

Евразийская связанность и ее потенциальное влияние на ЦАРЭС

Ричард Помфрет

Школа экономики Университета Аделаиды, Австралия
Адъюнкт-профессор Университета Джонса Хопкинса, Болонья Центр, Италия

Наблюдения к панельной дискуссии на вебинаре АБР-ИЦ: «Держать руку на пульсе экономики в регионе ЦАРЭС (и за его пределами)» 17 декабря 2021 г.

Обзор доводов

После сложных экономических условий 1990-х годов в странах Центральной Азии наблюдался положительный экономический рост во время бума ресурсов 1999-2014 годов.

После серьезного спада в 2015-2016 годах правительства осознали необходимость диверсификации экономики.

Улучшение железнодорожного сообщения по Евразийскому пространству в 2010-х годах открывает окно возможностей для стран Центральной Азии.

- Улучшение транспортных связей может способствовать диверсификации экспорта - в сочетании с внутренними реформами, направленными на уменьшение затрат на международную торговлю и ведение бизнеса.
- В 2020-21 годах COVID-19 доминировал при разработке политики, но также высветил потенциал железнодорожного транспорта.

Введение

До 2000 г. международные наземные перевозки по Евразии были ограничены.

- для стран Центральной Азии и Кавказа автомобильные и железные дороги вели на север в Россию
 - Первая железнодорожная линия в Китай открылась в 1990 году, а в Иран в 1997 году, но мало использовалась в 1990-х и 2000-х годах.
 - Отсутствие железнодорожного сообщения с Пакистаном и автомобильное сообщение через Афганистан часто было затруднено

Морское судоходство было намного дешевле

- после открытия европейцами морского пути в Индию и Китай эффективность судоходства резко возросла в течение следующей половины тысячелетия.

В 2000-х годах производители автомобилей и электроники стремились связать азиатские и европейские цепочки поставок.

- VW и BMW организовали маршрутные поезда из ЕС в северо-восточный Китай через Транссибирскую железнодорожную магистраль
 - Daewoo отправила комплектующие из Кореи через Китай в Узбекистан

Важнейшей предпосылкой для глобальных цепочек стоимости (ГЦС) является легкость ведения международной торговли.

- соответствующие торговые издержки = **деньги, время и неопределенность**
- С 1500-2010 гг. морские перевозки доминировали в торговле между Восточной Азией и Европой из-за низких фрахтовых ставок.
 - но ГЦС готовы платить за более быструю и надежную доставку

С 2011 года налажено регулярное железнодорожное сообщение между Европой и Восточной Азией.

Евразийский сухопутный мост с 2011 года

В 2011 году были налажены регулярные сообщения на основных маршрутах Сухопутного моста между ЕС и Китаем - транзитом через Казахстан, Россию, Беларусь

- в основном существующий путь, но с усовершенствованной инфраструктурой, например, при смене колеи, → ↓ затраты
- экспедиторы предоставили больше услуг (неполная загрузка, охлаждение и т. д.)

Быстрый рост объемов торговли и количества маршрутов (следующий слайд).

COVID подчеркнул преимущества железнодорожного транспорта:

- морское судоходство нарушено из-за COVID, корабли оказываются не в том месте *
- Перебои в воздушных перевозках из-за сокращения рейсов
- 547 000 контейнеров было отправлено между Китаем и ЕС по железной дороге в 2020 году, и их количество ↑ в 2021 г.

* Ставки морских перевозок между Китаем и Северной Европой в 2021 г. в 9 раз выше, чем в 2019 г., а доставка судами занимает больше времени («Идеальный шторм», *Экономист* 18 сентября 2021 г.).

Объем перевозок контейнерными поездами Китай-ЕС-Китай, 2015-2021 гг.

Год	Количество стандартных контейнеров (TEU)
2015 г.	46 000
2016 г.	104 500
2017 г.	175 800
2018 г.	280 500
2019 г.	333 000
2020 г.	547 000
2021 г. (до 10 декабря)	652 200

Источник: Евразийский железнодорожный альянс в <https://utlc.com/en/> (по состоянию на 10 декабря 2021 г.)

Карта маршрутов China Railway Express, май 2017



Евразийская связанность - альтернативные маршруты

1. В настоящее время основным направлением является КНР/РК/ РФ / Беларусь / ЕС
2. Средний коридор = альтернативный (и более короткий) маршрут в Турцию и Ближний Восток, в Юго-Восточную Европу или Украину.
 - предложенный в 1990-х годах в программе ЕС ТРАСЕКА
 - небольшая нагрузка из-за мультимодальности → долгое и ненадежное время в пути
 - перспективы в 2020-х годах намного лучше за счет:
 - доказанной привлекательности евразийского железнодорожного сообщения
 - улучшенного железнодорожного сообщения с Каспийским морем и улучшенной переправы на судах
 - улучшенная ж/д линия с востока на запад Казахстана
 - завершение строительства железной дороги Баку-Тбилиси-Карс на восток Турции в 2017 г.
3. Южный коридор - в настоящее время неудовлетворительная железнодорожная инфраструктура между Ираном и Турцией

Альтернативы хороши тем, что они сдерживают завышение цен транзитными странами.

Железнодорожные пути между Китаем и Европой

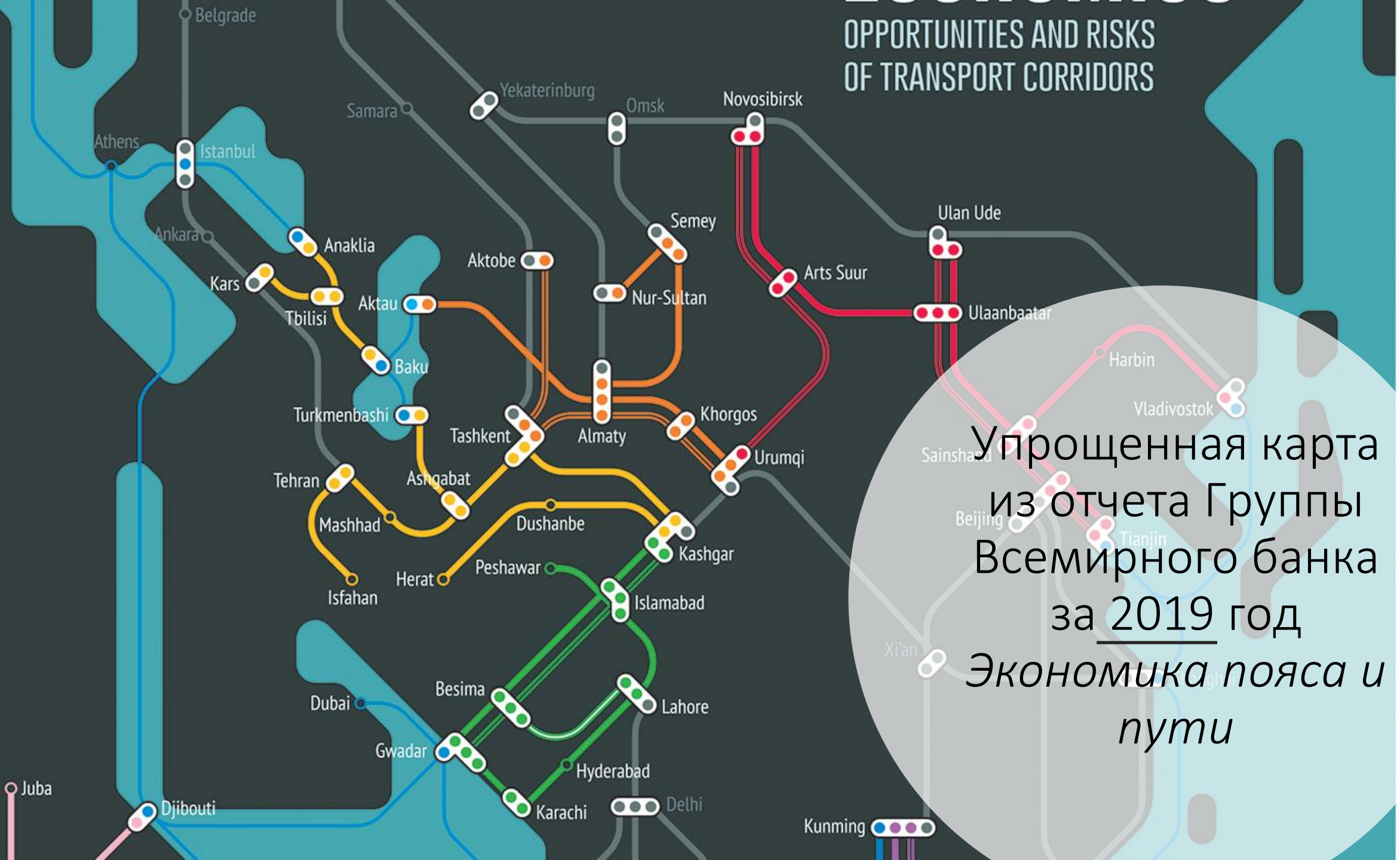


Евразийская связанность - будущие маршруты

Помимо существующей евразийской железнодорожной сети, потенциально важными для будущей связанности являются:

- Роль Каши (Кашгар) - самой западной точки китайской железнодорожной сети
 - Железная дорога в Пакистан – Китайско-пакистанский экономический коридор
 - Сообщение Каши – Андижан через Кыргызскую Республику
- Южный маршрут через Иран в Турцию и на Ближний Восток.

OPPORTUNITIES AND RISKS OF TRANSPORT CORRIDORS



Упрощенная карта
из отчета Группы
Всемирного банка
за 2019 год
*Экономика пояса и
пути*

Какие перспективы у стран ЦАРЭС?

Широко признается необходимость экономической диверсификации для процветания экономик Центральной Азии.*

Железнодорожное сообщение, напр. через Сухопутный мост было менее важно для экспорта сырьевых товаров таких как хлопок, полезные ископаемые, нефть и газ, которые не перевозятся в контейнерах, - но важно для производителей и, особенно, для многих ценных фруктов и овощей, которые зависят от холодových цепей и своевременной доставки.

1. усовершенствованная инфраструктура может ↓ затраты на отсутствие выхода к морю для экспортеров из Центральной Азии
2. Воспользуется ли страна преимуществами улучшенной физической связанности, будет зависеть от экономических реформ, направленных на снижение затрат на ведение бизнеса и международную торговлю. **

Смена поколений может быть положительным фактором:

- взрослая жизнь нынешнего поколения лидеров в основном прошла в странах с постцентрализованной плановой экономикой,
- но политикой могут управлять интересы элиты, довольной полуреформированной экономикой.

Решение этих дилемм будет решающим.

* Ханс Хольцхакер (Торговля внутри ЦАРЭС: бизнес идет как обычно или вот-вот изменится? *Экономическая записка Института ЦАРЭС*, 29 июня 2020 г.) отмечает, что Интегрированная повестка дня в области торговли, принятая ЦАРЭС в 2018 г., призывает к политике, способствующей диверсификации экспорта, но пока этого не происходит.

** Гулам Самад и Кайсар Аббас (Инфраструктура в Центральной Азии и на Кавказе, *Рабочий документ ИАБР № 1202*, Институт Азиатского банка развития, Токио, 2020 г.) подчеркивают, что, хотя инвестиции в инфраструктуру необходимы, они будут неэффективными без значительного улучшения мягкой инфраструктуры.



СПАСИБО

richard.pomfret@adelaide.edu.au

Благодарю за любой отзыв