

# Центральная Азия

## Развитие в трех измерениях



Влияние на формирование политики, на основе Доклада о мировом развитии 2009 года «Новый взгляд на экономическую географию» и публикаций Евразийского банка развития



ВСЕМИРНЫЙ БАНК




Евразийский Банк Развития

© Всемирный банк  
© Евразийский банк развития

Доклад о мировом развитии 2009 года можно приобрести через интернет или бесплатно загрузить с <http://www.worldbank.org/wdr2009>. Публикации Евразийского банка развития доступны на <http://www.eabr.org/eng>.

Настоящая брошюра является результатом совместной работы Всемирного банка и Евразийского банка развития. В основу брошюры положены основные тезисы Доклада о мировом развитии 2009 года «Новый взгляд на экономическую географию», а также материалы отраслевых отчетов Евразийского банка развития: «Водно-энергетические ресурсы Центральной Азии: проблемы использования и освоения», «Общий электроэнергетический рынок СНГ» и «Система индикаторов евразийской интеграции ЕАБР». Брошюра подготовлена Чорчинг Го (Всемирный банк) при содействии Сары Бокманн под руководством Индермит Гилла (Главного экономиста по Европе и Центральной Азии, Всемирный банк) и Евгения Винокурова (Заместителя руководителя Аналитического управления, Евразийский банк развития). Редактор текста - Брюс Фитцджеральд. Дизайн и верстка Zephyr Design Ltd, Лондон.

The background image shows a residential area with several houses featuring red-tiled roofs and light-colored walls. A dirt road or path runs through the middle ground, leading towards the houses. The foreground is a rough, unpaved surface with some sparse vegetation and a small blue object, possibly a container or part of a vehicle. The overall scene suggests a developing or semi-urban environment.

Миллионы людей проживают в трущобных районах городов развивающихся стран мира; еще для миллионов местом проживания служат неблагополучные и отстающие в развитии районы; итого миллиарды жителей оказываются в самом низу глобальной иерархии. На сегодняшний день это один из самых серьезных вызовов развитию. Озабоченность этой проблемой ведет к разработке политики и стратегий, нацеленных на пространственное выравнивание дисбаланса экономического роста. Основной посыл Доклада о мировом развитии 2009 года «Новый взгляд на экономическую географию» говорит о другом: экономический рост крайне редко имеет сбалансированный характер. А преждевременные попытки по его выравниванию, могут поставить прогресс под угрозу.

Центральная Азия объединяет пять стран – Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Большинство стран региона характеризуются низким уровнем дохода, отсутствием выхода к внешним морям и ограниченным доступом к мировым рынкам. Совокупный размер экономик стран региона составляет примерно 146 миллиардов долларов США. Лидером является Казахстан, размер экономики которого оценивается в 104 миллиарда долларов США при доминирующей роли нефтяного сектора. География стран региона обуславливает особые экономические проблемы.

Доклад о мировом развитии 2009 года анализирует роль региональной интеграции через создание общих институтов, развитие инфраструктуры и целевые программы поддержки, направленные на компенсацию негативных экономических эффектов неблагоприятной демографической ситуации, физической и политической географии. В Докладе обсуждается, как увязать стратегии урбанизации, территориального развития и региональной интеграции с измерениями экономической географии – плотностью, расстоянием и разобщенностью внутри страны и региона – для стимулирования роста.

## Развитие в трехмерном измерении: плотность, расстояние и разобщенность

Производство концентрируется в крупных городах, наиболее развитых районах и богатых странах. Половина объёма мирового производства сконцентрирована на полутора процентах территории планеты. А в Северной Америке, Европейском Союзе и Японии, где проживает менее одного миллиарда человек, сосредоточено три четверти мирового богатства.

Растущие города, возрастающая мобильность населения и повышение специализации производства являются неотъемлемыми спутниками развития во всем мире. Эти изменения особенно заметны в Северной Америке, Западной Европе и Северо-Восточной Азии. Однако и в странах Восточной и Южной Азии и Восточной Европы сегодня происходят аналогичные по своим масштабам и темпам перемены. В Докладе о мировом развитии за 2009 год «Новый взгляд на экономическую географию» дается заключение, что подобные изменения будут играть крайне важную роль для успешного экономического развития также в других развивающихся странах, и их следует поощрять. В Докладе о мировом развитии за 2009 год «Новый взгляд на экономическую географию» используются три категории из этой дисциплины – плотность, расстояние и разобщенность – для описания трансформаций, которые происходят в экономиках стран по мере их развития, и условий, которые необходимо принимать в расчет при разработке политик и стратегий.

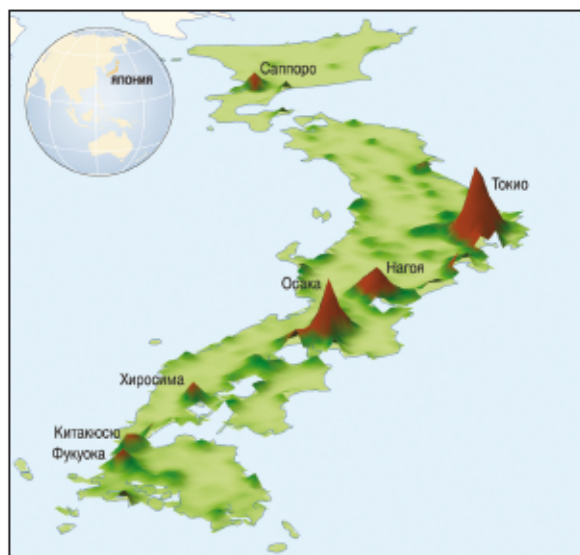
Приведенные ниже примеры Токио, США и Западной Европы – трех географических точек концентрации благосостояния – иллюстрируют процесс трансформации в разрезе трех категорий и сопутствующие ему издержки. Уроки этих экономически благополучных регионов безусловно полезны, но принесшие успех стратегии требуют адаптации для использования в условиях менее крупных и развитых экономик. В силу разобщенности, удаленности от мировых рынков и низкой плотности экономической активности интеграция наиболее проблематична в регионах, к числу которых можно отнести и Центральную Азию. Для таких стран, как страны Центральной Азии, ДМР 2009 года обсуждает потенциально успешные подходы к региональной интеграции, которые совмещают в себе взаимодействие институтов для преодоления проблем, создаваемых национальными границами, совместное развитие инфраструктуры для сокращения расстояний между странами, а также специальные меры, такие, как например, преференциальный режим доступа на мировые рынки.

### Плотность

Токио является крупнейшим городом мира с населением в 36 млн человек. Здесь на менее чем 4 процентах территории страны проживает четверть населения страны. Гости Токио могут видеть, как специально обученные люди заталкивают людей в поезда. Миллионы местных жителей добровольно мирятся со всеми неудобствами, сопряженными с жизнью в гигантском мегаполисе. Взгляд на карту экономической плотности Японии объясняет, почему это происходит. В Токио создается третья часть (30%) материального богатства Японии, что примерно соответствует ВВП Канады. Чтобы получить долю этого богатства, люди вынуждены жить скученно. В отличие от Центральной Азии, где отмечается низкая плотность экономической активности, на карте Японии более всего впечатляет концентрация материальных богатств в Токио и Осаке (карта 1).

**Карта 1: Экономическая плотность: почему имеет смысл жить ближе к Токио (объем производства на 1 кв. км в Японии)**

Источник: Авторский коллектив ДМР – 2009 и исследовательская группа Всемирного банка по вопросам развития на основании оценок ВВП на субнациональном уровне за 2005 год. См. также Nordhaus (2005)



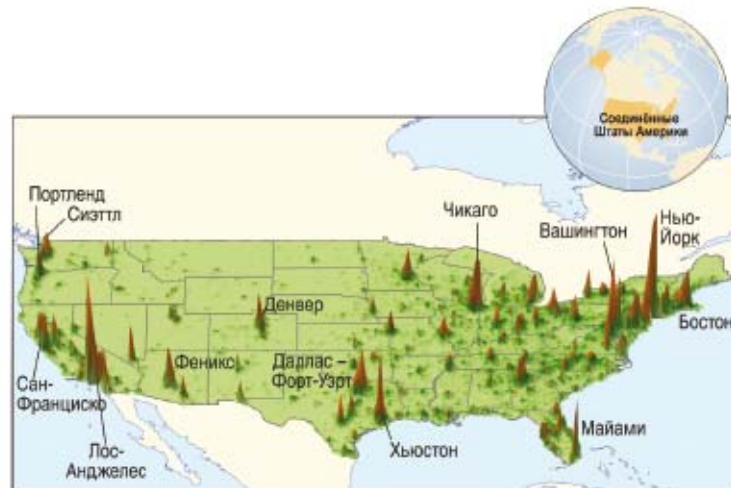
## Расстояние

Ежегодно в Соединенных Штатах перед Днем благодарения около 35 млн человек навещают родных и друзей. На части территории страны в это время уже начинается зима, поэтому авиарейсы часто задерживаются. Однако американцы мирятся с необходимостью жить вдали от родных и близких, поскольку экономическая активность, а следовательно и экономические возможности, сконцентрированы в определенных отдельных районах страны.

Карта 2 иллюстрирует плотность экономической активности на территории США. Чтобы получить часть материальных благ, американцам приходится перемещаться ближе к тем местам, где эти блага создаются. Поэтому 8 млн американцев ежегодно перевозжат в другие штаты, стараясь оказаться там, где открываются более широкие экономические возможности. На этой карте США более всего впечатляют расстояния. Расстояния - весьма серьезный вызов и для Центральной Азии (карта 2).

## Разобщенность

По другую сторону Атлантики, в Западной Европе, ежедневно происходит массовое перемещение другого плана - на этот раз не людей, а продукции. В качестве примера можно привести компанию Airbus, производящую детали и узлы для самолетов, и их сборку в Великобритании, Германии, Испании, Франции и других странах. Страны региона, который еще не так давно был разделен границами, сегодня беспрепятственно ведут торговлю с бывшими конкурентами, а граждане этих стран имеют свободу передвижения, что в итоге ведет к укреплению интеграции стран Европейского Союза. По мере усиления интеграции экономическая разобщенность ослабевает, и это позволяет развивать специализацию и масштабное производство (карта 3). Такой вид экономической интеграции мог бы способствовать повышению продуктивности экономик стран Центральной Азии.



**Карта 2:** Расстояние: почему американцам приходится быть мобильными (объем производства на 1 кв. км в Соединенных Штатах Америки)

Источник: Авторский коллектив ДМР - 2009 и исследовательская группа по вопросам развития Всемирного банка на основании оценок ВВП на субнациональном уровне за 2005 год. См. также Nordhaus (2005)



**Карта 3:** Разобщенность: то, что мешает прогрессу в Африке, не является препятствием в Западной Европе (границы как препятствия на пути потоков товаров, капитала, людей и идей)

Источник: Авторский коллектив ДМР-2009 (подробнее см. главу 3).

Примечание: Ширина линий, обозначающих границы, пропорциональна совокупной строгости введенных соответствующей страной ограничений на перемещение товаров, капитала, людей и идей за рубеж и из-за рубежа

## Мир с точки зрения рынков

На экономико-географической карте, приведенной ниже, размеры стран изменены в соответствии с их ВВП. Она наглядно демонстрирует преимущества крупных городов, мобильности населения и тесных связей между странами. Соединенные Штаты Америки, Западная Европа и Япония доминируют в мировой экономике. Рост городов, миграция населения и торговля служили в последние два столетия катализаторами прогресса в развитых странах. Теперь эти же факторы выступают в качестве движущих сил и для наиболее динамично растущих экономик развивающихся стран мира.

- Мумбаи – не самый большой город мира, но в нем самая высокая плотность населения, и город продолжает расти.
- Китай – не самая крупная экономика в мире, но самая быстрорастущая и возможно наиболее мобильная.
- Страны Юго-Восточной Азии пока не сформировали политического союза, но, как и страны ЕС, ведут активную взаимную торговлю компонентами готовых изделий.

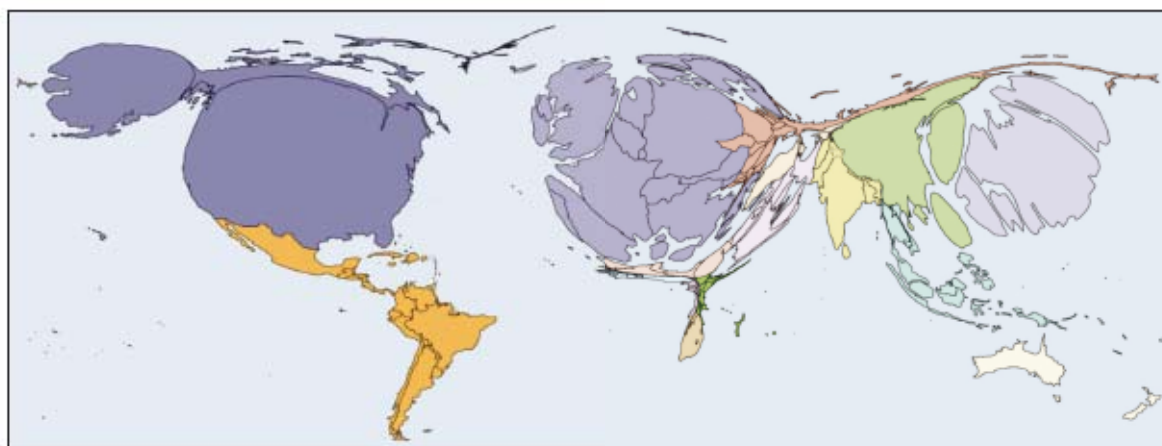
Несмотря на толчею в пригородном транспорте и скученность в трущобах, таких, как Дхарави, население Мумбаи с 1970-х годов выросло вдвое. С 1990-х годов миллионы китайских рабочих переселились поближе к тем источникам экономических возможностей, которые сконцентрированы вдоль побережья. Региональные производственные сети в Восточной Азии простираются гораздо шире, чем предприятия компании Airbus в Западной Европе. Возможно, страны Восточной Азии и не ведут торговлю комплектующими частями для самолетов, но, прекратив враждовать между собой, они с той же интенсивностью торгуют комплектующими узлами и компонентами для автомобилей и компьютеров.

И каков же выигрыш? На экономической карте мира, построенной по принципу соотношения размера стран к их ВВП, легко определяются контуры Китая, Индии и стран Юго-Восточной Азии. В сравнении с ними огромный африканский континент выглядит тонким полуостровом (карта 4).

Источник: Авторский коллектив ДМР-2009, исходя из показателей ВВП за 2005 год (в постоянных долларах США)

Примечание: Данная картограмма была составлена на основе метода Гастнера и Ньюмена (Gastner and Newman, 2004). На этой карте показаны самые богатые страны, а ВВП сопоставляется на основе курса обмена валют. Это показывает международную покупательскую способность – чего стоят деньги, если потратить их в другой стране

**Карта 4:** Каким рынки видят мир (размер страны показывает ее долю в мировом валовом внутреннем продукте)



## Центральная Азия в трехмерном измерении: плотность, расстояние и разобщенность

Центральная Азия не имеет преимуществ ни по одному из трех измерений экономической географии – плотности, расстоянию и разобщенности. Она относится к наиболее удаленным и разобщенным регионам мира, а входящие в нее страны малы, изолированы, не имеют выхода к внешним морям и зависят от экспорта ресурсов. По классификации Всемирного банка Казахстан (среднегодовой доход на душу населения \$5060) относится к группе стран со средним высоким уровнем дохода. Туркменистан – к группе стран со средним низким уровнем дохода. Кыргызстан (\$590), Таджикистан (\$460) и Узбекистан (\$730) – к группе стран с низким уровнем дохода.

### Плотность

Население Центральной Азии составляет 69 млн человек, что примерно равно населению Франции, Италии или Таиланда. Но в отличие от этих стран, в Центральной Азии отсутствуют районы достаточно высокой плотности экономической активности (карта 5). Иными словами, на карте Центральной Азии отсутствуют точки географической концентрации труда и капитала, от которых зависят и занятость, и плотность населения, и которые являются определяющими характеристиками урбанизации. Уровень урбанизации здесь низок – а доля городского населения общей численности населения составляет порядка 40%. Крупнейший городской центр ЦА по количеству населения Ташкент (3,4 млн. жителей) занимает 93-е место в мире.

### Расстояние

Расстояние обычно является физической мерой, но для развития имеют значение экономические расстояния – время и стоимость передвижения товаров, услуг, труда, капитала, информации и идей. Расположение вблизи рынков дает преимущество по сравнению с удаленными точками. За последние 60 лет мировая экономическая активность преимущественно концентрировалась в Северной Америке, Западной Европе и Северо-Восточной Азии. Близость к этим рынкам обеспечивает значительные преимущества. Существует сильная взаимозависимость между доступностью рынка и экономическим ростом, но Центральная Азия относительно далека от любого быстро растущего региона. Проблемы расстояния усугубляются тем, что ни одна из стран Центральной Азии не имеет выхода к внешним морям и возможностей относительно недорогой морской транспортировки. Узбекистан является одной из двух стран в мире, не имеющих не только выхода к внешним морям, но и находящейся в окружении стран также без выхода к морю (карта 6).



Карта 5: Уровень экономической плотности в Центральной Азии является низким

Инвестиции в транспортную инфраструктуру весьма дороги из-за физической географии региона. Площадь Центральной Азии составляет 4 миллиона квадратных километров, что примерно равно площади Европы за исключением бывшего СССР, а ее население распределено по территории, в 7 раз превышающей размеры Франции или Таиланда и в 13 раз размеры Италии. Ландшафт региона включает высокогорные перевалы и горы, пустыни и покрытые травами степи. Рельеф поверхности варьируется от второй самой низкой точки на земле (154 метра ниже уровня моря) до горных вершин высотой более 7400 метров.

### Разобщенность

Государственные границы объединяют людей с общими характеристиками и обеспечивают чувство места и принадлежности. Они предоставляют безопасность и стабильность и обеспечивают значительные экономические преимущества. Границы очерчивают территорию, но разобщенность определяется степенью сложности процедур пересечения границ, а также способностью государства интегрироваться в мировое сообщество. Разобщенность может быть намеренной и ненамеренной, возникающей при неэффективном управлении границами. Пограничные режимы варьируются от умеренных ограничений на потоки товаров, капитала, людей и идей, до более жестких, вызванных территориальными спорами, гражданскими войнами и конфликтами между странами.

## Западные соседи Центральной Азии

В Центральной Азии разобщенность или экономические границы достаточно «глубокие» из-за существующей внутренней и внешней политики государств, ограничивающей торговлю и инвестиции (карта 7). По мнению Евразийского банка развития, нефизические барьеры являются наиболее значительными препятствиями к развитию транзита грузов. Такие барьеры включают сложную систему выдачи разрешений, необоснованные задержки при пересечении границы, различные пошлины и дополнительные налоги, взимаемые регулирующими органами и местными властями, плановые и незапланированные проверки веса груза и т.д. Они вызывают значительные задержки, приводящие к потере финансовых средств, доверия клиентов и, что наиболее важно, потере единственного значительного преимущества, которое наземная транспортировка имеет по сравнению с морскими перевозками - скорости.



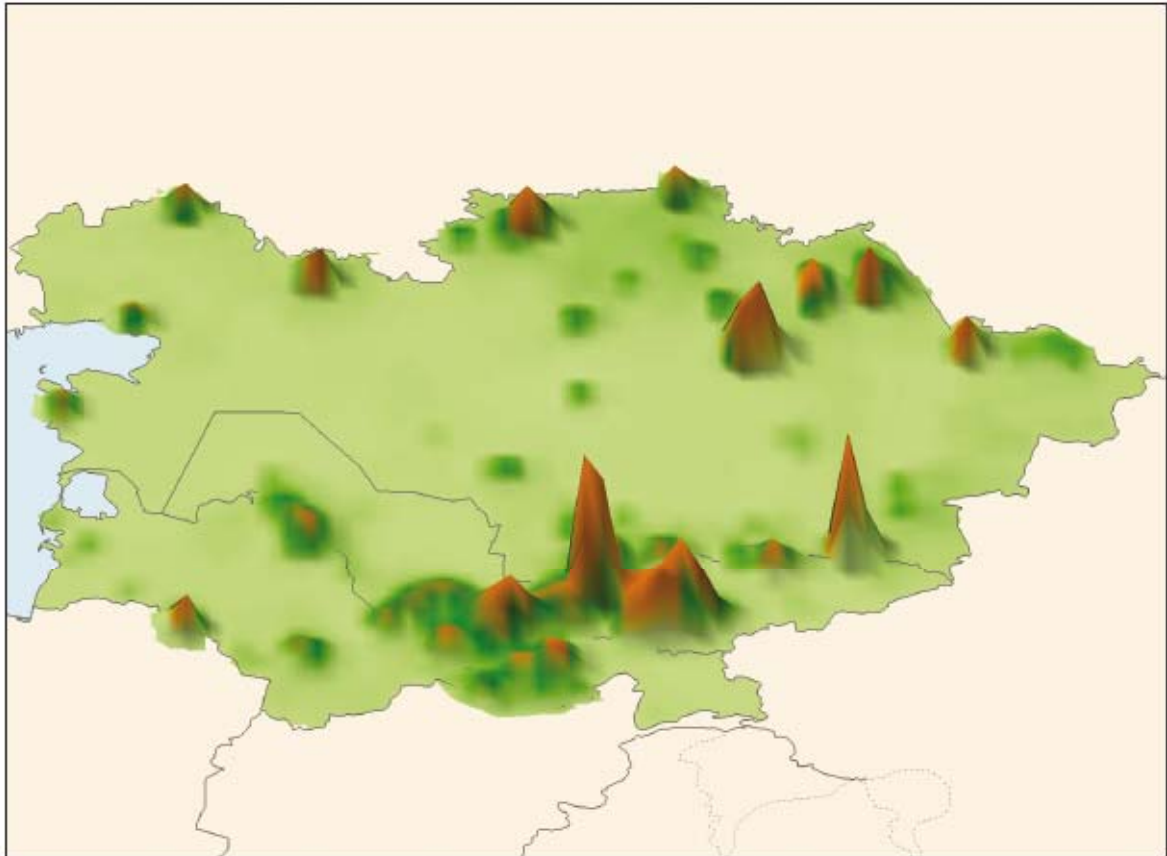
Карта 6: Страны, не имеющие выхода к морю



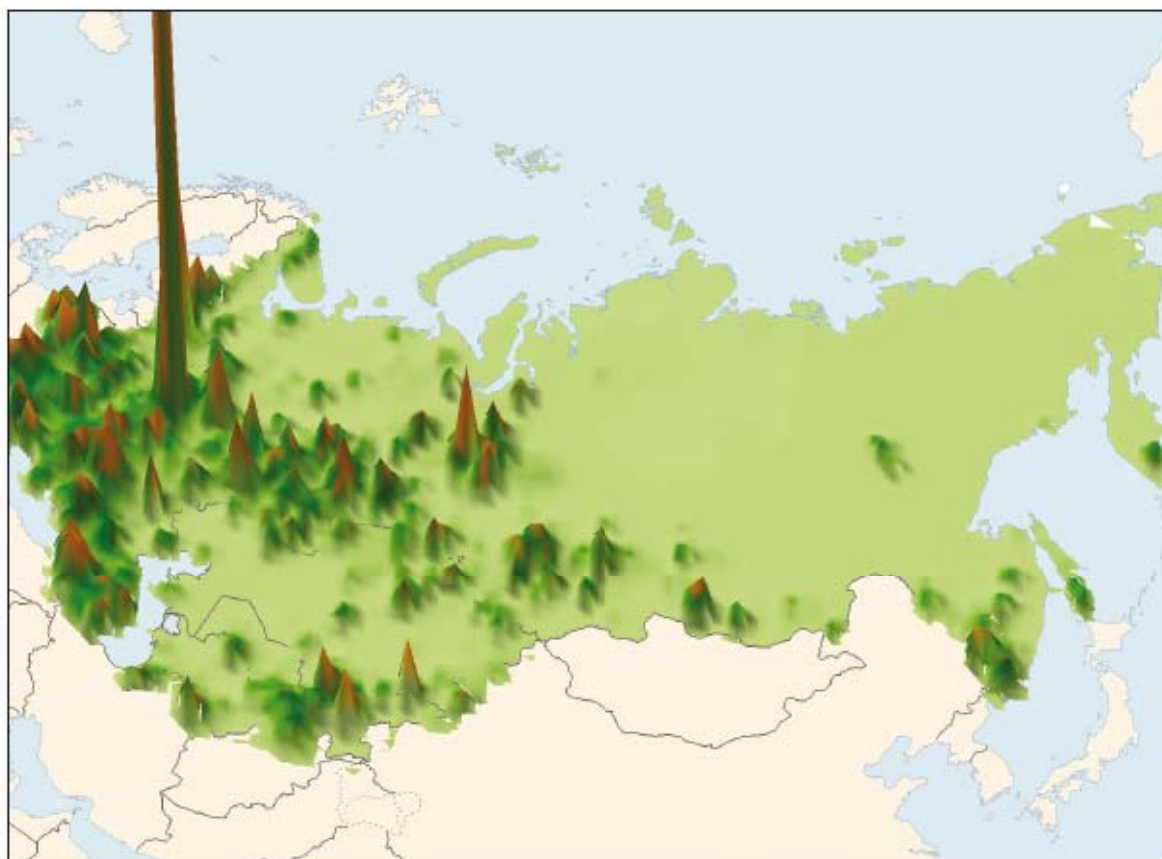
Карта 7: Экономические границы в центральной Азии очень сильны



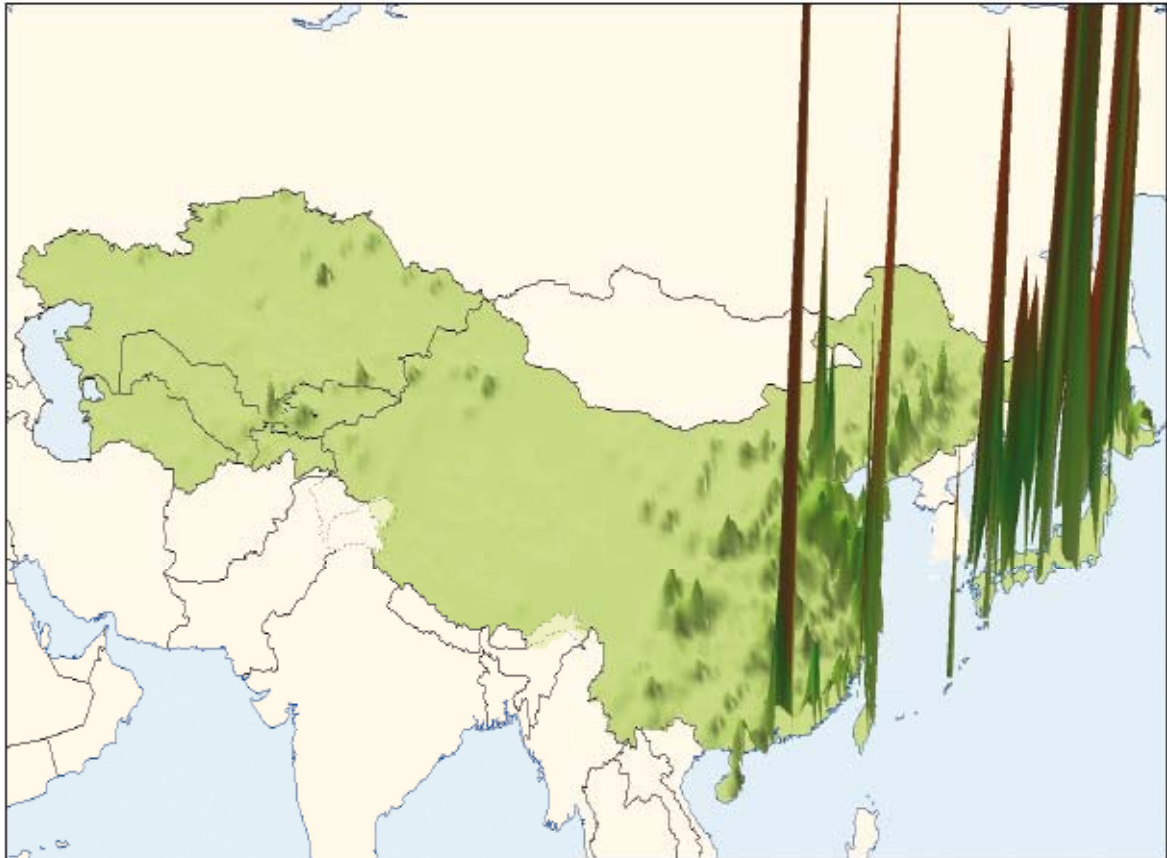
## Распределение населения и производства в Центральной Азии



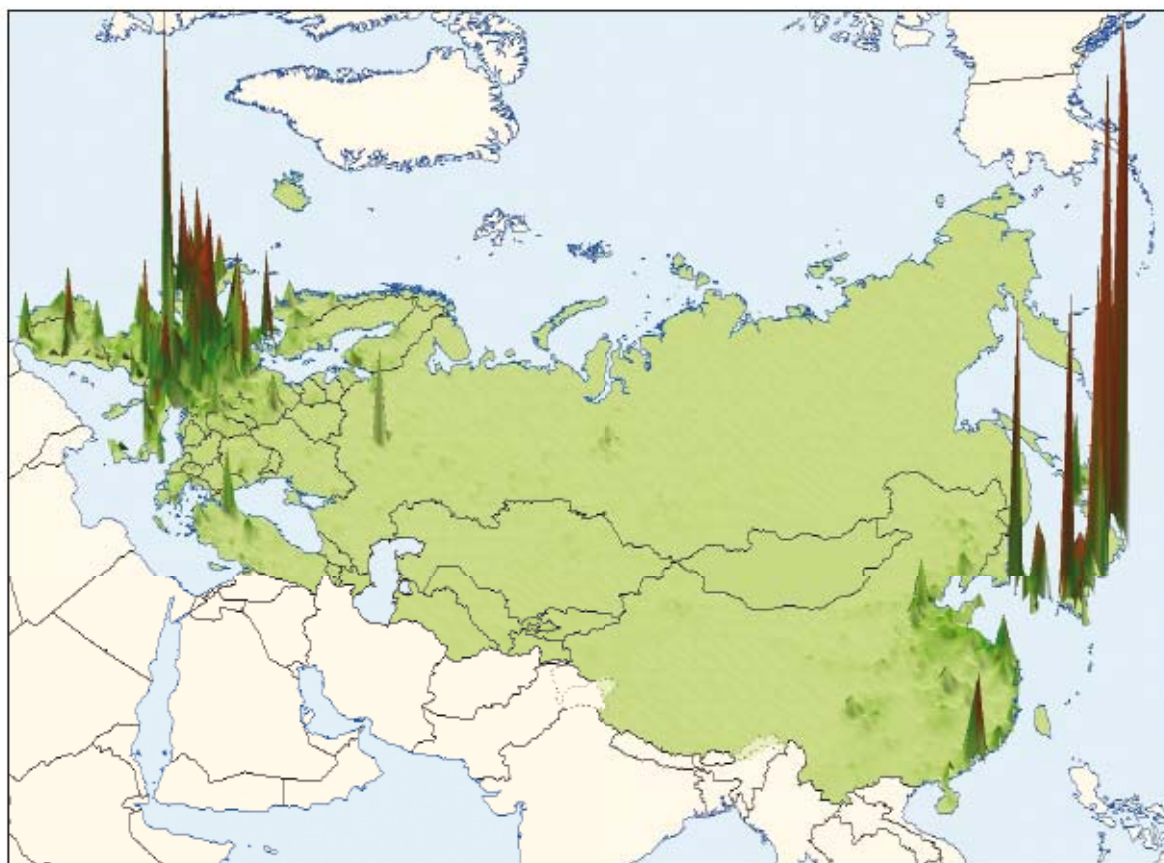
## Западные соседи Центральной Азии



## Восточные соседи Центральной Азии



## Центральная Азия в перспективе



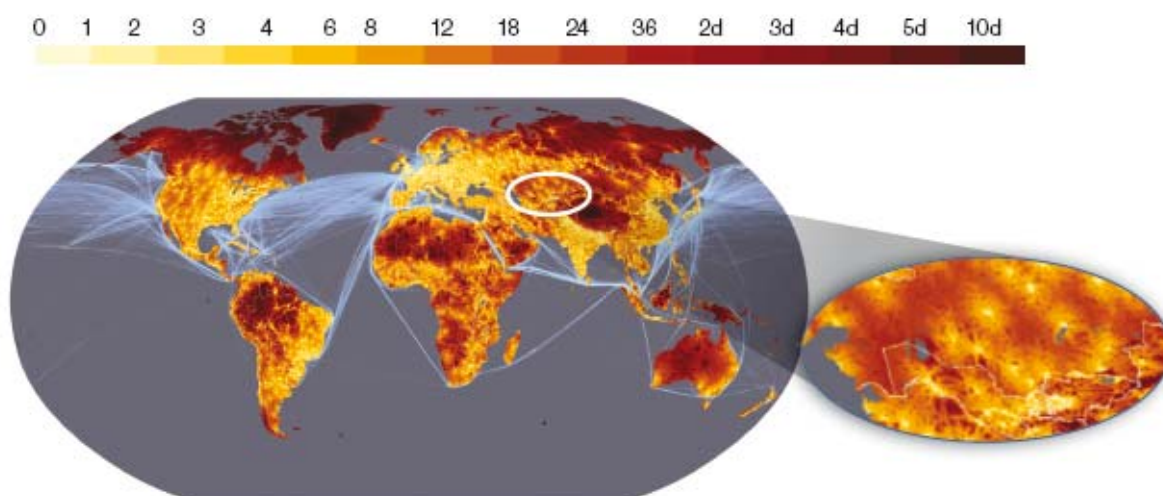
## Стратегии стимулирования роста в Центральной Азии

Доклад о мировом развитии 2009 года описывает стратегии стимулирования роста и более сбалансированного развития в условиях неблагоприятной экономической географии. В качестве базового принципа здесь выдвигается тезис о том, что необходимо стремиться к экономической интеграции между районами, которые отстают в развитии, с районами, развитие которых продвигается более успешно на местном, региональном и международном уровне. Инструментами реализации данного принципа являются общие институты, которые объединяют, правильно размещенная инфраструктура, а также скоординированные интервенции с целью поддержки находящихся в невыгодном положении и укрепления стимулов к региональной кооперации. Именно это имеет особое значение для Центральной Азии, где низкая экономическая плотность, большие расстояния и глубокая разобщенность выступают ограничениями для развития (карты 8 и 9).

**Карта 8:** Население, сконцентрированное на юге и разбросанное на севере

Источник: UNEP/GRID-Arendal, 2003. Плотность населения в Центральной Азии. Библиотека карт и графики UNEP/GRID-Arendal





**Карта 9:** Большие расстояния и высокие транспортные расходы. Время до крупных городов (в часах и днях) и плотность местности при осуществлении транспортировки

Источник: Балк Д., Поззи Ф., Дейчман У. и Нельсон А., 2004 год. Распределение населения и плотность местности: методики улучшения глобальных расчетов городской протяженности – [http://sedac.ciesin.columbia.edu/gpw/docs/UR\\_paper\\_webdraft1.pdf](http://sedac.ciesin.columbia.edu/gpw/docs/UR_paper_webdraft1.pdf). WorkingPaper, CIESIN, Columbia University, Palisades, NY. Pp31, также доступно на сайте: <http://bioval.jrc.ec.europa.eu/products/gam/index.htm>.

Успех развития государств определяется их способностью инициировать трансформации по всем категориям экономической географии. Это увеличение плотности в результате роста городов, сокращение расстояний за счет перемещения трудовых ресурсов и предприятий к зонам высокой экономической плотности, а также снижение разобщенности по мере того, как страны повышают проницаемость своих экономических границ и выходят на мировые рынки для реализации эффекта масштаба и преимуществ специализации. Достижение прогресса по этим измерениям – плотности, расстоянию и разобщенности – крайне важно и невозможно без дополнительных стимулов. Они могут привести к улучшению ситуации в регионе, а более благоприятные условия в регионе приведут к стимулированию инвестиций, торговли и мобильности факторов производства в цикле производства материальных благ.

Ни одна из стран Центральной Азии, взятая в отдельности, не располагает достаточным объемом квалифицированных трудовых ресурсов, местных финансовых возможностей или рынков для поддержания кластеров поставщиков и дополнительных услуг. Региональная интеграция является инструментом преодоления этих препятствий. Цель – наращивание потенциала стран для участия в глобальных

производственных цепочках путем создания региональных общественных благ и реализации преимуществ специализации. Например, улучшение автодорог могло бы вполнину увеличить торговый оборот, значительно превысив ожидаемый эффект от снижения тарифов или внедрения целевых программ стимулирования торговли.

Международная интеграция наиболее трудна для стран в регионах, которые удалены, разобщены и которым не хватает экономической плотности, отличающей крупные местные экономики: Центральная Азия, Центральная, Восточная и Западная Африка, а также острова Тихого океана. Для таких регионов необходимо три типа инструментов: региональные институты, способствующие «уточнению» границ, региональная инфраструктура, соединяющая страны, и стимулы – такие, как преференциальный доступ к мировым рынкам, внешняя помощь на цели развития социальных услуг для создания мобильных навыков, а также поддержка развития инфраструктуры для облегчения доступа к рынкам.

Региональная интеграция означает больше, чем льготный режим торговли между соседними странами. Она включает ряд мер, которые могут быть предприняты в направлении глобальной интеграции, от инвестиций в инфраструктуру региона до либерализации региональных рынков труда. ДМР приводит три принципа:

- **Начинать с малого.** Региональная интеграция начинается с небольших секторов сотрудничества, которые выгодны всем странам региона. Начало Европейскому Союзу (ЕС) было положено соглашением по углю и стали, подписанному шестью странами. Для Центральной Азии критически важными являются достижение согласованной позиции по вопросам водно-энергетического комплекса и развитие железнодорожного и автомобильного транспорта.
- **Думать в глобальном масштабе.** Региональная интеграция не должна стимулировать изоляцию. Она призвана помочь странам в получении доступа к мировым рынкам, чего самостоятельно достичь они не смогут. Более крупные страны, возможно, имеют свободу выбора между односторонней интеграцией с миром и региональной интеграцией. Но небольшим странам, странам с низким уровнем дохода или странам без выхода к внешним морям региональная интеграция необходима для достижения интеграции с мировым сообществом. Например, совместные региональные инфраструктурные узлы – такие, как транспортные коридоры – дают странам доступ к ранее недосягаемым мировым рынкам.
- **Компенсировать менее успешным.** Региональная интеграция сопровождается концентрацией и ростом плотности экономической активности. Компании специализируются и повышают объем производства в меньшем количестве географических районов. Эти изменения неизбежны и желательны. Но это означает, что некоторые районы окажутся в выигрыше по сравнению с другими, по крайней мере, поначалу. Перемещаясь в лидирующие регионы, люди распространяют благосостояние таких регионов, отправляя часть своего заработка домой. Но для повышения доступности социальных услуг и базовой инфраструктуры в отстающих районах могут потребоваться специальные компенсационные схемы.

В странах Центральной Азии существуют институты, которые могут выступать инструментами усиления региональной интеграции. Региональная интеграция может принимать различные формы – от формальных соглашений, регулирующих отдельные аспекты экономического обмена и взаимодействия, до неформальной интеграции de facto в результате развития экономических связей за счет повышения активности частного сектора. Со временем страны Центральной Азии смогут получить взаимную выгоду от сотрудничества и в таких областях, как совместное использование водно-энергетических ресурсов (вставка 1), скоординированное развитие транспортных сетей, а также сокращение затрат на пересечение границ, улучшение делового климата для стимулирования инвестиций и укрепления коммерческих связей. Региональное сотрудничество и интеграция в Центральной Азии может развиваться более эффективно с участием России, Китая и ЕС, а также, хотя и при менее масштабном, вовлечении США и Индии. Целью интеграции в Центральной Азии должен рассматриваться внешний регионализм в рамках более широкой евразийской интеграции. Преимущества такого подхода можно увидеть на примере электроэнергетического рынка. Анализ ЕАБР показывает, что потенциал экспорта электроэнергии из Центральной Азии недоиспользован. Создание общего рынка электроэнергии и развитие трансграничной инфраструктуры придаст дополнительный импульс реализации этого потенциала, и все страны Центральной Азии выиграют как экспортеры и транзитеры электроэнергии в такие страны как Россия, Китай, Иран, Индия, Афганистан и Пакистан.

## Вставка 1. Управление водными ресурсами

Страны Центральноазиатского региона связывают две великие азиатские реки – Сырдарья и Амударья. Основная часть водных ресурсов (80%) формируется в верховьях рек на территории Кыргызстана и Таджикистана, заинтересованных в эксплуатации гидроэнергетического потенциала рек. Преобладающая же часть водных ресурсов используется на нужды орошения в низовьях рек – в Казахстане, Туркменистане и Узбекистане, – где сосредоточено более 83% орошаемых земель.

В условиях единого государства и плановой экономики действовала система межреспубликанского водораспределения, обмена электроэнергией и поставок топливно-энергетических ресурсов. Центральное правительство эффективно управляло сложившейся системой взаимозависимости и взаимодополняемости стран региона при использовании водных ресурсов, как для нужд ирригации, так и для получения электроэнергии. Трансформация политической системы и экономики стран региона нарушили прежнюю, достаточно устойчивую схему, и перед государствами региона встала реальная угроза конфликтов.

Рост спроса на воду уже давно превышает имеющиеся ресурсы, и этот дефицит с большой долей вероятности будет лишь увеличиваться из-за роста населения, промышленного развития и ирригационных систем. Крупномасштабные планы по освоению экономически эффективного гидроэнергетического потенциала также приведут к обострению конкуренции, что не может не повлиять на межгосударственные отношения. Страны нижнего течения используют водные ресурсы для нужд сельского хозяйства в летний период, тогда как страны верхнего течения стремятся сохранить ее для выработки электроэнергии в зимний период. Летом происходит снижение объемов водоподачи, а в условиях одновременной сработки нескольких водохранилищ происходит затопление или подтопление территорий. Для Центральной Азии проблема противоречивых интересов стран верхнего и нижнего течения является источником конфликтов. Поскольку сельское хозяйство является наиболее крупным потребителем воды, режим использования водных ресурсов странами верхнего течения оказывает существенное влияние не только на данную отрасль экономики в странах нижнего течения, но и на все связанные с ней отрасли: пищевую, легкую промышленность и др.

Решение проблем совместного использования водно-энергетических ресурсов в Центральной Азии имеет не только огромное экономическое, но и экологическое, политическое и международное значение, являясь одним из основных факторов формирования в этом регионе зоны стабильности, экономического процветания и экологической безопасности. Таджикистан и Кыргызстан заинтересованы в развитии гидроэнергетики. Однако эти страны не располагают достаточным объемом собственных ресурсов для реализации новых проектов по строительству гидроэлектростанций и вынуждены искать внешние источники финансирования. Отсутствие единой для всех стран региона позиции по использованию водных ресурсов является препятствием для участия внешних инвесторов в финансировании проектов. В то же время, в мировой практике достаточно примеров успешного развития сотрудничества стран в области совместного управления водными ресурсами, выгодного всем его участникам.

Источник: Евразийский Банк Развития, Водно-энергетические ресурсы Центральной Азии: проблемы использования и освоения, Отраслевой обзор, 24 апреля 2008 г



## Общие институты: Ведение бизнеса

Проект Всемирного банка по оценке регулирования бизнеса (Doing Business) предоставляет объективные меры по десяти показателям регулирования бизнеса по 183 странам. Последние рейтинги Doing Business 2010 показывают, что Сингапур имеет самый благоприятный бизнес-климат, а рейтинги стран Центральной Азии существенно разнятся: Кыргызстан занимает 41-е место, Казахстан – 63-е, Узбекистан – 160-е, Таджикистан 162-е. Туркменистан не принял участия в оценке. Кыргызстан находится в десятке самых продвинутых реформаторов за последние два года, а Таджикистан был добавлен в этот список в 2010 году.

В части экономической географии, одним из наиболее важных индикаторов Doing Business является трансграничная торговля. Затраты на пересечение границы – это вложения, не приносящие никаких доходов: они повышают стоимость импорта для потребителей и производителей и снижают

прибыль для экспортеров. Они делают страны менее конкурентоспособными и более изолированными. Если снизить затраты на пересечение границы, Центральная Азия могла бы значительно приблизиться к своим торговым партнерам.

В таблице 1 приведены показатели некоторых аспектов экспорта и импорта в сравнении с мировым лидером в части трансграничной торговли, Сингапуром, а также со средним показателем для Восточной Европы и Центральной Азии. Как показывают данные и рейтинги (182-е место из 183 стран) Центральная Азия имеет самые высокие задержки и затраты. Время и затраты на торговлю из стран Центральной Азии в два или три раза превышают средние показатели для Восточной Европы и Центральной Азии. Все эти показатели можно улучшить, совершенствуя стратегии, процедуры и инфраструктуру. Низкие рейтинги в таблице 1 показывают, что 86% стран мира опережают даже самую продвинутую из стран Центральной Азии, и только одна находится позади.

**Таблица 1: Ведение бизнеса 2010 – Трансграничная торговля**

Регион или страна	РейтингDoing Business 2010	Exporting			Importing		
		Документы (кол-во)	Время (дни)	Затраты на контейнер (US\$)	Документы (кол-во)	Время (дни)	Затраты на контейнер (US\$)
Восточная Европа и ЦА		6,5	27	1,682	7,8	28	1,774
Сингапур	1	4	6	466	4	3	439
Казахстан	182	11	89	3,006	13	76	3,066
Кыргызстан	164	7	63	3,000	7	72	3,260
Таджикистан	179	10	82	3,160	10	83	4,660
Туркменистан		Не оценивался					
Узбекистан	174	7	71	3,100	11	92	4,600

## Объединяющая инфраструктура: Трансграничная торговля

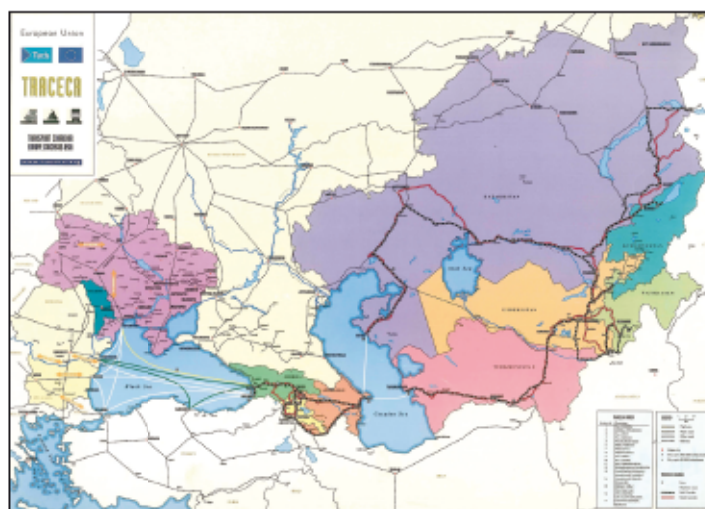
Согласно исследованию ЕАБР «Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС», торговый оборот между странами Европейского Союза и Азиатско-тихоокеанским регионом в следующие несколько лет может достичь 1 триллиона долларов США, и лишь один процент грузоперевозок осуществляется через транспортные коридоры Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС). Основной поток грузов транспортируется морем с меньшими затратами и по более высоким стандартам обслуживания. Морской транспорт продолжит доминировать, но наземные перевозки предлагают значительное конкурентное преимущество – они могут быть от двух до трех раз быстрее по сравнению с перевозками морем. Государства ЕврАзЭС не реализуют свой транспортный потенциал.

Страны ЕврАзЭС обладают значительным стратегическим потенциалом для транзита грузов. В странах ЕврАзЭС есть авто- и железнодорожные маршруты, пролегающие с востока на запад и с севера на юг, строятся новые коридоры. Аналитики оценивают, что транзитный потенциал сегодня составляет примерно 220 млн тонн. Ожидается, что он возрастет до 400 млн тонн к 2020 году, 290 млн тонн из которых составит транзит из стран ЕврАзЭС в третьи страны.

Для обработки таких объемов грузов необходимо модернизировать транспортную инфраструктуру с целью устранения физических и нефизических барьеров. Физические барьеры включают неудовлетворительное состояние автомагистралей и железных дорог, например, устаревший подвижной состав; дороги не отвечают международным стандартам; пограничные пункты и логистические центры не располагают достаточными мощностями по обработке грузов. Нефизические барьеры включают сложные системы выдачи разрешений, неоправданные задержки при пересечении границы, различные сборы и дополнительные налоги, взимаемые регулирующими органами и местными

властями, плановые и неплановые проверки веса грузов и т.д. Нефизические барьеры являются более значительными препятствиями и вызывают серьезные задержки в доставке грузов. Потерянное время стоит денег, подрывает доверие клиентов и сводит к нулю единственное конкурентное преимущество наземных перевозок в сравнении с морскими. Существует два взаимодополняющих пути снижения этих барьеров: (1) интеграция национальных транспортных систем путем принятия единого законодательства, стандартов и процедур и (2) межотраслевая координация инвестиционной политики для усиления мер по улучшению обслуживания транзита. Учитывая географическое положение и экономические интересы, страны Центральной Азии и их соседи имеют прямую заинтересованность в евразийской интеграции, и транспорт является здесь приоритетным сектором. Такие усовершенствования помогут преодолеть препятствия развитию, обусловленные географическим расположением. Они должны стимулировать рост посредством сокращения расстояний и разобщенности.

**Карта 10:** Действующие и формирующиеся международные транспортные коридоры в Центральной Азии



## Целевые стимулы: Региональное сотрудничество

Страны Центральной Азии сталкиваются с общими проблемами. Наиболее эффективно эти проблемы разрешаются путем скоординированных действий. Однако, на сегодняшний день уже принято большое количество разрозненных соглашений. Ниже приведены существующие региональные объединения с дублирующимися членством и мандатами:

- Содружество независимых государств (ОНГ) включает 12 постсоветских стран, включая все страны Центральной Азии.
- Евразийское Экономическое Сообщество (ЕврАзЭС), образованное в 2000 году, включает Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Россию и Таджикистан (членство Узбекистана было приостановлено в 2008 году).
- Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) включает Китай, Казахстан, Кыргызстан, Россию, Таджикистан и Узбекистан.
- Организация договора о коллективной безопасности (ОДКБ) включает Армению, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Россию, Таджикистан и Узбекистан.
- Центральное-Азиатское Региональное экономическое сотрудничество (ЦАРЭС) включает Азербайджан, Китай, Казахстан, Кыргызстан, Монголию, Таджикистан и Узбекистан.
- Кроме того, существуют Организация экономического сотрудничества, включающая 10 стран, в том числе все страны Центральной Азии, а также Специальная программа для экономик Центральной Азии (SPECA).

**Карта 11:** Центральная Азия: Региональная интеграция для увеличения поставок и глобальной интеграции с целью повышения спроса



**Таблица 2: Членство в региональных организациях**

Государства	СНГ (1991)	ЕврАзЭС (2000)	ШОС (2001)	ОДКБ (1992)
Азербайджан	X			X, с 1993 по 1999 гг.
Армения	X	наблюдатель (2003 г.)		X
Беларусь	X	X	партнер	X, с 1993 г.
Грузия	X, вышла в августе 2009 г.			X, с 1993 по 1999 гг.
Казахстан	X	X	X	X
Кыргызстан	X	X	X	X
Молдова	X	наблюдатель (2002 г.)		
Россия	X	X	X	
Таджикистан	X	X	X	X
Туркменистан	ассоциированный член			
Узбекистан	X	С 2006 г., членство приостановлено в 2008 г.	X	X, с 1992 по 1999 гг., с 2006 г.
Украина	X (не ратифицировала Устав)	наблюдатель (2002 г.)		
Вне региона СНГ:				
КНР			X	

Согласно Системе индикаторов евразийской интеграции ЕАБР, низкий уровень региональной интеграции на постсоветском пространстве является причиной интеграции на субрегиональном уровне, которая относится к взаимодействию в рамках отдельных группировок постсоветских государств. С первых дней независимости страны Центральной Азии стремились создать эффективную схему интеграции для стимулирования экономического развития и реализации геополитического и транзитного потенциала региона. Интеграционные проекты включают Центральноазиатский Союз, который позднее развился в Центральноазиатское Экономическое Сообщество и трансформировался в Организацию Центрально-Азиатского сотрудничества, а затем слился с

Евразийским экономическим сообществом. Интеграция в регионе следует специфичным тенденциям. Как показано в Системе индикаторов евразийской интеграции ЕАБР, уровень интеграции в сфере торговли электроэнергией, торговли алаками и рынка образовательных услуг в Центральной Азии значительно выше, чем по СНГ в целом. Однако в силу различных причин, таких, как разногласия по вопросам использования общих ресурсов, следование различным моделям политической и экономической модернизации, а также ограниченное неформальное взаимодействие в приграничных районах, в последнее десятилетие общая динамика региональной интеграции в Центральной Азии была негативной.

Многие страны находятся в процессе переговоров о вступлении во Всемирную торговую организацию. Это может иметь положительный эффект поскольку ВТО в состоянии предоставить единые правила для региональных соглашений о торговле. В дальнейшем страны могут получить выгоду от мер по стимулированию развития торговли и транспорта и реформ по улучшению инвестиционного климата, что ускорит интеграцию этих стран в мировую экономику. Региональные бизнес форумы могут предложить необходимые усовершенствования в сфере торговой политики и связанных с ней областях.

По существующим оценкам регион ежегодно теряет три процента ВВП по причине неэффективного управления водными ресурсами. Соглашения могли бы

обеспечить более эффективные пути транспортировки нефтегазовых ресурсов региона к мировым рынкам. Многие экологические проблемы региона являются наследием советских времен, например, радиоактивное излучение заброшенных урановых рудников, последствия биологических и ядерных испытаний. Мандаты региональных организаций можно было бы упорядочить в соответствии с их институциональными возможностями по сферам взаимодействия, таким как стимулирование торговли и развитие транспорта, управление водно-энергетическими ресурсами и охрана окружающей среды, для разработки долгосрочных планов с участием гражданского общества и независимых экспертов. Международное сообщество могло бы оказать содействие в укреплении институтов и определении четких мандатов и целей.

#### Карта 12: Транс-Азиатская сеть железных дорог

Подготовлено Казахстанским научно-исследовательским институтом транспорта и коммуникаций (НИИ ТК), перевод на английский язык осуществлен Евразийским банком развития.







