
МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

УДК 330.341.2: 339.944.2: 339.565
ГРНТИ 06.51.51, 06.71.09

**Актуальные направления развития транзитной экономики
в Центральной Азии**

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

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

Аннотация

В статье рассматриваются актуальные направления развития в странах Центральной Азии (ЦА) транзитной экономики – народно-хозяйственной и территориально-пространственной системы, обеспечивающей транзитную транспортировку высокоценных товаров и услуг и генерирующей доходы, распределяемые между экономическими агентами. Акцент сделан на анализ осуществлённых и планируемых к реализации проектов развития перевозок железнодорожным транспортом, как в наибольшей степени отвечающим задачам обслуживания возрастающего грузооборота, достижения высокой скорости и сокращения сроков доставки грузов, а также пресечения транзита наркотических и взрывчатых веществ, оружия, религиозного экстремизма и террористических группировок. Выявлено значение и дан анализ современного состояния проектов эволюционно-институционального развития транспортно-транзитных систем (ТТС) стран ЦА, оказывающих наибольшее влияние на реализацию и повышение транспортно-транзитного потенциала региона. Сделан вывод о том, что важнейшее значение имеет реализация транспортно-коммуникационных проектов, направленных на сопряжение развития ТТС Узбекистана, Таджикистана и Афганистана.

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, эволюционно-институциональный подход, государственно-частное партнёрство, международные транспортные коридоры, энерготранспортные системы, железная дорога, автомобильная магистраль, Центральная Азия, ЕАЭС, «Пояс и путь»

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2019-4-077-096>

Введение

Реализация и повышение транспортно-транзитного потенциала (ТТП) – стратегическое направление социально-экономического развития всех стран Центральной Азии (ЦА) и Западной Азии (ЗА). Соответствующие планы и программы приняты в Казахстане, Узбекистане, Туркменистане, Кыргызстане, Таджикистане, Иране, Пакистане, Афганистане и других государствах. Этот макрорегион, со времён функционирования и расцвета Великого шёлкового пути (ВШП) считающийся геоэкономическим «перекрёстком мира», издревле впитал дух межцивилизационного взаимодействия.

Производственно-технологическое, социально-политическое и культурно-религиозное развитие в странах ЦА и ЗА исторически происходило в процессе становления и развития транзитной экономики (ТЭ).

В соответствии с сформулированным авторами определением ТЭ [14-15, 26] имеет следующие характеристики:

- это народно-хозяйственная и территориально-пространственная система;
- функционирование системы генерирует доходы (поступления);
- доходы возникают от пропуска ценных товаров и оказания жизненно важных услуг;
- перемещаемыми товарами являются грузы, пассажиры, транспортные средства, энергетические, водные и информационные ресурсы;

- оказываемые услуги направлены на обеспечение транзитных перемещений ценных товаров;
- развитие сопутствующих производств происходит в целях обеспечения и повышения эффективности транзитной транспортировки;
- доходы от функционирования системы распределяются между государственной бюджетной системой, местными властями и корпоративным сектором (частными предприятиями), а через них и среди населения на данной территории;
- доходы от функционирования системы составляют весомую часть доходов властей, хозяйствующих субъектов и населения на данной территории, одну из основ их благосостояния.

Стержнем развития ТЭ в ЦА исторически выступал ВШП. Поэтому для того, чтобы понять основные закономерности функционирования ТЭ необходимо изучать и углублять исследования становления торгового пути, его инфраструктуры, технологий перевозочного процесса, а главное, духа ВШП.

А. Акаев отмечает, что «начало функционирования ВШП приходится на рубеж II и I вв. до н.э. ... Благодаря торговым караванным дорогам, проходящим через Среднюю Азию, этот регион стал со временем крупнейшим международным рынком той эпохи. Торговые связи с Китаем, провоз китайских товаров на запад и западных – в Китай, торговля с Индией на юге, а также возрастающая торговля с северными народами имели для Средней Азии громадное значение».

Основным товаром, перемещаемым и торгуемым на пространстве ВШП, был шёлк и другие предметы роскоши, т.е. товары с высокой транспортной эффективностью. А. Акаев подчёркивает высокие потребительские качества шёлковых материй: «Уже в I в. до н. э. китайский шелк поступал в заметных количествах в страны Средиземноморья, и его достоинства были сразу и в полной мере оценены греками и римлянами. ... Он стал самым желанным и востребованным товаром в античном мире. Это произошло не только из-за легкости, прочности, изящности и удобства шелковой одежды, но и благодаря уникальным дезинсекционным свойствам шелка. Одежда, изготовленная из шелка, обладала замечательными гигиеническими качествами, что было крайне важно в ту эпоху, поэтому шелк ценился на вес золота» [3, с. 186].

Необходимо особо подчеркнуть, что **древний торговый путь это не какой-то конкретный маршрут, не несколько маршрутов и даже не транспортно-торговая сеть, а целое политическое, социальное, экономическое, культурное и религиозное пространство, концентрировавшееся в определённых точках (центрах)**: «ВШП представлял собой огромное пространство, включающее ряд параллельных маршрутов, где каждый маршрут включал целый пучок дорог, стягивающихся в узлы в немногих крупных городах – торговых центрах и караван-сараях, находящихся в оазисах среди безжизненных пустынь» [3, с. 185].

Для стран ЦА критически важной задачей было и есть обеспечение выхода к Мировому океану и преодоления транспортно-коммуникационных проблем (тупиков). Как отмечал немецкий экономист Ф. Лист, «страна, которая не соприкасается с морями, которая не имеет ни торгового, ни военного флота или у которой устья рек не находятся в ее власти, в своей внешней торговле стоит в зависимости от других наций...» [17, с. 203-204].

Однако, как оптимистично писал немецкий учёный еще в XIX в., «вследствие усовершенствования путей сообщения страны жаркого пояса встали в несравненно более близкие отношения со странами пояса умеренного, их торговые отношения бесконечно выиграли от уменьшения опасности, от сокращения времени и понижения фрахтов, а также от большей правильности; но они выиграют ещё больше, когда повсюду разовьется паромное и когда железнодорожная сеть покроет внутреннюю Азию, Африку и Южную Америку» [17, с. 272].

В настоящее время на развитие ТЭ в странах ЦА оказывают влияние следующие процессы:

- усилия государств по выходу из транспортно-коммуникационных тупиков, образовавшихся после распада Советского Союза;
- национальная государственная политика, направленная на реализацию и развитие ТТП государств ЦА;
- расширение Евразийского экономического союза (ЕАЭС) как путём увеличения числа стран-членов интеграционного образования, так и через развитие сотрудничества с другими государствами в формате ЕАЭС+;

- планируемое вступление Узбекистана в ЕАЭС;
- нормализация отношений между Таджикистаном и Узбекистаном;
- разрешение и сглаживание противоречий между странами ЦА по маршрутам, техническим характеристикам, стандартам и источникам финансирования отдельных транспортно-коммуникационных проектов;
 - наличие водно-энергетических проблем;
 - усиление влияния Китая, прежде всего, в процессе реализации инициативы «Пояса и пути» (ПиП);
 - продвижение проектов России, Индии и Ирана по развитию транспортного коридора «Север – Юг»;
 - усилия Ирана по обходу и компенсации экономических санкций со стороны США и их союзников;
 - транспортно-коммуникационное обеспечение функционирования Организации Договора о коллективной безопасности (ОДКБ) и операций коалиционных сил в Афганистане;
 - поддержка нормализации военно-политической обстановки в Афганистане и социально-экономического развития страны в целях предотвращения транзита экстремистской идеологии, террористических группировок, оружия, взрывчатых и наркотических веществ.

В статье сформулирована гипотеза, что в регионе есть возможность для реализации критически важных транспортно-коммуникационных проектов, которые решали бы несколько задач одновременно, прежде всего, путём сопряжения эволюционно-институционального развития ТТС Узбекистана, Таджикистана и Афганистана. При этом особое внимание уделено анализу осуществлённых и планируемых к реализации проектов развития перевозок железнодорожным транспортом, как в наибольшей степени отвечающим задачам обслуживания возрастающего грузооборота, достижения высокой скорости и сокращения сроков доставки грузов, а также пресечения транзита наркотических и взрывчатых веществ, оружия, религиозного экстремизма и террористических группировок.

1. Наиболее перспективные реализованные и планируемые проекты создания инфраструктурных объектов в целях развития ТЭ в странах ЦА

Строительство Евразийской высокоскоростной железнодорожной магистрали «Евразия» по маршруту Пекин – Астана – Москва – Берлин в лучшем случае дело отдалённого будущего. Поэтому акцент следует делать на более реалистичных региональных транспортно-коммуникационных проектах. Актуальные реализованные и разработанные проекты развития ТТС в странах ЦА в области железнодорожного строительства приведены в таблице 1.

Таблица 1

Актуальные реализованные и проектируемые железнодорожные линии в странах Центральной Азии

№	Железнодорожный объект (проект)	Значение для развития ТЭ в ЦА	Современное состояние
1.	Ж/д Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран	Новая восточная ветвь МТК «Север – Юг», полигон для отработки инновационных технологий.	Небольшой объём перевозок в транзитном сообщении, связанный со слабостью экономики Ирана и высокими тарифами на перевозку.
2.	Ж/д Баку – Тбилиси – Карс (БТК)	Возможность осуществлять перевозки по маршруту Китай – ЦА – Турция – Европа с одним морским участком.	Формирование и усилия по увеличению грузовой базы, отработка технологий перевозочного процесса в условиях гористой местности.
3.	Проект ж/д Туркменистан – Афганистан – Таджикистан	Сообщение между Туркменистаном и Таджикистаном в обход Узбекистана, разви-	Снижение актуальности из-за нормализации таджико-узбекских отношений. Обеспечение

	(ТАТ)	тие ТЭ в Афганистане.	транзитных перевозок грузов из КНР через Таджикистан и Афганистан в страны ЗА и ЮА.
4.	Проект ж/д Китай – Кыргызстан – Узбекистан (ККУЖД)	Новое транспортное направление в рамках развития МТК ТРАСЕКА в обход России.	Разработка проекта, выбор стандарта колеи, поиск источников финансирования.
5.	Проект ж/д Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан	Проект разработан в рамках ОДКБ в целях связывания северного и южного Кыргызстана в обход Узбекистана и налаживания коммуникаций с Афганистаном, Пакистаном, Ираном.	Находится в стадии проработки. Актуальность снизилась после нормализации отношений с Узбекистаном.
6.	Проект ж/д Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран	Создание нового конкурентного маршрута Китай – ЦА – ЗА, имеющего большое военно-стратегическое значение.	В стадии обсуждения, интерес то пропадает, то возникает вновь.
7.	Проект ж/д Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар – южные порты Пакистана	Создание альтернативы морскому транспорту в обеспечении внешнеторговой деятельности Пакистана, Индии и стран ЕС.	Разработка проекта, определение технических параметров и стандартов, поиск источников финансирования.

2. Позитивные и негативные транспортные эффекты возможного вступления Узбекистана в ЕАЭС

Долгие годы внешнеэкономическая политика Узбекистана была направлена на развитие двусторонних связей и отказ от участия в многосторонних интеграционных объединениях. По мере того, как ЕАЭС распространяет своё влияние на юг, вовлекает в орбиту геоэкономического взаимодействия Иран и Индию, упрочняется положение Узбекистана, как транзитной страны. Особое значение имеет реализация планов Узбекистана по развитию транспортного направления «Север – Юг».

Так, с 27 октября 2019 г. Иран официально присоединился к Зоне свободной торговли с ЕАЭС, что означает либо полную отмену пошлин на иранские товары, либо их значительное сокращение для экспортных поставок по 502 товарным позициям. Кроме того, в октябре 2019 г. вступило в силу соглашение между Ираном и Китаем в рамках инициативы ПиП. Инфраструктурной основой сопряжения развития транспортных коммуникаций Ирана, КНР и ЕАЭС является расширение и модернизация иранских портов на побережье Каспийского моря (Астара, Энзели, Амирабад, Фарейдункенар) и на юге страны (Имама Хомейни, Бандар-Аббас, Джаск, Чабахар и др.).

Политика Ирана направлена на превращение порта Чабахар в крупный евразийский транзитный узел (хаб). В мае 2016 г. Иран, Индия и Афганистан подписали трехстороннее соглашение, направленное на открытие новых маршрутов через порт Чабахар в обход территории Пакистана. В конце 2016 г. премьер-министр Индии Н. Моди заявил, что Индия совместно с Таджикистаном намерена развивать логистику и торговлю в иранском порту Чабахар. Данное заявление прозвучало после того, как Пакистан в очередной раз отказался обеспечить транспортное сообщение Индии с ЦА и Афганистаном. В перспективе порт Чабахар может быть соединен с транспортной системой Каспийского моря посредством строящейся железной дороги Чабахар – Захедан и новой восточной веткой коридора «Север – Юг» – железной дорогой по маршруту Казахстан – Туркменистан – Иран.

Развитие транспортных коммуникаций в Узбекистане – важный фактор функционирования ТЭ в ЦА. Узбекистан имеет не только относительно ёмкий рынок, но и обеспечивает эффективный транзит товаров между Европейским союзом (ЕС), Россией, ЦА и странами ЗА, прежде всего, Афганистаном, Пакистаном и др.

Развиваются железнодорожные перевозки контейнеров по маршруту Китай (Датун) – Казахстан – Узбекистан (Ташкент). Продолжает оставаться актуальным проект строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан (ККУЖД). По словам директора Института стратегических и межрегиональных исследований (ИСМИ) Э. Арипова, «перспективность данного проекта демонстрирует уже налаженный автокоридор Кашгар – Иркештам – Ош – Андиган – Ташкент, который впервые позволил автоперевозчикам из Центральной Азии напрямую выходить на Китай» [12].

При этом в реализации проекта ККУЖД заинтересованы и такие страны-члены ЕАЭС, как Россия и Кыргызстан. Министерства транспорта и железнодорожные администрации России (ОАО «РЖД») и Кыргызстана (ГП «Кыргыз темир жолу») заключили меморандум о сотрудничестве, который предполагает участие ОАО «РЖД» в развитии железных дорог республики. Совместными проектами стали:

- железнодорожное соединение северных и южных регионов Кыргызстана;
- строительство железной дороги ККУЖД.

Китай и Кыргызстан подготовили несколько вариантов маршрута магистрали, однако реализацию проекта затрудняют разногласия по поводу стандарта железнодорожной колеи. Китайская сторона настаивала на том, чтобы ширина колеи новой линии составляла 1435 мм, а киргизская выступала за строительство железной дороги с шириной колеи 1520 мм. Кроме того, пока не найдены источники финансирования строительства транзитной коммуникации.

По мнению эксперта по инфраструктурному развитию Центральной Евразии, председателя комитета по вопросам промышленной политики, экспорта и инфраструктуры Торгово-промышленной палаты Кыргызстана К. Рахимова, «основные преимущества от строительства железной дороги через три страны получают Китай и Узбекистан, поэтому им было бы логично взять на себя основные расходы» [7].

Среди реализованных проектов следует упомянуть организацию курсирования на регулярной основе (пока раз в 10 дней) контейнерного поезда по маршруту порт Восточный (Россия) – Чукурсай (Узбекистан). Время в пути составляет 11-12 дней. Грузами, следующими в Узбекистан, являются, главным образом: оборудование для автомобильной промышленности, автозапчасти, товары для дома и смолы. В обратном направлении следуют хлопчатобумажная пряжа и хлопчатобумажная масса, текстиль, медь, целлюлоза, удобрения. Отмечается, что организатор сервиса – логистический оператор ООО «ИнтерРейл Сервис» (входит в состав швейцарского интермодального оператора InterRail) специализируется на перевозках по направлениям Китай – Европа, Китай – СНГ, Россия – Индия, проходящим через территорию ЦА. Основной груз – автокомплектующие, перевозка которых не несёт рисков, связанных с низкими температурами при движении по Транссибу [20].

Вступление Узбекистана в ЕАЭС имеет целый ряд позитивных моментов.

1. Будет преодолена территориально-географическая замкнутость Узбекистана, упростится доступ к транспортным коммуникациям, ведущим на рынки Китая, России, ЕС, ЗА, в том числе и через облегчение доступа к морским портам.

2. Узбекистан примет участие в транзитных проектах ЕАЭС:

- автомагистраль Европа – Западный Китай;
- евразийский железнодорожный коридор Пекин – Астана – Москва – Берлин;
- ККУЖД;
- Железная дорога Мазари – Шариф – Кабул – Пешавар и т.д.

Для Таджикистана негативными последствиями вступления Узбекистана в ЕАЭС являются:

- транспортные коридоры из Азии в Европу будут проходить по территории Узбекистана в обход Таджикистана, так как по территории ЕАЭС транспортировать грузы дешевле и легче;
- возрастут риски роста транзита наркотиков, религиозного экстремизма и терроризма из Пакистана и Афганистана через Таджикистан и Узбекистан на территорию стран-членов ЕАЭС.

Мерами по противодействию транзиту наркотиков из Афганистана должны стать:

- нормализация социально-экономической ситуации в стране на основе политического урегулирования противоречий с привлечением всех сил, заинтересованных в коммерческих предприятиях;

- увеличение занятости населения в легальном секторе экономики, прежде всего, в области оказания охранных услуг;
- развитие транзитных перевозок железнодорожным транспортом, как в наибольшей степени подающемуся контролю перевозимых грузов и пассажиров;
- привлечение многочисленных автоперевозчиков к подвозу и развозу грузов в сообщении с железнодорожными станциями, обслуживанию первой и последней мили.

По мнению заместителя председателя комитета Российского союза промышленников и предпринимателей по международному сотрудничеству – председателя подкомитета по транспорту и логистике О. Дунаева, «даже несмотря на добрососедские взаимоотношения с Казахстаном в рамках Евразийского экономического союза, нам необходимо проявить немножко больше экономического эгоизма и найти возможности для более полного использования своей территории для транзитных перевозок между КНР и странами Евразии» [9].

Сотрудничество государств ЦА, в частности Узбекистана, со странами Балтии открывают новые перспективы для реализации ТТП России. Так в начале 2019 г. АО «Узтемирйулконтейнер» и латвийская компания SIA SV Gulbis подписали меморандум о строительстве транспортно-логистического центра в Ташкенте.

По словам руководителя латвийской компании SIA SV Gulbis В. Новикова, «в планы входит постройка таможенного поста: в Узбекистане весь груз, включая транзитный, досматривает таможня, по этой причине возникают простои вагонов и повышаются тарифы. В целях минимизации этих расходов и увеличения оборота и создаётся ТЛЦ. Обсуждается возможность установки IT-оборудования на складе и IT-решения по связи с клиентами с немецкой компанией. По Германии и Прибалтике мы интегрируем клиента в нашу компьютерную систему, где он имеет возможность отслеживать товары, а также давать распоряжение в режиме онлайн. Такой способ упрощает контроль и повышает качество работы» [16].

В обратном направлении планируется организация регулярного контейнерного маршрута Ташкент – Рига с переработкой грузов через контейнерный терминал Рижского свободного порта.

О. Дунаев также указывает, что «темпы развития южных коридоров типа TRACEKA сейчас выше, чем у нас. Конкуренция растёт, и этот фактор необходимо учитывать» [16]. Так, в мае 2019 г. была осуществлена тестовая перевозка контейнерных грузов по маршруту порт Актау (Казахстан) – Ташкент (Узбекистан) в рамках развития Транскаспийского международного транспортного коридора.

3. Проект железной дороги Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар – южные порты Пакистана

Проект сооружения транспортной коммуникации осуществляется совместными усилиями правительств и железнодорожных администраций Узбекистана, Афганистана, Казахстана, Пакистана и России. Предполагается, что вместе с ККУЖД линия Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар объединит крупнейшие МТК в Китае, СНГ, Европе и Южной Азии.

При разработке проекта главными вопросами стали:

- анализ прогнозируемого грузооборота;
- выбор маршрута и проведение трассировки транспортной коммуникации;
- определение основных технических параметров и стандартов, прежде всего, стандарта ширины колеи;
- поиск источников инвестиций, в том числе международных финансовых институтов;
- расчёты сроков окупаемости инвестиций.

По оценкам экспертов, примерная стоимость проекта составляет 5 млрд долл.

Источниками финансирования могут стать:

1. Средства правительства Афганистана.
2. Китайские финансовые и кредитные ресурсы.
3. Ресурсы международных институтов развития.
4. Ресурсы частных корпораций и фондов.

Железная дорога позволяет создать альтернативу морскому транспорту в обеспечении внешнеторговой деятельности Пакистана, Индии и стран ЕС. Узбекистан заинтересован в рас-

крытии транспортного потенциала ЦА и формировании экономического коридора из Китая через ЦА в ЗА.

Начальник управления обеспечения информационной безопасности и информационного развития и директор ННО «Научно-исследовательский информатизационный центр» АО «Узбекистон темир йуллари» У. Ибрагимов указывает на важность этой транспортной коммуникации для стимулирования торгово-экономической активности в ЦА и ЗА: «В настоящее время существуют сухопутные маршруты из Китая в Европу с участием железнодорожных инфраструктур Казахстана и России. Однако связующих дорог с Индией и Пакистаном не имеется, что сдерживает интенсивность развития торгово-экономических отношений между этими странами» [11].

Решением проблемы может быть строительство железнодорожной линии Мазари-Шариф – Хульм – Пули-Хумри – Доши – Сурабай – Джелалабад – Торкхам (Пакистан) через столицу Афганистана Кабул, которая станет транспортным коридором, связывающим ЕС, Россию, Узбекистан, Афганистан, Пакистан, Индию и государства Восточной и Юго-Восточной Азии. «Примечательно, что в истории имели место попытки организовать этот маршрут. Например, проект «Индо-Волжская железная дорога», который ещё в начале 1870-х годов выдвигал российский инженер Степан Барановский. Он предлагал проложить железнодорожную ветку через Саратов на реке Волге до Аттока на реке Инд. В то время строительство данной линии усложнялось наличием некоторых проблем. А именно неопределённостью геополитической ситуации в Афганистане, так как он являлся буферной зоной. И хотя история показала, что проект был реализован не в полном объёме, вопрос выхода европейского маршрута на Пакистан и Индию именно по этой схеме вновь подчёркивает свою актуальность» [11].

Протяжённость проектируемой железной дороги составит 573 км.

Маршрут протяжённостью 573 км будет проходить в основном вдоль существующей автомобильной дороги А76. В то же время до строительства железнодорожной линии можно использовать существующую международную автотрассу. На станциях Мазари-Шариф (Афганистан) и Пешавар (Пакистан) предполагается создание логистических центров для организации интермодальных перевозок грузов железнодорожным и автомобильным транспортом. По предварительным прогнозам, реализация проекта позволит сформировать транзитные грузопотоки объёмом до 20 млн тонн в год.

Параллельно маршруту проектируемой железной дороги планируется строительство высоковольтных ЛЭП Сурхан – Пули-Хумри – Доши – Сурабай – Джелалабад – Пешавар (Пакистан), что открывает перспективы электрификации, а, следовательно, повышения пропускной и провозной способности транспортной коммуникации.

В Афганистане не существует целостной железнодорожной сети, что обуславливает наличие затруднений в реализации данного проекта. В частности, на них указывал бывший первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» А. Мишарин: «У Афганистана очень маленькая протяжённость железных дорог, ширина колеи почти всех линий – 1520 мм, кроме ветки, построенной Ираном, с шириной 1435 мм. Основной проблемой строительства новой линии в Афганистане является неопределённость с шириной колеи. Все граничащие с Афганистаном страны имеют различную ширину колеи: в Иране – 1435 мм, в Туркменистане, Узбекистане и Таджикистане – 1520 мм, в Пакистане и Индии – преимущественно 1676 мм. И поэтому уже идёт негласная борьба за ширину колеи на территории Афганистана. Россия, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан хотят колею 1520 мм. Но за эту возможность, скорее всего, придётся платить, и пока неизвестно, в каком объёме. Но это очень политически важное организационное решение» [11].

На северо-востоке Афганистана железная дорога будет проходить в условиях гористой местности (горная система Гиндукуш), что потребует строительства множества тоннелей, мостов¹, горных галерей, стенок и противообвалных сооружений.

Однако в случае успешной реализации проекта, по мнению А. Мишарина, «железнодорожные компании смогут получать дополнительный доход от транзита по новому коридору. Перед Россией откроется новый рынок для будущих поставок отечественной железнодорожной

¹ Планируется построить 7 тоннелей общей протяжённостью 59 км 100 м., один из которых будет иметь длину около 30 км, а также 18 км мостов.

продукции и оборудования» [22]. Перед странами ЦА откроется перспектива развития туристического бизнеса, привлечения в страны прохождения транспортной коммуникации туристов из Китая и десятков других стран, вовлечённых в проект ПИП.

В октябре 2019 г. на встрече в Ташкенте Рабочая группа железнодорожных администраций России, Узбекистана, Казахстана, Афганистана и Пакистана пришла к заключению, что железную дорогу следует строить с колеёй 1520 мм. Однако, окончательное решение должно принять правительство Афганистана.

По мнению заместителя генерального директора АО «Институт экономики и развития транспорта» С. Шарапова, «решение строить линию со стандартом 1520 мм экономит средства всем потенциальным участникам перевозки по маршруту. Обычно перегрузка с колеи на колею – процедура довольно дорогая, до 15 долл. за тонну груза. Если будет несколько перегрузок, например, с 1520 на 1435, а потом на 1676 мм, стоимость перевозки вырастет. Из-за этого конкурентоспособность снижается (Афганистан рассматривает варианты колеи 1520 и 1435). Для нас важен транзитный маршрут из Узбекистана в Пакистан с населением 212 млн человек. За Пакистаном расположена Индия с шириной колеи 1676 мм, в которой живёт примерно 1 млрд 300 млн человек. В случае если удастся создать это прямое железнодорожное сообщение с одной перегрузкой, этот маршрут будет востребован».

Но ещё в декабре 2017 г. правительства Узбекистана и Афганистана подписали соглашение о строительстве железной дороги Мазари-Шариф – Шибрган – Маймана – Герат с колеёй 1520 мм, которое предусматривает участие узбекской стороны в проектировании и строительстве новой дороги, а афганская сторона должна финансировать проект.

Построенная Ираном железная дорога Хаф (Иран) – Герат (Афганистан) общей протяженностью 207 км, проходит по иранской территории (около 76 км) и афганской территории, где часть дороги будет строиться за счёт сил и средств Ирана (62 км), а остальная часть (69 км) за счёт Афганистана отвечает за реализацию оставшихся проекта. Хватит ли у правительства Афганистана средств на реализацию всех этих транспортно-коммуникационных проектов?

Торгово-транспортный коридор Афганистан – Иран – Индия используется для осуществления экспортно-импортных операций между Индией и Афганистаном через порт Чабахар в Иране². Маршрут заработал в октябре 2017 г. когда из Индии в Афганистан, минуя территорию Пакистана, была отправлена партия пшеницы. Ещё раньше была выдвинута идея использования транспортного коридора для обеспечения выхода стран ЦА к Мировому океану.

Кроме того, правительство Ирана планировало завершить строительство железной дороги Чабахар – Захедан протяженностью 750 км до конца 2019 г. В дальнейшем железная должна быть соединена с железными дорогами, ведущими на станцию Сарахс (граница с Туркменистаном), что обеспечит сообщение между портом Чабахар и странами ЦА.

Ещё со времён СССР существует маршрут из Индии в ЦА: порты Индии – порты Ирана (Чабахар) – Ираншехр – Захедан – Мешхед (Иран) – Сарахс (Туркменистан) – Туркменабад – Бухара (Узбекистан) – Ташкент – Джамбул (Кыргызстан) – Алма-Ата (Казахстан). Как видим, этот маршрут не заходит на территорию Таджикистана. Речь также идёт о дополнении автомобильного маршрута, связывающего Иран со странами ЦА через Туркменистан новой сетью автомобильных дорог, ведущих из Ирана (порт Чабахар) в Узбекистан и Таджикистан через Афганистан. Это создаст дополнительную конкурентную среду и позволит минимизировать стоимость перевозок грузов и пассажиров.

В случае достижения договорённостей с правительством Афганистана Китайско-Пакистанский экономический коридор (КПЭК) пересечет афгано-пакистанскую границу в провинции Белуджистан и посредством территории Афганистана может обеспечить транспортную связь стран ЦА с портом Гвадар (Пакистан).

4. Железная дорога Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран

Общая протяженность действующего с 2014 г., коридора Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран составляет около 10 тыс. км. Перевозка грузов от побережья Восточного Китая на

² Индия вложила около 500 млн долл. в развитие порта Чабахар и связанный с ним автомобильных и железных дорог.

рынки стран Персидского залива занимает около 2 недель. Объём перевозок контейнерных грузов по коридору Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран в 2018 г. составил 1 тыс. ДФЭ[24].

Правительство Казахстана видит в железной дороге Казахстан – Туркменистан – Иран (КТИ) прежде всего путь для казахстанского экспорта, а планы превратить маршрут в «транзитный мост» отложены на неопределенное время. Ожидается, что более полная загрузка железнодорожной линии Узень – государственная граница с Туркменистаном будет достигнута в 2021 г., когда планируется перевезти 12 млн тонн в экспортном сообщении, импортном – 0,4 млн, транзитом – 0,8 млн тонн.

В 2019 г. к железнодорожному коридору Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран присоединился Узбекистан. Поток контейнерных грузов увеличился, особенно в Узбекистан и в Иран. Но сам подсанкционный Иран остаётся слабым звеном ТТС в ЦА. О. Дунаев отмечает: «Дело в том, что в одной из ключевых стран на этом маршруте – в Иране – есть множество проблем. Они носят и экономический (санкции), и инфраструктурный (даже несмотря на инвестиции последних лет в строительство железнодорожных путей и логистического комплекса на границе с Азербайджаном), и организационно-технический, и политический характер. Эти проблемы в комплексе весьма усложняют самые интересные логистические инициативы» [9].

Комплекс экономических, инфраструктурных и политических проблем в Иране снижает вероятность развития международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг» высокими темпами в ближайшие годы.

Говоря о перспективах МТК «Север – Юг», К. Рахимов отмечает: «Первая причина – в слабой активности Ирана. Вторая в том, что не было сильной заинтересованности со стороны России и Индии» [18]. А в начале 2000-х гг. такая заинтересованность была, т.к. проект рассматривался в качестве инфраструктурной основы геополитического союза Россия – Иран – Индия, однако в настоящее время его реальные очертания не просматриваются.

К. Рахимов задаёт закономерный вопрос: «Зачем российскому и европейскому грузоотправителю продолжительный транзит через Казахстан и Туркменистан, когда транспортное плечо по западной стороне Каспия короче?! Да и деньги в этом случае останутся у российских логистических компаний». Конечно, «в случае обострения геополитической ситуации в Персидском заливе, особенно в Ормузском проливе, интерес Ирана к сухопутной логистике резко вырастет. Но ждать этого, чтобы загрузить мощности КТИ, по меньшей мере, несерьезно. Пока Иран остается плохой последней милей для КТИ» [18].

Для наращивания перевозок большое значение имеет доставка грузов «точно-в-срок». В этой связи особое внимание уделяется удовлетворению спроса на фитинговые платформы. Актуальны вопросы привлечения дополнительных грузов на маршрут Иран – КНР, организации регулярных контейнерных сервисов и установления системы тарифов на перевозку груженых контейнеров по коридору Китай – Казахстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран на 2019 г. В целом целесообразнее сконцентрировать усилия на росте контейнерооборота между КНР и Евросоюзом по направлению «Восток – Запад».

5. Транзитные конфликты в ЦА

В феврале 2019 г. власти Туркменистана ввели запрет на транзитный проезд для следующих в/из Таджикистана большегрузных автомобилей. Затем был введён запрет на пропуск грузовых железнодорожных вагонов, следующих транзитом в Таджикистан. Кроме того, Туркменистан ужесточает таможенные процедуры на своих границах в отношении грузов, следующих транзитом.

Для объезда грузовым автотранспортом территории Туркменистана используются два маршрута:

- через Узбекистан до казахского порта Актау (на берегу Каспийского моря) и Баку и далее через Азербайджан;
- через Узбекистан, Казахстан, Россию Грузию и страны ЗА.

В целях его облегчения транзитных перевозок таджикских грузов железнодорожным транспортом через Узбекистан и Казахстан в порт Актау предусмотрена тарифная скидка в размере 50%.

Поводом для ограничений стала задержка таджикскими властями начала строительства железной дороги Туркменистан – Афганистан – Таджикистан (ТАТ), соглашение о сооружении которой было заключено в 2013 г. Перенос сроков был связан с:

- нехваткой финансовых ресурсов у правительства Таджикистана;
- прекращением финансирования Азиатским банком развития (АБР) строительства афганского участка дороги из-за напряженной военно-политической ситуации в стране, хотя ранее банк выделил грант в размере 9 млн долл. на разработку технико-экономического обоснования сооружения этой транспортной коммуникации;
- улучшением отношений с Узбекистаном, из-за проблем с отправкой грузов через который Таджикистан и вошёл в проект строительства ТАТ [23].

В процессе нормализации таджико-узбекских отношений снизилась актуальность поиска и использования перевозчиками из Таджикистана альтернативных маршрутов. В результате реализация проекта строительства железной дороги Туркменистан – Афганистан – Таджикистан (ТАТ) стала не столь насущной, как в период противостояния с Узбекистаном.

Поэтому **необходимы другие стимулы для начала финансирования таджикского участка железной дороги ТАТ и такими стимулом является развитие ТТС республики как моста между Китаем и странами ЗА, прежде всего, Афганистаном с образованием «транспортного креста» на севере Афганистана в Мазари-Шарифе.** Именно в Мазари-Шарифе ТАТ будет пересекаться с проектируемой железной дорогой из Узбекистана Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар – порты Персидского залива.

Развитие ТЭ будет способствовать превращению Таджикистана в развитую индустриально-аграрную страну до 2030 г. Национальная стратегия Таджикистана до 2030 г. предусматривает достижение следующих целей:

- обеспечение энергетической безопасности;
- выход из транспортно-коммуникационного тупика, реализация и повышение транспортно-транзитного потенциала;
- обеспечение достижение продовольственной безопасности;
- рост эффективной занятости.

В конце 2018 г. Президент Таджикистана Э. Рахмон заявил о реализации стратегической цели страны по выходу из коммуникационного тупика: «За последние годы в результате строительства международных автодорог, которые связывают Таджикистан с Китаем, Афганистаном, Кыргызстаном, открытия железной дороги и контрольно-пропускных пунктов с Узбекистаном, Таджикистан вышел из коммуникационного тупика» [27].

Синергия транзитных и внешнеторговых перевозок будет стимулировать экспортное производство в Кыргызстане и Таджикистане, взаимодополняемость стратегических целей Таджикистана и китайского проекта ПиП позволили достичь сопряжения этих инициатив.

В настоящее время по территории Таджикистана осуществляются тестовые перевозки грузов по автотранспортному коридору Термез (Узбекистан) – Душанбе – Вахдат – Куляб – Хорог – Кульма (Таджикистан) – Кашгар (Китай). Использование транспортного направления Узбекистан – Таджикистан – Китай не только укрепит региональное сотрудничество, но и открывает странам ЦА новый выход к Мировому океану через китайские порты.

Таджикистан и Афганистан долгое время не могли согласовать маршрут железной дороги ТАТ через афганскую территорию. Было предложено два маршрута.

1. Таджикистан предложил проложить железную дорогу по короткому маршруту Бешкент (Таджикистан) – Калдор (Афганистан) – Хайратон протяженностью 160 км.

2. Афганистан настаивал на длинном маршруте, обслуживающем большую территорию страны: районы Балхи, Джайхун – Нижний Пяндж (Таджикистан) – Шерхан-Бандар (Афганистан) – Кундуз – Мазари-Шариф – Шибиргон – Андхой – Акина протяженностью более 500 км. Причём туркменский участок ТАТ Атамырат – Ымамназар (Туркменистан) – Акина (Афганистан) был сдан в эксплуатацию в конце 2016 г. В настоящее время длинный маршрут является главным, а насущной задачей стал поиск источников финансирования [10].

6. Нормализация таджико-узбекских отношений: транспортно-транзитные последствия

В рамках программы Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) АБР намерен предоставить техническую помощь в размере 800 тыс. долл. для оценки потенциала развития экономического коридора Шымкент (Казахстан) – Ташкент (Узбекистан) – Худжанд (Таджикистан) в целях стимулирования предпринимательской активности, роста занятости и повышения мобильности рабочей силы.

Вообще в рамках принятой АБР Стратегии по транспорту и содействию торговле (СТСТ) до 2020 г. приоритетная инфраструктурная работа направлена на строительство и модернизацию автомобильных и железнодорожных линий вдоль мультимодальных коридоров ЦАРЭС, соединяющим не имеющие выхода к морю страны с региональными и глобальными ТТС.

Новая транспортная стратегия ЦАРЭС на период до 2030 г. направлена, в том числе и на такие организационно-институциональные преобразования, как гармонизация правовых и операционных стандартов, модернизация институциональных структур и инфраструктуры торговли сельскохозяйственной продукцией.

Соединение Шымкента, Ташкента и Худжанда высокоскоростной автомобильной магистралью и скоростной железной дорогой позволит сократить время в пути, снизить транспортные издержки, создать инфраструктурную основу образования конурбации – полицентричной агломерации, включающей несколько равнозначных центров и не имеющей одного ядра.

У Шымкента есть преимущества, которые в географическом и экономическом плане выгодно отличают его от других городов Казахстана. Автомобильный МТК «Европа – Западный Китай» делает этот мегаполис ближе к российскому рынку, чем, например, Алматы. Ещё одним преимуществом является расположение рядом с Шымкентом узловой станции Арысь, которая связывает линию Оренбург – Ташкент с алматинским направлением [19].

7. Варианты использования железной дороги Баку – Тбилиси – Карс (БТК) в целях развития ТЭ в ЦА

В настоящее время через ЦА тестируются перевозки грузов по территории стран Южного Кавказа, в частности по маршрутам МТК ТРАСЕКА (Европа – Кавказ – Азия) и Китай – Турция – Европа. Наполнению грузопотоками этого направления способствует работа совместного китайско-казахстанского предприятия – терминала в порту Ляньюньган (Китай), что облегчает и стимулирует грузообразование в направлении Казахстана. Казахское АО «KTZ Express» оперирует парком контейнеров китайской компании COSCO на территории Казахстана и других государств ЦА. Кроме того, в 2017 г. COSCO вошла в уставный капитал сухого порта «Хоргос – Восточные ворота» в Казахстане с целью увеличения скорости транспортировки грузов и развития южного транзитного маршрута Китай – Европа [5].

Развитию маршрута способствует введение в эксплуатацию в 2017 г. железной дороги Баку – Тбилиси – Карс (БТК), которая позволила использовать только один морской участок: порт Курык (Казахстан) – порт Алят (Азербайджан) через Каспийское море. Перевозки грузов по указанным маршрутам пока носят преимущественно тестовый характер.

Использование БТК является одним из рычагов сближения геоэкономических интересов России и Турции. На новую железную дорогу могут быть направлены (через Азербайджан) грузы, следующие по Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссиба) из Китая, Японии, Южной Кореи, КНДР и др. стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в Европу, что будет способствовать включению Турции в систему евро-азиатских транспортных коридоров. Перенаправление ОАО «РЖД» грузов с Транссиба в направлении Азербайджана и БТК может стать «спасательным кругом» для повышения эффективности маршрута и возврату вложенных инвестиций в строительство ветки Карс – Ахалкалаки [2].

В марте 2019 г. была введена в эксплуатацию железная дорога Халкали – Стамбул – Гебзе протяженностью 63 км, что стало завершением реализации второй очереди проекта Мармарай, связывающего европейскую железнодорожную сеть Турции с азиатской. Организация регулярных перевозок грузов через тоннель Мармарай под проливом Босфор в Стамбуле позволит использовать железнодорожно-водный маршрут Китай (Сиань) – Казахстан – Азербайджан – Грузия – Турция – Болгария – Сербия – Венгрия – Словакия – Чехия (Прага) протяженностью 11,5 тыс. км. По оценкам, время в пути составит 12 дней [21].

Таким образом, БТК можно использовать для перевозки грузов по направлению Китай – ЕС, как следующих через Россию, так и через Казахстан. Кроме того, тестируются перевозки по традиционному маршруту МТК ТРАСЕКА (в обход территории России) с использованием грузинских морских портов Батуми, Поти и строящегося порта Анаклия.

8. Реализация энерготранспортных проектов – перспективное направление развития ТЭ в ЦА

Новая линия газопровода «Центральная Азия – Китай» (нитка D) имеет общую протяженность 966 км и пройдет по территории пяти стран: Туркменистана, Узбекистана, Таджикистана, Кыргызстана и Китая. В Таджикистане завершается строительство первого тоннеля в рамках реализации этого проекта. В марте 2014 г. было подписано соглашение между CNPC и ОАО «Таджиктрансгаз», на основе которого создано совместное предприятие по строительству и эксплуатации газопровода Trans-Tajik Gas Pipeline Company Ltd.

В области развития электроэнергетической инфраструктуры ЦА реализуются следующие проекты:

- строительство линии электропередачи ЛЭП 500 кВ «Центральная Азия – Южная Азия» CASA-1000, соединяющей энерготранспортные системы (ЭТС) Таджикистана, Кыргызстана, Афганистана и Пакистана³;
- создание объединенной ЭТС Туркменистана, Узбекистана, Таджикистана, Кыргызстана, Афганистана и Пакистана (ТУТАП), становление единого энергетического кольца ЦА (ЕЭКЦА);
- строительство линий электропередачи 500 кВ протяженностью 550 км до Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) КНР;
- строительство линий электропередачи 500 кВ Рогун – Пешавар (находится на стадии обсуждения).

Развитие экспортного и транзитного электроэнергетического потенциала стран ЦА (Кыргызстана и Таджикистана) сопряжено с созданием высокотехнологичной системы электропередачи в Китае, соединяющей СУАР с внутренними и восточными провинциями страны. В целях развития транзитной ЭТС Афганистан предложил создать в Пули-Хумри единый центр, куда будет поступать электроэнергия из всех стран ЦА [30].

В Таджикистане и Кыргызстане перспективно развитие солнечной генерации для электрификации и удовлетворения нужд существующих и новых железных дорог с тем, чтобы большая часть электроэнергии, вырабатываемых гидроэлектростанциями (ГЭС) направлялась на экспорт. Оборудование для солнечной генерации может быть поставлено компаниями из Китая, Индии и др. стран.

Развитие ЭТС в ЦА получает значительную финансовую поддержку со стороны международных институтов развития. Так, в ноябре 2018 г. АБР утвердил грантовый проект на сумму 35 млн долл. для подключения энергосистемы Таджикистана к энергосистеме ЦА через соединение с Узбекистаном. В начале 2019 г. АБР одобрил техническое содействие в размере 4,5 млн долл. для поддержки расширения региональной торговли энергией внутри центральноазиатской энергетической системы. В рамках этой безвозмездной помощи будет изучено потенциальное присоединение Туркменистана к ЦАЭС и дальнейшее расширение системы в Афганистан. Поддержка поможет улучшить региональную энергетическую безопасность и сократит выбросы углеродных газов.

Примечательно, что совет исполнительных директоров Всемирного банка утвердил безвозмездное финансирование в размере 24 млн долл. для улучшения электроэнергетической инфраструктуры в сельских районах Таджикистана. Предоставляемое за счёт средств Международной ассоциации развития финансирование будет направлено на улучшение состояния

³ После сдачи в эксплуатацию CASA-1000 Пакистан будет импортировать 1000 МВт электроэнергии в час из Таджикистана в летний период (с мая по октябрь). За каждый киловатт энергии Пакистан готов платить Таджикистану 9,5 центов. В зимний период в Пакистане ощущается избыток электроэнергии, и в соответствии с предложением пакистанской стороны, её планируется экспортировать в Таджикистан, Кыргызстан и Афганистан, используя при этом инфраструктуру CASA-1000.

местной инфраструктуры сел, которые расположены вдоль линии электропередачи регионального проекта CASA-1000.

В рамках данного финансирования планируется восстановить и модернизировать инфраструктуру и оборудование на уровне сел для повышения надежности и качества услуг электро-снабжения. Кроме того, будут выделяться малые гранты селам для финансирования малой по своим масштабам социально-экономической инфраструктуры и объектов, которые выбираются самими сообществами. По данным Всемирного банка, данная программа охватит 60 сел в Согдийской, Хатлонской областях и РРП. Кроме того, за счет предоставляемых средств планируется построить электрическую подстанцию и распределительную сеть «Исфара-1» в одноименном городе на севере республики. Из средств Многостороннего трастового фонда доноров CASA-1000 для достижения этих целей выделяются 2 млн долл. [28]. Линия должна быть сдана в эксплуатацию в конце 2021 г.

Таким образом, **формируется социально-экономический пояс энергетического транзитного транспортно-торгового пути.**

Заключение

Развитие ТЭ в странах ЦА имеет большое военно-стратегическое, геополитическое и геоэкономическое значение, в т.ч. и для России. Как отметил заместитель генерального секретаря центра «Один пояс – один путь» при Академии общественных наук КНР Сюй Вэньхун, «в Центральной Азии есть еще много нестабильности, террористических угроз и других очагов напряженности. А реальные проекты в рамках «Одного пояса, одного пути» могут приносить практические результаты всем участникам инициативы и тем самым помочь стабилизировать ситуацию в Центральной Азии. И развитие, и стабильность в Центральной Азии также выгодно интересам России» [13].

Ф. Лист писал, что «все примеры, которые нам дает история, показывают, что политическое единение предшествует торговому, которое является следствием первого. История не знает ни одного примера, где бы торговое единение предшествовало и обуславливало политическое» [17, с. 166]. Для России в ЦА приоритетными являются не столько экономические интересы, сколько активность в политической сфере. Подчеркнем: развитие ТЭ и рост внешнеполитического веса и возможностей страны в глобальном и региональном сотрудничестве – взаимосвязаны.

Старший научный сотрудник Норвежского института международных отношений Р. Вакульчук отмечает, что «многие исследования показывают, что для России, учитывая размер ее экономики, экономический эффект от участия в торговле в ЕАЭС менее значим, чем для других стран-участников из ЦА. Тем не менее, Россия компенсирует свое ограниченное экономическое влияние активной ролью в политической сфере, которая является для нее более приоритетной» [25].

Трудно переоценить геополитическое значение формирования стратегической оси Москва – Пекин – Тегеран – Исламабад – Кабул на основе укрепления экономических связей, развития ТТС, борьбы с дестабилизирующими силами в ЦА и ЗА, подрыва финансовой базы экстремистских группировок – торговли и транзита наркотиков, создания пояса взаимовыгодного торгово-транспортного сотрудничества в регионе.

Особо следует подчеркнуть военно-политическое значение транспортных коммуникаций в ЦА. В частности, Китай заинтересован в недопущении проникновения исламских экстремистов из Афганистана в СУАР. Страны ЦА и Южного Кавказа вовлекаются и могут быть ещё больше вовлечены в торгово-транспортные и финансово-кредитные операции, направленные на обход экономических санкций, наложенных странами Запада в отношении Ирана.

Страны ЦА лежат на перекрёстке формирующейся геополитической и геоэкономической оси Россия – Индия – Китай. Военно-политическое сотрудничество России и Индии органично перетекает в экономические взаимосвязи и совместные проекты по следующим направлениям:

- заключение соглашения о зоне свободной торговли между ЕАЭС и Индией;

- развитие партнёрских отношений в целях технологического транзита путём создания совместных предприятий в области военно-промышленного комплекса, атомной энергетики, цифровой экономики;
- сотрудничество в области добычи драгоценных металлов и других природных ресурсов;
- формирование промышленно-транспортных коридоров, прежде всего, МТК «Север – Юг»;
- развитие транспортной инфраструктуры, создание совместных транспортно-логистических компаний;
- строительство «умных городов»;
- совместное производство удобрений, драгоценных камней и украшений, развитие индустрии туризма.

Критически важным для функционирования ТЭ является способ и формы распределения доходов. Транспортно-транзитная рента во многом схожа с сырьевой рентой и может также концентрироваться в нескольких корпорациях и распределяться среди ограниченного числа людей.

Описывая процессы генерации и распределения доходов вдоль древнего торгового пути, А. Акаев отмечает: «Основными товарами, перевозившимися по ВШП, были предметы роскоши – шелковые ткани, украшения из драгоценных камней и металлов, дорогая утварь и парадное оружие, а также восточные специи и лекарства народной медицины. Именно контроль над ВШП стал основным объектом борьбы между оседло-земледельческими и кочевыми государствами Центральной, Передней и Восточной Азии в древние времена и средние века, поскольку он обеспечивал кочевую знать предметами роскоши и служил важным источником доходов. Таким образом, кочевая знать рассматривала Китай, который в древности был основным поставщиком товаров на ВШП, как источник своих доходов» [3, с. 200].

С другой стороны, «в Китае плодами торговли на ВШП также пользовался исключительно правящий императорский двор. Простым людям как в Китае, так и в кочевых империях от торговли на ВШП ничего особенно не перепало» [3, с. 201].

Наиболее эффективным способом распространения доходов от реализации ТТП страны на большинство экономических агентов является развитие сопутствующих и сопряженных производств товаров и услуг на высокотехнологической основе, формирование обширного инновационно-индустриального пояса торгового пути.

Как подчёркивал Ф. Лист, «здоровая мануфактурная промышленность вообще обуславливает свободу и цивилизацию, и можно также сказать, что благодаря ей земельная рента из фонда праздности, роскоши и безнравственности становится фондом умственной производительности, что, следовательно, благодаря ей города исключительно потребляющие делаются городами производительными» [17, с. 226].

Наоборот, ориентация на использование природно-географических ресурсов ведёт к уменьшению отдачи факторов производства. Кроме того, «нигде колебания меновой ценности земли и кризисы не бывают сильнее, чем у народов земледельческих, которые ведут свободную торговлю с богатыми и могущественными мануфактурными нациями» [17, с. 255].

История свидетельствует, что во времена функционирования ВШП в ЦА «согдийцы, начав с посредничества в торговле китайском шелком, в дальнейшем и сами освоили технологии получения как шелковых нитей, так и изготовления из них тканей» [3, с. 188]. **И в настоящее время развитие торговых путей должно стать основой для транзита и локализации самых передовых производственных технологий и перевозочных процессов.**

Развитие ТТС и инновационно-индустриальных поясов торговых путей стран ЦА должно быть основано на реализации национальных и наднациональных (в рамках интеграционных процессов ЕАЭС и на всём постсоветском пространстве) программ развития, широком применении механизма государственно-частного партнёрства. Следует учитывать, эффективно использовать, но не попадать в зависимость от программ развития ТТС других государств.

Оценивая важность проекта КНР ПиП для стран ЦА, директор Института мировой экономики и международных отношений (Казахстан) А. Арупов обращает внимание на то, что

целью китайской инициативы является распространение экономического и политического влияния вдоль транспортного коридора. Однако, «особенность этого процесса в отсутствии конкретики со стороны Китая: мы не знаем, какие проекты у нас реализуются. Поэтому мы не можем просчитать, каким будет эффект от этих проектов, что должно нас настораживать» [8].

Кроме того, китайская стратегия «Большого Запада» предполагает использование природных и энергетических ресурсов стран ЦА для ускоренного развития промышленности в СУАР. Пакистан также заинтересован в получении доступ к природным ресурсам ЦА через Афганистан для удовлетворения своих энергетических потребностей и транспортно-коммуникационного обеспечения экспортных поставок.

В области развития автомобильных перевозок грузов в транзитном сообщении упор следует делать на строительство и содержание высококлассных магистралей, используемых на платной основе в целях недопущения инфраструктурного неравенства различных видов транспорта. Так, в Туркменистане на принципах ГЧП начато строительство платной высокоскоростной автомагистрали Ашхабад – Туркменабад (рядом с границей с Узбекистаном) протяженностью 600 км. Через территорию республики проходит несколько международных транспортных коридоров: МТК Север – Юг, Новый шелковый путь, «Лазурит», которые включают в себя как автомобильные, так и железнодорожные и морские перевозки [1].

Для водоизбыточных государств ЦА – Кыргызстана и Таджикистана – большое значение имеет повышение эффективности использования и транзита водных ресурсов – критически важных для других стран региона. Можно только приветствовать намерения компании National Advisor Bureau Limited (ОАЭ), изучающей возможность строительства подводной железной дороги, соединяющей через систему тоннелей эмират Эль-Фуджайра с индийским Мумбаем. Предполагается, что железнодорожная система протяженностью менее 2 тыс. км будет использоваться для перевозки пассажиров и грузов – чистой воды, нефти [4]. Перевозки чистой воды очень актуальны для Таджикистана и Кыргызстана, как водоизбыточных государств.

Ф. Лист особо указывает на взаимозависимость передовых производственных технологий и развития путей сообщения: «Сила машин в соединении с усовершенствованными путями сообщения новейшего времени дает мануфактурному государству неизмеримое превосходство над государствами исключительно земледельческими. Вполне очевидной, что каналы, железные дороги и пароходство бывают обязаны своим существованием мануфактурной силе и что только благодаря последней они могут распространиться по всему пространству территории» [17, с. 223].

В настоящее время наиболее передовые технологии, активно внедряемые в функционирование ТТС, связаны с процессами цифровой трансформации. По мнению эксперта-экономиста Центра геополитических исследований «Берлек-Единство» А. Чекрыжова, «переход железнодорожных администраций на «цифру» автоматически станет показателем зрелости их компаний, повысит прозрачность и рентабельность железнодорожных перевозок. А это уже заметно повлияет на инвестиционную привлекательность транспортных систем государств ШОС, в том числе в вопросах привлечения средств в инфраструктурное строительство» [6].

В мае 2019 г. парламент Таджикистана ратифицировал Дополнительный протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозке грузов, касающегося электронной накладной. Переход на электронные накладные сокращает время перемещения грузов и сбор таможенных платежей при пресечении границ. Министр транспорта Таджикистана Х. Худоёрзода особо подчеркнул, что «изменение объема грузов при использовании электронной накладной не представляется возможным, что делает новую накладную подходящим механизмом против контрабанды товаров» [29].

Формирование цифровых торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов в соответствии с последними достижениями Четвёртой промышленной революции – стратегическое направление развития транзитной экономики в странах Центральной Азии.

Литература

1. Автобан в 600 км стоимостью более \$2 млрд планируется построить в Туркмении к 2024 году /РЖД-Партнер, 25.01.2019. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/auto/news/avtoban-v-600-km-stoimostyu-bolee-2-mlrd-planiruetsya-postroit-v-turkmenii-k-2024-g/> (Дата обращения: 28.01.2019).
2. Азербайджан получит грузы из Китая для дороги Баку-Тбилиси-Карс /РЖД-Партнер, 02.07.2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/azerbaydzhan-poluchit-gruzu-iz-kitaya-dlya-dorogi-baku-tbilisi-kars/> (Дата обращения: 02.07.2019).
3. Акаев А.А., Акаева Б.А. Кыргызстан в эпоху цифровой экономики на новом шелковом пути. – М.: URSS, 2019. – 240 с.
4. Александрова К. ОАЭ планирует построить подводную железнодорожную сеть /РЖД-Партнер, 03.12.2018. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/oe-planiruet-postroit-podvodnuyu-zheleznodorozhnyuyu-set/> (Дата обращения: 06.12.2018).
5. Болотина Ю. Стамбул свяжут с Тихим океаном /Гудок, 11.12.2018. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1446055&archive=2018.12.11> (Дата обращения: 11.12.2018).
6. Бородаевская М. Движение без переходов /Гудок, 09.10.2018. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1438249&archive=2018.10.09> (Дата обращения: 12.10.2018).
7. Бородаевская М. Среднюю Азию объединят транзитом /Гудок, 01.04.2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1458553&archive=2019.04.01> (Дата обращения: 01.04.2019).
8. Домнин С. Регион и его фобии //«Эксперт Казахстан», №17 (633), 30 сентября-30 сентября 2019 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://expertonline.kz/a16155/> (Дата обращения: 22.10.2019).
9. Дунаев О. Слабое персидское звено /Гудок, 02.04.2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1458783&archive=2019.04.02> (Дата обращения: 10.04.2019).
10. Душанбе и Кабул согласовали маршруты железной дороги Таджикистан – Афганистан /РЖД-Партнер, 18.07.2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/dushanbe-i-kabul-soglasovali-marshruty-zheleznoy-dorogi-tadzhikistan-afganistan/> (Дата обращения: 09.08.2019).
11. Ермакова К. Спор о колее /Гудок, 11.12.2018. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1446054&archive=2018.12.11> (Дата обращения: 11.12.2018).
12. Железная дорога Узбекистан – Кыргызстан – Китай – это кратчайший путь из КНР в Европу и на Ближний Восток /РЖД-Партнер, 21.06.2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/zheleznaaya-doroga-uzbekistan-kyrgyzstan-kitay-eto-kratchayshiy-put-iz-knr-v-evropu-i-na-blizhniy-vos/> (Дата обращения: 02.07.2019).
13. Запад стремится рассорить Россию и Китай в Центральной Азии – эксперт. Интервью с заместителем генерального секретаря центра «Один пояс – один путь» при Академии общественных наук КНР Сюй Вэньхун /Портал «Евразия. Эксперт», 09 сентября 2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://eurasia.expert/zapad-stremitsya-rassorit-rossiyu-i-kitay-v-tsentralnoy-azii/> (Дата обращения: 07.11.2019).
14. Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Государственно-частное партнерство - основа инновационного развития и безопасности транзитной экономики: Монография / Предисловие и науч. ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветков. – М.: Экономическое образование, 2017. - 528 с.
15. 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.
16. Кузьмина А. Инвестор с Балтики /Гудок, 19.02.2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1454019&archive=2019.02.19> (Дата обращения: 01.03.2019).
17. Лист Фридрих. Национальная система политической экономии /Пер. с нем. В.М. Изергина под ред. К.В. Трубникова. – М.; Челябинск: Социум, 2017. – 451 с.
18. Машаев А. Ждем транзита //«Эксперт Казахстан», №3 (619), 18 февраля–18 февраля 2019 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://expertonline.kz/a15891/> (Дата обращения: 04.03.2019).

19. Машаев А. Шымкентская история «Х» //«Эксперт Казахстан», №20 (612), 12 ноября–12 ноября 2018 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://expertonline.kz/a15752/> (Дата обращения: 16.11.2018).

20. Мозговой К. По Азии через Россию //Гудок, 26.02.2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1454727&archive=2019.02.26> (Дата обращения: 01.03.2019).

21. Первый контейнерный поезд Китай - Турция - Европа прибыл в Анкару /РЖД-Партнер, 07.11.2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/pervyyu-konteynernyu-poezd-kitay-turtsiya-evropa-pribyl-v-ankaru/> (Дата обращения: 07.11.2019).

22. Проскура Н. Дорога к Индийскому океану / Гудок, 04.10.2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1479591&archive=2019.10.04> (Дата обращения: 04.10.2019).

23. Таджикистан вынужден налаживать транспортировку грузов в обход / РЖД-Партнер, 20.03.2019. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/tadzhikistan-vynuzhden-nalazhivat-transportirovku-gruzov-v-obkhod/> (Дата обращения: 29.03.2019).

24. Узбекистан присоединился к ж/д коридору Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран /РЖД-Партнер, 05.04.2019. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/uzbekistan-prisoedinilsya-k-zh-d-koridoru-kitay-kazakhstan-turkmenistan-iran-podrobnее-https-inbusin/> (Дата обращения: 10.04.2019).

25. Узбекистан является главным катализатором интеграции в Центральной Азии – эксперт. Интервью старшего научного сотрудника Норвежского института международных отношений Р. Вакульчука /Портал «Евразия.Эксперт», 15 ноября 2018 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://eurasia.expert/uzbekistan-yavlyetsya-glavnym-katalizatorom-integratsii-v-tsentralnoy-azii-ekspert-/> (Дата обращения: 16.11.2018).

26. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. — М.: ИПР РАН; СПб.: Нестор-История, 2014. — 800 с.

27. Чоршанбиев П. Эмомали Рахмон: Стратегическая цель по выходу страны из коммуникационного тупика выполнена / Asia-Plus, 26 декабря 2018. [Электронный ресурс]. URL: <https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/economic/20181226/emomali-rahmon-strategicheskaya-tsel-ro-vihodu-strani-iz-kommunikatsionnogo-tupika-vipolnena> (Дата обращения: 08.11.2019).

28. Чоршанбиев П. ВБ даст \$24 млн. таджикским селам, которые расположены вдоль линии проекта CASA-1000 /Asia-Plus, 25 марта 2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/economic/20190325/vb-dast-24-mln-tadzhikskim-selam-kotorige-raspolzheni-vdol-linii-proekta-casa-1000> (Дата обращения: 08.11.2019).

29. Чоршанбиев П. Грузоперевозчики Таджикистана получают возможность оформлять электронные накладные /Asia-Plus, 29 мая 2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/economic/20190529/gruzoperevozchiki-tadzhikistana-poluch-at-vozmozhnost-oformlyat-elektronnie-nakladnie> (Дата обращения: 08.11.2019).

30. Чоршанбиев П. Создание энергокольца Центральной Азии. Насколько это возможно? /Asia-Plus, 24 сентября 2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/economic/20190924/sozdanie-energokoltsa-tsa-naskolko-eto-vozmozhno> (Дата обращения: 08.11.2019).

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.

Для цитирования

Зоидов К.Х., Медков А.А. Актуальные направления развития транзитной экономики в Центральной Азии //Проблемы рыночной экономики. - 2019. - № 4. - С. 77-96.

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2019-4-077-096>

Current trends in the development of the transit economy in Central Asia

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*

Abstract

The article discusses the current trends in the development of the transit economy in Central Asia (CA) - the national economic and spatial system that provides transit transportation of high-value goods and services and generates revenues distributed among economic agents. The emphasis is on the analysis of the implemented and planned development projects of rail transport as best suited to maintenance tasks of increasing turnover, achieving high speed and reducing time of delivery, as well as against the transit of drugs and explosives, weapons, religious extremism and terrorist groups. Observed value and made an analysis of the current state of projects of evolutionary-institutional development of the transport-transit system (TTS) of the Central Asian countries that have the greatest impact on the implementation and improvement of the transport-transit potential of the region. It is concluded that the implementation of transport and communication projects aimed at interfacing the development of the TTS of Uzbekistan, Tajikistan and Afghanistan is of paramount importance.

The article was prepared in the framework of the state task of the MEI RAS, the theme of research "Modeling of socio-economic dynamics and structure of economic growth factors of the EAEU and other countries in the context of modernization".

Keywords: *transit economy, evolutionary-institutional approach, public-private partnership, international transport corridors, energy transport systems, railway, highway, Central Asia, EAEU, "Belt and road"*

References

1. A 600 km autobahn worth more than \$2 billion is planned to be built in Turkmenistan by 2024 /RZD-Partner, 25.01.2019. [Electronic resource]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/auto/news/avtoban-v-600-km-stoimostyu-bolee-2-mlrd-planiruetsya-postroit-v-turkmenii-k-2024-g/> (Data Access: January 28, 2019, In Russian).
2. Azerbaijan to receive cargo from China for Baku-Tbilisi-Kars road /RZD-Partner, 02.07.2019. [Electronic resource]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/azerbaydzhan-poluchit-gruzy-iz-kitaya-dlya-dorogi-baku-tbilisi-kars/> (Data Access: July 02, 2019, In Russian).
3. Akaev A.A., Akaeva B.A. Kyrgyzstan in the era of digital economy on the new silk road-Moscow: URSS, 2019. - 240 p. (In Russian).
4. Alexandrova K. UAE plans to build an underwater railway network /RZD-Partner, 03.12.2018. [Electronic resource]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/oe-planiruet-postroit-podvodnyu-zheleznodorozhnyu-set/> (Data Access: December 06, 2018, In Russian).
5. Bolotina Yu. Istanbul will be connected with the Pacific Ocean /Gudok, 11.12.2018. [Electronic resource]. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1446055&archive=2018.12.11> (Data Access: December 11, 2018, In Russian).
6. Borodaevsky M. Movement without a transition /Gudok, 09.10.2018. [Electronic resource]. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1438249&archive=2018.10.09> (Data Access: October 12, 2018, In Russian).
7. Borodaevsky M. Central Asia will bring together transit /Gudok, 01.04.2019. [Electronic resource]. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1458553&archive=2019.04.01> (Data Access: April 01, 2019, In Russian).
8. Domin S. Region and its phobias // "Expert Kazakhstan", No. 17 (633), September 30-September 30, 2019. [Electronic resource]. URL: <https://expertonline.kz/a16155/> (Data Access: October 22, 2019, In Russian).
9. Dunaev O. Weak Persian link /Gudok, 02.04.2019. [Electronic resource]. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1458783&archive=2019.04.02> (Data Access: April 10, 2019, In Russian).

10. Dushanbe and Kabul agreed on the routes of the railway Tajikistan – Afghanistan /RZD-Partner, 18.07.2019. [Electronic resource]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/dushanbe-i-kabul-soglasovali-marshruty-zheleznoy-dorogi-tadzhikistan-afganistan/> (Data Access: August 09, 2019, In Russian).
11. Ermakova K. Dispute about the track /Gudok, 11.12.2018. [Electronic resource]. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1446054&archive=2018.12.11> (Data Access: December 11, 2018, In Russian).
12. Uzbekistan – Kyrgyzstan – China railway is the shortest way from China to Europe and the middle East /RZD-Partner, 21.06.2019. [Electronic resource]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/zheleznaya-doroga-uzbekistan-kyrgyzstan-kitay-eto-kratchayshiy-put-iz-kgm-v-evropu-i-na-blizhniy-vostok/> (Data Access: July 02, 2019, In Russian).
13. West seeks to divide Russia and China in Central Asia-expert. Interview with Deputy Secretary General of the center "one belt – one road" at the Academy of social Sciences of China Xu Wenhong /Portal "Eurasia.Expert", 09 September, 2019. [Electronic resource]. URL: <https://eurasia.expert/zapad-stremitsya-rassorit-rossiyu-i-kitay-v-tsentralnoy-azii/> (Data Access: November 07, 2019, In Russian).
14. Zoidov K.Kh., Medkov A.A., Zoidov Z.K. Public-private Partnership — the Basis of innovative Development and Security in the Transit Economy: Monograph /Foreword and ed.: RAS Corr. Member V.A. Tsvetkov. M.: Economic Education Publishing House, 2017. - 528 p. (In Russian).
15. Zoidov K.Kh., Medkov A.A., Zoidov Z.K. Conceptual bases of the theory, methodology and practice of transit economy //Market Economy Problems. - 2018. - No. 3. Pp. 49-58 (In Russian).
16. Kuzmina A. Investor with the Baltic Sea /Gudok, 19.02.2019. [Electronic resource]. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1454019&archive=2019.02.19> (Data Access: Mart 01, 2019).
17. Liszt Friedrich. National system of economic economy /Transl. by V.M. Izergina under the editorship of K.V. Trubnikov. - M.; Chelyabinsk: Socium, 2017. - 451 p. (In Russian).
18. Mashaev A. Waiting for transit //"Expert Kazakhstan", No. 3 (619), February 18-February 18, 2019. URL: <http://expertonline.kz/a15891/> (Data Access: Mart 04, 2019, In Russian).
19. Mashaev A. Shymkent history "X" //"Expert Kazakhstan", No. 20 (612), November 12–November 12, 2018. [Electronic resource]. URL: <http://expertonline.kz/a15752/> (Data Access: December, 16, 2018, In Russian).
20. Brain Tour of Asia through Russia /Gudok, 26.02.2019. [Electronic resource]. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1454727&archive=2019.02.26> (Data Access: Mart 01, 2019, In Russian).
21. The first container train China-Turkey-Europe arrived in Ankara /RZD-Partner, 07.11.2019. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/pervyy-konteyner-iz-kitaya-pribyl-v-ankaru/> (Data Access: December 07, 2019, In Russian).
22. Proskura N. The Road to the Indian Ocean /Gudok, 04.10.2019. [Electronic resource]. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1479591&archive=2019.10.04> (Date Access: Oct. 04, 2019, In Russian).
23. Tajikistan is forced to adjust the transportation of goods by-pass /RZD-Partner, 20.03.2019. [Electronic resource]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/tadzhikistan-vynuzhden-nalazhivat-transportirovku-gruzov-v-obkhod/> (Data Access: Mart 29, 2019, In Russian).
24. Uzbekistan joined China – Kazakhstan – Turkmenistan – Iran railway corridor /RZD-Partner, 05.04.2019. [Electronic resource]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/uzbekistan-prisoedinilsya-k-zh-d-koridoru-kitay-kazakhstan-turkmenistan-iran-podrobnee-https-inbusin/> (Data Access: April 10, 2019, In Russian).
25. Uzbekistan is the main catalyst for integration in Central Asia-expert. Interview with senior researcher of the Norwegian Institute of international relations R. Vakulchuk /Portal "Eurasia. Expert", November 15, 2018. [Electronic resource]. URL: <http://eurasia.expert/uzbekistan-yavlyaetsya-mainym-katalizatorom-integratsii-v-tsentralnoy-azii-ekspert/> (Data Access: December 16, 2018, In Russian).
26. Tsvetkov V.A., Zoidov K.Kh., Medkov A.A. Formation of evolutionary model of transport and transit system of Russia in conditions of integration and globalization. — M.: MEI RAS; SPb.: Nestor-History, 2014. - 800 p. (In Russian).

27. Chorshanbiyev P. Emomali Rahmon: the Strategic goal of the country's exit from the communication impasse is fulfilled /Asia-Plus, December 26, 2018. [Electronic resource]. URL: <https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/economic/20181226/emomali-rahmon-strategicheskaya-tsel-po-vihodu-strani-iz-kommunikatsionnogo-tupika-vipolnena> (Data Access: December 08, 2019, In Russian).

28. Chorshanbiyev P. WB will give \$24 million to Tajik villages, which are located along the line of the CASA-1000 /Asia-Plus project, on March 25, 2019. [Electronic resource]. URL: <https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/economic/20190325/vb-dast-24-mln-tadzhikskim-selam-kotorie-raspolozheni-vdol-linii-proekta-casa-1000> (Data Access: December 08, 2019, In Russian).

29. Chorshanbiyev P. cargo Carriers of Tajikistan will be able to issue electronic invoices /Asia-Plus, may 29, 2019. [Electronic resource]. URL: <https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/economic/20190529/gruzoperevozchiki-tadzhikistana-poluchat-vozmozhnost-oformlyat-elektronnie-nakladnie> (Data Access: December 08, 2019, In Russian).

30. Chorshanbiyev P. Creation of the energy ring of Central Asia. As far as possible? /Asia-Plus, September 24, 2019. [Electronic resource]. URL: <https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/economic/20190924/sozdanie-energokoltsa-tsa-naskolko-eto-vozmozhno> (Data Access: December 08, 2019, In Russian).

About authors

Zoidov Kobilzhon Khodzhiyevich, 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.

For citation

Zoidov K.Kh. Medkov A.A. Current trends in the development of the transit economy in Central Asia //Market Economy Problems. - 2019. - No. 4. - Pp. 77-96 (In Russian).

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2019-4-077-096>