



Справочный материал

Коридоры ЦАРЭС для будущего: Извлечение уроков из развития экономических коридоров в Азии

**XII Астанинский экономический форум
16 мая 2019 г.
Нур-Султан, Казахстан**

I. Введение

1. Разные страны и регионы мира преследуют цель развития экономических коридоров (РЭК) в качестве эффективного средства стимулирования экономического развития, ориентированного на внешний мир, и уже демонстрируют множество показательных успешных примеров. Восстановление экономики и благоприятная региональная динамика, продемонстрированные в регионе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) – особенно, в Центральной Азии, – обеспечивают улучшенные условия и дальнейший импульс для экономического сотрудничества между странами-членами ЦАРЭС, включая осуществление трансграничного РЭК. Экономический коридор Алматы-Бишкек (ЭКАБ) – пилотный проект РЭК в рамках ЦАРЭС – демонстрирует ощутимые результаты инвестиций вдоль ЭКАБ в области транспорта, сельского хозяйства, туризма и здравоохранения. При содействии АБР исследуется возможность создания нового экономического коридора между Шымкентом (в Казахстане), Ташкентом (в Узбекистане), Худжандом (в Таджикистане) и прилегающими областями.

2. 16 мая 2019 года Секретариат ЦАРЭС проведёт подиумную сессию на XII Астанинском экономическом форуме для обсуждения регионального потенциала РЭК в регионе ЦАРЭС. В рамках этой сессии планируется обмен опытом Азии в области РЭК и обсуждение того, как ЦАРЭС может извлечь выгоду из региональных РЭК для содействия диверсификации и росту экономики. На данной сессии также будут рассмотрены проблемы и возможности, а также политические последствия для ЦАРЭС, связанные с развитием региональных экономических коридоров.

II. Концепция и опыт развития региональных экономических коридоров в Азии

3. Хотя стандартного определения «экономического коридора» не существует, основная концепция РЭК заключается в использовании серьезных эффектов роста в результате пространственного экономического развития, характеризующихся эффектом масштаба, агломерацией, диверсификацией и специализацией видов экономической деятельности в пределах обозначенного географического района. Обычно применяется трехмерный подход – включая линейные, пространственные и виртуальные аспекты – который включает в себя многосекторное и междисциплинарное взаимодействие. РЭК практикуются в рамках региональных и субрегиональных программ в Азии – ЦАРЭС, Субрегиона Большого Меконга (GMS/СБМ) и Программы субрегионального экономического сотрудничества стран Южной Азии (SASEC/СЭСЮА). Они включают в себя формирование физической связанности – транспортных коридоров – в качестве отправной точки для того, чтобы стимулировать экономическую активность в целях повышения производительности и роста. В целом, РЭК в Азии находится в состоянии перехода от транспортных коридоров к коридорам экономическим, причем некоторые субрегионы являются более продвинутыми в этом отношении (СБМ), некоторые опробуют региональные РЭК (ЦАРЭС), а некоторые все еще сосредоточены на национальных РЭК (СЭСЮА).

а. Коридоры в странах Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

4. Программа ЦАРЭС начала с подхода к созданию транспортного коридора в 2007 году, когда в регионе были определены шесть транспортных коридоров для

формирования связанности на основе материальной инфраструктуры, обеспечивающей эффективное перемещение товаров и людей через границы.¹ Шесть дорожных коридоров связывают ключевые экономические центры региона друг с другом и соединяют страны ЦАРЭС, не имеющие выхода к морю, с другими евразийскими и глобальными рынками. Подход РЭК был введен в качестве операционного приоритета в рамках стратегии ЦАРЭС 2020, в которой указаны приоритетные инвестиции, необходимые для преобразования транспортных коридоров в экономические коридоры. В рамках стратегии ЦАРЭС 2030, утвержденной в октябре 2017 года, РЭК было определено в качестве одного из операционных кластеров (вместе с торговлей и туризмом) для повышения экономической конкурентоспособности за счет улучшения логистики, снижения затрат на производство, а также стимулирования политики и инвестиций для урбанизации.

5. Пилотный коридор в рамках РЭК – ЭКАБ – создавался с тем, чтобы наладить связанность между двумя относительно близко расположенными городами, выступающими в качестве двигателей экономического роста, продвигая развитие интегрированного экономического пространства в таких областях как агробизнес, туризм, транспортное сообщение, здравоохранение и образование, и используя быстрорастущие междугородние связи вокруг Алматы и Бишкека для привлечения частных инвестиций. Данная инициатива получила сильный резонанс среди политических лидеров на национальном и местном уровнях. В настоящее время разрабатываются инвестиционные проекты, технико-экономические обоснования и генеральные планы в области сельского хозяйства, туризма и связанности. Они включают в себя текущую подготовку национальных генеральных планов и инвестиционного проекта по модернизации оптовых рынков сельскохозяйственной продукции в рамках ЭКАБ в целях повышения продовольственной безопасности и безопасности пищевых продуктов, а также стимулирования экспорта продуктов питания. Аналогичный подход применяется для изучения возможности РЭК в Шымкенте, Ташкенте, Худжанде и прилегающих к ним областях.

6. Важным экономическим коридором также является Китайско-пакистанский экономический коридор (КПЕК) – двусторонний экономический коридор между Китайской Народной Республикой (КНР) и Пакистаном, рассчитанный на 2015-2030 годы. КПЕК – это гигантский проект, который соединит порт Гвадар в Пакистане с Синьцзян-Уйгурским автономным районом в КНР. По имеющимся данным, КПЕК оценивается, примерно, в 62 миллиарда долларов США и включает в себя модернизацию огромной инфраструктуры, целью которой является расширение возможностей торговли и инвестиций между КНР и Пакистаном при поддержке инвестиций в инфраструктурную связанность, включая проекты в области транспорта, энергетики и специальных экономических зон. КПЕК также способствует региональной связанности, поддерживая рост и интеграцию экономики Пакистана в региональную и глобальную экономику посредством улучшения связанности и торговли. Это повысит роль Пакистана в качестве транзитной страны для его соседей, не имеющих выхода к морю, учитывая наличие у него непосредственного доступа к

¹ Шесть транспортных коридоров ЦАРЭС: Коридор ЦАРЭС 1: Европа – Азия (Казахстан, Кыргызская Республика и Синьцзян-Уйгурский автономный район); Коридор ЦАРЭС 2: Средиземноморье – Восточная Азия (Афганистан, Азербайджан, Казахстан, Кыргызская Республика, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и Синьцзян-Уйгурский автономный район); Коридор ЦАРЭС 3: Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия (Афганистан, Казахстан, Кыргызская Республика, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан); Коридор ЦАРЭС 4: Российская Федерация – Восточная Азия (Автономный регион Внутренняя Монголия и Синьцзян-Уйгурский автономный район в Китайской Народной Республике, а также Монголия); Коридор ЦАРЭС 5: Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия (Афганистан, Кыргызская Республика, Пакистан, Таджикистан и Синьцзян-Уйгурский автономный район); и Коридор ЦАРЭС 6: Европа – Ближний Восток и Южная Азия (Афганистан, Казахстан, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан).

морским портам. По состоянию на декабрь 2018 года было реализовано 22 проекта на сумму около 18,9 млрд долл. США, и 11 проектов уже были завершены.²

в. Коридоры в странах программы Субрегиона Большого Меконга

7. В 1998 году в СБМ был принят подход к созданию экономических коридоров для ускорения экономического развития в субрегионе. Были определены три основных коридора – Экономический коридор Восток-Запад (EWEC), Экономический коридор Север-Юг (NSEC) и Южный экономический коридор (SEC) – для интеграции дорожных систем с целью соединения границ, городских центров, производственных центров, торговли, туризма и морских портов. В процессе РЭК в СБМ использовались три этапа развития: определение приоритетных дорожных проектов, которые должны были стать основой экономических коридоров (1992-1997 годы); проектирование приоритетных коридоров для их превращения в экономические коридоры (1998-2007 годы); и разработка и реализация стратегий и планов действий для EWEC, NSEC и SEC (начиная с 2008 года). В 2008 году стартовал Форум по экономическим коридорам СБМ с целью поддержки усилий по преобразованию транспортных коридоров в экономические коридоры посредством улучшения политического диалога и координации, включая взаимодействие между государственным и частным секторами, а также центральными и местными органами власти.

8. На сегодняшний день в рамках программы СБМ реализованы инвестиционные проекты в поддержку РЭК в таких областях как транспорт, содействие торговле, туризм, развитие городов (города-коридоры), производственно-сбытовые цепочки в сельском хозяйстве и безопасность в области здравоохранения. Также рассматриваются возможности развития специальных экономических зон (СЭЗ) вдоль экономических коридоров СБМ. За годы инвестиций плотность дорог увеличилась более чем вдвое; при поддержке АБР было завершено строительство почти 6000 километров дорог. Улучшение связанности значительно увеличило объемы торговли и инвестиций между странами СБМ: к 2014 году объем торговли внутри СБМ достиг 413 млрд долл. США, по сравнению с 5 млрд долл. США в 1992 году, а прямые иностранные инвестиции увеличились с 229 млн долл. США в 2001 году до 2,7 млрд долл. США в 2012 году; число прибывающих в СБМ туристов увеличилось с 26 миллионов в 2008 году до 60 миллионов в 2016 году. Эти достижения были в значительной степени связаны с деятельностью РЭК в субрегионе, включая Соглашение об упрощении трансграничных перевозок, трансграничные сети обмена электроэнергией, туристические кампании, а также платформу сотрудничества в области электронной торговли. Стратегия развития пяти экономических коридоров Малайзии в целях развития пяти регионов (северный полуостров, юг, восточное побережье, Саравак и Сабах) в стране, каждый из которых ориентирован на различные секторы/отрасли, была признана показательным примером успеха РЭК.³ Малайзия также изучает возможности развития трансграничной экономической зоны с соседними Индонезией и Таиландом.

² <https://pk.chineseembassy.org/eng/zbqx/t1626097.htm>

³ <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/411956/ewp-520-malaysia-economic-corridors-regional-development.pdf>

с. Коридоры в странах Программы субрегионального экономического сотрудничества в Южной Азии

9. Стратегическая цель СЭСЮА по продвижению РЭК в течение следующих 10 лет заключается в продвижении согласованного взаимодействия между экономическими коридорами, которые разрабатываются в отдельных странах СЭСЮА, уделяя в настоящее время особое внимание развитию транспортных коридоров с целью улучшения связанности между странами-членами. В качестве приоритетных автомобильных коридоров были определены несколько наземных транспортных коридоров – северо-западный коридор Бангладеш-Дакка; подъездная дорога Бутан-Пасаха, коридор север-юг Индии-Панитанки-Фулбари, Западная Бенгалия, и модернизация стратегических автомобильных дорог Непала.

10. Было установлено, что три РЭК обладают потенциалом взаимовыгодного сотрудничества с другими внутригосударственными коридорами в СЭСЮА. К ним относятся: (i) Экономический коридор Восточного побережья в Индии; экономический коридор Силхет-Дакка-Хульна в Бангладеш; и экономический коридор Коломбо-Тринкомали в Шри-Ланке. Эти экономические коридоры направлены на укрепление существующих производственно-сбытовых цепочек (цепочек создания стоимости) и развитие новых связей между цепочками создания стоимости; модернизацию ключевой транспортной инфраструктуры и инфраструктуры содействия торговле с целью улучшения связанности; и разработку соответствующих институциональных механизмов, которые будут служить платформами для сотрудничества и взаимодействия между правительством и заинтересованными сторонами.

III. Задачи развития региональных экономических коридоров

11. Как показывает опыт РЭК в Азии, региональное РЭК призвано соединять различные секторы и отрасли в нескольких странах путем применения согласованного пространственного подхода к экономическому развитию, как если бы все они находились в одной стране – как, например, в случае Малайзии. Этот процесс включает в себя сложные комплексные задачи:

- Он сопряжен со сложным и длительным процессом развития. В отличие от простого дорожного коридора, РЭК включает в себя пространственное экономическое планирование и развитие, которое является межсекторальным и междисциплинарным подходом и требует тщательного технико-экономического обоснования, межстрановой и межсекторальной координации, а также экспериментального тестирования. В случае с ЭКАБ потребовалось около пяти лет на то, чтобы перейти от разработки концепции к определению конкретных инвестиций.
- РЭК сдерживают пробелы в материальной инфраструктуре и узкие места в нематериальной инфраструктуре. Несмотря на то, что, благодаря огромным инвестициям, за последние десятилетия связанность инфраструктуры улучшилась, развивающейся Азии по-прежнему потребуется инвестировать 26 триллионов долларов США в период с 2016 по 2030 годы, или 1,7 триллиона долларов США в год, чтобы восполнить эти пробелы. Региональные РЭК сопряжены с обеспечением связанности трансграничной инфраструктуры (например, пограничных пропускных пунктов), которые обычно являются слабыми звеньями в отдельно взятой стране. Кроме того, нематериальная инфраструктура – такая как таможенные процедуры, торговая политика и правила – является, в основном,

нескоординированной и несогласованной, что создает серьезные проблемы для трансграничных РЭК.

- Координация межгосударственной и трансграничной политики остается проблемой для региональных РЭК, поскольку разные страны на разных этапах развития ставят перед собой разные политические приоритеты. На уровне отдельных стран существуют жесткие ограничения – такие как торговая политика с различными тарифами, а также нетарифные меры; на местном уровне приграничные провинции обычно имеют свою собственную повестку дня в области развития и политические предпочтения.
- Несмотря на то, что участие частного сектора является ключом к успеху РЭК в развитии бизнеса и создании рабочих мест, оно остается ограниченным из-за информационной асимметрии, слабых стимулов и недостаточных условий для инвестиций и плохого доступа к финансированию. Причиной таких ограничений, отчасти, является отсутствие эффективного диалога с заинтересованными сторонами в государственном секторе.
- В некоторых случаях отсутствие сильной политической воли (из-за нестабильной внутривнутриполитической системы) и проблемы безопасности также являются серьезными препятствиями для региональных РЭК.
- Помимо вышесказанного, эффективное измерение воздействия/выгод от экономических коридоров также является проблемой. Принимая во внимание многосекторный и пространственный подход к РЭК, существуют сложности с разработкой всеобъемлющей аналитической основы для учета всех преимуществ и последствий РЭК – в частности, регионального РЭК. Например, до сих пор лишь немногими институтами была разработана надежная аналитическая база для всестороннего измерения трансграничных экономических выгод от данного регионального проекта.

IV. Возможности для развития региональных экономических коридоров в ЦАРЭС

12. Несмотря на существующие проблемы, региональное РЭК открывает более широкие возможности для усиления региональной экономической интеграции в регионе ЦАРЭС. За 20 лет экономического сотрудничества, основанного на проектах в рамках Программы ЦАРЭС, регион добился замечательных достижений в области транспорта, энергетики, торговли и содействия торговле, заложив прочную основу для регионального РЭК. В настоящее время регион расширяется, охватывая новые секторы и области в рамках стратегии ЦАРЭС 2030, чтобы максимизировать потенциал роста. Все это предоставляет значительные возможности для регионального РЭК в ЦАРЭС. Ниже представлены ключевые области, которые обеспечивают большой потенциал регионального РЭК в ЦАРЭС.

13. **Хорошо развитые транспортные коридоры и улучшающаяся энергетическая связанность.** В регионе ЦАРЭС наблюдается заметное улучшение связанности инфраструктуры на протяжении двух десятилетий осуществляемых инвестиций – особенно, в рамках шести коридоров ЦАРЭС. По состоянию на декабрь 2018 года, совокупные инвестиции в ЦАРЭС в размере 33,7 млрд долл. США (доля АБР составляет 12,5 млрд долл. США) были направлены на транспортное сообщение (75%), энергетическую связанность (23%), торговлю и содействие торговле (2%). К ним относятся региональные проекты улучшения пограничных служб в Кыргызской Республике, Монголии, Пакистане и Таджикистане. Инвестиции в ключевые проекты

трансграничной энергетической связанности – включая стратегию взаимного подключения энергосистем Туркменистана, Узбекистана, Таджикистана, Афганистана и Пакистана, проект взаимного подключения энергосистем Туркменистана, Афганистана и Пакистана, проекты по строительству газопровода между Туркменистаном, Афганистаном, Пакистаном и Индией, и проекты CASA-1000 – способствуют формированию общего энергетического рынка в регионе ЦАРЭС.

14. **Большой торговый потенциал.** На регион ЦАРЭС приходится крошечная доля мировой торговли (менее 1%), и страны ЦАРЭС также торгуют между собой в гораздо меньших объемах, нежели страны других субрегионов (например, Юго-Восточная Азия, Южная Азия). Внешняя торговля ограничивалась узким сегментом товаров (преимущественно, сырьевых) и небольшим количеством торговых партнеров. Тем не менее, связанный с торговлей прогресс на региональном и национальном уровне является многообещающим. Восемь из одиннадцати стран-членов ЦАРЭС являются членами Всемирной торговой организации (ВТО), что свидетельствует об улучшении интеграции региона в многостороннюю торговую систему; Инициатива «Один пояс и один путь», с ее масштабным присутствием в регионе, расширяет возможности торговли и инвестиций с Китайской Народной Республикой; дальнейшие усилия по приведению в соответствие с пересмотренной Киотской конвенцией и Соглашением ВТО об упрощении процедур торговли еще более улучшают условия торговли и инвестиционный климат; и принятие Интегрированной программы по торговле ЦАРЭС (ИПТЦ) до 2030 года поможет странам ЦАРЭС ускорить свою интеграцию с глобальной экономикой посредством расширения торговли, большей диверсификации и укрепления торговых институтов.

15. **Специальные экономические зоны (СЭЗ) и индустриальные парки (ИП).** СЭЗ и ИП являются важными инструментами продвижения РЭК. Если они хорошо спроектированы и надлежащим образом согласованы со стратегиями внутреннего развития в данной стране, СЭЗ и ИП могут способствовать развитию инвестиционного климата благодаря своей способности привлекать прямые иностранные инвестиции (ПИИ) – в особенности, инвестиции, связанные с глобальной цепочкой создания стоимости, – и содействовать участию отечественных фирм в мировых производственных сетях, способствуя, тем самым, развитию региональных и трансграничных цепочек создания стоимости. Они могут стимулировать рост экспорта, создавать рабочие места и способствовать повышению квалификации и передаче технологий. Учитывая это, все больше и больше стран в регионе ЦАРЭС создали и/или разрабатывают СЭЗ и ИП для стимулирования своего роста.

16. **Большой неиспользованный потенциал роста туризма.** Сектор туризма стал основным источником рабочих мест и ключевым фактором экономического роста и развития во всем мире. На его долю приходится более 10% мирового ВВП, 7% мировой торговли и каждое десятое рабочее место. Многие страны Азии извлекли выгоду из непрерывного роста туризма. Тем не менее, регион ЦАРЭС пока еще не в полной мере извлек для себя выгоды из туризма. Устойчивый туризм в регионе ЦАРЭС способствует экономическому росту и содействует региональному РЭК. В пяти странах Центральной Азии в 2017 году на туризм приходилось всего 5,5% ВВП и 4,2% всей занятости. Последние исследования⁴ показывают, что в следующем десятилетии число иностранных туристов в регионе ЦАРЭС будет расти, в среднем, на 4,9% в год, более чем соответствуя ожидаемому глобальному расширению международного туризма на 3,3% в

⁴ Серия страновых отчетов Всемирного совета по путешествиям и туризму (WTTC) за 2018 год: Экономические последствия путешествий и туризма (Афганистан и Туркменистан не охвачены WTTC).

год к 2030 году и 4,4% в год в странах с развивающейся экономикой, которые указаны в докладе ЮНВТО об основных показателях туризма за 2017 год.⁵ Страны ЦАРЭС обладают – как по-отдельности, так и сообща – огромным спектром природных и культурных ресурсов для привлечения многих сегментов международного и внутреннего туристического рынка.

V. Вопросы для обсуждения

- Как выбрать «выигрышные» региональные коридоры, которые имеют большие шансы на успех? Каковы предпосылки успешных коридоров?
- Каким образом трансграничные специальные экономические зоны (СЭЗ) и индустриальные парки (ИП) могут способствовать развитию экономических коридоров? Каковы требования для создания успешных СЭЗ и ИП?
- Какова роль частного сектора в развитии экономических коридоров? Какая политика необходима для максимизации выгод малых и средних предприятий от участия в развитии экономических коридоров?
- Каким образом институты развития и региональные платформы – такие как Программа ЦАРЭС – могут поддержать развитие регионального экономического коридора между странами ЦАРЭС?
- Какой институциональный механизм будет наиболее эффективным для координации и управления региональным экономическим коридором, пересекающим несколько стран и включающим в себя местные административно-территориальные субъекты? Как обеспечить скоординированную роль правительств на национальном, областном и местном уровне?

⁵ ЮНВТО. 2017 г. Основные моменты туризма, ЮНВТО, 2017 г. Мадрид.