заливом.

Для перевозок грузов из Афганистана в Китай через Узбекистан и Кыргызстан автомобильным транспортом будет использоваться транспортный коридор Ташкент – Андижан – Ош – Иркештам – Кашгар. Дорога, проходящая через поселок Сары-Таш и перевал Иркештам в Кыргызстане на высоте более 3,5 тыс. м над уровнем моря, является кратчайшим автомобильным путем из Ферганской долины Узбекистана в Китай. Афганская сторона намерена отправлять свои грузы из Мазари-Шарифа по уже созданной железной дороге вплоть до Андижана, затем перегружать их на грузовики, следующие по автомобильному коридору транзитом через

Узбекистан и Кыргызстан в Кашгар. Для создания дополнительных удобств грузоотправителям и грузополучателям в Андижанской области на базе терминала станции Ахтачи создан мультимодальный транспортно-логистический центр, позволяющий консолидировать грузы, доставляемые железнодорожным транспортом со всего Узбекистана в Андижане и направлять их далее автомобильным транспортом в Китай.

Узбекистан и Афганистан продолжают совместную работу по оснащению международного логистического центра «Термез карго» сортировочными и упаковочными линиями для переработки и экспорта плодоовощной продукции предприятий Афганистана в третьи страны [1].

Таким образом, помимо того, что Узбекистан имеет относительно ёмкий рынок в ЦА, страна наращивает усилия по превращению в транзитное государство. В частности, в рамках Ашхабадского соглашения начал формироваться субрегиональный транспортный коридор Россия – Казахстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Оман – Индия.

По словам директора Центра исследовательских инициатив «Ma'no» (Ташкент) Б. Эргашева, после обретения государственной независимости внешняя политика Узбекистана основывалась на двух базовых принципах:

- 1) сбалансированная равно удалённость от мировых центров сил;
- 2) отказ от участия в многосторонних интеграционных объединениях и упор на двусторонние связи (военно-технические, экономические и др.).

Эти принципы содержатся в Концепции внешней политики, утвержденной парламентом Узбекистана в 2012 г. В Концепции закреплены положения о том, что Узбекистан имеет внеблоковый статус, не будет размещать на своей территории иностранные военные базы, а узбекские военнослужащие не будут участвовать в военных операциях за рубежом.

В отношении вступления Узбекистана в ЕАЭС принцип отказа от участия в интеграционных проектах, инициируемых внешними по отношению к региону центрами сил, остается неизменным. Главная причина неучастия Узбекистана в ЕАЭС – нежелание поступаться суверенитетом, передавать на наднациональный уровень часть своих суверенных полномочий. Кроме того, в правительстве Узбекистана есть понимание того (исходя из опыта вхождения в ЕАЭС Казахстана и Кыргызстана), что в нынешних условиях присоединение Узбекистана к ЕАЭС приведет к росту цен и широкому проникновению конкурентоспособной российской продукции на узбекский рынок.

Однако, Узбекистану пришлось пойти на создание совместного производства/сборки узбекских автомобилей на автозаводе «Азия Авто» в Костанае (Казахстан), чтобы соответствовать уровню локализации, предполагающему свободную торговлю в рамках ЕАЭС.

При этом у Узбекистана есть объективная потребность в налаживании более тесных связей со странами ЕАЭС. И одновременно странам ЕАЭС интересен самый крупный узбекский рынок. Одним из компромиссных вариантов может быть формирование Зоны свободной торговли «ЕАЭС + Узбекистан» по примеру ЗСТ с Вьетнамом, Израилем и Турцией [13].

Нельзя не согласиться с мнением Д. Евстафьева, что главной проблемой сегодняшнего этапа в развитии евразийской интеграции является то, что ЕАЭС, как институт, не имеет значимого глобального влияния ни по одному из значимых направлений развития мировой экономики. На какое-то время ситуация асимметрии интеграции, когда активность ЕАЭС будет направлена скорее вне Евразии, нежели на качественное усложнение интеграционных механизмов внутри базового евразийского пространства, становится неизбежным.

Ключевой становится потребность в управляемой многовекторности интеграции. При безусловной ценности ЕАЭС как ядра интеграционного объединения, доказавшего свою жизнеспособность, участникам интеграционных процессов необходимо рассматривать и иные модели развития. Например, в формате ЕАЭС+1 или даже ЕАЭС+2, если речь идет о странах, находящихся в состоянии экономической конкуренции. Особенно это касается развития отношений со странами Восточной Азии [3].

Соответствует ли интересам России стремление и возможность Узбекистана стать экономическим лидером в ЦА, его вхождение в ОДКБ и ЕАЭС? Думаем, что ставку надо делать на Таджикистан!

Заключение

В России восточный полигон Транссиба, а также линии в направлении портов Северо-Запада и Азово-Черноморского бассейна загружены перевозками угля, металлов, удобрений, зерна и других массовых грузов. Поэтому *организация перевозок высокодоходных грузов в контейнерах может и должна происходить через страны ЦА* [5-8].

Предлагается организовать на территории Таджикистана транспортно-логистический узел – центр перегруза, сортировки, доработки и хранения грузов. Кроме того, при организации перевозок пассажиров, опасных грузов и высокоценных товаров следует широко применять инновационную технологию раздвижных колёсных пар. *При этом можно пойти на строительство железной дороги из Китая в Афганистан с колёй 1435 мм. Это станет дополнительным стимулом для привлечения китайских инвестиций. При этом железная дорога из России в Кыргызстан и Таджикистан должна быть с колёй 1520 мм.*

Развитие ТТС стран ЦА предполагает:

1. Укрепление интеграции между государствами ЦА.
2. Применение интеграционных форматов ЕАЭС+ и БРИКС+.
3. Развитие торгово-экономических отношений и транспортно-транзитных систем по линиям «Юг – Юг» и «Юг – Север».
4. Формирование и развитие транспортно-торговой оси Аргентина/Бразилия – ЮАР – Индия/Иран/Пакистан – Индонезия/Филиппины.

При этом именно Индия, Иран и Пакистан могут и должны стать точками входа товарных потоков в Евразию по маршруту «Север – Юг».

Следует, несмотря на внешнеполитические разногласия, использовать заинтересованность правительств, государственных органов и компаний из стран Балтии в развитии МТК «Север – Юг». Например, LDz Logistika (дочерняя компания латвийского железнодорожного предприятия Latvijas Dzelzceļš) и иранская логистическая компания Railway Transportation Co планируют развивать мультимодальный маршрут из Индии и Ирана направлением в Европу.

В целом для стран постсоветского пространства как никогда актуальной становится задача обеспечения *встроенности* их национальных экономик в глобальные инфраструктурно-интеграционные проекты. При этом можно рассматривать бюрократические препоны и волокиту как традиционалистские методы квазипротекционизма.

Литература

1. Афганистан будет экспортировать свои грузы в Китай через Узбекистан и Кыргызстан // РЖД-Партнер, 09.04.2018. URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/afganistan-budet-eksportirovat-svoi-gruzu-v-kitay-cherez-uzbekistan-i-kyrgyzstan/> (дата обращения: 10.04.2018).
2. Бородаевская М. Перегон без груза / Гудок, 22.05.2018. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1420169&archive=2018.05.22> (дата обращения: 25.05.2018).
3. Евстафьев Д. «Интеграционная пауза». Как предотвратить кризис Евразийского союза // Портал «Евразия.Эксперт», 12 июля 2018 г. URL: <http://eurasia.expert/integratsionnaya-pauza-kak-predotvratit-krizis-evraziyskogo-soyuza/> (дата обращения: 26.09.2018).
4. Евстафьев Д. Что означает коридор «Север-Юг» для Евразийского союза? / Портал «Евразия. Эксперт», 02 сентября 2016 г. URL: <http://eurasia.expert/chto-oznachaet-koridor-sever-yug-dlya-evraziyskogo-soyuza/> (дата обращения: 28.09.2018).
5. Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование глобальных и региональных транзитных узлов в Центральной Азии как направление интеграции экономики Таджикистана в Большое евразийское пространство / Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова – М.: ИПР РАН, 2018. – 133 с.
6. Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Концептуальные основы теории, методологии и практики транзитной экономики // Проблемы рыночной экономики. - 2018. - № 3. - С. 49-58. URL: <http://www.market-economy.ru/>
7. Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Развитие и конкуренция транспортно-транзитных систем России, Индии, Китая и Пакистана // Проблемы рыночной экономики. – 2018. - № 2. - С. 46-56. URL: <http://www.market-economy.ru/>

8. Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Сопряжение и инновационное развитие транспортно-транзитных систем России и стран Западной и Южной Азии // Проблемы рыночной экономики. - 2018. - № 1. - С. 58-68. URL: <http://www.market-economy.ru/>

9. Индия предложила противовес китайской инициативе «Пояс и путь» – индийский дипломат. Интервью эксперта Института оборонных исследований и анализа (Нью-Дели) Фунчука Стобдана // Портал «Евразия.Эксперт», 02 августа 2018 г. URL: <http://eurasia.expert/indiya-predlozhila-protivoves-kitayskoj-initsiative-royas-i-put/> (дата обращения: 10.08.2018).

10. Китай – «палочка-выручалочка» для Евразийского союза? Мнение китайского аналитика. Интервью с директором Центра изучения стран Центральной Азии и России Шанхайской академии международных исследований, подчиняющейся МИД КНР, профессором Ли Синем / Портал «Евразия.Эксперт», 04 августа 2017 г. URL: <http://eurasia.expert/kitay-palochka-vyruchalochka-dlya-stran-eaes/> (дата обращения: 28.09.2018).

11. Машаев А. Дядя Сэм и пятеро в тубетейках // «Эксперт Казахстан», № 2 (594), 5 февраля–19 февраля 2018 г. URL: <http://expertonline.kz/a15343/> (дата обращения: 16.02.2018).

12. Петраков Н.Я. Предисловие к четвертому тому монографии «Модернизация и экономическая безопасность / В сб. Модернизация и экономическая безопасность России: Т.4 / Под. ред. акад. Н.Я. Петракова. М.; СПб.: Нестор-История, 2014. – 452 с.

13. Петровский П. Беларусь интересна Узбекистану своим технологическим потенциалом – эксперт. Интервью с директором ташкентского Центра исследовательских инициатив «Ma'no» Б. Эргашевым / Портал «Евразия.Эксперт», 11 сентября 2018 г. URL: <http://eurasia.expert/belarus-interesna-uzbekistanu-svoim-tekhnologicheskim-potentsialom-ekspert/> (дата обращения: 26.09.2018).

14. Полякова И. Пойдут ли караваны грузов по МТК «Север – Юг»? / Транспорт России № 42 (1057) 15 – 21 октября 2018 года. URL: <http://transportrussia.ru/item/4587-pojdut-li-karavany-gruzov-po-mtk-sever-yug.html> (дата обращения: 18.10.2018).

15. Сурганов В. «Мягкая сила» дракона // «Эксперт Казахстан», № 1 (593), 22 января–5 февраля 2018 г. URL: <http://expertonline.kz/a15328/> (дата обращения: 16.02.2018).

16. Сутырин В. Булат Султанов: «Для Казахстана первый приоритет – это Россия, второй – Китай, третий – Центральная Азия». Интервью с директором Исследовательского института международного и регионального сотрудничества Б. Султановым / Портал «Евразия. Эксперт», 19 июля 2017 г. URL: <http://eurasia.expert/dlya-kazakhstana-pervyy-prioritet-eto-rossiya/> (дата обращения: 28.09.2018).

17. Терехов В. Эксперт по проблемам Азиатско-Тихоокеанского региона. Перетянет ли Иран Индию на свою сторону в пику США? 06 марта 2018. Источник: интернет-журнал «Новое Восточное Обозрение». URL: <https://ru.journal-neo.org/2018/03/05/k-vizitu-prezidenta-irana-v-indiyu/> (дата обращения: 13.07.2018).

18. Узбекистан готов софинансировать строительство предложенной Афганистаном железной дороги // РЖД-Партнер, 18.04.2018. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/uzbekistan-gotov-sofinansirovat-stroitelstvo-predlozhennoy-afganistanom-zheleznoy-dorogi/> (дата обращения: 25.04.2018).

19. Шакарянц С. Вступление Ирана в ШОС – это шаг на пути к Глобальной Евразии. 22 июня 2018. Источник: URL: <https://regnum.ru/news/polit/2435522.html> (дата обращения: 13.07.2018).

20. Шваб, Клаус. Четвертая промышленная революция: перевод с английского / Клаус Шваб. – Москва: Издательство «Э», 2018. – 208 с.

21. Шенк Ф.Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог / Фритьоф Беньямин Шенк; авторизованный пер. с нем. М. Лавринович; науч. ред. перевода М. Лавринович. – М.: Новое литературное обозрение, 2016. – 584 с.

**Directions of trade and economic cooperation
and integration of the Republic Tajikistan economy
into the Greater Eurasian space**

Kobiljon Kh. Zoidov, Cand. of Sci. (*Phys.&Math.*), Associate Professor
e-mail: kobiljonz@mail.ru

Alexey A. Medkov, Cand. of Sci. (*Econ.*)
e-mail: medkov71@mail.ru

Zafar K. Zoidov
e-mail: zafar2608@mail.ru

Abstract

The article discusses the main directions of organic inclusion of the economy of Tajikistan into the Great Eurasian space by implementing large infrastructure and integration projects in the republic, developing a transport and transit system and modern trade routes passing through Central Asia - the crossroads of world economic relations. It is shown that it is on the territory of Tajikistan that transit nodes for the creation of added value can and should be formed within the framework of the development of innovative and industrial zones of the 21st century trade routes. It is shown that the development of the transport and transit system of Tajikistan fully meets the tasks of intensifying integration processes in the EAEU, ensuring security in the framework of the CSTO, interfacing the infrastructure and integration projects of the EAEU, the Chinese initiative "Poyas and ways" the "North-South" corridor, etc.

Keywords: *transit economy, transport and transit system, trade routes, international transport corridor, innovation-industrial belt, integration, EAEU, railway*

Об авторах

Зоидов Кобилжон Ходжиевич, к.ф.-м.н., доцент, заведующий лабораторией, Институт проблем рынка РАН, Москва.

Медков Алексей Анатольевич, к.э.н., руководитель Центра, Институт проблем рынка РАН, Москва.

Зоидов Зафар Кобилджонович, научный сотрудник, Институт проблем рынка РАН, Москва.

About authors

Zoidov Kobilzhon Khodzhevich, Cand. of Sci. (*Phys.&Math.*), Associate Professor, Head of Laboratory, Market Economy Institute of RAS, Moscow.

Medkov Alexey Anatol'evich, Cand. of Sci. (*Econ.*), Leading Researcher, Head of the Center, Market Economy Institute of RAS, Moscow.

Zoidov Zafar Kobilzhonovich, Researcher, Market Economy Institute of RAS, Moscow.