

Интернет-журнал «Наукоедение» ISSN 2223-5167 <http://naukovedenie.ru/>

Том 9, №4 (2017) <http://naukovedenie.ru/vol9-4.php>

URL статьи: <http://naukovedenie.ru/PDF/19EVN417.pdf>

Статья опубликована 15.08.2017

**Ссылка для цитирования этой статьи:**

Якубович Е.С. Возможные направления развития транспортных маршрутов в странах ШОС // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ» Том 9, №4 (2017) <http://naukovedenie.ru/PDF/19EVN417.pdf> (доступ свободный).

Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

**УДК 629.12:51(075)**

**Якубович Егор Сергеевич**

ФБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота им. Адмирала С.О. Макарова»

Московская госакадемия водного транспорта (филиал), Россия, Москва<sup>1</sup>

Старший преподаватель

E-mail: [egorsergeevich@mail.ru](mailto:egorsergeevich@mail.ru)

## **Возможные направления развития транспортных маршрутов в странах ШОС**

**Аннотация.** Одним из направлений увеличения интенсивности экономических связей межгосударственного характера является развитие транспортной инфраструктуры. В определенном смысле, развитие транспортной инфраструктуры является системообразующим фактором, без которого невозможно цельное построение системы регионального международного экономического сотрудничества.

Несоответствие общего состояния системы транспортной инфраструктуры стран ШОС (Шанхайская организация сотрудничества) с уровнем потенциального грузооборота между странами, что обусловлено низкой эффективностью транспортной и таможенной системы.

На данный момент основное содействие здесь менее развитым государствам оказывает Китай, предоставляя кредиты, финансируя и осуществляя строительство железнодорожных и автомобильных дорог. Однако локальное решение подобной системообразующей проблемы не сможет устранить потребность принятия более широких и последовательных шагов на пути устранения этой проблемы.

Отсутствие успешно развитых транспортных коридоров, неадекватное соотношение качества транспортных магистралей в различных странах-участницах ШОС, низкая пропускная способность таможенных пограничных пунктов – сводит многие начинания глав государств, в сфере увеличения интенсивности экономического сотрудничества к минимуму, затрудняет взаимодействие между частными субъектами экономической деятельности.

В условиях, когда Запад взял курс на международную политическую и экономическую изоляцию России, остро встаёт задача нейтрализации этого конфронтационного сценария, для чего необходимо повышать геополитический вес таких международных и региональных объединений, в основе деятельности которых лежит принцип многополярности и дистанцирования от Запада. К ним в первую очередь относится и ШОС. Поэтому развитие экономической интеграции посредством налаживания транспортной инфраструктуры – является жизненно необходимым фактором для российской экономики.

---

<sup>1</sup> 117105, г. Москва, Новоданиловская наб., д. 2, к. 1

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура; станы ШОС; развитие; транспорт; экономическое сотрудничество

Основополагающей задачей для ШОС (Шанхайской организация сотрудничества) на данный момент должно стать непосредственное обеспечения осязаемой полезности для всех стран-участниц, а именно – взаимный симбиоз и учет национальных интересов. Наряду с этим, важно учитывать деятельность в Центрально-Азиатском регионе и других организаций (ОЭС, ЕАЭС), которые уже играют определенную глобальную роль в экономическом развития участников ШОС и с которыми у нее установленных партнерские отношения. В связи с тем, что страны-члены ШОС крайне заинтересованы в продолжении своей деятельности, встает важный вопрос об экономическом функционале ШОС. При всей важности сотрудничества в сфере безопасности, в конечном итоге, главное место должно отводиться экономической составляющей ШОС. Для центрально-азиатских стран, на данный момент членство в Организации представляется крайне привлекательным, в связи с тем, что в рамках ШОС Китай периодически реализует антикризисные линии. В период 2009-2011 гг. подобных приток капитала из КНР ста своеобразных фактором роста экономик стран Центрально-Азиатского региона<sup>2</sup>.

По мнению автора, дальнейшее развитие Организации возможно по четырем направлениям:

1. Консервативное;
2. Инфраструктурное;
3. Расширение числа стран-участниц;
4. Расширение кооперации и партнерства с объединениями Центрально-Азиатского региона и примыкающих к нему мировых регионов (АТР, СНГ, Ближний Восток).

Первый вариант заключается в том, что экономическое партнерство стран ШОС сохранится на сегодняшнем уровне. Такое положение дел, не становится помехой для ведения Китаем своего экономического наступления на Евразию, а Россия и Казахстан свободно могут реализовывать интеграционные проекты на евразийском пространстве.

Тем не менее, бурный рост даже для китайской торговли со странами-членами ШОС нуждается в создании соответствующей инфраструктуры. В этом же заинтересованы и прилегающие к странам ШОС Иран, Белоруссия. В связи с чем имеется вероятность осуществления варианта с упором сотрудничества в рамках Организации с упором на инфраструктуру и энергетическое развитие. Однако развитие инфраструктуры и такой вариант – крайне затратный. Также вопросы многостороннего финансирования проектов, погашения возникающих параллельно задолженностей, распределение обязательств между странами и пр. аспекты сложны и нуждаются в особых гарантия, что будет сдерживать развитие ШОС.

Второй вариант развития Организации также чреват своими ограничениями. В связи с насущным расширением ШОС ввиду Пакистана и Индии, дальнейшее расширение возможно за счет примыкающих территорий – Иран, Монголия, Туркменистан. Говоря о подобном расширении географических рамок Организации, важно отметить, что такое развитие с одной стороны, способно содействовать укреплению политического потенциала ШОС, благотворно сказываясь на многостороннем взаимодействии и сотрудничестве в регионе, в особенности, в

---

<sup>2</sup> Внешнеэкономические связи постсоветских стран в контексте евразийской интеграции: Сборник / Отв. ред. Л. Б. Вардомский, А. Г. Пылин. М.: ИЭ РАН, 2014. С. 128.

области создания транспортной инфраструктуры. С другой стороны же, это добавит ряд проблем, к примеру, таких, как разрешение вопросов безопасности на территории новых стран-членов, корректировка нормативной базы Организации, необходимость учитывать интересы новых партнеров-участников. На данный момент целесообразным видится присоединение к ШОС Монголии, испытывающей существенные затруднения с транспортной инфраструктурой и ее присоединение в Организации станет катализатором инфраструктурного и, как следствие, экономического развития страны.

Важное направление, также представляет укрепление ШОС партнерских связей с Афганистаном в борьбе с терроризмом, а его вступление в Организацию может стать интересным с точки зрения формирования новых транспортных коридоров (к примеру, мост Хайротон, соединяющий Афганистан и Узбекистан). Создание «трансафганского» транспортного коридора, наряду со строительством новых железных дорог для соединения городов Афганистана, Узбекистана и Пакистана даст возможность перевозки в страны ШОС грузов, поступающих из Юго-Восточной Азии и Европы более коротким путем, нежели через дальневосточные железнодорожные коридоры и в целом способно расширить транспортно-коммуникационные и транзитные возможности Центрально-Азиатского региона. Афганские железные дороги могут обеспечить простой и прямой доступ стран ШОС на европейский, центрально-азиатский и российский рынки, в обход перегруженного Суэцкого канала, с экономией на двух перевалках груза. Также в качестве перспективы видится и использование странами ШОС Ирана как своеобразного моста, который бы давал возможность членам Организации выйти на рынки стран Персидского залива и Европы.

Немаловажным и достаточно перспективным направлением развития ШОС видится расширение сотрудничества и кооперации с другими региональными и международными объединениями. Такие организации, как АСЕАН, АТЭС, ЕЭС, СНГ представляют для ШОС большой интерес с точки зрения возможного партнерства и обмена опытом. В данном направлении большим значением обладает налаживание отношений ШОС с ЕАЭС и их согласованное развитие, так как от подобного решения будет зависеть социально-экономическое развитие и политическая стабильность Центрально-Азиатского региона.

Одним из возможных вариантов развития может стать объединение ШОС и ЕАЭС, что даст возможность консолидации усилий в решении стоящих задач, повышения эффективности управления и координации деятельности, избегания несогласованности действий. Одним из важнейших результатов такого объединения может стать усиление интеграционных процессов, решение существующих проблем и противоречий в регионе, что приведет к исключению нестабильности из его состава. Тем не менее, вероятность того, что такая схема будет реализована на практике крайне мизерна, ввиду опасений центрально-азиатских стран стать сырьевыми придатками и быть поглощенными Китаем.

В связи с тем, что все члены ШОС вступили в ВТО, можно полагать, что образование упомянутой ранее ЗСТ в рамках ШОС также станет перспективным вариантом развития Организации как торгово-экономической площадки. Тем более, учитывая тот факт, что Россия готова к расширению сотрудничества с АСЕАН вплоть до создания ЗСТ, а КНР учредили ЗСТ с АСЕАН еще в 2010 г.

В качестве реального механизма согласования деятельности ШОС и ЕАЭС видится постановка проблемы в сфере реализации экономических проектов по такой схеме: с учетом того, что Россия, Казахстан и Киргизия являются членами ЕЭП, они согласовывают в рамках сообщества свои подходы к решению проблем в регионе, затем единая позиция выносится на обсуждение в рамках ШОС.

Так, ШОС имеет все шансы стать площадкой для согласования, с одной стороны, интересов ЕАЭС (в частности, это плюс для России), а с другой – для Китая, в рамках ШОС. При всех возможных минусах, подобная схема даст возможность превращения ШОС в поле пространственного взаимодействия экономик и избежать рисков превращения ШОС в плацдарм многовекторного разыгрывания политико-экономической карты.

Так, в контексте вышеизложенного, наиболее вероятным и приемлемым для современного положения дел сценарием развития ШОС видится консервативный сценарий, так как он включает в себя элементы прогрессивного инфраструктурного развития и расширения взаимодействия со странами-наблюдателями и смежными региональными организациями. В особенности, на данный момент актуальным видится задействование в развитии единого транспортного сообщения потенциалов Пакистана в данной сфере. Выгодное геостратегическое положение Пакистана, расположенного в Южной Азии на стыке сухопутных и морских путей, предопределяет его востребованность не только в масштабах регионального, но и общемирового хозяйства. Он омывается водами Аравийского моря на юге, граничит с Афганистаном на северо-западе, с Ираном на юго-западе, с Китаем на севере и с Индией на востоке. Близость Пакистана к странам Персидского залива, Западной и Центральной Азии, его непосредственное соседство с динамично развивающимися Индией и Китаем, позволяют ему в новом статусе государства-члена ШОС трансформироваться в важнейший торговый, энергетический и транспортный коридор Евразии. Он становится активным актором в реализации двух глобальных проектов: ЕАЭС и Экономический пояс Шелкового Пути, возрождающий исторические торговые связи и маршруты с учетом изменившихся геополитических реалий и экономических приоритетов. Пакистан благодаря разветвленной сети наземного железнодорожного и шоссейного транспорта, а также увеличивающихся мощностей порта Гвадар способен стать транспортным и торговым транзитом для стран ШОС. Помощь Китая в строительстве современной транспортной инфраструктуры Пакистана, развитие Гвадара и китайского города Кашгар в качестве особых экономических зон, модернизация Каракорумского шоссе, с помощью которого планируется связать Гвадар, Кашгар и Центральную Азию (через Бишкек с городами Ош в Кыргызстане, а также Мургаб в Таджикистане с Карасу) вполне отвечают общим усилиями ШОС по налаживанию трансконтинентального сухопутного сообщения. В его транспортную структуру входит и дорожное сообщение Читрал – Ишкашим, которое свяжет Пакистан, Афганистан и Таджикистан через Ваханский транспортный коридор, расположенный в непосредственной близости от китайской границы.

Создание перспективной общей транспортной системы ШОС позволит также подключить к ней российский потенциал Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей. Прогнозируемый дальнейший рост количества полноправных членом организации за счет государств, имеющих статус наблюдателей (Афганистан, Белоруссия, Иран, Монголия) или только претендующих на его получение (Бангладеш, Сирия, Египет), а также партнеров по диалогу (Азербайджан, Армения, Камбоджа, Непал, Турция, Шри-Ланка), позволит ШОС решать в перспективе транспортные проблемы и более масштабного глобального уровня.

Соответственно, формирование региональных транспортных и транзитных коридоров с комплексом сопутствующих им логистических центров и индустриальных кластеров должно рассматриваться в качестве основы экономической и энергетической безопасности стран-участниц ШОС, обладающих большим человеческим потенциалом.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Хартия Шанхайской организации сотрудничества // [Электронный ресурс]. – URL: <http://archive.kremlin.ru/text/docs/2002/06/106755.shtml>.
2. Декларация о создании Шанхайской организации сотрудничества // [Электронный ресурс]. – URL: <http://archive.kremlin.ru/articles/intevents2d.shtml>.
3. Декларация десятого заседания Совета глав государств членов Шанхайской организации сотрудничества в Ташкенте от 10-11 июня 2010 г. [Электронный ресурс] URL: <http://www.germania.diplo.de/Vertretung/russland/ru/08-politik/1-bilaterale-beziehungen/bilaterale-vertraege/0-bilateralevertraege.html>.
4. Стратегия развития Шанхайской организации сотрудничества до 2025 года. // [Электронный ресурс]. – URL: <http://sco-russia.ru/load/1013640805>.
5. Соглашение о порядке формирования и исполнения бюджета Шанхайской организации сотрудничества // [Электронный ресурс]. – URL: <http://docs.cntd.ru/document/902025877>.
6. Соглашение между Республикой Казахстан, Китайской Народной Республикой и Кыргызской республикой о точке стыка государственных границ трех государств // [Электронный ресурс]. – URL: <http://shos2007.ru/>.
7. Энергетическая стратегия России на период до 2035 года // [Электронный ресурс] URL: [http://www.energystrategy.ru/ab\\_ins/source/ES-2035\\_09\\_2015.pdf](http://www.energystrategy.ru/ab_ins/source/ES-2035_09_2015.pdf).
8. Программа действий Кабинета Министров Республики Узбекистан на Ближайшую и долгосрочную перспективу // [Электронный ресурс]. – URL: [http://www.norma.uz/parlament/programma\\_deystviy\\_kabineta\\_ministrov\\_na\\_blijays\\_huyu\\_i\\_dolgosrochnuyu\\_perspektivu](http://www.norma.uz/parlament/programma_deystviy_kabineta_ministrov_na_blijays_huyu_i_dolgosrochnuyu_perspektivu).
9. Деловой Совет ШОС // [Электронный ресурс]. – URL: <http://bc-sco.org/>.
10. Межбанковское объединение ШОС // [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.sectco.org/ru123/show.asp?id=787>.

**Yakubovich Egor Sergeevich**

Moscow state academy of water transport, Russia, Moscow  
E-mail: [mgavt@mail.ru](mailto:mgavt@mail.ru)

## **Possible directions of development of transport routes in the SCO countries**

**Abstract.** One of the directions of increasing intensity of economic relations of inter-state nature is the development of transport infrastructure. In a sense, the development of transport infrastructure is the backbone factor, which is essential for the whole construction of a system of regional international economic cooperation.

The discrepancy between the General condition of the transport infrastructure of countries of SCO (Shanghai cooperation organization) with the potential level of goods turnover between the countries, due to the low efficiency of transport and customs systems.

At the moment, the main assistance is less developed States provides China, providing loans, financing and implementing the construction of Railways and roads. However, the local decision of this strategic problem will not be able to eliminate the need to adopt a broader and consistent steps towards eliminating this problem.

The lack of successfully developed transport corridors, inadequate balance of quality highways in various countries-participants of SCO, low capacity of customs border crossings – driving many initiatives of the heads of States in the area of increasing intensity of economic cooperation to a minimum, makes it difficult the interaction between private economic actors.

In conditions, when the West took a course on international political and economic isolation of Russia, the acute task of neutralizing this confrontational scenario, which is necessary to increase the geopolitical weight of such international and regional associations, in the heart of which lies the principle of multipolarity and distancing from the West. To them in the first place and SCO. Therefore, the development of economic integration through the establishment of a transportation infrastructure – is a vital factor for the Russian economy.

**Keywords:** transport infrastructure; the countries of the SCO; development; transport; economic cooperation.