

Китайская инициатива «Пояс и Путь» – двигатель строительства транспортной инфраструктуры в регионе Центральной Азии

Ши Вэй

Учреждение образования «Белорусский государственный университет», Минск

В статье проанализировано влияние китайской инициативы «Пояс и Путь» на регион Центральной Азии в области транспортной инфраструктуры. Рассмотрены такие ключевые транспортные инфраструктурные проекты в странах Центральной Азии в рамках инициативы «Пояс и Путь», как экспресс «Китай–Европа», коридор ЗК–ЗЕ, южный трубопровод газопровода «Казахстан–Китай», электрифицированная железнодорожная линия «Ангрен–Пап», автомобильная дорога Китай–Кыргызстан–Узбекистан, железная дорога «Вахдат–Яван» и проект по проведению ремонтных работ на 23 главных магистралях в г. Бишкеке.

Цель работы – выявить влияние реализации китайской инициативы «Пояс и Путь» на регион Центральной Азии в области транспортной инфраструктуры.

***Материал и методы.** Статья подготовлена на основе анализа статистических данных и сообщения официальных агентств. Используются научные принципы объективности, научности и историзма, общенаучные и конкретно-исторические методы.*

***Результаты и их обсуждение.** Выдвижение инициативы «Пояс и Путь» оказывает большое влияние на регион Центральной Азии. Китайская сторона предоставляет инвестиции и передовые технологии для строительства транспортной инфраструктуры.*

***Заключение.** Транспортные инфраструктурные проекты в рамках инициативы «Пояс и Путь» имеют важное значение для экономического развития региона Центральной Азии. Именно эти ключевые проекты в рамках инициативы «Пояс и Путь» продвигают экономическое развитие стран Центральной Азии, способствуют эффективному распределению ресурсов, создают рабочие места и улучшают транспортные условия местных жителей.*

***Ключевые слова:** ИПП, транспортная инфраструктура, китайско-европейский экспресс, экономическое развитие, пять стран Центральной Азии.*

(Ученые записки. – 2020. – Том 32. – С. 13–17)

The Chinese Initiative “Belt And Road” as a Motor of Transport Infrastructure Construction in Central Asia Region

Shi Wei

Education Establishment “Belarusian State University”, Minsk

The article analyzes the impact of the Belt and Road Chinese Initiative on the Central Asian region in the field of transport infrastructure. Such key transport infrastructure projects in Central Asian countries as the China-Europe Railway Express, the Western Europe-Western China Highway, the Kazakhstan South Gas Pipeline, Kamchik Tunnel of Angren-PAP Railway, the China – Kyrgyzstan – Uzbekistan highway, the Wahdat Yawan Railway, and the project to carry out repair work on 23 main highways in Bishkek were considered.

***Material and methods.** The article is based on the analysis of statistical data and reports from official agencies. Scientific principles of objectivity, scientific approach and historicism as well as general scientific and concrete historical methods are used.*

***Findings and their discussions.** The Belt and Road Initiative has a great impact on the Central Asian region. The Chinese side provides investments and advanced technologies for the construction of the transport infrastructure.*

***Conclusion.** Transport infrastructure projects under the Belt and Road Initiative are important for the economic development of the Central Asia region. It is these key projects within the framework of the Belt and Road Initiative that promote the economic development of Central Asian countries, contribute to the efficient distribution of resources, create jobs and improve the transport conditions of local residents.*

***Key words:** The Belt and Road Initiative, transport infrastructure, China-Europe Express, economic development, five Central Asian countries.*

(Scientific notes. – 2020. – Vol. 32. – P. 13–17)

Осенью 2013 г. китайское правительство выдвинуло инициативу «Пояс и Путь» (ИПП), чтобы укрепить экономические связи с другими странами и осуществить всеобщее процветание. Взаимосвязанные транспортные инфраструктуры являются основой экономического сотрудничества, таким образом, в рамках ИПП проекты в этой области занимают приоритетное место. Пять стран Центральной Азии (ЦА) в качестве соседнего региона КНР в первую очередь попали под влияние ИПП и получили возможность развивать транспортную инфраструктуру.

Цель данной работы – выявить влияние реализации китайской инициативы «Пояс и Путь» на регион Центральной Азии в области транспортной инфраструктуры.

Материал и методы. Для написания работы были использованы следующие источники: статистические данные по товарообороту Главного таможенного управления КНР, данные Государственного комитета республики Узбекистан по статистике, основные социально-экономические показатели Республики Казахстан и сообщения авторитетных китайских агентств. Статья подготовлена на основе соблюдения принципов объективности, научности и историзма. Общенаучные и специальные методы исторического исследования позволили рассмотреть влияние экспресса «Китай–Европа» на регион ЦА. В результате применения сравнительно-исторического метода и метода статистической обработки информации были выявлены развитие транспортной инфраструктуры в регионе ЦА и результат выполнения экспресса «Китай–Европа» – экономический рост в Казахстане.

Результаты и их обсуждение. Пять стран ЦА рассматриваются опорой реализации китайской инициативы «Пояс и Путь» за рубежом. Все страны в этом регионе на политическом уровне одобрили реализацию ИПП, чтобы с ее крупными инвестициями, льготными кредитами и передовыми технологиями развивать инфраструктуру и обеспечить устойчивое экономическое развитие своих стран. В рамках ИПП транспортные инфраструктурные проекты могут содействовать экономическому сотрудничеству между странами ЦА. В настоящее время Туркменистан с Таджикистаном, Кыргызстаном даже не имеет экономических связей. Туркменистан – нейтральная страна, не состоит ни в каких военных и политических объединениях. С экономической точки зрения Туркменистан очень сильно изолирован от региона, в основном продает газ и получает от этого огромные доходы. Раньше газ из Туркменистана поставлялся в Россию, а сейчас в больших объемах поставляется в Китай. В рамках ИПП китайско-европейские экспрессы предоставляют возможность установить торговые связи Туркменистана с Таджикистаном и Кыргызстаном и усилить торговлю между странами ЦА.

Экспресс «Китай–Европа» является одним из показательных проектов в рамках ИПП. В марте 2011 г. первый китайско-европейский экспресс был

запущен из китайского города Чунцин в город Дуйсбург Германии. С июня 2016 г. китайско-европейские экспрессы начали курсировать под единым логотипом «Express CR». Движение «Express CR» совершается в двух формах: транзитные поезда прямого сообщения и транзитные поезда с перегрузкой. Модель транзитных поездов с перегрузкой – «1+N». «1» – это главный маршрут перевозки, а «N» – пункты сбора и распределения товаров. Таким образом, страны ЦА получают возможность усилить торговлю друг с другом при помощи китайско-европейских экспрессов. По статистике Китайской железнодорожной корпорации увеличение количества китайско-европейских рейсов с 1 до 500 заняло 4 года, с 501 до 1000 – около 7 месяцев, с 1001 до 1500 – 5 месяцев [1]. Увеличивающееся количество рейсов китайско-европейских экспрессов свидетельствует о бурной торговле между Китаем и странами, располагающимися вдоль экономического пояса Шелкового пути – сухопутной части ИПП и стимулирует их торговый обмен. Процветающая торговля приносит странам ЦА новые технологии, создает новые рабочие места местным жителям и способствует движению людей и товаров. Именно так китайско-европейские экспрессы пользуются широкой популярностью в странах ЦА.

Казахстан. Это государство является самой большой страной по территории в регионе ЦА и одной из самых важных сопредельных стран Китая. Будучи важным транспортным узлом на евразийском континенте, Казахстан становится большим выгодополучателем транзитной международной перевозки и получает транзитные доходы, которые приносят китайско-европейские экспрессы. Китайско-европейские экспрессы выезжали за китайскую границу через порт Алашаньюкоу (Хоргос) в Казахстан на западе, порт Эрэн-Хото в Монголию или порт Маньчжурия (Суйфэньхэ) в Россию. В 2016 г. было выполнено 1702 китайско-европейских железнодорожных перевозок, в том числе более 1200 из Китая проходило через территорию Казахстана [2]. В 2018 г. было осуществлено 6300 рейсов, в том числе 44,3% перевозок через Казахстан: 2388 рейсов через порт Алашаньюкоу, 404 рейса через порт Хоргос [3]. В 2019 г. всего было сделано 8225 рейсов, свыше 90% которых проходили по территории Казахстана. За этот год 3564 рейса через порт Алашаньюкоу. С января до ноября 2019 г. 3044 рейса проезжали порт Хоргос [4]. В октябре 2019 г. на очередном заседании Правительства РК под председательством премьер-министра РК А. Мамина министр индустрии и инфраструктурного развития Казахстана Б. Атамкулов отметил, что за последние 5 лет общий транзит контейнеров вырос в 3 раза с 271 тыс. до 825 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ), доход от транзита вырос в 4,3 раза с 180 млрд до 782,4 млрд тенге. [5].

В 2013 г. объем услуги транспорта Казахстана составил 4,004,633 млн тенге, в 2014 г. – 4,600,380 млн тенге, в 2015 г. – 5,100,619 млн тенге,

в 2016 г. – 5,898,485 млн тенге, в 2017 г. – 6,474,356 млн тенге, в 2018 г. 7,522,987 млн тенге, а в 2019 г. – 8,128,006 млн тенге [6]. Анализируя статистику, можно наблюдать тенденцию роста объема транзитной услуги в Казахстане. Необходимо признать, что совершенные транспортные инфраструктуры внутри страны и китайско-европейские экспрессы создают высокий транзитный сбор Казахстану.

Трансконтинентальный автодорожный коридор «Западный Китай–Западная Европа» (ЗК–ЗЕ) является одним из проектов в рамках ИПП. Этот коридор соединяет китайский рынок с европейским рынком, что имеет важное значение для экономического развития Казахстана. Основная часть этого проекта прошла через Китай и Казахстан. Коридор ЗК–ЗЕ протяженностью 8445 км: 2233 км пройдут по территории России, 2787 км – по территории Казахстана и 3425 км – по территории Китая. Китайский участок коридора проходит по маршруту Хоргос – Урумчи (столица СУАР) – Ланьчжоу (столица Ганьсу) – Чжэнчжоу (столица Хэнань) – Ляньюньган (город Цзянсу).

База международных перевозок между Китаем и Казахстаном находится именно в китайском восточном прибрежном городе Ляньюньган. В сентябре 2013 г. в присутствии председателя КНР Си Цзиньпина и первого президента Казахстана Н. Назарбаева было подписано соглашение по строительству транспортного канала для перевозки транзитных грузов и базы распределения и транзита грузов в г. Ляньюньган. Так появился проект логистического терминала в порту Ляньюньган. В мае 2014 г. председатель КНР Си Цзиньпин и президент Казахстана Н. Назарбаев дали старт первой стадии этого проекта. С этого момента китайско-казахстанский логистический проект в г. Ляньюньган был официально сдан в эксплуатацию и стал первой реальной платформой в рамках ИПП. Опираясь на китайско-казахстанскую транзитную логистическую базу в Ляньюньгане, казахстанская сторона впервые получила выход к Тихому океану. Эксплуатация данного проекта делает г. Ляньюньган самым удобным и экономичным портом для Казахстана. Порт Ляньюньган ориентирован на Японию, Южную Корею и страны Юго-Восточной Азии, предоставляет удобства для транзитных перевозок казахстанского продовольствия, минералов и др.

Данный проект не только является крупнейшей логистической базой Казахстана на китайской территории, но и стал международной экономической платформой для пяти стран ЦА по транзитной перевозке, складированию, логистике и торговле. В ноябре 2019 г. поезд с калийными удобрениями весом 2,3 тысячи тонны из Узбекистана прибыл на китайско-казахстанскую логистическую базу, груз перевезли в Индонезию после перевалки.

В ноябре 2017 г. последний китайский участок коридора ЗК–ЗЕ был закончен, который соединил восточные ворота Китая Хоргос со скоростной автомагистралью G30 (Ляньюньган–Хоргос). В сентябре 2018 г.

был открыт автодорожный коридор ЗК–ЗЕ по всей линии. Пункт соединения ЗК–ЗЕ между Китаем и Казахстаном находится именно в Хоргосе, где создана первая китайско-казахстанская трансграничная зона свободной торговли – международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос». Благодаря завершению проекта коридора ЗК–ЗЕ можно экономить 4 часа в ходе перемещения из контрольно-пропускного пункта Хоргос до города Алматы Казахстана, а также себестоимость перевозки снизилась с 2 тысяч долл. до 1,3 тысячи долл. США, что способствует торговым обменам Китая и Казахстана. Кроме того, время доставки из порта Ляньюньган до Европы составляет только 10 дней, а путем морских перевозок для транспортировки требуется 45 дней [6].

В апреле 2017 г. был построен южный трубопровод газопровода «Казахстан–Китай», который совместно инвестировали АКОО «Петрочайна» и Казахская газовая компания. Этот южный трубопровод соединяется с газопроводами «Китай–Центральная Азия» и помогает переправлять западные богатые газовые ресурсы Казахстана в южный регион страны. Благодаря этому проекту в Казахстане более 1,5 млн жителей обеспечены газом и предоставлено более двух тысяч рабочих мест. Южный трубопровод газопровода «Казахстан–Китай» считается классическим проектом сообщения между сооружениями в рамках ИПП. С одной стороны, этот газопровод решил вопрос о неравномерном распределении энергоресурсов в Казахстане, с другой – эта линия открыла новый коридор транспортировки природного газа из региона ЦА в Китай.

В рамках ИПП китайско-европейские экспрессы приносят крупные транзитные доходы Казахстану. К тому же строительство транспортной инфраструктуры в этой стране создает хорошие условия для ее экономического развития. Казахстан первый раз в истории получил выход к Тихому океану, что содействует его экспорту сельхозпродукции и укрепляет торговые обмены с другими странами. Совершенная транспортная инфраструктура может сократить время и себестоимость транзитной перевозки, эффективно решить вопрос о неравномерном распределении энергоресурсов.

Узбекистан. В рамках ИПП транспортные инфраструктурные проекты способствуют экономическому развитию страны. В июне 2016 г. открылась электрифицированная железнодорожная линия «Ангрен–Пап» с тоннелем Камчик, построенная с использованием китайских передовых технологий и оборудования. Тоннель Камчик называется горлом железнодорожной линии «Ангрен–Пап», благодаря которому три территории на востоке Узбекистана (Ферганская, Андижанская и Наманганская области) были связаны друг с другом и центром страны. По прогнозам, после сдачи новой железнодорожной линии в эксплуатацию будут созданы условия для ежегодной перевозки 10 млн тонн народно-хозяй-

ственных грузов. При этом во время строительства работой были обеспечены 4 тысячи человек, полная сдача в эксплуатацию железной дороги позволит создать еще 1,5 тысячи новых рабочих мест. Наряду с этим электрифицированная железнодорожная линия «Ангрен–Пап» послужит важнейшим звеном евразийского железнодорожного коридора, что принесет Узбекистану выгоды и откроет внешний рынок [7].

Реализация проекта электрифицированной железнодорожной линии «Ангрен–Пап» может повысить транзитный и туристический потенциал страны, предоставить рабочие места, а также превратить Узбекистан в транзитный узел на евразийском континенте. Президент Ислам Каримов сказал, что пуск электрифицированной железной дороги «Ангрен–Пап» позволяет экономить время и средства при перевозке грузов, вместе с тем резко повышает транзитный, производственный и инфраструктурный потенциал, что будет служить дальнейшему развитию экономики Узбекистана.

В феврале 2018 г. была открыта новая автомобильная дорога Китай–Кыргызстан–Узбекистан, которая может сократить транзитное время с 8–10 дней до 2 дней. По официальным данным Узбекистана, благодаря этой автомобильной дороге плата за перевозку грузов одной тонны уменьшилась на 300–500 долл. США, что определяет возможность экономии транзитных расходов в размере 2,5 млн долл. США в год. При этом это трасса может предоставить более миллиона рабочих мест. Благодаря открытию автомобильной дороги Китай–Кыргызстан–Узбекистан увеличилась двусторонняя торговля Китая и Узбекистана. В 2014 г. товарооборот между Узбекистаном и Китаем составил 4,52 млрд долл. США, в 2015 г. – 4,73 млрд долл. США, в 2016 г. – 4,25 млрд долл. США, в 2017 г. – 4,75 млрд долл. США, в 2018 г. – 6,43 млрд долл. США, в 2019 г. – 7,63 млрд долл. США [8]. Согласно данным Государственного комитета Республики Узбекистан по статистике, по сравнению с 2017 г. в 2018 г. товарооборот между Китаем и Узбекистаном увеличился на 35,4%. В 2018 г. товарооборот между Китаем и Узбекистаном увеличился на 41% по сравнению со средним значением товарооборота с 2014 по 2017 г. В 2019 г. товарооборот увеличился на 18,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Увеличение товарооборота между Китаем и Узбекистаном связано с улучшением транспортной системы. Необходимо отметить, что Китай три года подряд занимал первое место по объему внешнеторгового оборота с Узбекистаном (в 2019 г. – 18,1%, в 2018 г. – 19%, в 2017 г. – 18,5%) [9]. Узбекистан может осуществить экономическое развитие за счет крупного китайского рынка потребления. В 2018 г. сельскохозяйственные продукты: вишни и маш впервые перевезены в Китай. В будущем ожидается, что при помощи холодной цепи поставок больше сельскохозяйственной продукции Узбекистана будет перевезено в Китай [10].

Таджикистан. В августе 2016 г. железная дорога «Вахдат–Яван», являющаяся классическим проектом в рамках ИПП, была введена в эксплуатацию. Строительство дороги осуществлялось китайским предприятием за счет предоставленного Экспортно-импортным банком Китая кредита в размере 51 млн долл. США. Старые железные дороги в Таджикистане состояли из южного участка, среднего участка и северного участка, которые не были связаны. Для того чтобы объединить железнодорожную сеть всей страны, необходимо заезжать в Узбекистан на запад и в Туркменистан на юг. Независимые железные дороги в Таджикистане привели к продлению времени движения и сложной процедуре таможенного декларирования.

После завершения строительства железной дороги «Вахдат–Яван» были соединены центральные и южные железнодорожные участки Таджикистана и осуществлено соединение железных дорог во всей территории страны. Благодаря эксплуатации железной дороги «Вахдат–Яван» можно сократить время движения на три дня, что имеет важное значение для развития сельскохозяйственной экономики. При этом в Таджикистане усиливается торговый обмен между разными регионами и создаются благоприятные условия для экспорта товаров. Как отметил президент Таджикистана Эмомали Рахмон на церемонии ввода в эксплуатацию, железная дорога «Вахдат–Яван» может стимулировать экономическое развитие в Таджикистане, повысить уровень жизни народа. Железная дорога «Вахдат–Яван» станет узлом международного железнодорожного транспорта Китай–Таджикистан–Афганистан–Иран, что обеспечит возможность поступления в бюджет Таджикистана высоких транзитных налогов и усилит контакты с другими странами.

Кыргызстан. В рамках ИПП Китай создает хорошие условия для привлечения инвестиций в страну, при этом улучшает условия жизни данного народа. В мае 2018 г. за счет китайского правительственного гранта и с использованием китайских технологий начали строить проект по проведению ремонтных работ на 23 главных магистралях в г. Бишкеке, общая протяженность которых составляет 30,08 километров. После завершения этого проекта жители столицы страны могут использовать удобную транспортную инфраструктуру.

Заключение. Взаимосвязанная транспортная инфраструктура считается основой экономического развития и межгосударственного сотрудничества. В рамках ИПП запущены китайско-европейские экспрессы, что усиливает торговый обмен стран ЦА и приносит крупные транзитные доходы Казахстану. Кроме того, Китай помогает строить транспортную инфраструктуру в странах ЦА, что способствует экономическому развитию стран, создает рабочие места и улучшает их транспортные условия в регионе. С помощью ИПП государства ЦА могут стать транспортным узлом Евразии и усилить региональное экономическое сотрудничество.

Литература

1. “一带一路”倡议下的中欧班列：问题与前景(Китайско-европейские экспрессы в рамках инициативы ОПОП: вопросы и перспективы) [电子信息 Электронный ресурс] // 环球视野 (Глобальный Обзор) – 存取方式 – Режим доступа: http://www.globalview.cn/html/societies/info_24977.html 存取日期. – Дата доступа: 07.05.2020.
2. “一带一路”提出近四年来 中哈合作收获哪些“亮点”? (Результаты китайско-казахстанского сотрудничества в рамках инициативы ОПОП) [电子信息 Электронный ресурс] // 人民日报 (Газета «Жэньминь жибао» онлайн). – 存取方式. – Режим доступа: <http://politics.people.com.cn/n1/2017/0609/c1001-29330533.html> 存取日期. – Дата доступа: 07.05.2020.
3. 018年中欧班列共开行6300列 (В 2018 г. было открыто 6300 рейсов китайско-европейских экспрессов) [电子信息 Электронный ресурс] // 中华人民共和国商务部 (Министерство коммерции КНР) – 存取方式. – Режим доступа: <http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyj/e/201901/20190102825444.shtml> 存取日期. – Дата доступа: 07.05.2020.
4. 中欧班列2019年开行数据总结分析 (Анализ данных по действию китайско-казахстанских экспрессов в 2019 г.) [电子信息 Электронный ресурс] // 新华网(Синьхуа) – 存取方式. – Режим доступа: <https://www.imsilkroad.com/news/p/397878.html> 存取日期. – Дата доступа: 07.05.2020.
5. Реализация новой госпрограммы «Нұрлы жол» на 2020–2025 годы позволит создать более 550 тыс. рабочих мест [Электронный ресурс] // Официальный информационный ресурс премьер-министра Республики Казахстан. – Режим доступа: <https://primeminister.kz/ru/news/realizaciya-novoy-gosprogrammy-nu-rly-zhol-na-2020-2025-gody-pozvolit-sozdat-bolee-550-tys-rabochih-mest>. – Дата доступа: 20.08.2020.
6. Основные социально-экономические показатели Республики Казахстан [Электронный ресурс] // Министерство национальной экономики Республики Казахстан Комитет по статистике. – Режим доступа: <https://stat.gov.kz/official/dynamic>. – Дата доступа: 20.03.2020.
7. 双西公路全线贯通 连云港至欧洲全程高速 (Открыт автоторговый коридор ЗК–ЗЕ по всей линии) [电子信息 Электронный ресурс] // 中国一带一路网 (Официальный сайт «Один пояс – один путь»). – 存取方式. – Режим доступа: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/dfdt/67739.htm>. – 存取日期. – Дата доступа: 23.05.2020.
8. Железная дорога «Ангрен–Пап» – высокий результат стратегического сотрудничества между КНР и Узбекистаном [Электронный ресурс] // Газета «Жэньминь жибао» онлайн. – Режим доступа: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0111/c31519-9165704.html>. – Дата доступа: 02.02.2020.
9. 2014-2019年进出口商品国别(地区)总值表 (Статистические таблицы по товарообороту с 2014 до 2019 гг.) [电子信息 Электронный ресурс] // 中华人民共和国海关总署 (Главное таможенное управление КНР). – 存取方式. – Режим доступа: <http://www.customs.gov.cn/customs/302249/302274/302275/index.html>. – 存取日期. – Дата доступа: 09.06.2020.
10. Динамика крупных стран-партнеров во внешнем товарообороте Республики Узбекистан [Электронный ресурс] // Государственный комитет Республики Узбекистан по статистике. – Режим доступа: <https://stat.uz/ru/164-ofytsyalnaia-statystyka-ru/6587-vneshneekonomicheskaya-deyatelnost>. – Дата доступа: 02.02.2020.

Поступила в редакцию 23.09.2020