

*М.З. Галиуллин, к.и.н., доцент
Казанский (Приволжский) федеральный университет
г. Казань, Российская Федерация*

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ИНТЕРЕСЫ СОВРЕМЕННОГО КИТАЯ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ.

Аннотация

Страны Центральной Азии играли и играют важную роль в Экономическом поясе Шелкового пути (ЭПШП) – масштабный инфраструктурный и логистический проект, являющийся сухопутной частью китайской инициативы «Один пояс – один путь». Пояс соединяет части света – Восточную Азию и Европу – служит возможностью для культурного, энергетического, политического, гуманитарного и, прежде всего, экономического и торгового обмена между государствами и регионами. Казахстан, Туркменистан, Узбекистан, Кыргызстан и Таджикистан – пять стран, играющие активную роль в осуществлении концепции. Для Центральной Азии китайский проект выглядит очень многообещающими, поскольку он позволяет странам регионам улучшить логистику, расширять региональную торговлю и модернизировать свою устаревшую транспортную инфраструктуру. Однако страны Центральной Азии, поддерживая инициативу, боятся оказаться в большей зависимости от КНР. Инициатива, спустя века, продолжает и повторяет древний китайский путь. С 2017 года планы по реализации концепции присутствуют в Конституции КНР [10]. А многие каналы ЭПШП проходят через страны, входящие в Евразийский экономический союз (ЕАЭС).

Ключевые слова: История, международные отношения, Китай, Один пояс- один путь, Центральная Азия.

*M.Z. Galiullin, Candidate of Historical Sciences, Associate Professor
Kazan (Volga Region) Federal University
Kazan, Russian Federation*

**TRANSPORT AND LOGISTICS INTERESTS OF MODERN CHINA IN
CENTRAL ASIA.**

***Abstract.** The Central Asian countries have played and are playing an important role in the Silk Road Economic Belt (SREB), a large-scale infrastructure and logistics project that is an overland part of the Chinese One Belt, One Road initiative. The belt connects parts of the world – East Asia and Europe – serves as an opportunity for cultural, energy, political, humanitarian and, above all, economic and trade exchange between states and regions. Kazakhstan, Turkmenistan, Uzbekistan, Kyrgyzstan and Tajikistan are the five countries that play an active role in the implementation of the concept. For Central Asia, the Chinese project looks very promising, as it allows the countries of the regions to increase connectivity, expand regional trade and modernize their outdated transport infrastructure. However, the Central Asian countries, supporting the initiative, are afraid of becoming more dependent on the PRC. The initiative, centuries later, continues and repeats the ancient Chinese way. Since 2017, plans for the implementation of the concept are present in the Constitution of the People's Republic of China [10]. Many of the SREB channels pass through the countries that are members of the Eurasian Economic Union (EAEU).*

***Keywords:** History, international relations, China, One Belt, One Road, Central Asia.*

Сегодня обширная сеть автомобильных и железных дорог, авиасообщений, коммуникаций, соединяет Китай с Центральной Азией. «В 2012 году, осуществляя торговлю с пятью государствами региона на сумму почти 46 миллиардов долларов, Китай был самым заметным экономическим субъектом и основным источником иностранных инвестиций в регионе. С тех пор как Китай установил дипломатические отношения с пятью Центрально-Азиатскими государствами в 1992 году, его общий объем торговли с регионом увеличился в 100 раз» [8].

Однако главная цель создания Китаем инициативы «Пояса – пути» заключается в построении и развитии транспортной инфраструктуры. Существующая транспортная инфраструктура во многих странах региона отсутствует, и проект может помочь облегчить перемещение товаров и людей между и внутри государств, а также облегчить бремя, ложащееся на местные органы власти по финансированию необходимых внутренних проектов. Некоторые проекты уже реализуются или даже завершены.

«Налицо слияние интересов этих разнообразных действующих лиц, что, независимо от того, чего хочет или не хочет Пекин, означает, что Китай, тем не менее, является наиболее значимым действующим лицом в регионе» [7]. «Так, согласно достигнутым в сентябре 2011 г. Киргизско-китайским договоренностям по строительству железнодорожной магистрали Китай Кыргызстан-Узбекистан, финансирование киргизской части проекта берет на себя КНР в обмен на предоставление ему в долгосрочную аренду золоторудных месторождений «Тереккан» и «Перевальное», залежей горных пород «Сандык», а также железнорудного месторождения «Джетым» [9]. «Сооружение железнодорожной магистрали на территории Кыргызстана планируется осуществлять исключительно силами железнодорожных войск НОАК, а дорога будет ответвлением Южно-Синьцзянской магистрали в районе Кашгара в направлении китайско-киргизской границы» [9].

«Можно предположить, что в течение предстоящих лет китайские прямые инвестиции в регион кратно возрастут. Причем значительная их часть придется на дорожное строительство» [7].

В Таджикистане китайскими компаниями были реализованы многочисленные крупномасштабные инфраструктурные проекты, связанные со строительством автомобильных дорог, туннелей, линий электропередач, подстанций.

«В настоящее время компания China Road and Bridge Corporation (CRBC) занимается предварительными работами по строительству участка дороги Калаи Хумб – Вандж – Рушан (Горный Бадахшан), протяжённостью 92,3 км. Для реконструкции данного участка Китай предоставил безвозмездную помощь в размере 230 млн. долл.» [4].

На строительство Хатлонского тоннеля средства Таджикистан получил средства от КНР в качестве кредита. Генеральным подрядчиком проекта являлся китайская China Road and Bridge Corporation (CRBC).

Общая стоимость проекта составила 68 млн. долл. Тоннель был официально сдан в эксплуатацию в ноябре 2013 г. Строительство тоннеля являлось частью крупного проекта по реконструкции автомобильной дороги «Душанбе – Вахдат – Дангара».

«В настоящее время реализуются 1 и 2 фазы проекта «Реконструкция автодороги Душанбе – Бохтар». Подрядчиком проекта на первом этапе является китайская компания «Синьцзян Бейсин», а международным консультантом – германская компания «КОКС». На реконструкцию этого участка выделено 96,3 млн. долл.» [5].

В октябре 2021 году Таджикистан получил грант от КНР размером 125 млн. долл. на модернизацию ключевой автомагистрали 80-км участка шоссе вдоль афганской границы в горах Памира от Калаи-Хумба до Ванджа с предварительными размерами вложений с китайской стороны в 204 млн. долл. [3]. Грант по сути является субсидией китайским компаниям т.к. именно они являются подрядчиками, предоставляют строительные материалы и рабочую силу. И в конечном итоге именно китайские грузовые компании получают большую выгоду от завершения транспамирского маршрута.

«Узбекистан также играет важную роль в рамках «Один пояс – один путь», в частности, в совместных транспортных и логистических проектах. Завершение электрифицированной «Ангрен-Папской железной дороги» в 2016 году» [5], соединившей Ферганскую долину с центральными районами страны.

Транспорт в Узбекистане переживает революцию, при этом во всех основных транспортных секторах осуществляются значительные инвестиции.

В мае 2017 года был подписан «Меморандум о взаимопонимании по укреплению сотрудничества в инфраструктурном строительстве» между Министерством торговли Китайской Народной Республики и

Государственной инвестиционной комиссией Республики Узбекистан² и «Соглашение о международных автомобильных перевозках между правительствами Китая и Узбекистана» [5] для совместного создания системы транспортной сети Китай-Центральная Азия.

Железная дорога Ангрэн – Пап (123 км) является одним из самых сложных инфраструктурных проектов, которые были реализованы за последние в постсоветских странах. Строительство железной дороги началось в 2013 г. Проект стоимостью почти 2 млрд. долл. был осуществлен с помощью китайских подрядчиков. Этот путь – один из элементов планируемого транзитного коридора Китай – Киргизия – Узбекистан – Европа.

В 2013–2016 гг. китайская группа компаний по строительству ж/д тоннелей China Railway Tunnel Group Co., Ltd. построила Камчикский тоннель (19,2 км), – ключевой проект на участке железной дороги Ангрэн – Пап. Стоимость проекта составила 1,46 млрд. долл. [9].

Железнодорожная линия «Ангрэн-Пап» – это пояс, соединяющий восточные регионы с соседней Кыргызской Республикой с внутренней железной дорогой. Играет неизбежную роль связующего звена в маршруте «Китай-Центральная Азия-Европа», а также транспортном коридоре «Китай-Кыргызстан-Узбекистан». Звено способствует повышению качества логистического обслуживания и снижению себестоимости грузов.

«Через территорию Казахстана проходит пять железнодорожных и шесть автомобильных международных маршрутов <...>, которые позволяют доставлять грузы в Европу из Китая через Казахстан и обратно за 15 дней, тогда как доставка морским путём занимает в два-три раза больше времени. А реализуемая в Казахстане госпрограмма инфраструктурного развития «Нурлы жол» <...> позволит возродить былое величие Шёлкового пути» [1], – отметил президент К. Токаев на одном из заседаний Казахстанско-китайского делового совета».

В долгосрочном проекте с потенциалом трансформации геоэкономического ландшафта, в котором участвуют страны с другого континента, дорожное строительство является основным узлом, ведущим «Один пояс – один путь» к глобальной инициативе свободной торговли.

Строительство новых маршрутов, трубопроводов, железных дорог создает большое положительное влияние на развитие экономик государств, через которые проходит дорога: через расширение внешней торговли, инвестиций, инфраструктуры.

Увеличивается количество коридоров, проходящих через Казахстан и берущих начало непосредственно в самой стране. Это устанавливает важную роль Казахстана как транзитного государства.

«Ключевыми проблемами китайской инициативы являются: отсутствие адекватных институтов, опасения по поводу китайского влияния на проект, медленный рост некитайских инвестиций в странах-участницах, высокая конкуренция со стороны китайских компаний» [2].

Выводы:

В первую очередь необходимо отметить трудности для сопряжения, которые существуют внутри ЕАЭС. Россия, Казахстан и Беларусь, образуя ядро этой интеграции, «порождают расхождения в своих стратегиях развития экономического партнерства внутри ЕАЭС» [6] вместо того, чтобы пытаться их преодолеть.

Обоснование данной проблемы обусловлено сложной экономической ситуацией в России, которая была одним из основных доноров финансовых ресурсов в развивающемся ЕАЭС.

Финансовые механизмы, существующие в ЕАЭС, относительно слабы и могут быть эффективными только внутри интеграции. Однако многие меры, которые были предприняты для защиты финансовой системы России и, следовательно, ЕАЭС от санкций, оказались эффективными в масштабах ЕАЭС.

Как уже было сказано ранее, китайские партнеры часто не хотят инвестировать в ЕАЭС из-за различий в торговых практиках. Очевидно, что рынок ЕАЭС привлекателен как для инвесторов, так и для экспортеров. Значительное количество природных ресурсов, высокий потенциал развития в ряде сфер и относительно высокий процент богатых и сверхбогатых граждан делают долгосрочные торговые и финансовые отношения прибыльными, однако существуют многочисленные риски.

Прежде всего, власти ЕАЭС достаточно скептически относятся к сотрудничеству с китайскими компаниями на тех условиях, которые предлагаются другим партнерам. Очевидно, что строительство железной дороги в ЕАЭС китайскими рабочими и с использованием китайского сырья является неустойчивым.

Может случиться так, что чиновники из стран Центральной Азии будут заниматься коррупционной деятельностью. А местные жители будут протестовать и требовать наиболее выгодных для них условий труда. Также есть проблема недоверия местных жителей к китайским рабочим, которых Китай отправляет работать на своих заводах и железных дорогах.

Следующее опасение — это то, что граждане стран Союза не хотят принимать китайских предпринимателей и инвесторов. Экономика стран могут пострадать, потому что определенный риск есть в том, что они станут зависимыми от экспорта энергетических ресурсов.

Более того, население стран-участниц Союза считают, что китайское правительство видит свой дальнейший путь во владении энергетическими ресурсами, и желает распоряжаться ими самостоятельно, не давая возможности сделать это местному населению.

Проект «Пояс и путь» может оказаться долговой ловушкой для стран-участниц. Неспособность принимающей страны выполнить условия займа, предлагаемые Китаем, может привести к тому, что национальные потоки доходов или активы будут переданы китайскому управлению и/или

собственности, что вызовет значительную озабоченность по поводу государственного суверенитета. Для решения этой проблемы от Китая требуется новый подход к партнерам.

Литература

1. Варыханов С. *Казахстанские магистрали становятся шёлковыми* // [Электронный ресурс]: Комсомольская правда. Режим доступа: <https://www.kp.ru/daily/27259/4391535/> (дата обращения 18.09.2022).
2. *Евразийская экономическая интеграция — 2019. Доклад № 52.* М.: Центр интеграционных исследований Евразийского банка развития, 2019. С. 18
3. *Китайские войска вошли на территорию Таджикистана. Новая эпоха «глобального передела» границ.* //Режим доступа: <https://www.gorod.tomsk.ru/index-1368426641.php> (дата обращения: 15.05.2022).
4. *Таджикистан отдает собственные территории Китаю.* // Режим доступа: https://3mv.ru/publ/tadzhikistan_otdaet_sobstvennyye_territorii_kitaju/1-10-16037(дата обращения: 15.05.2022).
5. *Таджикистан расплатился с Китаем золоторудным месторождением.* //Режим доступа: <https://eadaaily.com/ru/news/2018/04/16/tadzhikistan-rasplatilsya-s-kitaem-zolotorudnym-mestorozhdeniem> (дата обращения: 6.05.2022).
6. *Conjugation of the Belt and Road Initiative and Eurasian Economic Union: Problems and Development Prospects* // [Электронный ресурс]: *mdpi*. Режим доступа: <https://www.mdpi.com/2227-7099/7/4/118/htm> (дата обращения: 24.09.2022).
7. *Petersen A. In what is China's Policy Driver in Central Asia? Eurasia Net, 2 January 2013.*
8. *Peyrouse S., "Discussing China: Sinophilia and Sinophobia in Central Asia", // Journal of Eurasian Studies – vol. 7 – № 1 – 2016 – pp. 14-23;*
9. *Sternberg, T. Central Asian 'Characteristics' on China's New Silk Road: The Role of Landscape and the Politics of Infrastructur // Land, 2017, No. 6 (3), p. 43-55.*
10. *中华人民共和国宪法 (Конституция Китайской народной республики)* // [Электронный ресурс]: *gov.cn*. Режим доступа: http://www.gov.cn/guoqing/2018-03/22/content_5276318.htm (дата обращения 20.02.2022).