

Бурнасов А. С. Логистическая инфраструктура на пространстве России, Казахстана и Центральной Азии как фактор конкурентоспособности / А. С. Бурнасов // Научный диалог. — 2015. — № 5 (41). — С. 94—112.

УДК 94(470+574+575.1/.4):339.976.2

Логистическая инфраструктура на пространстве России, Казахстана и Центральной Азии как фактор конкурентоспособности

© **Бурнасов Александр Сергеевич (2015)**, кандидат исторических наук, доцент кафедры теории и истории международных отношений, Институт социальных и политических наук, Уральский федеральный университет им. первого Президента России Б. Н. Ельцина; эксперт Экспертного клуба «Урал-Евразия» (Екатеринбург), burnasov@mail.ru.

Рассматривается вопрос о росте транзитного значения стран Центральной Азии. Уделяется внимание истории транспортных путей, проходивших через страны Центральной Азии, и их потенциалу, способному обеспечить их восстановление. Представлен анализ современных проектов в области развития транспортной инфраструктуры сотрудничества России и стран Центральной Азии. Особое внимание уделяется анализу особенностей современного проекта по строительству международного транспортного коридора «Западный Китай — Западная Европа», реализуемого Республикой Казахстан. Сравниваются альтернативные варианты доставки товара с использованием Суэцкого канала, Северного морского пути, Транссибирской магистрали. Оценивается эффективность создания Таможенного союза для целей логистики товаров. Сравнивается уровень интеграции России и Стран Центральной Азии в мировую логистическую инфраструктуру и уровень развития логистической инфраструктуры в указанных странах. Рассматривается влияние развития транспортной инфраструктуры на экономическую ситуацию в странах Центральной Азии. Новизна исследования видится в том, что проблема рассматривается в контексте начала действия договора о Евразийском экономическом союзе

(с 1 января 2015 года). Предлагается обзор современного состояния логистических инфраструктурных проектов в странах Центральной Азии. Транзитный потенциал стран Центральной Азии рассматривается в аспекте реализации глобальных политических проектов в исследуемом регионе.

Ключевые слова: логистика; транспорт; Центральная Азия; международный транспортный коридор; транзит; Евразийский экономический союз; Шелковый путь.

Центральная Азия является территорией, обладающей значительным транзитным транспортным потенциалом освоения. В условиях глобализации и высокой динамики международных отношений не только на уровне стран, но и на уровне субрегионов развитие транспортно-логистического комплекса Центральной Азии является стратегическим вопросом. Огромная роль в реализации транзитного потенциала региона отводится крупным инфраструктурным проектам, связанным с отдельными видами транспорта. Среди актуальных вопросов строительства и развития международных транспортных коридоров через территорию Центральной Азии можно обозначить три направления, затрагивающие модернизацию инфраструктуры автомобильного, трубопроводного и авиационного транспорта.

Исследованиям проблем развития логистической инфраструктуры стран Центральной Азии в целом и, в частности, Республики Казахстан придает особую актуальность вступивший в силу 1 января 2015 года Договор о Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) [Договор о ЕАЭС, с. 1] между Россией, Казахстаном, Белоруссией, к которому планируют присоединиться Армения и Киргизия, основанный на Декларации о Евразийской экономической интеграции от 18 ноября 2011 года. Предусматривается создание единой логистической и поддерживающей инфраструктуры: свободных экономических зон, свободных складов. Также договор предполагает создание единого внутреннего рынка, что способствует локализации переработки товаров в странах ЕАЭС. Договор создал новые рамки для

интеграции логистической инфраструктуры на пространстве России, Казахстана и Белоруссии.

Раздел XXI Договора о ЕАЭС [Договор о ЕАЭС, с. 101] предусматривает проведение скоординированной транспортной политики между странами — участниками ЕАЭС. В качестве ключевых задач транспортной политики обозначены следующие: создание общего рынка транспортных услуг; принятие согласованных мер по обеспечению общих преимуществ в сфере транспорта и реализации лучших практик; интеграция транспортных систем государств-членов в мировую транспортную систему; эффективное использование транзитного потенциала государств-членов; повышение качества транспортных услуг; обеспечение безопасности на транспорте; снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека; формирование благоприятного инвестиционного климата. Среди основных приоритетов скоординированной (согласованной) транспортной политики выделены: формирование единого транспортного пространства; создание и развитие евразийских транспортных коридоров; реализация и развитие транзитного потенциала в рамках Союза; координация развития транспортной инфраструктуры; создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки; привлечение и использование кадрового потенциала государств-членов; развитие науки и инноваций в сфере транспорта. Договор регулирует сотрудничество в сфере автомобильного, водного, воздушного и железнодорожного транспорта, оставляя за скобками трубопроводный. Регулирование деятельности трубопроводного транспорта как наиболее спорной сферы сотрудничества рассматривается отдельно, например, в Приложении 22 Договора в Протоколе о правилах доступа к услугам субъектов естественных монополий в сфере транспортировки газа по газотранспортным системам, в том числе основы ценообразования и тарифной политики.

Договор о ЕАЭС содержит в качестве приложения № 24 Протокол о скоординированной транспортной политике [Договор о ЕАЭС, При-

ложение 24, с. 1]. В Протоколе дано понятие единого транспортного пространства как совокупности транспортных систем государств-членов, в рамках которой обеспечиваются беспрепятственное передвижение пассажиров, перемещение грузов и транспортных средств, их техническая и технологическая совместимость, основанные на гармонизированном законодательстве государств-членов в сфере транспорта. Данное понятие предусматривает создание единой логистической инфраструктуры на пространстве ЕАЭС, фактически речь идет о создании «моста» между логистическими системами Китая и стран Европейского союза.

Введено понятие общего рынка транспортных услуг [Договор о ЕАЭС, Приложение 24, с. 1] как формы экономических отношений, при которых создаются равные и паритетные условия оказания транспортных услуг, при этом особенности функционирования их рынка по видам транспорта, определяемым настоящим Протоколом, а также международными договорами в рамках Союза, создают конкуренцию между компаниями стран-участников ЕАЭС. Также сохраняются обязательства перед международными организациями, например ВТО, и в рамках международных договоров, что позволит в будущем добиться интеграции логистической инфраструктуры стран ЕАЭС со странами мира.

Международные автомобильные перевозки грузов [Договор о ЕАЭС, Приложение 24, с. 2], выполняемые перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств-членов, в будущем должны осуществляться на безразрешительной основе: между государством-членом, на территории которого перевозчики зарегистрированы, и другим государством-членом; транзитом через территории других государств-членов; между другими государствами-членами. Для выполнения данной задачи предполагается, что государства-члены Союза к 1 июля 2015 года примут программу поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств-членов, автомобильных перевоз-

ок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена, на период с 2016 по 2025 годы с определением степени и условий этой либерализации. Таким образом, к 2025 году планируется создание единого рынка автомобильных перевозок на пространстве ЕАЭС. Скорее всего, на эту дату будет запланирована реализация ключевых проектов автотранспортной инфраструктуры ЕАЭС. Для проведения процедуры контроля принят Порядок осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Евразийского экономического союза [Порядок ОТКВГ ЕАЭС, с. 1].

На водном транспорте обеспечивается доступ к внутренним водным путям только для целей перевозки внутри Союза. На железнодорожном транспорте вводится принцип равенства тарифов при доступности железнодорожной инфраструктуры для компаний стран — участниц Союза. Кроме того, приняты Порядок регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта с учетом основ тарифной политики [Порядок РДУЖД], Правила доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках Евразийского экономического союза [Правила ДУИЖТ] и Правила оказания услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках Евразийского экономического союза [Правила ОУИЖТ].

На авиатранспорте сохраняется национальный суверенитет [Договор о ЕАЭС, Приложение 24, с. 3] над воздушным пространством государств-членов, что во многом связано с влиянием общемировых тенденций и относительной доступностью для транзитной перевозки по существующим воздушным коридорам.

Одной из ключевых исторических предпосылок развития современной транспортной системы Центральной Азии является существовавший на протяжении более тысячелетия Великий шелковый путь. Один из ключевых сухопутных транспортных коридоров мира начал формироваться, когда китайский император из династии Хань У-ди в 138 году до н. э. отправил дипломатическую и торговую

миссию во главе с Чжан Цянем на поиски пути к союзному племени юэчжи в борьбе против воинственных кочевых племён гуннов, которые опустошали северные окраины Китая, в результате чего империя Хань установила контроль над караванными тропами из Китая в Центральную Азию [Боровкова, 1989, с. 18—22]. Великий шёлковый путь позволил наладить активный обмен эксклюзивных китайских товаров, прежде всего шелка, на товары, производимые в Центральной Азии, на Кавказе, Ближнем Востоке и в других странах Великого шелкового пути. Протяжённость Великого шёлкового пути составляла 12 тыс. км. Мало кто из торговцев проходил всю дорогу полностью. В основном они двигались, сменяя друг друга, и обменивали товары в пунктах на этом пути. С развитием международных связей интенсифицировался обмен в таких сферах, как искусство, религия и технологии. Великий шелковый путь прекратил свое существование, когда в значительной мере снизился товаропоток, в том числе из-за развития производства шелка на месте, но главной причиной упадка этой трансзиатской торговой артерии стали великие географические открытия XV—XVI вв., в результате которых была создана новая сеть морских транспортных коммуникаций, значительно более скоростных и экономичных.

Еще одним исторически важным этапом строительства транспортной инфраструктуры Центральной Азии стали проекты в рамках интеграции пространства СССР. Именно они сформировали транспортную инфраструктуру современной Центральной Азии. К сожалению, объекты транспортной инфраструктуры в 90-е гг. XX века испытали острый дефицит финансирования. В лучшем случае денег хватало на поддержание их в рабочем состоянии, но не на развитие. Кроме того, на пространстве Центральной Азии появились политические и экономические границы, обострились межтерриториальные споры, а также возникла острая конкуренция между новыми государствами. В этих условиях у стран по отдельности и даже сообща не было возможности самостоятельно реализовать крупные проекты

по строительству транзитной инфраструктуры Центральной Азии. Казахстан, Туркменистан, Узбекистан и другие страны вынуждены были использовать советскую транзитную инфраструктуру, ставшую российской, для экспорта и импорта своих товаров, при этом мало использовали собственный транзитный потенциал. Подобные ограничения транзита, прежде всего ресурсов на экспорт, поставили национальные экономики Центральной Азии в острую зависимость от российского транзита и влияли на стабильность наполняемость национального бюджета. Осознавая свою уязвимость, с одной стороны, а с другой — отсутствие инвестиций с российской стороны, руководство ряда стран Центральной Азии начинает активно привлекать иностранные инвестиции, прежде всего китайские и европейские, для реализации крупных инвестиционных проектов транспортной инфраструктуры. Часть проектов предусматривала прямую конкуренцию с российской транзитной инфраструктурой, например, проект строительства газопровода НАБУККО или проект ТРАСЕКА.

Республика Казахстан находится в лидерах роста качества логистической инфраструктуры. Так, согласно Индексу эффективности логистики [LPI], разработанному в 2007 году Всемирным банком совместно с университетом г. Турку (Финляндия), Республика Казахстан в 2007 году занимала 133 место, в 2010 — 62-е, в 2012 — 86-е, к сожалению, в 2014 — 133-е. В то же время Россия — 99-е, 94-е, 95-е и 99-е места соответственно. Республика Беларусь — 74-е, 91-е, 74-е соответственно. Индекс эффективности логистики рассчитывается на основе опросов международных, национальных или региональных логистических и складских операторов, транспортно-экспедиторских компаний. Опрос состоит из двух частей: определяется международный индекс эффективности логистики (по пятибалльной шкале респонденты оценивают критерии, отражающие эффективность логистической системы в отношении 8 стран, с которыми работает логистическая компания) и внутренний (по пятибалльной шкале респонденты оценивают логистическую систему страны, в которой

работают). На их основе рассчитывается интегральный показатель индекса и место среди стран мира, участвующих в рейтинге.

Крупнейшим из реализуемых сегодня проектов строительства автомобильной инфраструктуры Центральной Азии стал международный автомобильный коридор «Западная Европа – Западный Китай» [ЗЕЗК]. Маршрут коридора пролегает от порта Ляньюньгань (Китай) до границ с европейскими государствами, время груза в пути по планам составит порядка 10 суток. Для сравнения: морской путь грузов из Китая в Европу через Суэцкий канал составляет порядка 45 суток, по Транссибирской магистрали — до 14 суток и в перспективе через Северный морской путь — до 20 суток. Проект «Западная Европа — Западный Китай» обеспечит грузоперевозки по трем основным направлениям: Китай — Казахстан, Китай — Центральная Азия, Китай — Казахстан — Россия — Западная Европа. Проект максимально задействует транзитный потенциал Республики Казахстан: автомобильный коридор начинается в Хоргосе и лишь частично проходит по территории западной части Российской Федерации, стыкуясь Актобе — Орск. Проект соответствует современным международным требованиям, предъявляемым к международным транспортным коридорам, и предусматривает не только строительство скоростной автомагистрали, но и развитие инфраструктуры мониторинга грузов в режиме реального времени. Такого уровня мониторинга перемещающихся грузов не имеет сегодня в Российской Федерации даже Транссибирская магистраль.

В результате реализации проекта строительства Международного автомобильного коридора «Западная Европа — Западный Китай» в значительной степени ослабляется транзитный потенциал Транссибирской магистрали и автодорог Уральского региона. В настоящее время один из ключевых автомобильных коридоров, обслуживающих перевозку товаров из Китая через Республику Казахстан в Российскую Федерацию, проходит через Челябинскую и Свердловскую области. К сожалению, приходится констатировать, что в перспекти-

ве, после реализации проекта строительства Международного автомобильного коридора «Западная Европа — Западный Китай», этот поток будет перенаправлен через Южную и Западную части Республики Казахстан в западную часть России минуя Уральский регион. Данная проблема представляет несомненный интерес, в том числе для межрегионального сотрудничества Уральских регионов и регионов северного Казахстана, которые столкнутся не только со снижением поступлений в бюджет, но и с удорожанием китайских товаров, связанным с падением объемов перевозки по старому направлению. Но это не исключает возникновения новых форм сотрудничества.

В качестве примера расширения межрегионального сотрудничества в сфере логистики можно привести подписание в мае 2012 года соглашения между Правительством Челябинской области Российской Федерации и Правительством Синьцзян-Уйгурского автономного района КНР о строительстве транспортного коридора по маршруту Китай — Казахстан — Челябинская область [Юревич..., 2012]. Соглашение создает базу для сотрудничества китайской компании «Бейцзин Ру-Си Иструментс Текнолоджи Ко ЛТД», ОАО «Челябинский механический завод» и компании-инвестора ООО «Лоджик Лэнд». Компания «Лоджик Лэнд» планирует стать оператором проекта строительства многофункционального транспортно-логистического комплекса «Южноуральский». В свою очередь китайская компания «Бейцзин Ру-Си Иструментс Текнолоджи Ко ЛТД» планирует создание собственного транспортно-логистического комплекса в Китае и поставляет в интересах ОАО «Челябинский механический завод» крупногабаритные комплектующие изделия для крановой техники. В рамках проекта планируется, что сроки поставки сократятся с двух-трех месяцев до 15—20 дней [Транспортно-логистический комплекс..., 2012]. Стоит отметить с сожалением, что пока речь о строительстве современной транзитной транспортной инфраструктуры не идет.

Российские власти видят решение задач по развитию транзитного потенциала страны в реализации проектов частно-государственного

партнерства. В качестве примера таких проектов, можно привести реализацию проекта первого в России коммерческого участка федеральной автотрассы «Дон» с 414-го до 464-го километра в Липецкой области [Шадрина, 2010]. Не вся трасса получила платный дублер, а примерно 50 километров из полутора тысяч километров автодороги М4 «Дон». При таком мизерном участке экономии компаниям-перевозчикам сложно достичь. Грузовые автомобили предпочитают ехать в обход платной трассы через деревни и города. В то же время местные жители просят Министерство транспорта РФ не вмешиваться и не чинить городские дороги, так как, по их мнению, весь транспортный поток с платного участка может переключиться на бесплатные отремонтированные дороги.

В то же время страны Центральной Азии стремятся и успешно реализуют проекты в сфере строительства транзитных газопроводов высокого давления, самостоятельно, без участия инфраструктуры России, выходя напрямую к потребителям газа. Одним из ключевых проектов стал проект газопровода Туркменистан — Узбекистан — Казахстан — Китай [Запущен газопровод..., 2009]. Запланировано, что по газопроводу длиной около 7 тыс. километров в течение 30 лет, начиная с 2009 года, в КНР будет поставляться до 40 млрд кубометров туркменского природного газа ежегодно. Китайская национальная нефтяная корпорация (CNPC), один из инвесторов данного проекта, теперь не только занимается добычей ресурсов, например на месторождении Багтыярлык (Туркменистан), но и финансирует строительство транзитных газопроводов в Китай, одновременно лишая российскую компанию «Газпром» эксклюзивности в экспорте газа из Туркменистана. До реализации проекта газопровода Туркменистан — Китай значительную долю экспортного газа в Европу российской компании «Газпром» составлял туркменский газ. В планах Туркменистана есть место и для увеличения поставок в Европу таким образом, чтобы миновать российскую инфраструктуру (проект НАБУККО).

Транзит людей и грузов авиационным транспортом через Центральную Азию тесно связан с военным транзитом. Самый большой рынок авиационных перевозок грузов в Центральной Азии — это снабжение войск США и НАТО в Афганистане. Достаточно вспомнить, как начиналась военная кампания США в Афганистане. Тогда при нежелании соседних с Афганистаном стран пропускать транзит грузов, приходилось доставлять военные грузы армии США авиационным транспортом, используя трансконтинентальный перелет с территории США. Сегодня важным маршрутом снабжения и вывода войск США стал так называемый Северный маршрут снабжения (Northern Distribution Network). Он имеет возможность поставок автомобильным и железнодорожным транспортом и пролегает по территории Грузии — Азербайджана — Казахстана — Узбекистана — Афганистана и Грузии — Азербайджана — Казахстана — Кыргызстана — Таджикистана — Афганистана. Маршрут имеет один недостаток. Перечисленные страны категорически не согласны на вывоз грузов с территории Афганистана, поскольку опасаются увеличения наркотрафика. Кроме того, автомобильный маршрут Казахстан — Кыргызстан — Таджикистан — Афганистан имеет много сложностей в зимнее время года. Маршрут через Узбекистан командование армии США не рекомендует в связи с большими простоями и задержками, связанными, по их мнению, с административным давлением местных властей, и даже выпустило положение Н-11 под названием «Правила в сфере грузоперевозок касательно Узбекистана»: «Материалы, используемые в процессе выполнения данного контракта, не должны проходить транзитом по территории Узбекистана. Правительство США слагает с себя ответственность за затраты или простой, вызванные нарушением данной инструкции. Не освобождается подрядчик и от обязательств по возмещению убытков и выплаты компенсации по причине задержки грузов и невыполнения в срок проектов из-за принятого подрядчиком решения направить груз по территории Узбекистана» [Узбекистан...,

2012]. Стоит отметить, что около 60 % всех поставок топлива американским войскам в Афганистане доставляется через Узбекистан. Любой современной армии, активно использующей бронетехнику и авиацию, нужны не десятки и сотни, а миллионы литров горючего. Перевозка такого объема грузов это огромная добавленная стоимость. Перевозка этих грузов напрямую авиационным транспортом из США увеличила бы конечную стоимость в несколько раз. Логисты армии США решили использовать возможности транзита через российскую территорию.

Основа для этого заложена в Соглашении между Правительством Российской Федерации и Правительством Соединенных Штатов Америки о транзите вооружения, военной техники, военного имущества и персонала через территорию Российской Федерации в связи с участием Соединенных Штатов Америки в усилиях по обеспечению безопасности, стабилизации и восстановлению Исламской Республики Афганистан, подписанном в г. Москве 6 июля 2009 года [Пояснительная записка...]. В рамках соглашения количество перевозок количественно ограничено — 4500 в год. Выгоду от перевозок получают только авиаперевозчики и аэропортовые службы. В российский бюджет отчисления не производятся. В то же время российские грузовые авиакомпании и раньше доставляли грузы в интересах США и НАТО, но преимущественно с аэродромов Европы и других авиабаз США, по длинному маршруту, следовательно, услуги перевозки имели высокую стоимость. По новой схеме планируется доставлять грузы из Афганистана на аэродром «Ульяновск-Восточный» (Российская Федерация) российскими компаниями «Волга-Днепр» и «Полет». «Волга-Днепр» имеет базу в Ульяновске. Далее грузы будут следовать железнодорожным и автомобильным транспортом в порты Риги и Таллина и далее морем до портов США и Европы. Этот маршрут значительно дешевле, так как основной путь груз будет перевозиться самым дешевым морским транспортом. По этому маршруту, скорее всего, будет перевозиться вооружение и техника.

Отдельно хотелось бы отметить изменения в таможенном законодательстве стран Центральной Азии и России и функционирование Таможенного союза Белоруссии, Казахстана и России, в рамках которого экономическая интеграция Казахстана и России создает особый прецедент и позволяет Казахстану чувствовать себя лидером экономического развития на пространстве Центральной Азии за счет расширения рынков сбыта товаров и рабочей силы. Так, например, требование российского законодательства о перевозке грузов внутри России только российскими перевозчиками планируется к отмене в 2025 году. Второе направление изменения таможенного законодательства связано с вступлением России в 2011 году в ВТО. На пространстве Центральной Азии только Кыргызская Республика с 1998 года является членом этой организации. Таджикистан, Узбекистан и Казахстан являются наблюдателями. Туркменистан пока официально никак не оформил отношения с ВТО. Эти два направления создают дополнительные сложности для стран Центральной Азии при торговле с Россией, которая для них по-прежнему является одним из ключевых рынков сбыта продукции.

Таким образом, страны Центральной Азии поодиночке и совместно сегодня активно участвуют в различных проектах по развитию собственной транзитной инфраструктуры, используя их, с одной стороны, для получения экономической независимости, а с другой стороны, как фактор политического давления на страны Европы, США, Россию и Китай. Российская Федерация, имея гораздо больший транзитный потенциал, уступает странам Центральной Азии свои позиции и в его реализации может поучиться у своих южных партнеров. Китай в свою очередь стремится к усилению своего влияния в регионе, прежде всего через инвестиционное сотрудничество и строительство фактически инфраструктуры снабжения собственной экономики, расширяя экономическое партнерство со странами Центральной Азии. США и Европа активно используют транзитный

потенциал стран Центральной Азии для решения геополитических проблем и как ключ к Азии в целом.

Литература

1. Боровкова Л. А. Запад Центральной Азии во II в. до н. э. — VII в. н. э. : историко-географический обзор по древнекитайским источникам / Л. А. Боровкова. — Москва : Наука, 1989. — 181 с.

2. Договор о ЕАЭС — *Договор* о Евразийском экономическом союзе. — Москва, 2014. — 1014 с. [Электронный ресурс] // ЕАЭС: официальный сайт. — Режим доступа : docs.eaeunion.org/sites/storage0/_layouts/15/Portal.EEC.NPB/Pages/Download.aspx?sourceurl=%2fsites%2fstorage0%2fLists%2fDocuments%2fa089f4c6-02da-4461-b033-3f5d122e0020%2fe57db9f2-9589-4b26-be1e-b1a43862c6ed_635375701449140007.pdf.

3. Договор о ЕАЭС, Приложение 24 — *Договор* о Евразийском экономическом союзе. Приложение № 24 : Протокол о скоординированной транспортной политике. — Москва, 2014. — 7 с. [Электронный ресурс] // ЕАЭС : официальный сайт. — Режим доступа : docs.eaeunion.org/sites/storage0/_layouts/15/Portal.EEC.NPB/Pages/Download.aspx?sourceurl=%2fsites%2fstorage0%2fLists%2fDocuments%2fa089f4c6-02da-4461-b033-3f5d122e0020%2fe57db9f2-9589-4b26-be1e-b1a43862c6ed_635375701449140007.pdf.

4. *Запущен* газопровод Туркменистан — Узбекистан — Казахстан — Китай [Электронный ресурс] // Turkmenistan : интернет-газета. — 2009. — 14 декабря. — Режим доступа : http://www.turkmenistan.ru/?page_id=3&lang_id=ru&elem_id=16011&type=event&sort=date_desc.

5. ЗЕК — *Экономические* и социальные эффекты от реализации проекта : значение проекта «Западная Европа – Западный Китай» в развитии регионов Казахстана [Электронный ресурс] // Международный транзитный коридор «Западная Европа — Западный Китай» : официальный сайт проекта. — Режим доступа : <http://www.europe-china.kz/info/86>.

6. Порядок ОТКВГ ЕАЭС — *Порядок* осуществления транспортно-го (автомобильного) контроля на внешней границе Евразийского экономического союза. — Москва, 2014. — 10 с. [Электронный ресурс] // ЕАЭС : официальный сайт. — Режим доступа : docs.eaeunion.org/sites/storage0/_layouts/15/Portal.EEC.NPB/Pages/Download.aspx?sourceurl=%2fsites%2fstorage0%2fLists%2fDocuments%2fa089f4c6-02da-4461-b033-3f5d122e0020%2fe57db9f2-9589-4b26-be1e-b1a43862c6ed_635375701449140007.pdf.

7. Порядок РДУЖД — *Порядок* регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики. — Москва, 2014. — 8 с. [Электронный ресурс] // ЕАЭС : официальный сайт. — Режим доступа : docs.eaeunion.org/sites/storage0/_layouts/15/Portal.EEC.NPB/Pages/Download.aspx?sourceurl=%2fsites%2fstorage0%2fLists%2fDocuments%2fa089f4c6-02da-4461-b033-3f5d122e0020%2fe57db9f2-9589-4b26-be1e-b1a43862c6ed_635375701449140007.pdf.

8. *Пояснительная* записка к проекту Федерального закона «О ратификации соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Соединенных Штатов Америки о транзите вооружения, военной техники, военного имущества и персонала через территорию Российской Федерации в связи с участием Соединенных Штатов Америки в усилиях по обеспечению безопасности, стабилизации и восстановлению исламской республики Афганистан» [Электронный ресурс] // Консультант плюс. — Режим доступа : <http://www.consultant.ru/online/base/?req=doc;base=prj;n=82713>.

9. Правила ДУИЖТ — *Правила* доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках Евразийского экономического союза. — Москва, 2014. — 18 с. [Электронный ресурс] // ЕАЭС : официальный сайт. — Режим доступа : docs.eaeunion.org/sites/storage0/_layouts/15/Portal.EEC.NPB/Pages/Download.aspx?sourceurl=%2fsites%2fstorage0%2fLists%2fDocuments%2fa089f4c6-02da-4461-b033-3f5d122e0020%2fe57db9f2-9589-4b26-be1e-b1a43862c6ed_635375701449140007.pdf.

10. Правила ОУИЖТ — *Правила* оказания услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках Евразийского экономического союза. — Москва, 2014. — 18 с. [Электронный ресурс] // ЕАЭС : официальный сайт. — Режим доступа : docs.eaeunion.org/sites/storage0/_layouts/15/Portal.EEC.NPB/Pages/Download.aspx?sourceurl=%2fsites%2fstorage0%2fLists%2fDocuments%2fa089f4c6-02da-4461-b033-3f5d122e0020%2fe57db9f2-9589-4b26-be1e-b1a43862c6ed_635375701449140007.pdf.

11. *Транспортно-логистический* комплекс «Южноуральский» будет построен в Увельском районе [Электронный ресурс] // Накануне.ру : информационное агентство. — 2012. — 25 мая. — Режим доступа : <http://www.nakanune.ru/news/2012/5/25/22275214/>.

12. *Узбекистан* своим вымогательством мешает снабжению сил США и НАТО в Афганистане [Электронный ресурс] // EurasiaNet : информационное агентство. — 2012. — 28 февраля. — Режим доступа : <http://russian.eurasianet.org/node/59202>.

13. *Шадрина Т.* Дорога на юг станет платной [Электронный ресурс] / Т. Шадрина // Российская газета. — 2010. — 29 ноября. — Режим доступа : <http://www.rg.ru/2010/11/29/doroga.html>.

14. *Юревич* подписал с Китаем договор ценой в 120 млн евро [Электронный ресурс] // Информационное агентство Уралполит.ру. — 2012. — 18 мая. — Режим доступа : http://uralpolit.ru/news/polit_vlast/reviews/yurevich-podpisal-s-kitaem-dogovor-tsenoi-v-120-mln-evro.

15. LPI — *Logistics Performance Index* [Electronic resource]. — Access mode : <http://lpi.worldbank.org/>.

Logistic Infrastructure in Russia, Kazakhstan and Central Asia as Competitiveness Factor

© **Burnasov Aleksandr Sergeyeovich (2015)**, PhD in History, associate professor, Department of Theory and History of International Relations, Institute of Social and Political Studies, Ural Federal University named after the first President of Russia B. N. Yeltsin; “Urals-Eurasia” Expert Club Member (Yekaterinburg), burnasov@mail.ru.

The question of increasing value of the transit through Central Asian countries is raised. Attention is paid to the history of transportation routes passing through the Central Asian countries and to the potential for their recovery. The analysis of modern projects in the field of transport infrastructure development of cooperation between Russia and the countries of Central Asia is presented. Particular attention is paid to the analysis of the features of the current project on construction of the international transport corridor “Western China — Western Europe”, implemented by the Republic of Kazakhstan. The alternative variants of delivery using the Suez Canal, the Northern Sea Route, the Trans-Siberian Railway are compared. The effectiveness of the Customs Union for goods logistics is evaluated. The level of integration of Russia and Central Asian countries in the global logistics infrastructure and the level of logistics infrastructure development in these countries are compared. The influence of transport infrastructure development on the economic situation in the Central Asia countries is considered. The novelty of the research is in the fact that the problem is considered in the context of starting of the Treaty on the Eurasian Economic Union (since 1 January 2015). The current

state of logistics infrastructure projects in Central Asia is reviewed. The transit potential of Central Asian countries is considered in terms of the implementation of the global political projects in the region under research.

Key words: logistics; transport; Central Asia; international transport corridor; transit; Eurasian Economic Union; Silk Road.

References

- Borovkova, L. A. 1989. *Zapad Tsentral'noy Azii vo II v. do n. e. — VII v.n. e.: istoriko-geograficheskii obzor po drevnekitayskim istochnikam*. Moskva: Nauka. (In Russ.).
- Dogovor o Evraziyskom ekonomicheskom soyuze*. 2014. Moskva. Available at: docs.eaeunion.org/sites/storage0/_layouts/15/Portal.EEC.NPB/Pages/Download.aspx?sourceurl=%2fsites%2fstorage0%2fLists%2fDocuments%2fa089f4c6-02da-4461-b033-3f5d122e0020%2fe57db9f2-9589-4b26-be1e-b1a43862c6ed_635375701449140007.pdf. (In Russ.).
- Dogovor o Evraziyskom ekonomicheskom soyuze. Prilozhenie 24: Protokol o skoordinirovannoy transportnoy politike*. 2014. Moskva. Available at: docs.eaeunion.org/sites/storage0/_layouts/15/Portal.EEC.NPB/Pages/Download.aspx?sourceurl=%2fsites%2fstorage0%2fLists%2fDocuments%2fa089f4c6-02da-4461-b033-3f5d122e0020%2fe57db9f2-9589-4b26-be1e-b1a43862c6ed_635375701449140007.pdf. (In Russ.).
- Ekonomicheskie i sotsial'nye efekty ot realizatsii proekta: znachenie proekta «Zapadnaya Evropa – Zapadnyy Kitay» v razvitii regionov Kazakhstana*. Available at: <http://www.europe-china.kz/info/86>. (In Russ.).
- Yurevich podpisal s Kitaem dogovor tsenoy v 120 mln evro*. 2012. Available at: http://uralpolit.ru/news/polit_vlast/reviews/yurevich-podpisal-s-kitaem-dogovor-tsenoi-v-120-mln-evro. (In Russ.).
- LPI — *Logistics Performance Index*. Available at: <http://lpi.worldbank.org/>.
- Poyasnitel'naya zapiska k projektu Federal'nogo zakona «O ratifikatsii soglasheeniya mezhdru Pravitel'stvom Rossiyskoy Federatsii i Pravitel'stvom Soedinennykh Shtatov Ameriki o tranzite vooruzheniya, voennoy tekhniki, voennogo imushchestva i personala cherez territoriyu Rossiyskoy Federatsii v svyazi s uchastiem Soedinennykh Shtatov Ameriki v usiliyakh po obespecheniyu bezopasnosti, stabilizatsii i vosstanovleniyu islamskoy respubliki Afganistan»*. Available at: <http://www.consultant.ru/online/base/?req=doc;base=prj;n=82713>. (In Russ.).

- Poryadok osushchestvleniya transportnogo (avtomobil'nogo) kontrolya na vneshney granitse Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza.* 2014. Moskva. Available at: docs.eaeunion.org/sites/storage0/_layouts/15/Portal.EEC.NPB/Pages/Download.aspx?sourceurl=%2fsites%2fstorage0%2fLists%2fDocuments%2fa089f4c6-02da-4461-b033-3f5d122e0020%2fe57db9f2-9589-4b26-be1e-b1a43862c6ed_635375701449140007.pdf. (In Russ.).
- Poryadok regulirovaniya dostupa k uslugam zheleznodorozhnogo transporta, vklyuchaya osnovny tarifnoy politiki.* 2014. Moskva. Available at: docs.eaeunion.org/sites/storage0/_layouts/15/Portal.EEC.NPB/Pages/Download.aspx?sourceurl=%2fsites%2fstorage0%2fLists%2fDocuments%2fa089f4c6-02da-4461-b033-3f5d122e0020%2fe57db9f2-9589-4b26-be1e-b1a43862c6ed_635375701449140007.pdf. (In Russ.).
- Pravila dostupa k uslugam infrastruktury zheleznodorozhnoy transporta v ramkakh Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza.* 2014. Moskva. Available at: docs.eaeunion.org/sites/storage0/_layouts/15/Portal.EEC.NPB/Pages/Download.aspx?sourceurl=%2fsites%2fstorage0%2fLists%2fDocuments%2fa089f4c6-02da-4461-b033-3f5d122e0020%2fe57db9f2-9589-4b26-be1e-b1a43862c6ed_635375701449140007.pdf. (In Russ.).
- Pravila okazaniya uslug infrastruktury zheleznodorozhnoy transporta v ramkakh Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza.* 2014. Moskva. Available at: docs.eaeunion.org/sites/storage0/_layouts/15/Portal.EEC.NPB/Pages/Download.aspx?sourceurl=%2fsites%2fstorage0%2fLists%2fDocuments%2fa089f4c6-02da-4461-b033-3f5d122e0020%2fe57db9f2-9589-4b26-be1e-b1a43862c6ed_635375701449140007.pdf. (In Russ.).
- Shadrina T. 2010. *Doroga na yug stanet platnoy.* Rossiyskaya gazeta, 29 noyabrya. Available at: <http://www.rg.ru/2010/11/29/doroga.html>. (In Russ.).
- Transportno-logisticheskiy kompleks «Yuzhnoural'skiy» budet postroen v Uvel'skom rayone.* 2012. Nakanune.ru: informatsionnoe agentstvo, 25 maya. Available at: <http://www.nakanune.ru/news/2012/5/25/22275214/>. (In Russ.).
- Uzbekistan svoim vymogatel'stvom meshaet snabzheniyu sil SShA i NATO v Afganistane.* 2012. EurasiaNet: informatsionnoe agentstvo, 28 fevralya. Available at: <http://russian.eurasianet.org/node/59202>. (In Russ.).

Zapushchen gazoprovod Turkmenistan — Uzbekistan — Kazakhstan — Kitay.
 2009. Turk-menistan: internet-gazeta, 14 dekabrya. Available
 at: http://www.turkmenistan.ru/?page_id=3&lang_id=ru&elem_id=16011&type=event&sort=date_desc. (In Russ.).