Семенова Нелли Кимовна

Институт востоковедения РАН

Научный сотрудник

г. Москва, 107031

ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА В ФОРМАТЕ РФ-КНР-ЦА: АНАЛИЗ РИСКОВ И УГРОЗ РЕАЛИЗАЦИИ [[1]](#footnote-2)

На современном этапе роль Международных транспортных коридоров (МТК) особенно актуальна в контексте интеграционных процессов на Евразийском пространстве, в частности в Центральной Азии (ЦА).

За период независимости странами Центральной Азии неоднократно делались попытки создания региональных объединений и расширение транспортных коммуникаций. Но исторические факторы, политические риски и однотипность экономик стран региона затрудняет их сотрудничество и создание единого экономического региона.

Разнонаправленные позиции основных внешних игроков (США, ЕС, КНР, РФ) так же мало способствуют региональной, в т.ч. транспортной, интеграции и тормозят реализацию перспективных евразийских проектов.

Наиболее активную позицию на этом направлении имеет Китай, который нацелен на единство региона. Его новая стратегия «экономического пояса Шелкового пути» в направлении Центральной Азии говорит о попытке привязать коммуникации и ресурсы региона к своим промышленным проектам и торговле.

Китайская идея для бывших советских республик ЦА выглядит весьма привлекательной, поскольку китайцы делают упор на том, что их проект не предполагает создание какого-либо структурного образования, это всего лишь вариант экономической интеграции на основе общих интересов, в первую очередь – создания единой сети автомагистралей и железных дорог, которые будут обеспечивать как взаимную торговлю, так и транзит внешнеторговых грузов из АТР в Европу.

Необходимо отметить как фактор риска для республик ЦА, что форсированное развитие торговых отношений Китая происходит, в первую очередь, в интересах Поднебесной. При этом, реконструируя дорожную сеть региона, Китай, по сути, формирует каналы поставки собственной продукции в республики. Не оправдываются надежды и на рост числа рабочих мест в национальных экономиках, поскольку для строительства объектов транспортной инфраструктуры китайские компании привлекают собственных специалистов, которые в последующем часто оседают в регионе. Это может иметь негативные последствия для экономической самостоятельности и политической независимости стран региона.

Транзитная роль Центральной Азии в экономическом взаимодействии между Азией и Европой может произойти только в случае постепенной переориентации значительной части евразийского товарооборота с морских коммуникаций на трансевразийские сухопутные маршруты, что реально лишь в условиях наличия политической воли и скоординированных действий в формате КНР-РФ-ЦА.Широко разветвленная и хорошо развитая транс-евразийская транспортно-коммуникационная система, в свою очередь, обеспечит экономическую рентабельность запуска под эгидой ШОС крупных инновационно-промышленных проектов.

1. *Статья разработана при финансовой поддержке РГНФ в рамках научно-исследовательского проекта № 15-07-00038 "Геополитический шанс России транспортная система в формате РФ-КНР-Централь­ная Азия".* [↑](#footnote-ref-2)