

Развитие инфраструктурных коридоров:

Часть I: Углубленный анализ трех перспективных инфраструктурных коридоров

Вадим Каптур

Аида Каражанова

АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКАЯ
ИНФОРМАЦИОННАЯ СУПЕРМАГИСТРАЛЬ
СЕРИЯ РАБОЧИХ ДОКУМЕНТОВ ИЮНЬ 2021



Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) является наиболее инклюзивной межправительственной платформой в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Комиссия продвигает сотрудничество с 53 государствами-членами и 9 ассоциированными членами в поиске решений по вызовам устойчивого развития. ЭСКАТО является одной из пяти региональных комиссии ООН.

Секретариат ЭСКАТО поддерживает инклюзивное, устойчивое развитие в регионе через разработку знаний направленных на практическое приложение, через обеспечение технической помощи и развития потенциала службы в поддержку национальных целей, региональных соглашений и выполнения повестки дня на 2030 по устойчивому развитию.



Затененные области карты обозначают членов и ассоциированных членов ЭСКАТО.¹

¹ Обозначения и презентация материала на этой карте не выражает официального мнения секретариата ООН и не претендует на законодательный статус стран, территорий, городов, или административных территорий касающихся их границ.

Отказ от ответственности (Дисклеймер): Мнения, выраженные в серии рабочих документов Азиатско-Тихоокеанской информационной супермагистрали (AP-IS), следует рассматривать не как отражающие точку зрения Организации Объединенных Наций, а как точку зрения автора (авторов). Рабочие документы описывают исследования, проводимые автором (авторами), и публикуются с целью получения комментариев для дальнейшего обсуждения. Они выпускаются без официального редактирования. Затененные области карты указывают на членов и ассоциированных членов ЭСКАТО. Используемые обозначения и представление материала на этой карте не подразумевают выражения какого-либо мнения со стороны Секретариата Организации Объединенных Наций относительно правового статуса какой-либо страны, территории, города или района или его властей, или относительно определения границ. Организация Объединенных Наций не несет ответственности за доступность или функционирование URL-адресов. Мнения, цифры и оценки, приведенные в этой публикации, являются ответственностью авторов и не обязательно должны рассматриваться как отражающие точку зрения, одобренную Организацией Объединенных Наций. Авторы несут ответственность за любые ошибки. Упоминание названий фирм и коммерческих продуктов не означает одобрения со стороны Организации Объединенных Наций.

Рабочие документы Азиатско-Тихоокеанской информационной супермагистрали (AP-IS) содержат политически актуальный анализ региональных тенденций и проблем в поддержку развития инициативы Азиатско-Тихоокеанской информационной супермагистрали (AP-IS) и инклюзивного развития. Результаты исследований не следует рассматривать как отражающие точку зрения Организации Объединенных Наций. Мнения, выраженные здесь, принадлежат авторам. Этот рабочий документ выпущен без официального редактирования, и используемые обозначения и представленные материалы не подразумевают выражения какого-либо мнения со стороны Секретариата Организации Объединенных Наций относительно правового статуса какой-либо страны, территории, города или района, или его властей, или относительно определения границ.

Контакт:

Секция информационно-коммуникационных технологий и развития
Отдел информационно-коммуникационных технологий и уменьшения опасности бедствий
Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана
Здание Организации Объединенных Наций
Проспект Раджадамнерн Нок, Бангкок 10200, Таиланд
Электронная почта: escap-ids@un.org

Пожалуйста цитируйте документ так: Вадим Каптур, Аида Каражанова (2021) Развитие инфраструктурных коридоров. Часть I: Углубленный анализ трех перспективных инфраструктурных коридоров. Организация объединенных наций, ЭСКАТО
Июнь 2021. Бангкок.

Доступно по адресу: <http://www.unescap.org/kr>

Номер для отслеживания: ESCAP / 5-WP / 13-R

Благодарности

Под руководством Тицианы Бонапаче, Директора Департамента по информационно-коммуникационным технологиям (ИКТ) и снижения риска опасностей стихийных бедствий, Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана английская и русская версии настоящей серии публикаций «Развитие инфраструктурных коридоров» подготовлены Вадимом Каптуром, проректором по научной работе Одесской национальной академии связи (ОНАС) им. А.С. Попова (Государственного университета интеллектуальных технологий и связи – ГУИТС), Украина и Аидой Каражановой, Отдел ИКТ и Развития, Департамента по ИКТ и Снижения риска опасностей стихийных бедствий, ЭСКАТО (Бангкок). Документ на русском языке отредактирован Еленой Дьяконовой, консультантом Отдела ИКТ и Развития ЭСКАТО.

Существенные комментарии предоставили Таи Хунг Ким, Руководитель Отдела ИКТ и развития и Елена Дьяконова, Отдел ИКТ и Развития, ЭСКАТО. Административную поддержку и необходимую помощь при выпуске этого документа оказал Саколлерд Лимкриайнкрай, Отдел ИКТ и Развития, ЭСКАТО.

Об авторах: Вадим Каптур (Г-н, Доктор) , консультант ЭСКАТО и Проректор Национальной Академии Телекоммуникаций им. Попова (ONAT), Украина и Аида Каражанова (г-жа и к.б.н., PhD), Офицер по экономическим вопросам, Департамента по ИКТ и Снижению риска стихийных бедствий, ЭСКАТО

Секретариат ЭСКАТО выражает боагодарность за участие следующих научных и технических консультантов, представляющих ОНАС им. А.С. Попова (ГУИТС): д-р Елена Князева, д-р Владимир Баляр, Ирина Тимченко Елена Мазуркевич, а также Бекзоду Рахматову из Департамента по развитию транспорта ЭСКАТО и Анне Лобановой, из Департамента по энергетике, ЭСКАТО, которые также провели обзор документов на двух языках и дали существенные преложения.

Представители министерств, государственных агентств, государственных и частных организаций, операторов и назначенных субъектов, работающих в секторах информационных и коммуникационных технологий и телекоммуникационной инфраструктуры, автомобильного и железнодорожного транспорта, электро-энергетики и нефте- и газопроводов из Казахстана, Кыргызстана и Монголии, рассмотрели этот набор инструментов во время серии обучающих семинаров, организованных в мае 2021 года, и стали первой группой, прошедшей обучение по двум веб-инструментам - симулятору инфраструктурного коридора и партнерскому portalу по совместному развертыванию инфраструктуры.

Сводное резюме

Инициатива ЭСКАТО по региональному экономическому сотрудничеству и интеграции (RECI) направлена на продвижение интегрированных рынков товаров, услуг, информации и капитала; возможность подключения к инфраструктуре; финансовое сотрудничество; и экономическое и техническое сотрудничество на основе многомерного и междисциплинарного подхода. Обеспечение бесперебойной связи, включая транспорт, энергетику и ИКТ, является центральным элементом инициативы RECI.

В качестве ключевой части инициатив ЭСКАТО реализовала проект Счета развития Организации Объединенных Наций «Учет трансграничных аспектов Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года посредством регионального сотрудничества и интеграции (RECI) в странах Азиатско-тихоокеанского региона» с 2018 по 2021 г. Этот проект ЭСКАТО направлен на предоставление информационных продуктов, таких как аналитические отчеты и укрепление потенциала государств-членов в продвижении беспрепятственной региональной связи и интеграции с упором на комплексное развитие совместной инфраструктуры, включая ИКТ, энергетику и транспорт.

По рекомендациям и результату семинаров по наращиванию потенциала для экспертов из Казахстана, Кыргызстана, Монголии и стран Восточной и Северо-Восточной Азии в октябре-ноябре 2019 года подготовлен аналитический отчет, в котором представлен обзор трех межгосударственных интеллектуальных коридоров как продукта знаний. Эти встречи определили ключевое стратегическое направление развития инфраструктуры как «определение потребностей, оценку и выбор первоочередных проектов, направленных на совместное развертывание инфраструктуры ИКТ вместе с транспортными и энергетическими коридорами».

В ответ на потребности государств-членов и с учетом сложных проблем, связанных с ограниченной национальной и региональной инфраструктурой, ключевыми задачами данного исследования являются: (1) предоставить углубленный межотраслевой анализ трех предполагаемых межгосударственных коридоров в рамках проекта RECI, ориентированного на страны (Казахстан и Кыргызстан), (2) предоставить знания и обеспечить наращивание потенциала в сфере определения наиболее перспективных сценариев развития умных транспортных коридоров и (3) содействовать созданию благоприятных условий для развития интеллектуальной инфраструктуры путём совместного развертывания инфраструктур ИКТ, транспорта и энергетики.

В результате предлагается использовать инфраструктурных коридор как привлекательное и разумное решение для связи географических территорий, улучшения региональной и трансграничной связанности. Такой коридор может облегчить поток товаров, услуг, знаний и капитала эффективным с точки зрения затрат и времени образом в контексте Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Современный инфраструктурный коридор, являясь инструментом обеспечения торговли и развития, представляет собой высокотехнологичную транспортную систему, интегрированную с широким спектром информационных и коммуникационных технологий, которая концентрирует транспортные коммуникации в определенном направлении, обеспечивая пассажирские и грузовые перевозки.

Этот исследовательский документ является частью серии «Развитие инфраструктурных коридоров» – набора документов, описывающих стратегический инструментарий, который позволяет лицам, принимающим решения, и владельцам

инфраструктуры поддерживать свои решения о развитии новых коридоров. Серия «Развитие инфраструктурных коридоров» разделена на три основные части:

Часть I

Углубленный анализ перспективных инфраструктурных коридоров «Алматы (Казахстан) – Чолпон-Ата (Кыргызстан)», «Семей (Казахстан) – Рубцовск (Россия)» и «Урджар (Казахстан) – Чугучак (Китай)»

Часть II

Инструментарий и оценка наиболее подходящей модели развития инфраструктурных коридоров

Часть III

Результаты расчётов и определение наиболее подходящей модели развития инфраструктурных коридоров

Эта часть серии «Развитие инфраструктурных коридоров» содержит углубленный анализ перспективных инфраструктурных коридоров, а именно «Алматы (Казахстан) – Чолпон-Ата (Кыргызстан)», «Семей (Казахстан) – Рубцовск (Россия)» и «Урджар (Казахстан) – Чугучак (Китай)». Этот анализ представлен в виде обзора таких аспектов, как история создания этих инфраструктурных коридоров, географические и социально-демографические характеристики региона, экономические характеристики региона, включая характеристики существующей инфраструктуры в регионе. Также проанализированы проблемы и возможности развития каждого коридора. Определение оптимальных вариантов формирования партнерских отношений для каждого коридора производилось на основе попарного сравнения определенных взаимосвязанных объектов (стратегические цели и другие факторы).

Основные выводы и результаты этой части серии следующие:

- Наибольшее макроэкономическое значение имеют инфраструктурные коридоры Урджар – Чугучак и Семей – Рубцовск. В свою очередь, инфраструктурный коридор Алматы – Чолпон-Ата имеет преимущественно региональное значение. В частности, инфраструктурный коридор Алматы – Чолпон-Ата имеет стратегическое значение для субрегионального развития и сотрудничества с другими странами Северной и Центральной Азии в сфере туризма, экономики и т.д.
- Основными выгодополучателями развития инфраструктурных коридоров являются юридические лица, которые получают оптимальный маршрут перевозки грузов и пассажиров. Бизнес и жители прилегающих к коридору территорий также получают экономические выгоды от развития коридоров (как для развития бизнеса, так и для личной мобильности).
- Внутренние страновые факторы в большей степени противодействуют проектам. Эти факторы включают в себя экологические (наличие природных заповедников и зон риска), социальные (миграция рабочей силы и связанный с этим демпинг ее стоимости), а также политические реалии в виде внутренней и внешней политики стран-участниц.
- Основными рисками, общими для всех коридоров, являются трудности с прогнозированием объемов трафика, а также пандемия COVID-19 и связанные с ней ограничения для пересечения границ, экономический кризис, миграция рабочей силы и т.д.
- Результаты анализа показывают, что потенциальные возможности для финансирования развития инфраструктурных коридоров в значительной степени неравномерны среди участников. В этой связи Китайская Народная Республика и Российская Федерация обладают гораздо более широкими возможностями финансирования проектов по развитию инфраструктурных коридоров.

Этот документ был предоставлен для первичного ознакомления и возможных предложений для участников серии интерактивных учебных семинаров на национальном уровне, который собрал экспертов из трех целевых стран проекта: Казахстана, Кыргызстана и Монголии в мае 2021 года.

На онлайн-семинарах презентованы материалы и по инструментам ЭСКАТО ООН (временно доступен по адресу <https://drrgateway.net/regional-toolkits>), для развития новых навыков у политиков и других заинтересованных сторон в использовании методологии и инструментов для эффективного расширения бесшовной трансграничной инфраструктуры посредством инструментов:

- Симулятор комплексных инфраструктурных коридоров - Инструмент моделирования для определения наиболее подходящей модели для развития новых инфраструктурных коридоров.
- Партнерский Портал по совместному развертыванию - направлен на поддержку совместного развертывания инфраструктуры ИКТ с инфраструктурой автомобильного транспорта и энергетики, доступен по адресу <https://co-deployment.online>.

Представители министерств, государственных агентств, государственных и частных организаций, операторов и номинированных структур, занимающиеся отраслевыми направлениями по инфраструктуре ИКТ и электросвязи, автомобильным и железнодорожным транспортом, электроэнергетикой, нефти / газопроводами были приглашены для развития новых навыков и сетевого партнерства.

Содержание

Благодарности	5
Сводное резюме.....	6
Список рисунков	10
Список таблиц	10
Глоссарий.....	12
Список сокращений	13
1. Введение	14
2. Коридор «Алматы (Казахстан) – Чолпон-Ата (Кыргызстан)».....	19
2.1. Предыстория формирования	19
2.2. Географическая и социально-демографическая характеристика региона	21
2.3. Экономическая характеристика региона	22
2.4. Характеристика существующей инфраструктуры в регионе.....	23
2.5. Проблемы и возможности построения коридора «Алматы – Чолпон-Ата»	25
3. Коридор «Урджар (Казахстан) – Чугучак (Китай)».....	28
3.1. Предыстория формирования	28
3.2. Географическая и социально-демографическая характеристика региона	30
3.3. Экономическая характеристика региона	31
3.4. Характеристика существующей инфраструктуры в регионе.....	32
3.5. Проблемы и возможности построения коридора «Урджар – Чугучак»	33
4. Коридор «Семей (Казахстан) – Рубцовск (Россия)».....	37
4.1. Предыстория формирования	37
4.2. Географическая и социально-демографическая характеристика региона	39
4.3. Экономическая характеристика региона	40
4.4. Характеристика существующей инфраструктуры в регионе.....	41
4.5. Проблемы и возможности построения коридора «Семей – Рубцовск»	43
5. Анализ Основных Аттракторов Трех Инфраструктурных Коридоров	47
6. Анализ потенциальных партнёров для развития инфраструктурных коридоров.....	52
6.1. Теоретические основы формирования партнерских отношений	52
6.2. Определение оптимальных вариантов формирования партнерских отношений	55
6.2.1. Государственно-частное партнерство – оптимальный вариант партнерских отношений на макроуровне	59
6.2.2. Прямые межгосударственные соглашения на макроуровне	61
6.2.3. Кластеризация как форма мезоуровневого партнерства	63
6.2.4. Формирование альянсов и финансово-промышленных групп как формы партнерства на микроуровне.....	65
6.2.5. Трудовой договор для партнерских отношений на уровне физических лиц и СПД.....	67
6.2.6. Формы партнерских отношений в междууровневой плоскости.....	68

Список рисунков

Рисунок 1 - Географический сегмент для разворачивания перспективного коридора «Алматы (Казахстан) – Чолпон-Ата (Кыргызстан)».....	20
Рисунок 2 - Географический сегмент для разворачивания перспективного коридора «Урджар (Казахстан) – Чугучак (Китай)»	28
Рисунок 3 – Географический сегмент для разворачивания перспективного коридора «Семей (Казахстан) – Рубцовск (Россия)»	38
Рисунок 4 – Классификация основных форм партнерских отношений	52
Рисунок 5 – Формы партнёрских отношений в зависимости от уровня сотрудничества	53
Рисунок 6 – Пирамида сфер влияния заинтересованных сторон на развитие инфраструктурных коридоров	55
Рисунок 7 - Основные формы взаимодействия при ГЧП	59

Список таблиц

Таблица 1 – Основные индикаторы развития туризма в Кыргызстане в 2019 г.....	22
Таблица 2 – Межгосударственные возможности и проблемы в контексте построения коридора «Алматы - Чолпон-Ата»	26
Таблица 3 – Межгосударственные возможности и проблемы в контексте построения инфраструктурного коридора «Урджар – Чугучак».....	34
Таблица 4 – Межгосударственные возможности и проблемы в контексте построения коридора «Семей – Рубцовск»	44
Таблица 5 – Основные аттракторы формирования инфраструктурных коридоров.....	49
Таблица 6 - Матрица попарных сравнений заинтересованных сторон на примере коридора «Алматы – Чолпон-Ата».....	56
Таблица 7 - Матрица попарных сравнений заинтересованных сторон на примере коридора «Семей – Рубцовск».....	57
Таблица 8 - Матрица попарных сравнений заинтересованных сторон на примере коридора «Уржар – Чугучак».....	58
Таблица 9 - Мотивационные факторы формирования ГЧП для инфраструктурных коридоров	60
Таблица 10 - Мотивационные факторы прямых договоров для инфраструктурных коридоров	62

Таблица 11 - Мотивационные факторы при формировании кластеров для инфраструктурных коридоров	64
Таблица 12 - Мотивационные факторы при формировании альянсов и финансово-промышленных групп для инфраструктурных коридоров.....	66
Таблица 13 - Мотивационные факторы при формировании трудового договора для инфраструктурных коридоров	68
Таблица 14 – SWOT-анализ инфраструктурного коридора.....	69

Глоссарий

волоконно-оптическая линия связи – волоконно-оптическая система, состоящая из пассивных и активных элементов, предназначенная для передачи информации в оптическом диапазоне (источник: Википедия)

дорожно-транспортная инфраструктура – дорожная сеть и связанная с ней физическая инфраструктура, такая как вывески, освещение и автомобильные заправочные станции.

доступ в Интернет – способность отдельных лиц и организаций подключаться к Интернету с помощью компьютерных терминалов, компьютеров и других устройств для доступа к таким службам, как электронная почта и Всемирная паутина (источник: Википедия)

инфраструктура ИКТ – инфраструктура и системы информационных и коммуникационных технологий (включая программное обеспечение, аппаратное обеспечение, сети и веб-сайты) (источник: www.lawinsider.com)

инфраструктура электроснабжения/электросеть – взаимосвязанная сеть для доставки электроэнергии от производителей к потребителям (источник: Википедия)

совместное использование (инфраструктуры) – совместное использование недвижимости и основных средств, включая землю, кабелепроводы, воздухопроводы, люки и колодцы, площадки базовых станций, сети переменного тока, магистральные линии, радиолинии и другие ресурсы, для снижения расходов и избегания дублирования инфраструктуры (источник: автор)

совместное развёртывание (инфраструктуры) – одновременное развёртывание кабельной канализации и/или волоконно-оптических кабелей при строительстве инфраструктуры, такой как новые дороги, автомагистрали, железные дороги, линии электропередач, нефте- и газопроводы (источник: ЭСКАТО)

транспортный коридор – обычно линейная зона, которая определяется одним или несколькими видами транспорта, такими как автомобильные дороги, железные дороги или общественный транспорт, которые имеют общий маршрут (источник: Википедия)

широкополосный доступ – передача данных с широкой полосой пропускания, которая предполагает передачу нескольких сигналов и типов трафика в сети доступа, построенной с использованием различных сред, таких как коаксиальный кабель, оптоволокно, радиоэфир или витая пара (источник: Википедия)

широкополосный доступ в Интернет — доступ в Интернет со скоростью передачи данных, превышающей максимально возможную при использовании коммутируемого доступа с использованием модема и телефонной сети общего пользования. Осуществляется с использованием проводных, оптоволоконных и беспроводных линий связи различных типов (источник: Википедия)

энергетическая инфраструктура – организационная структура, которая позволяет осуществлять масштабную передачу энергии от производителя к потребителю, а также направлять и управлять потоком энергии. Она включает, но не ограничивается, инфраструктуру транспортировки нефти и газа, инфраструктуру транспортировки электроэнергии и т.д. (источник: www.designingbuildings.co.uk)

Список сокращений

AP-IS	Азиатско-Тихоокеанская информационная супермагистраль
АЗТЭ	Алтайский завод тракторного электрооборудования
АСМ	Алтайсельмаш
АТЗ	Алтайский тракторный завод
ВВП	Внутренний валовый продукт
Гбит/с	Гигабит в секунду
ГЧП	Государственно-частное партнёрство
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕС	Европейский союз
ИК	Инфраструктурный коридор
ИКТ	Информационно-коммуникационные технологии
КНР	Китайская Народная Республика
КР	Кыргызская Республика
Мбит/с	Мегабит в секунду
МБРР	Международный банк реконструкции и развития
МНК	Многонациональная компания
МСЭ	Международный союз электросвязи
МТК	Международный транспортный коридор
МТМ	Международный Транспортный Маршрут
ОНАС	Одесская национальная академия связи
РЗЗ	Рубцовский завод тракторных запасных частей
РК	Республика Казахстан
РФ	Российская Федерация
СССР	Союз Советских Социалистических Республик
ТК	Транспортный коридор
ЭСКАТО	Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана

1. Введение

В условиях расширения межкультурного взаимодействия и углубления интеграционных процессов ведущую роль приобретает формирование инфраструктурных коридоров (ИК). Они вносят существенный вклад в обеспечение межгосударственных социальных, экономических и культурных связей путём решения транспортных проблем и создания международной транспортной инфраструктуры, имеющей согласованные технические параметры. Такие коридоры обеспечивают применение совместимых технологий перевозок как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему.

Интенсификация международного сотрудничества обуславливает дальнейшее развитие логистических подходов к системам транспортировки, что приводит к созданию цифровых транспортных коридоров на наиболее значимых направлениях движения потоков грузов и пассажиров.

Согласно определению «международный транспортный коридор – это высокотехнологическая транспортная система, концентрирующая на генеральных направлениях транспорт общего пользования (железнодорожный, автомобильный, морской, трубопроводный) и телекоммуникации». Коридоры наиболее эффективно функционируют в условиях единого таможенного и экономического пространства. Транспортные коридоры, включающие несколько видов транспорта, называют мультимодальными транспортными коридорами².

Задачи формирования и развития инфраструктурных коридоров включают использование ИКТ для³:

- согласованного формирования и развития транспортно-логистической инфраструктуры государств-участников

для беспрепятственного перемещения пассажиров и грузов через национальные границы;

- организации эффективного взаимодействия различных видов транспорта;
- оптимизации процесса транспортировки и повышения качества логистических услуг;
- снижения удельного веса транспортно-логистических расходов в себестоимости продукции и, как следствие, в цене;
- увеличения мобильности населения в части туристических потоков, медицинского туризма, трансфера образовательных услуг;
- развития приграничного сотрудничества, освоение новых территорий и новых торговых рынков, содействие развитию культурных связей.

Формирование инфраструктурных коридоров представляет собой процесс, предусматривающий постепенное расширение участников по геополитическому, логистическому, экономическому и другим критериям при одновременном формировании единых (насколько это возможно) для данного коридора принципов финансирования, развития технологии и логистических маршрутов, таможенных правил и т.п. Азиатские страны, в частности Китай (КНР), реализуют крупнейший транспортный коридор «Один пояс — один путь». Он объединяет 125 стран и 29 международных организаций, которые подписали 173 соглашения о сотрудничестве⁴.

Только за первые четыре месяца 2020 года внешнеторговый оборот между Китаем и странами, расположенными вдоль МТК «Один пояс — один путь», составил 2,76 триллиона юаней, увеличившись на 0,9 процента в годовом выражении. Китайские предприятия за первые четыре месяца 2020

² Сущность и иерархия понятия международный транспортный коридор. Доступно по адресу <https://cyberleninka.ru/article/n/suschnost-i-ierarhiya-ponyatiya-mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor/viewer>

³ Logistic and cargo transportation systems: Handbook for students of High Schools / V. I. Apatsev, S. B. Levin, V. M. Nikolashin and

others; Ed. V.M. Nikolashin. М.: Publishing Center "Academy", 2003. S. 55.

⁴ Один пояс и один путь. Доступно по адресу <https://ru.wikipedia.org/>

года инвестировали 4,2 миллиарда долларов США в 52 страны-участницы инициативы «Один пояс – один путь», что на 11,7% больше по сравнению с тем же периодом 2019 года⁵.

В перспективе данный МТК призван сформировать глобальную инфраструктуру торговых путей и объединить два других МТК: «Экономический пояс шёлкового пути» и «Морской шёлковый путь XXI века».

МТК «Экономический пояс шёлкового пути» предполагает маршруты:

- из Китая через Центральную Азию, Россию до Европы (до Балтийского моря);
- из Китая через Центральную Азию и Западную Азию к Персидскому заливу и Средиземному морю;
- из Китая в Юго-Восточную Азию, Южную Азию к Индийскому океану.

Основные направления МТК «Морской шёлковый путь XXI века»:

- из морских портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и дальше до Европы;
- из китайских портов через Южно-Китайское море в южную акваторию Тихого океана.

Железнодорожная магистраль Баку – Тбилиси – Карс и автобан Баку – Батуми на Южном Кавказе имеют продолжение в Центральной Азии в виде железнодорожного сообщения Актау – Достык и автодороги из Актау в Хоргос в рамках автомобильного сообщения «Западная Европа – Западный Китай» в Казахстане, а также железно- и автодорожного сообщения, связывающего порт Туркменбаши в Туркменистане с соответствующими транспортными артериями в Узбекистане и в сопредельных с ним государствах.

К перспективам развития можно отнести формирование следующих инфраструктурных коридоров:

- международные коридоры экономического сотрудничества: «Китай

– Монголия – Россия», «Китай – Центральная Азия – Западная Азия», «Китай – Индокитай», «Китай – Пакистан» и «Бангладеш – Индия – Мьянма – Китай»;

- альтернативный маршрут в рамках железнодорожного коридора Восток – Запад, который позволит перевозить грузы из южных регионов Китая в Европу через территорию Кыргызстана, Узбекистана и Туркменистана, а затем Азербайджана. Важной составной частью этого коридора является Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут (ТМТМ);
- проект «Лазурит»⁶ (Афганистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Турция) для развития наземного и водного транспорта;
- международный транспортный коридор Каспийское море – Черное море, который обеспечит трансграничный проход для морских, речных, автомобильных и железнодорожных грузовых перевозок между Центральной и Северной Европой, Южным Кавказом и Центральной Азией.

Как любой процесс, протекающий под влиянием внутреннего и внешнего контуров, развитие инфраструктурных коридоров сталкивается со множеством разнообразных проблем. Систематизируя данные проблемы, можно констатировать следующее:

- возникают сложности с согласованием нормативно-правовых факторов, в частности интеграцией законодательной базы стран-участников инфраструктурных коридоров, а также процедуры присоединения новых участников. Также возникают проблемы, связанные с отличиями сопроводительных документов на грузы. На сегодняшний день основными законодательными актами являются Конвенция о международных железнодорожных перевозках (COTIF), Конвенция о международных смешанных перевозках грузов, Европейские соглашения о важнейших линиях

⁵ Страны партнёры вместе строят «Шёлковый путь здоровья». Доступно по адресу <https://rg.ru/2020/05/25/odin-poias-odin-put-stimuliruet-razvitie-mirovoj-ekonomiki.html>

⁶ Туркменистан реализует проекты для развития транспортной логистики, http://transport-koridori.blogspot.com/2019/04/blog-post_29.html

- международных комбинированных перевозок и т.п.;
- наличие технологических проблем, вызванных разным уровнем развития техники и технологии стран-участников коридоров, в частности стран постсоветского пространства. В ряде стран уровень износа активов достигает 80%, что на фоне сокращения рентабельности (вследствие влияния кризиса), сложностей с самофинансированием и низкой инвестиционной привлекательностью представляет существенную проблему при формировании инфраструктурных коридоров;
 - вероятность возникновения управленческих проблем, связанных с различием подходов к ним в разных странах, а также с различиями в принципах и в методах государственного регулирования инфраструктурных проектов;
 - значительное количество рисков, среди которых: риск неадекватной оценки необходимой пропускной способности и ее синхронизации, особенно при прохождении границ; риск недополучения странами-участниками доходов или превышения затрат из-за неверно сформированного метода распределения доходов и затрат; риск возникновения монопольных структур в сфере обслуживания участков инфраструктурных коридоров; геополитические риски (санкции, межнациональные конфликты); социальные риски (отсутствие необходимого количества квалифицированных трудовых ресурсов на участках инфраструктурных коридоров); риск утраты стратегической значимости инфраструктурных коридоров для государства-участника или всей цепочки;
 - сложности с финансированием строительства инфраструктурных коридоров в части выделения бюджетных средств или привлечения инвесторов. Так, возникают проблемы с финансированием строительства инфраструктурных коридоров, проходящих через территории федеральных земель, провинций, территорий или муниципалитетов (при федеральном устройстве стран);
 - лоббирование интересов более влиятельных стран-участников;
 - необходимость обеспечения всеми странами-участниками личной и антитеррористической безопасности пользователей, экологичности, энергоэффективности, а также мер по предотвращению контрабанды, наркотрафика и т.п.;
 - неопределенность трендов развития мировых и национальных рынков, туристических потоков и т.п. вследствие условий пандемии COVID-19.
- К наиболее перспективным направлениям развития инфраструктурных коридоров следует отнести формирование мультимодальных систем как метода, позволяющего эффективно интегрировать организационные, технические, экономические и прочие разобщенные аспекты деятельности железных дорог, портов, автомобильного и речного транспорта для обеспечения управления перевозками как неразрывного процесса на основе комплексного использования всех видов транспорта и постоянных устройств. Мультимодальные перевозки являются приоритетным направлением мировой транспортной политики современности, поскольку позволяют обеспечить эффективность деятельности инфраструктурных коридоров путем повышения модальной интероперабельности и интегрированности на региональном, национальном и международном уровнях.
- Базовыми концептуальными основами развития инфраструктурных коридоров на основе мультимодальности являются:
- интеллектуализация транспортной системы, т.е. применение инфокоммуникационных технологий для обеспечения оптимального взаимодействия элементов системы и удобного интерфейса сервисов для потребителей;
 - развитие экологического сознания и ответственности участников мультимодальных перевозок;
 - комплексность, которая подразумевает международную координацию и

увеличение пропускной способности инфраструктурных коридоров по внутреннему (внутригосударственному) и внешнему (трансграничному) контурам мультимодальных перевозок;

- стимулирование высокого уровня занятости (социальный аспект) при одновременном обеспечении внедрения новейших технологических решений (технический аспект);
- сбалансированность развития всех элементов инфраструктурного коридора для обеспечения наиболее эффективного использования их потенциала, формирование оптимальных бизнес-моделей для каждого конкретного инфраструктурного коридора;
- планомерность, которая предусматривает равноценное привлечение к процессам развития всех элементов мультимодального инфраструктурного коридора (пропорционально их возможностям).

Ещё одним перспективным направлением развития инфраструктурных коридоров является совместное развёртывание и совместное использование различных инфраструктур, входящих в состав коридора, а именно дорожно-транспортной, энергетической и ИКТ инфраструктур.

Основными факторами, стимулирующими совместное развёртывание и использование инфраструктуры, являются экономическая выгода и требования к эффективному использованию ограниченных ресурсов. В свою очередь, одним из наиболее значительных препятствий на пути совместного развёртывания и использования инфраструктур является отсутствие координации в межотраслевой, национальной и международной правительственной политике в отношении доступа к инфраструктуре и между регуляторными органами различных отраслей в отношении крупных инфраструктурных проектов, находящихся в стадии реализации.

В ответ на запрос стран-участников Секретариат ЭСКАТО предпринимает

множество важных шагов в развитии человеческого потенциала, включая разработку пакета полезных информационных продуктов и инструментов, способствующих анализу и созданию условий для совместного развёртывания инфраструктур ИКТ и транспорта. Примером таких продуктов служат углубленные национальные исследования в области развёртывания инфраструктуры ИКТ совместно с транспортной и энергетической инфраструктурами в Казахстане и Кыргызстане. Исследования также включают методики и инструментарий для планирования и осуществления совместного развёртывания, а также пакет тренинговых материалов по данной проблематике⁷.

В рамках дискуссии с участниками Встречи экспертов, прошедшей 24-25 октября 2019 года в Алматы, Казахстан, одним из ключевых стратегических направлений для развития экономики Казахстана, было предложено «определение потребностей, а также оценка и выбор приоритетных проектов в области совместного развёртывания инфраструктуры ИКТ с инфраструктурой транспорта и энергетики». При этом в качестве анализируемых направлений участники предложили рассмотреть три следующих межгосударственных коридора: «Алматы (Казахстан) – Чолпон-Ата (Кыргызстан)», «Семей (Казахстан) – Рубцовск (Россия)» и «Урджар (Казахстан) – Чугучак (Китай)». Предложенное направление исследований также было поддержано участниками целого ряда мероприятий ЭСКАТО в 2020 году.

В частности, участники вебинара «Электронная устойчивость для восстановления после пандемии: межгосударственные консультации в рамках подготовки к заседанию Комитета по Информационно-коммуникационным технологиям и научно-техническим инновациям (СИСТТИ)», состоявшегося 3 июля 2020 года, в своих рекомендациях по дальнейшим действиям Секретариата ЭСКАТО отметили необходимость «провести дальнейшие исследования затрат и выгод от развития 3 «умных» коридоров. Эти коридоры

⁷ Соответствующие материалы находятся на веб-сайте ЭСКАТО по адресу: [https://www.unescap.org/our-work/ict-disaster-risk-](https://www.unescap.org/our-work/ict-disaster-risk-reduction/asia-pacific-information-superhighway/resources)

[reduction/asia-pacific-information-superhighway/resources](https://www.unescap.org/our-work/ict-disaster-risk-reduction/asia-pacific-information-superhighway/resources)

должны быть построены с учетом готовности к настоящим и будущим потребностям еще более цифрового мира, где «умная» инфраструктура будет общаться через Интернет с другими «умными» инфраструктурами. Исследования могут включать в себя: а) имитационную модель, предназначенную для определения сценария развития интеллектуальных транспортных коридоров; б) более точную количественную оценку экономических, а также социальных выгод, которые могут возникнуть в результате развития этих коридоров».

В свою очередь, члены Рабочей группы по инновациям и технологиям для устойчивого развития (РГ по ИТУР) для стран СПЕКА, собрание которой состоялось 30 июля 2020

года, попросили ЭСКАТО разработать единую информационную платформу с модулями автоматизации и моделирования для определения совместимости, экономической эффективности и определения инфраструктурных проектов, которые пригодны для развертывания ИКТ для инфраструктурных коридоров.

Ключевые идеи данного исследования были представлены на четвертой сессии Руководящего комитета Азиатско-Тихоокеанской информационной супермагистрали (11 августа 2020 года), а также на третьей сессии Комитета по Информационно-коммуникационным технологиям и научно-техническим инновациям (19-20 августа 2020 года).

2. Коридор «Алматы (Казахстан) – Чолпон-Ата (Кыргызстан)»

2.1. Предыстория формирования

Сегодня граждане Республики Казахстан, отправляющиеся отдыхать на озеро Иссык-Куль на автомобилях, тратят на поездку в среднем семь-восемь часов. Оптимальным маршрутом является трасса Алматы – Бишкек (около четырех-пяти часов пути), затем из столицы Кыргызстана до курортной Чолпон-Аты (порядка трех-четырёх часов пути). Длина маршрута составляет 454,5 км, время в пути – 6 ч. 35 мин. по трассам А-2 и А365 либо 470 км, время в пути 7 ч. 3 мин по трассе А363⁸. Фактически, с учетом необходимости остановок, дорога занимает порядка восьми часов. Учитывая достаточно высокую среднюю температуру воздуха летом (около +32°), такая протяженность маршрута существенно сокращает туристическую активность в данном регионе.

Ввиду очевидной выгоды прокладки альтернативных дорог, по которым возможен более короткий маршрут, вопрос их строительства поднимается уже не первое десятилетие. Однако в современной истории активизация данного вопроса отмечена с 2007 г. Тогда состоялись переговоры между представителями министерств транспорта и коммуникаций Казахстана и Кыргызстана при участии Европейского банка реконструкции и развития. Были

рассмотрены возможные маршруты пролегания трасс и механизмы финансирования их строительства. Переговоры и последующие проектно-конструкторские мероприятия были приостановлены из-за мирового экономического кризиса 2008 г.

Также возникла существенная проблема в том, что по предполагаемому маршруту на границе Кыргызстана с Казахстаном в советское время располагался склад жидких радиоактивных отходов уранового рудника Ак-Тюз. В декабре 1964 года из-за землетрясения произошло разрушение и прорыв дамбы, ограждающей склад. При этом по реке Кичи-Кемин на расстояние до 40 км и более были выброшены около 680 тысяч кубов опасных отходов. Они накрыли землю, сады, огороды, попали в жилые дома, осев в виде селевых наносов толщиной от 5 до 60 см. Опасная ситуация до сих пор полностью не ликвидирована. Отходы до сих пор частично представляют угрозу здоровью населения, проживающего в низовьях реки, в кыргызских поселках Ильичёвское, Джаны-Джол, Кичи-Кемин, Боролдой, Михайловка и Енбек (Казахстан)⁹.

В 2009 году был проведен анализ ситуации в рамках проекта «Обзор оценки возможностей управления радиоактивными отходами в Кыргызской Республике в трансграничном контексте».

⁸ Маршруты между Алматы, Казахстан и Чолпон-Ата, Кыргызстан. Доступно по адресу <https://www.google.com/maps/>

⁹ Новости inform-бюро. Доступно по адресу <https://informburo.kz/stati/-masimov-proshyol-po-radioaktivnoy-doroge-do-issyk-kulya-8832.html>

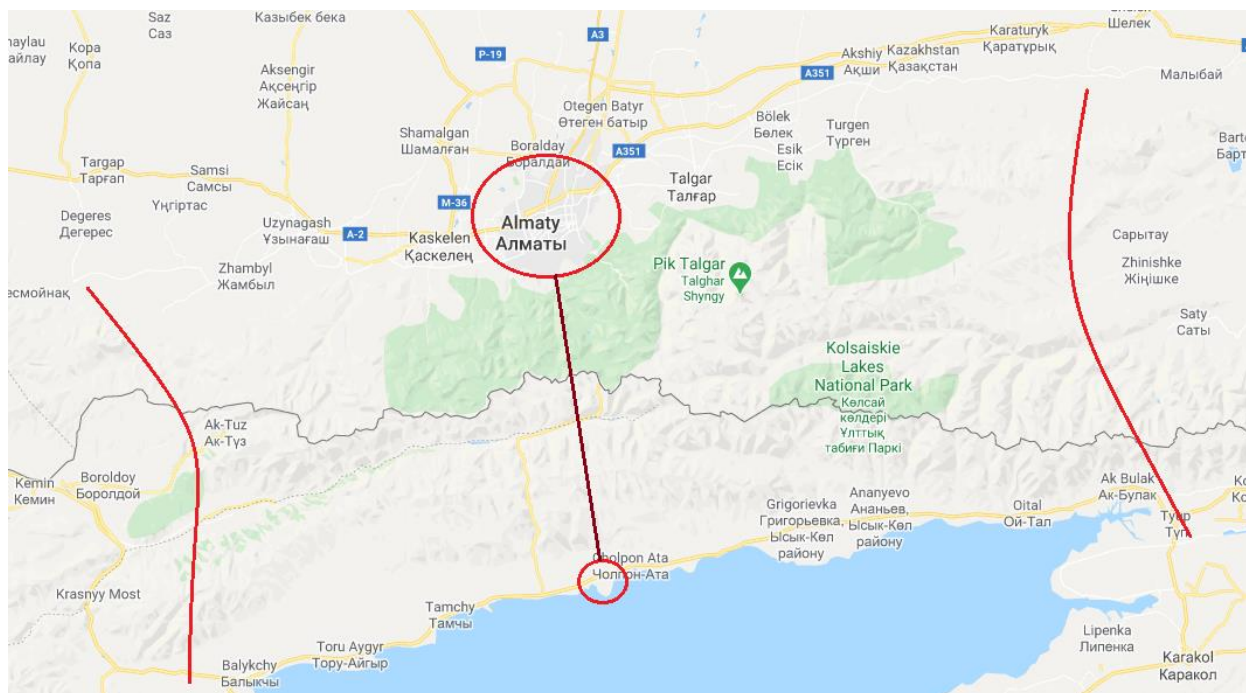


Рисунок 1 - Географический сегмент для разворачивания перспективного коридора «Алматы (Казахстан) – Чолпон-Ата (Кыргызстан)»

Было представлено три варианта строительства, имеющих следующую хронологическую последовательность:

1. Алматы – Узанагаш – Быстровка – Балыкчи – Чолпон-Ата. Протяженность новой дороги должна была составить 280 километров. Планировалось, что большую ее часть построит Казахстан. Кыргызстану предстояло проложить 1,5 километра трассы от границы до Кемина и построить мост через реку Чу. По предварительным расчетам на это нужно было потратить около пяти миллионов долларов.
2. Алматы – Чолпон-Ата через Национальный парк «Иле-Алатау». От этого проекта отказались из-за прогнозируемых неблагоприятных последствий строительства для экологии заповедника.
3. Алматы – Каскелен – Кемин – Чолпон-Ата, протяженность – 117 километров. В 2006 году представители ТОО "Еркін ТрансСервис" (аффилированного с ТОО "Еркін Моторс") готовы были инвестировать в проект 30 млн долларов¹⁰. Было получено разрешение на строительство автодороги Чырпыкты –

Чон-Кемин – Каскелен с параллельным выполнением проектно-изыскательских и строительных работ. В 2008 году, по заявлениям заинтересованных сторон, строительство трассы на территории Казахстана было осуществлено на 70%. Позднее выяснилось, что ТОО "Еркін Моторс" оказалось подставной фирмой, которая к 2011 г. была признана бездействующей. Также стало известно, что деньги, выделенные на строительство дороги, ушли на другие проекты: строительство автобана Западная Европа – Западный Китай и развитие международных транзитных коридоров. В качестве официальной версии отказа от проекта озвучен тот факт, что трасса проходит высоко в горах и располагается в зоне вечной мерзлоты. Строительство данной дороги могло бы привести к неблагоприятным экологическим последствиям, а также было практически невозможным без применения новейших технологий, которыми регион не располагал. Проект заморозили из-за мирового экономического кризиса, который нанес удар по экономике Казахстана.

¹⁰ Строительство трассы Алматы – Иссык-Куль отложили до 2015 года. Доступно по адресу

<https://www.zakon.kz/4564668-stroitelstvo-trassy-almaty-issyk-kul.html>

4. Алматы – Кеген – Тюп. Этот проект является последним в списке проектов и пока остается наиболее привлекательным, поскольку от Алматы до Кегена трасса уже существует, так же как и от Кегена до границы между Казахстаном и Кыргызстаном и далее до села Сары-Тологой Тюпского района¹¹. Недостроенным остается участок дороги Кеген-Тюп протяженностью 76 км.

2.2. Географическая и социально-демографическая характеристика региона

Одной из основных проблем строительства коридора «Алматы – Чолпон-Ата» является высокогорная местность, которая требует привлечения специальной техники и технологий, позволяющих проводить строительство в таких условиях (через перевалы и даже районы вечной мерзлоты), что в свою очередь значительно увеличивает затраты на строительство. Кроме того, участки маршрута могут проходить по заповедным зонам, что требует прохождения дополнительной экспертизы.

Отправная точка коридора – Алматы – представляет собой крупный город с населением (на начало 2020 г.) 1916,822 тыс. человек. Это крупный транспортный узел, аккумулирующий городской транспорт (автобусы, троллейбусы, маршрутные такси), железные (два железнодорожных вокзала Алматы-1 и Алматы-2) и шоссейные дороги, метрополитен (три линии), аэропорт. Промышленность города представлена крупными предприятиями (ковровая фабрика, хлопчатобумажный комбинат, швейные и галантерейные фабрики, завод тяжёлого машиностроения и т.п.).

Чолпон-Ата – крупный туристический центр Кыргызстана, который одновременно является конечной точкой коридора «Алматы – Чолпон-Ата». При этом транспортная инфраструктура представлена местным автотранспортом, а также гужевым. В городе

проживает 12,5 тыс. человек. Однако в летние месяцы население города значительно увеличивается за счёт притока туристов, приезжающих на Иссык-Куль как из других областей Кыргызстана, так и из других стран (в первую очередь, из Казахстана и России). Вследствие незначительного количества местного населения, недостатка финансирования из госбюджета и прочих факторов туристическая и прочая инфраструктура города слабо развита и требует значительных инвестиций.

Вокруг озера Иссык-Куль расположены основные санаторно-курортные объекты и сосредоточен гостинично-ресторанный бизнес. Однако статистические данные и основные индикаторы развития туризма в Кыргызстане свидетельствуют, что туристический потенциал используется не в полной мере (табл. 1)¹².

Так, количество объектов туристического бизнеса за последние годы возрастает на 2,7%, доля доходов от туристической деятельности в ВВП – на 4%. Инвестиции в основной капитал в сфере туризма увеличиваются на 5%, а доходы от туризма – на 1,8%. То есть инвестиции не приносят ожидаемого прироста доходов. Как следствие, расходы населения на внешний туризм практически в два раза превышают расходы на внутренний. При этом из общего количества туристов в стране (1,4 млн) 0,9 млн – это туристы, прибывшие на отдых на Иссык-Куль.

В тоже время, количество туристов в Казахстане составляет 8,5 млн ежегодно, а туристический бизнес формирует 9,6% ВВП. При этом основные направления туризма – это столица (туризм совмещается с деловыми поездками) и Алматы (с последующим посещением национального горного парка «Иле-Алатау» и переездом на отдых к озеру Иссык-Куль).

В целом, в Казахстане гораздо более развит рынок туристических услуг как для внутренних, так и иностранных туристов. Сильная сторона туризма в Казахстане – это его внутренний рынок, в Кыргызстане – это

¹¹ Через Кеген быстрее. Доступно по адресу <https://rg.ru/2018/12/05/v-2019-m-nachnutsia-raboty-na-trasse-mezhdu-kirgiziej-i-kazahstanom.html>

¹² Национальный статистический комитет Кыргызской Республики, доступно по адресу <http://www.stat.kg/>

въездной туризм. При этом, несмотря на существование различных видов общественного и частного транспорта (железные дороги, автодороги, аэропорты, автобусы или такси) и достаточно

качественные дороги международного значения, эффективное функционирование коридора «Алматы – Чолпон-Ата» может быть усложнено топографией обеих стран, особенно наличием горных участков.

Таблица 1 – Основные индикаторы развития туризма в Кыргызстане в 2019 г.

Показатели	2018	2019
Количество зарегистрированных хозяйствующих субъектов, связанных со сферой туризма, тыс. единиц:	111,3	114,2
из них, оказывающих услуги в области рекреации и отдыха	12,6	13,4
Валовая добавленная стоимость в сфере туристической деятельности: млн сомов	28 720,5	30 389,5
в процентах к ВВП	5,0	5,2
Производство промышленной продукции, способствующей развитию туристического бизнеса, млн сомов	883,1	823,2
Инвестиции в основной капитал в сфере туризма, млн. сомов	25 757,4	27 223,0
Доходы, полученные от перевозок туристов всеми видами транспорта, млн сомов	10 485,8	10 683,2
Оборот розничной торговли в сфере туризма, млн сомов	21 843,6	23 786,0
Оборот ресторанов, баров, столовых и др. предприятий по поставке готовой пищи, млн сомов	12 333,4	13 310,7
Рыночные услуги населению, млн сомов:		
услуги деятельности туристических агентств	1 794,6	1 806,6
услуги санаторно-курортной деятельности	703,9	730,4
предоставление услуг гостиницами и услуг для туристического проживания	3 277,4	3 361,0
Экспорт туристических услуг (доходы от приема иностранных граждан), млн долларов США	453,4	613,1
Импорт туристических услуг (расходы граждан Кыргызстана за границей), млн долларов США	275,5	379,8

2.3. Экономическая характеристика региона

Экономическое развитие региона коридора «Алматы – Чолпон-Ата» достаточно неравномерно. Так, со стороны Казахстана регион представлен 396 предприятиями и производствами (более 25% всех предприятий страны). Численность персонала предприятий: 22,5 тыс. человек, среднемесячная номинальная заработная плата жителей региона - 98 360 тенге (выше средней по стране). Рентабельность промышленного производства в регионе - 144,8% (наивысший показатель по стране)¹³.

В регионе осуществляется добыча нефти, природного газа.

Крупнейшие предприятия региона:

- ТОО «Жайкмунай» (Nostrum Oil & Gas LP) – разведочная и добывающая нефтяная компания;
- Казахстанский филиал «Карачаганак Петролиум Оперейтинг Б.В.» – консорциум компаний, объединившихся для реализации Карачаганакского нефтяного проекта;
- филиал компании «Лукойл Оверсиз Карачаганак Б.В.» – дочернее нефтегазовое предприятие российского ОАО «Лукойл»;

¹³Промышленная карта Казахстана: западные регионы. Доступно по адресу

https://vlast.kz/jekonomika/promyshlennaja_karta_kazahstana_zapadnye_regiony-9846.html

- АО «Конденсат» – предприятие по переработке нестабильного газового конденсата, производству и реализации нефтепродуктов;
- филиал компании «Шеврон Интернешнл Петролеум Компании» – предприятие ведет разведку и добычу сырой нефти;
- крупный завод колбасных изделий.

Как видно, регион специализируется на добывающей промышленности. Туризм практически не развит, хотя и существуют туристические потоки в направлении национального горного парка «Иле-Алатау» и других объектов Алматинского горного кластера.

Со стороны Кыргызстана уровень развития экономики региона отличается в худшую сторону. Добывающая промышленность составляет лишь 6,3%, наибольший валовой доход приносят обрабатывающие производства – 40,1%. Также развивается производство пищевых продуктов и напитков. Туризм приносит незначительные доходы, несмотря на наличие значительного количества туристических объектов вокруг озера Иссык-Куль.

Доля рентабельных предприятий в Кыргызстане составляет 36,7%, а убыточных – 22,6%¹⁴. Больше всего убытков принесли предприятия Джалал-Абадской, а также Таласской и Баткенской областей. Наибольшую прибыль принесли Бишкек и Иссык-Кульская область.

Уровень жизни также значительно отличается. Так, средняя зарплата в Алматы составляет 248,7 тыс. тенге (\$ 600), а в регионе – 150,5 тыс. тенге (\$ 365)¹⁵. В Чолпон-Ата средняя зарплата составляет 14,6 тыс. сом (\$ 210), а по стране – 15,2 тыс. сом (\$ 218)¹⁶.

Вследствие существенных различий в уровне и качестве жизни отличается и средний образовательный уровень в конечных точках маршрута. Это может привести к

¹⁴ Kaktus-Media. Доступно по адресу https://kaktus.media/doc/399275_vse_chno_nyjno_znat_o_promyshlennosti_ona_est_v_kyrgyzstane_glavnye_cifry_v_idee.html

¹⁵ Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам

необходимости трудовой миграции между странами с целью обеспечения достаточного количества квалифицированных кадров.

2.4. Характеристика существующей инфраструктуры в регионе

Транспортная, энергетическая и телекоммуникационная инфраструктура в регионе имеют неравноценное развитие.

Транспортная инфраструктура

Со стороны Казахстана функционируют автодороги: между Астаной и Щучинском; Алматы – Нур-Султан – Костанай с выходом на Челябинск; Алматы – Петропавловск с выходом на Омск; Алматы – Семей – Павлодар с выходом на Омск; Алматы – Шымкент с выходом на Ташкент; Шымкент – Актобе – Уральск с выходом на Самару.

В городе Алматы действует два железнодорожных вокзала: Алматы-1 является транзитным вокзалом по пути из сибирских областей России в Центральную Азию, Алматы-2 является городским. На административной территории Алматы находится современный международный аэропорт и аэропорт для местного авиасообщения «Боралдай».

Со стороны Кыргызстана транспортная инфраструктура представлена крупной автодорогой E010 протяжённостью 570 км, идущей через Тянь-Шань, Ферганскую и Чуйскую долины.¹⁷

Чолпон-Ата соседствует с двумя активно развивающимися селами Кара-Ой и Бостери и соединена с ними автодорогами. В настоящее время практически на всех основных международных транспортных коридорах развернуты работы по их реабилитации за

Республики Казахстан. Доступно по адресу <https://stat.gov.kz/>

¹⁶ Национальный статистический комитет Кыргызской Республики <http://www.stat.kg/ru/statistics/trud-i-zarabotnaya-plata/>

¹⁷ Транспорт в Киргизии. Доступно по адресу <https://ru.wikipedia.org/>

счет кредитов международных банков. В условиях высокогорья особую проблему составляет зимнее содержание автомобильных дорог, в связи с чем в процессе реабилитационных работ на отдельных перевальных участках и высокогорных долинах внедряются проекты по обеспечению безопасности движения в зимний период.

В целом, формирование международных транзитных транспортных коридоров требует осуществления отдельных планов по обеспечению безопасности движения. Дорожно-эксплуатационная служба республики, объединяющая 9 дорожных управлений, выполняет основные работы по обеспечению безопасности движения на всей сети автодорог, наряду с осуществлением проектов по реабилитации главнейших магистралей.

Транспортные маршруты присутствуют с обеих сторон, однако со стороны Кыргызстана дорожное покрытие находится в значительно худшем состоянии. Со стороны Казахстана присутствуют хорошо развитые альтернативы в виде авиационного сообщения (как местного, так и международного). Общей проблемой является обеспечение работоспособности и безопасности участков в горных регионах.

Энергетическая инфраструктура

Энергетическая инфраструктура со стороны Казахстана обеспечивается ТОО «АлматыЭнергоСбыт», которая является правопреемником АО «Алматы ПауэрКонсолидейтед». Согласно законодательству ТОО «АлматыЭнергоСбыт» получило статус Гарантирующего поставщика электрической энергии на территории города Алматы и Алматинской области. Основным видом деятельности ТОО «АлматыЭнергоСбыт» является покупка электрической энергии на оптовом и розничном рынках электроэнергии (мощности) для последующей ее реализации потребителям на розничном рынке. Компания предоставляет услуги во всем регионе.

В 2016 году в городе Алматы и Алматинской области началась масштабная программа по реализации проекта АСКУЭ (автоматизированной системы коммерческого учета электроэнергии). С 2018 г. в рамках государственной программы «Цифровой Казахстан» и рейтинга Всемирного банка «Doing Business», была внедрена система электронного подписания договоров электроснабжения через корпоративный сайт ТОО «АлматыЭнергоСбыт». До определенного периода цена на электроэнергию для потребителей была ниже себестоимости, однако в последнее время произошел рост цен, так и их дифференциация путем введения нормы потребления на одного человека.

Со стороны Кыргызстана практически бесперебойное электроснабжение региона обеспечивает ОАО «Национальная энергетическая холдинговая компания». За последние годы компания выполнила обследование линий электропередач и трансформаторных подстанций на местах и провела мероприятия по¹⁸:

- реконструкции подстанции 110 кВ «Григорьевка» (электроснабжение ущелья «Кырчын»);
- подготовке резервной подстанции 110 кВ «Ананьево»;
- организации круглосуточного дежурства на подстанции 110 кВ «Чолпон-Ата».

Гарантия бесперебойного электроснабжения региона зависит не только от энергокомпаний, но и от абонентов. Так, крупное аварийное отключение сети, питающей ущелье Кырчын, в 2018 г. произошло по причине неисправности одной из потребительских трансформаторных подстанций.

Проблематика энергетической инфраструктуры Казахстана характеризуется преимущественно ценовыми факторами (дифференциация от объемов потребления, что приводит к необходимости экономии или росту цен на товары или услуги).

¹⁸ Национальный энергохолдинг. Доступно по адресу <http://www.energo.gov.kg/content/page/74-investicionnye-proekty>

Энергетическая инфраструктура Кыргызстана находится в состоянии модернизации и реконструкции, что не гарантирует стопроцентную бесперебойность снабжения потребителей и постоянный уровень напряжения в сетях.

Телекоммуникационная инфраструктура

Телекоммуникационная инфраструктура, по данным Комитета по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан, наращивает доходы от услуг связи (в среднем на 4-5% в год). В тоже время услуги местной телефонной связи постепенно теряют свои позиции (на 6% ежегодно). В сфере мобильной связи на одного жителя приходится 1,5 SIM-карты, и наблюдается дальнейшее сворачивание тренда на использование двух SIM-карт. В этом больше нет смысла, так как абонентам сейчас предлагают полные интегрированные пакеты услуг – звонки внутри сети и другим операторам, доступ в Интернет и множество дополнительных сервисов. Мобильная передача данных показывает высокий рост. Среди регионов Республики Казахстан более половины инвестиций в развитие телекоммуникаций приходится на город Алматы – 51,7% (Нур-Султан – 21,7%, Южно-Казахстанская область – 3,8%)¹⁹.

Телекоммуникационная инфраструктура Чолпон-Ата представлена фиксированной связью, где доминирует государственный монополист – ОАО «Кыргызтелеком». Альтернативным оператором является ЗАО «SAIMA TELECOM», ориентирующийся в своей деятельности на г. Бишкек и Чуйскую область.

Уровень проникновения мобильной связи в регионе составляет 97,5%. Некоторые компании, не являющиеся провайдерами мобильной связи, предоставляют услуги мобильного доступа в интернет на основе

технологий LTE (Saima Telecom) и Wimax (MaxLink). Их покрытие ограничено большими городами, такими как Бишкек, Ош, Джалалабад, Каракол и Чолпон-Ата. Целевая аудитория – пользователи, у которых нет доступа к инфраструктуре фиксированной связи.

Регулярно пользуются услугами интернет чуть более половины населения региона. Большая доля трафика до 2015 года проходила через Казахстан, делая Кыргызстан практически полностью зависимым от соседней страны в вопросах интернет-доступа. Однако прокладка оптоволоконного кабеля в южных областях позволила Кыргызстану стать транзитной страной для трафика между Китаем и Таджикистаном.

Телекоммуникационная инфраструктура требует существенного развития со стороны Кыргызстана, особенно в части доступа к интернет и услугам мобильной связи в регионах, не обеспеченных фиксированной телефонией.

2.5. Проблемы и возможности построения коридора «Алматы – Чолпон-Ата»

Исходя из вышеизложенного можно предположить, что при формировании коридора «Алматы – Чолпон-Ата» целесообразно рассмотреть возможность параллельной модернизации сети энергоснабжения и телекоммуникаций со стороны Кыргызстана, а также вопросы координации тарифной политики на энергоносители в регионе, чтобы избежать (в случае значительной разницы в тарифах) дискриминационного положения участков данного инфраструктурного коридора.

В целом, можно сформировать матрицу возможностей и проблем при построении коридора «Алматы – Чолпон-Ата» (табл. 2).

¹⁹ Телекоммуникационная отрасль Республики Казахстан. Доступно по адресу

https://kase.kz/files/presentations/ru/KASE_telecommunications.pdf

Таблица 2 – Межгосударственные возможности и проблемы в контексте построения коридора «Алматы - Чолпон-Ата»

Критерии	Республика Казахстан (РК)	Кыргызская Республика (КР)	Возможности	Проблемы
Форма правления	президентская республика	смешанная	развитие межгосударственного сотрудничества	политическая нестабильность, смена геополитических ориентиров
ВВП на душу населения, \$ (2019 г.)	9139	5471	взаимовыгодное развитие и рост ВВП за счет функционирования коридора	несоответствие возможностей инвестирования, высокие для КР затраты на обслуживание и поддержание необходимого уровня качества коридора
Средняя зарплата населения, \$	483	218	рост зарплат в обоих регионах	ограниченный спрос со стороны КР
Ориентация экономики	внутренний спрос и международное сотрудничество	внутренний и внешний спрос, сырьевая база	формирование взаимовыгодного коридора и внутренней и внешней ориентацией	ресурсное истощение КР внешними резидентами
Зависимость от международных финансовых организаций и кредитов	зависимость от внешнего спроса на нефть, газ и другие природные ресурсы	значительная зависимость от кредитов Китая, США, России	снижение кредитной зависимости КР, повышение независимости РК	незаинтересованность кредиторов КР в развитии коридора может сформировать финансово-политические проблемы
Разобщенность территорий и промышленных центров	высокая	высокая	локализация бизнеса в регионе	оторванность коридора от промышленно-финансовых центров, опосредованность транзита
Приоритетный вид транспорта, состояние подвижного состава и дорог	автомобильный и железнодорожный, преимущественно хорошее	автомобильный, неудовлетворительное	улучшение средних показателей состояния транспорта	высокий износ дорог и подвижного состава КР требует значительных инвестиций
Целевая аудитория	внутренняя	внешняя	привлечение внешней (для	необходимость создания

			РК) и внутренней (для КР) аудиторией	стимулов для расширения целевой аудиторией, в т.ч. дальнего зарубежья
Основные выгодополучатели	национальный туризм	местные бизнес-единицы	развитие данной туристической зоны, расширение сфер деятельности других видов бизнеса	несоответствие качества услуг КР, загрязнение озера (в случае разворачивания пром. предприятий РК)
Возможные препятствия	приоритет зарубежного туризма, высокие требования к качеству услуг	низкий уровень качества услуг и обслуживания, сложности с финансированием развития	развитие регионального туризма и бизнес-партнерства в регионе, формирование туристического кластера	сложности с финансированием, топографические проблемы построения коридора
Основные риски	недополучение ожидаемых выгод вследствие меньших (в сравнении с ожидаемыми) объемами трафика	недостаточность объемов туристических и бизнес-потоков вследствие низкого качества предоставляемых услуг на местах	формирование единого подхода к развитию коридора и прилегающих территорий, единых стандартов качества	нехватка квалифицированных кадров, политической воли, внешнее влияние и лоббирование альтернативных проектов

Как видно из проведенного анализа, страны-участники коридора «Алматы – Чолпон-Ата» имеют достаточно разные условия, финансовую, технологическую и социально-экономическую базу для реализации данного проекта. Обе страны не имеют выхода к морю и, по сути, озеро Иссык-Куль является единственной альтернативой морскому туризму. Реализация данного проекта, по мнению экспертов, может увеличить поток туристов до 60%²⁰.

Таким образом, данный проект имеет социально-экономическое значение для обеих стран. Он реализует не только туристический, но и экономический потенциал региона.

Проект будет способствовать развитию бизнес-партнерства как между этими странами, так и другими, снизит уровень безработицы в регионе и может привести к росту других макро- и микроэкономических показателей (развитие сферы телекоммуникаций, образовательного уровня, сервисного обслуживания, результативности деятельности бизнес-единиц и т.п.). В то же время необходимо принять меры по предотвращению негативных экологических последствий от активизации трафика и увеличения туристических потоков в рекреационных зонах Иссык-Куля и прилегающих территорий.

²⁰ Дорога Алматы – Иссык-Куль. Доступно по адресу <https://kloop.kg/blog/2014/10/15/doroga-almaty-issyk-kul-pohoronennyj-proekt-na-milliony/>

3. Коридор «Урджар (Казахстан) – Чугучак (Китай)»

3.1. Предыстория формирования

Экономическое сотрудничество между Китаем и Казахстаном до XIX века носило большей частью эпизодический характер и представляло собой караванную торговлю местного населения. Кульджинское торговое соглашение в 1851 г. позволило увеличить товарооборот чая, сахара и шелка между Казахстаном и городами Жаркент, Аксу, Чугучак²¹.

К концу XIX века из-за внутренних трудностей Китая экономические связи с

Казахстаном ослабли, а после восстания в Синьцзяне в 1864 г. казахско-китайские связи претерпели изменения и стали зависеть от политической ситуации.

Торговые связи Казахстана с Китаем осуществлялись и по водным путям – по реке Или до китайской крепости Суйдун. Однако преобладающая часть торговых связей Казахстана с Китаем осуществлялась через пограничные таможни и города. К концу XIX в. к торговле с Казахстаном подключились Джинхо, Шихо, Манас, Урумчи, Турфан, Аксу, Кашгар и Чугучак. Основным товаром из Казахстана в Китай был скот.



Рисунок 2 - Географический сегмент для разворачивания перспективного коридора «Урджар (Казахстан) – Чугучак (Китай)»

Таким образом, торгово-экономические отношения между странами носят исторически сложившийся взаимовыгодный характер.

Урджар расположен у южного подножия западных склонов хребта Тарбагатай. Ближайшая железнодорожная станция Аягуз находится в 175-ти км. Село Урджар основано в середине 50-х годов XIX как казачье

²¹ Казахско-китайские торговые связи. Доступно по адресу <https://tak-to-ent.net/publ/10-1-0-268>

поселение; в 1867-79 гг. в нем находилось торговое представительство Китая. Через Урджар проходили караванные пути в Ташкент и Семипалатинск, в 1905-15 гг. здесь располагалось Переселенческое управление.

Потенциальный коридор «Урджар – Чугучак» проходит через Китайско-Казахстанскую границу (трассы А356 Казахстан, S221 КНР и прилегающая скоростная трасса G3015 КНР), а также включает в себя контрольно-пропускной пункт (КПП) Бахты, который расположен в 17 км от г. Чугучак (Синьцзян-Уйгурский автономный район, Или-Казахский автономный округ, Округ Чугучак), и в 621 км от г. Урумчи. По казахстанскую сторону границы расположена Восточно-Казахстанская область, расстояние до казахского КПП составляет 800 м, до г. Маканчи – 60 км, до областного центра г. Семей – 700 км.

Приграничный торговый узел КПП Бахты является «окном» КНР в Среднюю Азию и Европу. В августе 1992 г. по взаимной договоренности правительств КНР и Казахстана КПП «Бахты» был открыт для третьих стран, одновременно открыты международные транзитные сообщения. С 1 июля 1995 г. КПП Бахты официально открыт внешнему миру. Пропускная способность указанного КПП составляет 200 тыс. тонн грузов и 100 тыс. пассажиров в год. Главным торговым партнером в данном регионе КНР является Казахстан (доля в импорте – 44 %, экспорте – 39 %).

В декабре 2013 г. был официально запущен «зеленый коридор» на КПП Бахты (безвизовое посещение китайского Чугучака на 72 часа) для ускоренного пропуска сельскохозяйственной продукции. За месяц работы «зеленого коридора» в Казахстан было завезено 6,4 тыс. тонн сельскохозяйственной продукции. С момента открытия «зеленого коридора» в расположенном вблизи казахстанского таможенного поста города Чугучак дополнительно зарегистрировано 11 предприятий.

Безвизовый режим в пункте был введен ради удобства общения местного населения двух стран, проживающего на этом участке китайско-казахстанской границы, расширения приграничной торговли. Граждане Казахстана посещают Китай для приобретения так называемых товаров народного потребления, посещения родственников, проживающих в Синьцзяне, и прохождения медицинского обследования.

Чугучак преимущественно посещают жители приграничного Урджарского района, а также городов Аягоз и Семей Восточно-Казахстанской области. С введением политики «трехдневного безвизового посещения» для граждан Казахстана через пункт пропуска Бахты поток казахстанских туристов ежедневно увеличивается. В течение года по этой программе Чугучак посещают более 10 тыс. туристов из Казахстана, торговый оборот составил 40 млн юаней (\$6,5 млн). В среднем каждый казахстанец, посещающий Китай, имеет льготу: товары, стоимость и вес которых не превышает 2000 евро и 50 кг, освобождаются от таможенных пошлин.

Казахстан открыл для китайских туристов трехдневный безвизовый режим, что позволяет осуществлять кратковременное пребывание на озере Алаколь Восточно-Казахстанской области²². Открытие этого туристического маршрута для китайских туристов стимулирует развитие туристического кластера Восточно-Казахстанской области.

Также данный коридор укладывается в концепцию «Экономического пояса Шелкового пути» и может являться геополитически выгодным как для Китая, так и для Казахстана. В перспективе Казахстан может наращивать не только импорт овощей и фруктов, но и транзит китайских грузов через свою территорию. КНР, в свою очередь, путем развития трансграничных путей в данном направлении может ослабить свою зависимость от морских перевозок.

Географически дорога Урджар – Чугучак через пункт пропуска Бахты существует.

²² Казахстан продлил безвизовый режим для транзитных туристов из Китая и Индии. Доступно по

адресу <https://tengritravel.kz/my-country/kazakhstan-prodlil-bezvizoviy-rejim-tranzitnyih-turistov-388047/>

Маршрут составляет 103 км на участке Урджар (РК) – Бахты (РК) и 23 км на участке Бахты (РК) – Чугучак (КНР).

Вероятно, после проведения геодезических и топографических исследований специалисты придут к выводу, что прокладка параллельной или альтернативной дороги не имеет смысла, поскольку из-за топографии местности данный маршрут является оптимальным. На данный период такие проекты не отмечены в планах развития региона ни со стороны КНР, ни со стороны РК.

В то же время данный маршрут не относится к категории международных коридоров со всеми вытекающими последствиями. Так как трасса является национальной, а не международной магистралью (фактически с обеих сторон), наблюдается достаточно невысокое качество дорожного покрытия, недостаточность придорожной инфраструктуры, низкие темпы развития сопутствующих сервисов и т.п.

Также следует отметить, что согласно Программе приграничного сотрудничества между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республикой на 2015 – 2020 годы²³ ведется строительство железной дороги «Карамай – Тачен – Аягоз», которая проходит через Бахты. Отрезок пути Бахты – Аягоз станет частью международной Транссибирской магистрали и соединит северо-восток Китая, Казахстан, Россию со странами Европы. Сегодня Китай доставляет грузы в Европу через Монголию и практически всю северную часть России. Это достаточно дорого и занимает много времени. Новая ветка позволит выходить на страны Евросоюза через Казахстан и напрямую через центр России²⁴.

²³ О подписании Программы приграничного сотрудничества между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики на 2015 - 2020 годы. Доступно по адресу <https://zakon.uchet.kz/rus/history/P1500001004/11.12.2015>

²⁴ Строительство километра транзитной ветки "Бахты-Аягоз" может составить млрд тенге. Доступно по адресу <https://astanatv.kz/ru/news/12150/>

3.2. Географическая и социально-демографическая характеристика региона

Урджар находится в Урджарском районе Юго-Восточной части Восточно-Казахстанской области. Территория – 23,4 тыс. км². Население составляет 79 617 человек, количество домохозяйств – 20 430. Районным центром является с. Урджар с населением 15350 человек. Также маршрут на территории Казахстана проходит в предгорном районе и пересекает два населенных пункта: с. Науали (3421 чел.) и с. Маканчи (12242 чел.)²⁵.

В административно-территориальный состав Урджарского района входят 27 сельских округов с 55 населенными пунктами. Базовой отраслью экономики района является сельское хозяйство. По своей специализации сельское хозяйство района имеет растениеводческое направление с развитым животноводством.

Основным производителем является ТОО «Швабские колбаски», занимающееся переработкой мяса и выпускающее более 70 видов колбасных изделий с мощностью до 3 тонн в сутки. Предприятие ТОО «Арыстанбек Урджар» специализируется на переработке молока и молочной продукции. Основу горнодобывающей промышленности представляет ТОО «Мадина», которое занимается добычей угля.

Инвестиции в регионе направлены на развитие агропромышленного комплекса (АПК), а также на подготовку материальной базы коридора Урджар – Чугучак – строительство транспортно-логистического центра таможенного перехода «Бахты». Интерес инвесторов вызывает и туристический бизнес в плане строительства домов отдыха и прочих туристических объектов, поскольку Урджарский район

²⁵ Для казахстанцев открыто безвизовое посещение китайского Чугучака на 72 часа. Доступно по адресу [inform.kz https://www.inform.kz/ru/dlya-kazahstancsev-otkryto-bezvizovoe-poseschenie-kitayskogo-chuguchaka-na-72-chasa_a2616513](https://www.inform.kz/ru/dlya-kazahstancsev-otkryto-bezvizovoe-poseschenie-kitayskogo-chuguchaka-na-72-chasa_a2616513)

относится к наиболее подходящим зонам отдыха в Восточном Казахстане за счет находящихся на его территории озера Алаколь и санатория «Барлык-Арасан» с целебными источниками с минеральными водами.

Алаколь – озеро с единственным в мире черным пляжем из окатанной гальки и гравия, содержащее большое количество кремния. Чистый степной воздух, минеральные воды и источники минерализованной сероводородной грязи создают исключительно благоприятные условия для отдыха и лечения. Температура воды летом достигает +20...+25 градусов. Вода озера Алаколь по составу сравнима с водами Черного и Мертвого морей, что способствует лечению кожных заболеваний, заболеваний органов дыхания, болезней костно-мышечной и нервной системы. В зоне отдыха озера Алаколь услуги отдыхающим оказывают порядка 200 объектов предпринимательства (дома отдыха и объекты питания).

Чугучак (Тачэн) – административный центр одноимённого округа. Его территория простирается вдоль южного подножья горной возвышенности Тарбагатай. В 17 километрах к западу от городских окраин действует пограничный контрольно-пропускной пост Бакту. Население г. Чугучак составляет 1219369 чел., население округа составляет 994776 чел. Синьцзян-Уйгурский автономный район является крупнейшим районом КНР с богатыми запасами угля, нефти и природного газа.

3.3. Экономическая характеристика региона

Социально-экономическое положение Урджарского региона характеризуется положительной динамикой развития, как реального сектора, так и социальной сферы, что является перспективным в силу создания туристского потенциала в рекреационных зонах на побережье озера Алаколь и санаторно-оздоровительного объекта «Барлык-Арасан».

Население в демографическом отношении имеет тенденцию к старению за счет низкого

удельного веса молодежи (22,4%). Основными факторами, влияющими на демографическую ситуацию, является отток молодежи трудоспособного возраста в города. При этом наблюдается высокий уровень рождаемости – 18,47% (областной – 17,14%), низкий уровень смертности – 8,08%, что меньше на 2,34% среднеобластного показателя (областной – 10,42%).

Возрастная группа населения 65 лет и старше составляет 7,8% населения, в то время как доля населения в возрастных группах 0-4 и 5-19 лет составляет 33,9%. Доля мужчин – 50,1%, женщин – 49,9%. В структуре населения преобладают два этноса: казахи – 91,8%, русские – 7,0%. На остальные этносы, представленные татарами, немцами, украинцами, белорусами, чеченцами, азербайджанцами и другими национальностями, приходится 1,2%.

В результате миграционного обмена из района регулярно выбывает в два раза больше населения, чем прибывает. Отток населения происходит как в другие районы и области республики (99,3% из общего числа выбывших), так и в страны ближнего зарубежья (0,7%).

В структуре сельского хозяйства района более 55,7% приходится на растениеводство. Ведение отрасли в основном осуществляется в условиях богарного земледелия, где основное распространение получило производство зерновых культур.

Уровень экономически активного населения района ниже среднеобластного на 11,3% (район – 52,5%, область – 53,2%), уровень безработицы ниже среднеобластного на 0,4% (4,4%).

Основным преимуществом Урджарского района является выгодное географическое расположение: на северо-западе граничит с городом Аягуз, на юге – с Алматинской областью, на востоке – с Китайской Народной Республикой.

Основу экономики Чугучак составляет сельское хозяйство: выращивается хлопчатник, свёкла, пшеница, кукуруза, рис, бахчевые культуры, развито скотоводство. Развивается нефтяная и нефтехимическая,

лёгкая промышленность и другие. Развит автомобильный транспорт.

Чугучак является единственным городом с уникальным стратегическим положением государственного уровня по экономическому поясу нового Шелкового пути. КПП Бакту является единственным «Зеленым каналом» быстрого таможенного оформления сельскохозяйственных продуктов. Чугучак активно осуществляет экономическое сотрудничество как внутри страны, так и за пределами.

3.4. Характеристика существующей инфраструктуры в регионе

Транспортную инфраструктуру региона можно охарактеризовать, в целом, как равнозначную. При этом уровень качества дорог несколько отличается в пользу КНР. Энергетическая и телекоммуникационная инфраструктура также имеет отличия.

Транспортная инфраструктура

Со стороны Урджарского района Казахстана протяженность автомобильных дорог региона составляет 965 км, в том числе республиканского значения – 277 км, областного значения – 204 км, районного значения – 484 км; из них: автодороги с асфальтным покрытием – 161 км, гравийно-щебеночным – 258 км, без покрытия – 65 км.

Перевозка пассажиров в районе осуществляется автомобильным и воздушным транспортом. Перевозка пассажиров и багажа автомобильным транспортом осуществляется на 12 регулярных маршрутах, в том числе на 7 внутрипоселковых маршрутах и 5 внутрирайонных.

В целом, из 55 населенных пунктов района регулярным пассажирским сообщением охвачено 34 (61,8%), не охвачен 21 (38,2%) населенный пункт. Основной причиной

неполного охвата является нерентабельность внутрирайонных перевозок, отсутствие дотаций из местного бюджета. На территории района имеется 46 остановочных пунктов, в том числе 36 – в селе Урджар, 10 – в селе Маканчи.

В районе имеются 58 единиц техники по очистке дорог от снега, из них: «К-700» – 10 единиц, «Автогрейдер» – 4 единицы, «ШРС» – 1, «Погрузчик» – 5, «Шантуй» – 2, «МТЗ» – 31, «ЗИЛ» – 1, «Т-4» – 2, «Т-40» – 1, «ЮМЗ» – 1 единица. Эта техника обеспечивает в осеннее-зимний период бесперебойное транспортное сообщение в Урджарском районе (60 объектов образования, 50 объектов здравоохранения, 16 объектов культуры, 1 социальный объект, 1 централизованная котельная и 39 автономных котельных)²⁶.

В настоящее время в районе функционирует аэропорт категории «Д», расположенный в селе Урджар. Из аэропорта осуществляются регулярные полеты по внутриобластному маршруту «Усть-Каменогорск – Семей – Урджар» и по республиканскому маршруту «Урджар – Алматы».

Основные проблемы автодорог – износ автомобильных дорог местного значения (в неудовлетворительном состоянии находится около 30% дорог), недостаток средств местного бюджета на средний, капитальный ремонт автодорог местного значения, недостаточная обеспеченность населенных пунктов регулярным пассажирским сообщением, необходимость реконструкции инфраструктуры района.

Со стороны Китая (Чугучак) развитие автомобильных дорог определяется общеэкономическим состоянием региона, которое в последние годы остается весьма благоприятным за счет увеличения притока инвестиций, весомой доли промышленности, роста прибыльности бизнеса и доходов населения, вступления КНР в ВТО и других факторов. Исходя из этих факторов развивается и дорожная сеть, способная обеспечить возрастающие потребности региона.

²⁶ ЖКХ и транспорт. Доступно по адресу <https://www.gov.kz/memleket/entities/vko-urzhar/activities/1050?lang=ru>

Энергетическая инфраструктура

Со стороны Казахстана энергетическая инфраструктура обеспечивается деятельностью региональной энергетической компании Урджара (4 подстанции по 110 кВТ, 19 подстанций по 35 кВТ, 470 трансформаторов, 910,45 км воздушных линий по 10 кВ и 940,39 км воздушных линий по 0,4 кВ).

Со стороны Китая энергетическая инфраструктура во многом зависит от импорта энергоресурсов. Это связано с бурным развитием региона и нехваткой собственных энергоресурсов для обеспечения всех нужд частных и промышленных потребителей. Суммарная мощность 17-ти китайских АЭС равна 28,8 ГВт, что даёт чуть более 3 % от всей выработки электроэнергии в стране.

В недавно обнародованной национальной стратегии развития китайской энергетики на период до 2030 года большую долю составляют планы развития ядерной энергетики. Китай собирается увеличить число ядерных реакторов и стать одним из крупнейших в мире потребителей атомной энергии.

Телекоммуникационная инфраструктура

На рынке телекоммуникаций Казахстана наблюдается снижение количества фиксированных телефонных линий за счет замещения на сотовую связь. Район характеризуется высокой степенью покрытия территории мобильной связью – охват мобильной связью населенных пунктов с численностью более 1000 человек составляет 100%. Количество сел обеспеченных фиксированной широкополосной сетью скоростного интернета составляет 76,4%.

Уровень развития телекоммуникаций в данном регионе со стороны КНР достаточно высок. Приоритет отдается мобильной связи и интернет-сервисам. Услугами мобильной

связи пятого поколения 5G, в целом, в Китае пользуется более 50 млн человек. Крупнейшими операторами связи этого стандарта стали компании China Mobile (около 31,7 млн пользователей) и China Telecom (16,6 млн). Общее количество базовых станций мобильной связи 5G превысило 198 тысяч²⁷. Наиболее популярными сервисами являются мессенджеры (их применяют 99,2% от общего количества интернет-пользователей) и видеохостинги (94,1%). Также широко распространены онлайн-платежи (85%), поисковые системы (83%), интернет-СМИ (80,9%), музыкальные (70,3%), видеостриминговые (62%) и игровые сервисы (58,9%). 98% всего интернет-трафика приходится на крупнейших операторов China Mobile, China Telecom и China Unicom.

3.5. Проблемы и возможности построения коридора «Урджар – Чугучак»

При формировании проекта коридора «Урджар – Чугучак» целесообразно предусмотреть реконструкцию участков автомобильного полотна со стороны Казахстана, а также возможность перехода к использованию атомной энергетики на участке данного коридора. Также нужно учитывать, что КНР следует курсу отхода от фиксированной телефонии в пользу мобильной и интернет-связи, опережая в этом вопросе Казахстан. Исходя из этого, в процесс формирования данного коридора на территории Казахстана целесообразно включить развертывание сети 5G, которое на сегодняшний день находится в тестовом режиме (только в крупных городах Алматы, Нур-Султан и Шымкент).

Можно сформировать матрицу возможностей и проблем при построении инфраструктурного коридора «Урджар – Чугучак» (табл. 3).

²⁷ Количество интернет-пользователей в Китае превысило 900 млн. Доступно по адресу <https://regnum.ru/news/it/2966894.html>

Таблица 3 – Межгосударственные возможности и проблемы в контексте построения инфраструктурного коридора «Урджар – Чугучак»

Критерии	Республика Казахстан (РК)	Китайская Народная Республика (КНР)	Возможности	Проблемы
Форма правления	президентская республика	однопартийная парламентская республика	развитие межгосударственного сотрудничества	возможные разногласия вследствие различия экономических систем и политических ориентиров
ВВП на душу населения, \$ (2019 г.)	9139	9580	взаимовыгодное развитие и рост ВВП за счет функционирования коридора	плановый характер экономики КНР может привести к несоответствию темпов развития коридора
Средняя зарплата населения, \$	399	995	рост доходов населения региона (особенно актуально для РК)	существенные различия в платежеспособности населения, проблемы обеспечения однородности качества работы, обслуживания и т.п.
Ориентация экономики	внутренний спрос и международное сотрудничество	социалистическая плановая, экспортно-ориентированная	формирование взаимовыгодного коридора для развития торговли, туризма, формирования рабочих мест	возможная экспансия экономики региона резидентами КНР
Зависимость от международных финансовых организаций и кредитов	зависимость от внешнего спроса на нефть, газ и другие природные ресурсы	80% внешних инвестиций – этнические китайцы	снижение зависимости РК от спроса на ресурсы в пользу развития торговли, расширения географии инвестирования КНР	экспансия в регион внешних (этнических) кредиторов КНР может привести к зависимости от них
Разобщенность территорий и промышленных центров	высокая	централизация управления при наличии депрессивного северо-запада и	локализация бизнеса в регионе	оторванность коридора от промышленно-финансовых центров может

		развитого юго-востока		привести к недозагрузке коридора
Приоритетный вид транспорта, состояние подвижного состава и дорог	автомобильный и железнодорожный, преимущественно хорошее	автомобильный, ж/д, авиа, отличное	улучшение средних показателей состояния транспорта РК	несоответствие качества дороги со стороны РК требованиям КНР
Целевая аудитория	внутренняя	внутренняя и внешняя	привлечение внешней аудитории (для РК), а также зарубежной для обеих стран	сложности с привлечением аудитории дальнего зарубежья из-за внутренней политики КНР
Основные выгодополучатели	национальный туризм, местные бизнес-единицы	местные бизнес-единицы, туристы КНР	развитие туристической зоны РК и экономики региона	необходимость увеличения периода безвизового режима (с 72 часов)
Возможные препятствия	сравнительно низкий уровень качества услуг и обслуживания	политический курс, сотрудничество со странами, имеющими внешнеполитические проблемы (Россия, КНДР и пр).	нивелирование проблем в случае формирования приоритетности экономического сотрудничества	замораживание строительства коридора из-за разногласий политического характера
Основные риски	недостаточность объемов туристических и бизнес-потоков вследствие низкого качества предоставляемых услуг на местах, активная экспансия бизнес-единиц и населения	недополучение ожидаемых выгод от функционирования коридора вследствие меньших (в сравнении с ожидаемыми) объемов трафика, трудовая миграция и демпинг по цене рабочей силы	формование единого подхода к стандартам качества и цене на трудовые ресурсы, формирование квот на открытие бизнеса нерезидентами и трудовую миграцию	нехватка квалифицированных кадров, лоббирование интересов внешних инвесторов со стороны КНР, неконтролируемая миграция

Как видно из проведенного анализа, страны-участники коридора «Урджар – Чугучак» имеют неравноценную финансовую, технологическую и социально-экономическую базу для реализации данного проекта. В данном случае КНР находится в

более выгодном положении с точки зрения возможности финансирования проекта. Кроме того, состояние экономики и транспортных путей региона со стороны КНР находится в более выгодном положении и не требует существенных инвестиций. Со

стороны РК состояние дорожного покрытия, объектов инфраструктуры и т.п. требует существенного финансирования для приведения к стандартам КНР.

В то же время, проект привлекателен для обеих сторон тем, что способствует активизации экономических отношений приграничных регионов, которые (для обеих сторон) являются относительно слаборазвитыми. Данный инфраструктурный коридор может использоваться и для формирования более длительных маршрутов международной торговли с использованием потенциала железной дороги «Каратай – Тачен – Аягоз». Кроме того, проект реализует

туристический потенциал республики Казахстан в регионе озера Алаколь и источников «Барлык-Арасан».

Таким образом, данный проект имеет значительное экономическое и социальное значение. Он будет способствовать развитию бизнес-партнерства как между этими странами, так и с другими, снизит уровень безработицы в регионе и будет способствовать повышению других показателей (развитие телекоммуникаций, образовательного уровня, сервисного обслуживания и т.п.). При этом велики риски неконтролируемой миграции и экспансии экономических агентов.

4. Коридор «Семей (Казахстан) – Рубцовск (Россия)»

4.1. Предыстория формирования

Исторические взаимоотношения Восточной Европы и Западной Азии привели в XXI веке к идее широкомасштабного евразийского сотрудничества, где существенную роль играет Казахстан как важнейший транспортно-транзитный узел, формирующий континентальное единство. Эта роль заложена и в государственной стратегии развития Казахстана. Если ранее расстояния между странами в этих частях света, разделенными степями, пустынями и горами, удавалось преодолеть при помощи Великого шелкового пути и маршрута «из варяг в греки», то на сегодняшний день данный вопрос решается при помощи формирования многосекторной транспортной системы.

Географическое положение России (РФ) делает её одним из инициаторов евразийской интеграции. Казахстан в силу своего геостратегического положения является наиболее заинтересованным и главным экономическим партнёром евразийского сотрудничества.

С Казахстаном у России имеется наиболее масштабное приграничье – 12 субъектов Федерации, представляющие стратегически важные зоны России – Нижнее Поволжье, Южный Урал и Южная Сибирь, и наиболее протяжённая граница – 7512 км – самая длинная сухопутная граница в мире. При этом Валовой региональный продукт (ВРП) российско-казахстанского приграничья составляет почти 23% валового внутреннего продукта (ВВП) России и свыше 42% ВВП Казахстана. Это объясняется тем, что Казахстан соседствует с Россией своей наиболее промышленно развитой частью, здесь же сконцентрировано большинство русской диаспоры, насчитывающей 3,6 млн чел²⁸. Также важным аспектом является рост объёма грузопотоков между крупнейшим

мировым производителем – Китаем и крупнейшим в мире континентом-потребителем – Европой. Таким образом, Казахстан – это основной евразийский трансконтинентальный мост.

Казахстан способен реализовать имеющийся транзитный ресурс для обеспечения бесперебойного евразийского транспортного сообщения. Через российско-казахстанское приграничье проходит 16 железных дорог и свыше 200 автомобильных, из которых 9 железнодорожных, 7 автомобильных и 4 воздушных коридора международного значения. 55% грузооборота по республике осуществляется железной дорогой, 23% трубопроводным и 21% автомобильным транспортом. Доля воздушного и морского вида транспорта составляет менее 1%. 93% всех транзитных перевозок в республике осуществляется железнодорожным транспортом.

Тесное сотрудничество России и Казахстана в транзитных перевозках, прежде всего, через Северный коридор Транссибирской железнодорожной магистрали (на участке Достык – Актогай – Саяк – Моинты – Нур-Султан – Петропавловск) имеет необходимые материально-технические основы и значительный потенциал развития. Построенная в советский период транспортная инфраструктура создавалась как единый народнохозяйственный комплекс без учёта административных границ между республиками, поэтому существуют многочисленные пересечения границы. Например, Южно-Уральская железная дорога 9 раз пересекает границу Казахстана, а главная ветка Транссиба между Курганом и Омском на протяжении 118 км проходит по территории Северо-Казахстанской области. Ещё больше пересечение территории Казахстана Южным Транссибом (Магнитогорск – Нур-Султан – Павлодар – Барнаул) – 1214 км.

²⁸ Симонян Р. Х. Российско-казахстанское сотрудничество в контексте евразийского транзита. *Восточная аналитика*. Вып. 3, 2019. С. 97-104.

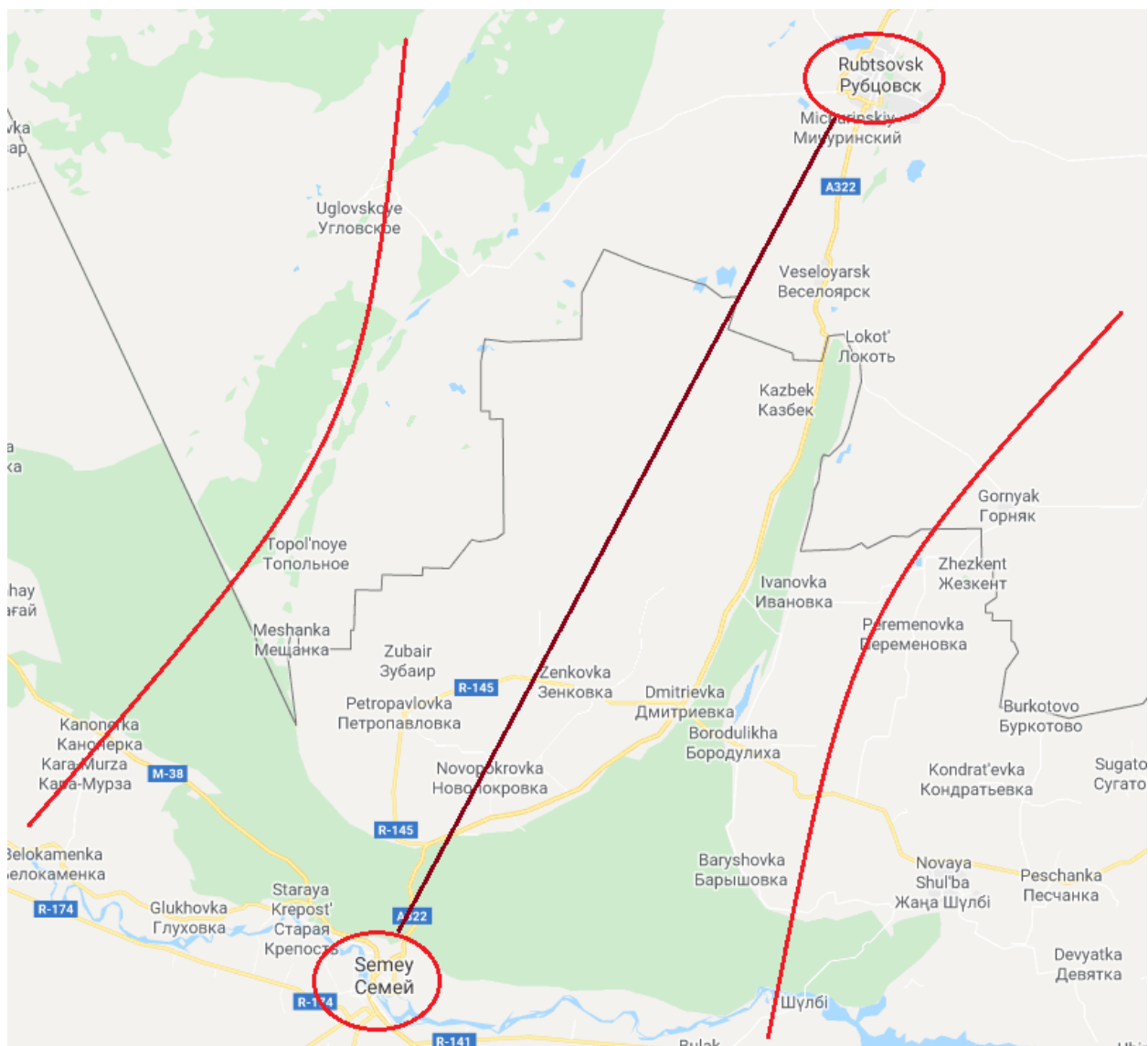


Рисунок 3 – Географический сегмент для разворачивания перспективного коридора «Семей (Казахстан) – Рубцовск (Россия)»

Формирование Международной азиатской сети является важным проектом стран Азии, который предусматривает улучшение автомагистральной сети в этих странах. Основными маршрутами северной, северо-западной и центральной Азии принято считать ²⁹:

- АН60 (2158 км) Омск – Павлодар – Семей – Талдыкорган – Алматы – Бурубай (Казахстан);
- АН64 (1666 км) Петропавловск – Нур-Султан – Павлодар – Семей – Рубцовск – Барнаул.

Одним из важных транспортных коридоров является «Семей (Казахстан) – Рубцовск (Россия)», который является составной частью АН64. Трасса проходит по рельефу без значительных перепадов высот и может служить транзитным участком в направлении Чуйского тракта (Новосибирск – Ташанта) и границы с Монголией. Вблизи данного участка трассы на территории Казахстана расположены поселения, численность населения которых составляет несколько тысяч человек.

Участок трассы Семей – Рубцовск может рассматриваться как транзитный путь из

²⁹ Международная азиатская сеть. Доступно по адресу <https://ru.wikipedia.org/>

Казахстана в Монголию и обладает хорошим потенциалом пассажиро- и грузоперевозок. Монголия имеет относительно благоприятный торговый режим. Страна обладает большой гибкостью торговой политики и низкими таможенными пошлинами по сравнению с большинством других развивающихся экономик Центрально-Азиатского региона. Правительство Монголии стремится укрепить внешнеторговые связи. Согласно Страновому обзору АО «Национальное агентство по экспорту и инвестициям «KAZNEX INVEST»³⁰ рынок Монголии представляет потенциал для экспорта казахстанской обработанной продукции: металлов и изделий из них, продуктов животного и растительного происхождения, продукции химической промышленности и др.

На участке Семей – Рубцовск (156 км) существует активное транспортное движение. Так, ежедневно курсируют автобусы по прямому маршруту. Время в пути – 3 часа 45 минут, стоимость поездки – около \$5. Длительность поездки по железнодорожному маршруту составляет почти 6 часов, стоимость – \$3-5. Поездка по автомобильному маршруту занимает немногим более 2 часов.

Состояние дорожного покрытия на всей протяженности маршрута различно. Негативное влияние оказывает транзит крупногабаритного транспорта, который зачастую следует с перевесом, принося вред дорожному покрытию, особенно в летнее время, когда температура воздуха достигает + 40- 42°C.

4.2. Географическая и социально-демографическая характеристика региона

Рубцовск – город в Алтайском крае на юге России. Административный центр Рубцовского района. До распада СССР был крупным машиностроительным центром Западной Сибири.

Расположен в Алейской степи (Предалтайская равнина), на левом берегу реки Алей (приток Оби), в 290 км к юго-западу от Барнаула. Находится в 40 км от границы с Казахстаном, однако статуса пограничного города не имеет. До Первой мировой войны в городе строилась ветка Туркестано-Сибирской железной дороги и другие объекты инфраструктуры железнодорожной станции.

Население города (данные 2019 г.) составляет 142551 чел. и с 2000 г. неуклонно снижается. Большинство населения – русские (95,8 %), также проживают российские немцы (1,1 %), украинцы (0,8 %), армяне (0,3 %), татары (0,3 %) и другие. На территории города действует 4 территориальных общественных самоуправления: Северное, Центральное, Южное и Западное.

Город является важным транспортным узлом, соединяющим Сибирь и Среднюю Азию. Через Рубцовск проходит федеральная автомагистраль А-322 и железнодорожный Турксиб.

В целом Рубцовск занимают выгодное географическое положение на крупных транспортных магистралях, что создает предпосылки для активного развития торговых и хозяйственных отношений с соседними территориями. Выгодное расположение города в совокупности с развитием транспортной инфраструктуры предоставляет большие возможности для осуществления экспортных и импортных поставок различных видов продукции, развития торговых связей со странами Средней Азии, Казахстаном и Китаем на основании формирования благоприятного инвестиционного климата в рамках создания совместных предприятий. При этом существует риск потери географических преимуществ из-за неразвитости транспортно-логистической инфраструктуры (транспортных систем, терминалов и специализированной складской логистики), слабой мотивации хозяйствующих субъектов к активизации внешнеэкономической деятельности, недостатка квалифицированного персонала.

30

<https://kazcic.kz/media/analytics/22/%D0%9C%D0%BE%20%D0%BD%D0%B3%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%8F2016.pdf>

[D0%BD%D0%B3%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%8F2016.pdf](https://kazcic.kz/media/analytics/22/%D0%9C%D0%BE%20%D0%BD%D0%B3%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%8F2016.pdf)

Семей (до 2007 года официальное название – Семипалатинск) – город областного значения в Казахстане, в Восточно-Казахстанской области, расположенный по обоим берегам реки Иртыш. Непосредственно город Семей без подчинённых ему сельских округов занимает территорию площадью 210 км². Это крупнейший город Казахстана, не являющийся центром области или городом республиканского значения. Семей принято считать культурной столицей, т.к. многие его выходцы являются основоположниками казахской культуры и творчества.

Расстояние до областного центра Усть-Каменогорска составляет 200 км, в 40 км к западу от гор.

Городской администрации подчиняются 14 пригородных сельских округов с общей площадью территорий 27490 км².

Климат – резко континентальный, что связано с наибольшим удалением на материке от океанов и обуславливает большие амплитуды в годовом и суточном ходе температуры. Территория района Семей открыта для арктического бассейна, однако изолирована горными системами Азии от влияния Индийского океана. Средняя годовая температура составляет 4,3°С. Имеются большие колебания температуры в суточном ходе. Зимой температура может достигать –48,6°С, а летом +42,5°С.

Население Семипалатинска динамично росло с момента основания вплоть до распада СССР, согласно переписи населения 1989 г. в городе проживало более 317 тыс. человек. По состоянию на 2020 г. население составляет свыше 324 тыс. человек.

Национальный состав территории: казахи (72,39 %), русские (23,50 %), татары (2,46 %), другие национальности (немцы, украинцы, белорусы, уйгуры, корейцы, узбеки).

В 1949 г. на Семипалатинском ядерном полигоне было проведено первое в СССР испытание ядерного оружия – бомбы мощностью в 22 килотонны. С 1949 по 1989 гг. на Семипалатинском ядерном полигоне было произведено не менее 456 ядерных испытаний, в которых было взорвано не менее

616 ядерных и термоядерных устройств, в том числе не менее 30 наземных ядерных взрывов и не менее 86 воздушных. В 1991 г. полигон был закрыт.

Согласно классификации территорий, подвергшихся воздействию радиоактивных осадков при проведении ядерных испытаний на Семипалатинском испытательном ядерном полигоне, Семипалатинск относится к зоне повышенного радиационного риска (доза воздействия на население от 7 до 35 бэр за весь период испытания). Территории, окружающие Семипалатинск, были отнесены к категории максимального риска.

4.3. Экономическая характеристика региона

Рубцовск получил значительное экономическое развитие во время Второй мировой войны благодаря эвакуированным из европейской части СССР Одесскому заводу сельскохозяйственного машиностроения и Харьковскому тракторному заводу, которые положили начало заводам «Алтайсельмаш» (АСМ), Алтайскому тракторному заводу (АТЗ). Впоследствии в городе также были введены в строй Алтайский завод тракторного электрооборудования (АЗТЭ) и Рубцовский завод тракторных запасных частей (РЗЗ).

С распадом Советского Союза экономические и социальные показатели Рубцовска значительно снизились. В таком положении он остаётся и на сегодняшний день. При этом промышленность играет ключевую роль в экономике города – на ее долю приходится 86,6% объема отгрузки продукции. Промышленность представлена обрабатывающими производствами и производством и распределением электроэнергии, газа и воды. В структуре промышленного комплекса города преобладают три отрасли:

- изготовление машин, оборудования (сельскохозяйственной техники) и металлообработка (чугунное, стальное литье);
- производство продуктов питания;

- производство и распределение тепло-, электроэнергии, газа и воды для нужд организаций и населения.

В настоящее время около 60% объема отгруженной продукции приходится на продукты питания. Преимуществом является наличие на территории города энергетических мощностей и транспортных терминалов. Большая часть предприятий может в короткие сроки нарастить объемы промышленного производства за счет более полного использования имеющихся мощностей и трудового потенциала города, практически без значительных вложений инвестиционных средств. Перспективы развития промышленности связаны с горнодобывающей и горно-обогатительной, а также пищевой промышленностью.

Существенными рисками являются то, что традиционные для экономики города производства оснащены морально устаревшими, значительно изношенными основными фондами, а также низкая диверсификация: доля добывающего сектора промышленности – более 90%.³¹

4.4. Характеристика существующей инфраструктуры в регионе

Степень развития инфраструктуры региона можно охарактеризовать как практически однородную.

Транспортная инфраструктура

Семей является важным транспортным узлом Казахстана. Через город проходит ряд крупных автомобильных дорог, а также Туркестано-Сибирская железная дорога. В черте города находятся две железнодорожные станции – Семипалатинск и Жана-Семей. В городе функционирует аэропорт, который обслуживает внутренние рейсы и рейс в Москву. По своим техническим характеристикам взлетно-посадочная полоса

имеет возможность принимать любой тип воздушного судна.

Через реку Иртыш перекинуты три моста: один железнодорожный и два автомобильных, а также понтонная переправа.

Город связан автобусным сообщением с районами Восточно-Казахстанской области, а также с другими регионами страны: Павлодарской, Алматинской, Акмолинской областями, городами Алматы и Нур-Султан. Регулярные автобусные рейсы выполняются в города России: Рубцовск, Барнаул, Новосибирск, Омск, Томск.

Городской транспорт представлен автобусами и маршрутными такси. Проекты формирования электротранспорта не были реализованы. Основными внутригородскими магистралями являются проспекты Ауэзова и Шакарима.

Рубцовск является важным транспортным узлом, соединяющим Сибирь и Среднюю Азию. Через Рубцовск проходит федеральная автомагистраль А-322 и железнодорожный Турксиб.

Автомобильные дороги общего пользования в окрестностях Рубцовска и в Алтайском крае в целом имеют протяженность около 17000 км (в том числе федеральных – более 600 км). Из общей протяженности автомобильных дорог:

- около 8500 км (50%) имеют асфальтобетонное покрытие;
- 6500 км (38%) – щебеночное;
- 2000 км (12%) – грунтовые дороги.

Общественный транспорт Рубцовска представлен троллейбусами, автобусами и маршрутными такси. Помимо маршрутного общественного транспорта в городе действует несколько служб такси. Существует недействующий аэропорт, планы восстановления которого находятся в стадии обсуждения. Ранее аэропорт принимал самолёты Як-40, Ан-24, Л-410.

³¹ Показатели социально-экономического развития города Рубцовска. Доступно по адресу <http://rubtsovsk.org/gorod/ser>

Основу автодорожной транспортной инфраструктуры края составляют федеральные автодороги Р256 (ранее М52) «Чуйский тракт» с подъездом к Барнаулу и А322 (ранее А349) Барнаул – Рубцовск – граница Казахстана.

Федеральная автомобильная дорога «Чуйский тракт» (Новосибирск – Новоалтайск (подъездная дорога к Барнаулу) – Бийск – Майма (подъездная дорога к Горно-Алтайску) – государственная граница с Монголией) проходит по территории Новосибирской области, Алтайского края и Республики Алтай.

Федеральная автомобильная дорога А322 (ранее А349) («Змеиногорский тракт») идёт из Барнаула в юго-западном направлении до границы с Казахстаном в 40 км к югу от Рубцовска. Является частью азиатского маршрута АН64 Петропавловск – Астана – Павлодар – Семипалатинск – Рубцовск – Барнаул.

Также по территории края проходят автодороги регионального значения:

- Бийск – Новокузнецк; Бийск – Белокуриха; Алейск – Родионо – Кулунда – государственная граница с Республикой Казахстан;
- Новосибирск – Камень-на-Оби – Барнаул, автодорога «Алтай – Кузбасс», соединяющая с городами Кемеровской области.

В соответствии с программой развития автомобильных дорог Алтайского края до 2025 года планируется увеличение пропускной способности транспортных путей за счет реконструкции или строительства обходных дорог вокруг городов Барнаул, Бийск, Новоалтайск и Рубцовск (с целью сокращения транзита через город, сокращения времени, минимизации дорожных заторов и т.п.).

В Алтайском крае осуществляется внедрение системы государственно-частного партнерства при строительстве автомобильных дорог. На этой основе начато строительство автодороги Змеиногорск –

Рубцовск – Михайловка – Славгород – Карасук.

Энергетическая инфраструктура

Энергетическая составляющая инфраструктуры обеспечивает Восточно-Казахстанская Энергетическая Компания. По состоянию на 2019 г. территория обслуживания составляет 283 300 км², годовой объем продаж – 2515 млн. кВт*часов, количество потребителей – 510374 единиц. Компания снабжает электрической энергией 10 городов, 15 районов, 30 поселков и 870 других населенных пунктов на территории Восточного Казахстана. Компания позиционируется как надежный поставщик качественного энергоснабжения Восточно-Казахстанского региона, прошедший сертификационный аудит системы менеджмента качества на соответствие требованиям международного стандарта ISO 9001:2015.

Со стороны РФ энергосистемы региона обеспечивает АО «Алтайэнергосбыт» – крупнейшая энергосбытовая компания Сибирского региона со статусом Гарантирующего поставщика электроэнергии. АО «Алтайэнергосбыт» охватывает Алтайский край и Республику Алтай. Для эффективного управления энергосбытовой деятельностью в границах своей зоны обслуживания в Обществе действует разветвлённая филиальная сеть. Клиентская база включает в себя более 13 тысяч потребителей - юридических лиц и более 440 тысяч потребителей – физических лиц³².

Телекоммуникационная инфраструктура

Телекоммуникационная инфраструктура региона представлена всеми традиционными видами связи. При этом доля фиксированной связи в общем объеме телекоммуникационного рынка снижается, уступая место мобильной связи. Количество зарегистрированных абонентов мобильной связи постоянно увеличивается.

³² Алтайэнергосбыт. Доступно по адресу <https://altaiensb.com/about/history/>

Со стороны Казахстана на рынке телекоммуникаций в настоящее время действуют около 20 операторов связи, предоставляющих услуги междугородней и международной телефонной связи, доступа к сети Интернет, спутниковую подвижную связь, а также 3 оператора мобильной связи. Для удовлетворения потребностей в качественном интернете на сегодняшний день применяются беспроводные и проводные технологии ADSL, FTTH, 3G, 4G/LTE, CDMA/EVDO и т.д.

Количество абонентов, имеющих доступ к высокоскоростному широкополосному интернету, постоянно возрастает. Для обеспечения высокоскоростным интернетом сельских населенных пунктов реализуются два крупных проекта, в результате которых широкополосный доступ в интернет получают все сельские населенные пункты с численностью населения 250 человек и более. В селах, где проживает менее 250 человек, широкополосный доступ к интернету со скоростью соединения не менее 2 Мбит/с планируется обеспечить с использованием альтернативных технологий, таких как спутниковая связь, радиорелейная связь, 3G/UMTS, радиомосты, до конца 2022 года³³.

Со стороны РФ телекоммуникационная инфраструктура региона, как и на территории Казахстана, представлена всеми основными типами связи. Лицензии на предоставление услуг связи в Алтайском крае имеют 142 компании. Стремительное развитие рынка услуг связи позволило обеспечить более 90 % населения региона цифровой местной телефонной сетью, около 98 % жителей – доступом к мобильной сети, охват населения эфирным телерадиовещанием составляет 97,8 %.

Конкуренция на рынке по оказанию услуг широкополосного доступа (ШПД) наиболее развита в городах Барнауле, Бийске, Новоалтайске и Рубцовске, в каждом из которых представлено более 10 операторов связи. На территориях муниципальных районов рынок услуг связи менее развит. Одним из крупнейших поставщиков услуги проводного ШПД в регионе является Ростелеком. В целом по краю наблюдается положительная динамика по всем ключевым показателям развития доступа к сети Интернет.

Операторы сотовой связи продолжают развертывание в Алтайском крае сетей скоростного доступа к интернету по технологии мобильной передачи данных Long Term Evolution (LTE). В настоящее время проводной доступ к интернету имеют жители около 77,7 % сельских и городских поселений региона, а мобильный доступ – более 70 %.

4.5. Проблемы и возможности построения коридора «Семей – Рубцовск»

Таким образом, развитие инфраструктуры в регионе развертывания коридора имеет схожие тенденции и уровень. Исходя из этого, представляется целесообразным согласование перспектив и критериев дальнейшего развития для недопущения неравномерности последнего, что может негативно повлиять на качество предоставляемых коридором услуг и сопутствующего сервиса.

Можно сформировать матрицу возможностей и проблем при построении инфраструктурного коридора «Семей – Рубцовск» (табл. 4).

³³ Министерство цифрового развития, инноваций и аэрокосмической промышленности Республики Казахстан. Доступно по адресу

<https://www.gov.kz/memleket/entities/mdai/activities/8?lang=ru>

Таблица 4 – Межгосударственные возможности и проблемы в контексте построения коридора «Семей – Рубцовск»

Критерии	Республика Казахстан (РК)	Российская Федерация (РФ)	Возможности	Проблемы
Форма правления	президентская республика	президентско-парламентская республика	развитие взаимовыгодного, исторически сложившегося сотрудничества	возможные проблемы из-за санкций, наложенных на РФ
ВВП на душу населения, \$ (2019 г.)	9139	29181	рост ВВП РК за счет увеличения транзита по коридору	различия в возможностях финансирования проекта
Средняя зарплата населения, \$	355	335	рост доходов населения региона, однородность цены трудовых ресурсов	изменения баланса средних зарплат может привести к неконтролируемой миграции (действует безвизовый режим)
Ориентация экономики	внутренний спрос и международное сотрудничество	экспортно-сырьевая	функционирование коридора способствует развитию торговли и туризма РК и оптимизации маршрутов экспорта сырья РФ	изменение мировой конъюнктуры на сырье может негативно влиять на загрузку коридора
Зависимость от международных финансовых организаций и кредитов	Зависимость от внешнего спроса на нефть, газ и другие природные ресурсы	Зависимость от внешнего спроса на сырьевые ресурсы, особенно на нефть и газ	снижение зависимости обоих регионов от спроса на ресурсы в пользу развития торговли и логистических услуг	нестабильность спроса на услуги может снизить эффективность коридора
Разобщенность территорий и промышленных центров	высокая	централизация экономики и управления на фоне разобщенности территорий	локализация бизнеса и регионального управления	оторванность коридора от промышленно-финансовых и управленческих центров на фоне зависимости от центральной власти может привести

				проблемам с управлением
Приоритетный вид транспорта, состояние подвижного состава и дорог	автомобильный и железнодорожный, преимущественно хорошее	Автомобильный, ж/д, среднее	улучшение средних показателей состояния дорог и транспорта	несоответствие качества дорог, периодичности и качества ремонта
Целевая аудитория	внутренняя	внутренняя и внешняя	привлечение внешней аудитории для транзита	сложности с привлечением аудитории из-за состояния дорог и наличия санкций
Основные выгодополучатели	местные бизнес-единицы, а также страны, использующие коридор для транзита		взаимовыгодное развитие экономики региона	вероятность изменения внешнеполитического курса
Возможные препятствия	сравнительно низкий уровень качества услуг и обслуживания может не удовлетворять требованиям транзитных перевозчиков	политический курс, сравнительно низкий уровень качества услуг и обслуживания, санкции	улучшение качества за счет доходов от транзита	замораживание строительства коридора из-за политических и экономических проблем
Основные риски	недостаточность объемов бизнес-потоков	недостаточность объемов бизнес-потоков, недополучение ожидаемых выгод от функционирования коридора, политические риски	формирование единого подхода к стандартам качества	продолгованные политические проблемы и, как следствие, экономических санкций

Как видно из проведенного анализа, страны-участники коридора «Семей – Рубцовск» имеют неоднозначную базу для реализации данного проекта. Так, при существенном различии ВВП стран, средняя зарплата в регионе практически одинаковая. При том что РФ имеет значительно большие финансовые и технологические ресурсы, в целом, сам регион инфраструктурного коридора обладает не достаточно большой социально-

экономической базой вследствие особенностей регионального строения. В данном случае РК находится в более выгодном положении с точки зрения возможностей развития проекта, поскольку, во-первых, находится ближе к столице; во-вторых, власти заинтересованы в развитии региона. Состояние транспортных путей региона с обеих сторон требует инвестиций, что при наличии функционирующей трассы

АН64 (Петропавловск –Нур-Султан – Павлодар – Семей – Рубцовск – Барнаул) требует обоснования необходимости инвестиций именно в данный участок.

В то же время проект привлекателен для обеих сторон тем, что способствует активизации экономических отношений как приграничных регионов, так и межстранового сотрудничества с Монголией, Китаем и прочими странами.

Таким образом, данный проект имеет экономическое и социальное значение. Он будет способствовать развитию бизнес-партнерства как между этими, так и с другими странами, повышению благосостояния в регионе, развитию телекоммуникаций, сервисного обслуживания и т.п. При этом существуют внешнеполитические риски.

5. Анализ основных аттракторов трех инфраструктурных коридоров

Исходя из полученных результатов, можно констатировать следующее:

1. С точки зрения внешних контуров проекта наибольшее макроэкономическое значение имеют коридоры Урджар – Чугучак и Семей – Рубцовск, поскольку, кроме непосредственно трансграничного объединения соседних стран, они способствуют интеграции и других стран посредством Экономического пояса шелкового пути, Транссибирской и евразийской магистралей. Вышеназванные коридоры фактически являются составными или сопутствующими частями этих международных путей сообщения. Коридор Алматы – Чолпон-Ата имеет преимущественно региональное значение, однако стратегически важен для развития как региона, в котором находится (вследствие отсутствия равноценной альтернативы), так и для сотрудничества с другими странами в сфере туризма, экономики и т.п.
2. Внутренний контур проектов имеет отличия с точки зрения первостепенного целевого назначения:
 - коридор Алматы – Чолпон-Ата – преимущественно туризм;
 - коридор Урджар – Чугучак – поддержание и дальнейшее развитие существующих экономических и культурных связей;
 - коридор Семей – Рубцовск – потенциальный канал активного развития как приграничных территорий, так и транзита между странами ближнего (Китай, Монголия) и дальнего (ЕС) зарубежья.
3. Особенности внутренних контуров определяют и основное назначение инфраструктурного коридора. При этом первые два коридора имеют дополнительное целевое назначение, которое так же может представлять экономический интерес. Так потенциально туристический коридор Алматы – Чолпон-Ата может быть интересен для грузовых перевозчиков с точки зрения кратчайшего пути. Урджар – Чугучак, напротив, будучи нацеленным на бизнес-ориентированные перевозки, может одновременно принимать туристические потоки. Семей – Рубцовск практически не представляет интереса для туристической отрасли (вследствие особенностей региона), однако привлекателен для местных компаний-перевозчиков за счет диверсификации логистических предложений.
4. Следует отметить, что для всех коридоров характерно неравнозначное социально-экономическое состояние конечных пунктов по ряду параметров:
 - количество населения, его социально-экономический и образовательный уровень;
 - состояние дорожного покрытия, объектов социальной сферы вдоль дорог и других активов;
 - уровень обеспеченности ИКТ и другими средствами связи;
 - уровень ВВП на душу населения и средняя зарплата в регионе.
 Эти и другие факторы могут привести к дисбалансу возможностей строительства и обслуживания инфраструктурных коридоров.
5. Все анализируемые коридоры имеют в своих регионах альтернативные логистические маршруты. При этом для коридора Урджар – Чугучак и Семей – Рубцовск альтернативы существуют длительное время и активно используются. Для коридора Алматы – Чолпон-Ата фактически нет равноценного по расстоянию и, соответственно, времени маршрута, кроме авиационного, который, однако, не параллелен (расстояние от аэропорта «Иссык-Куль» до Чолпон-Ата более 35 км, то есть требуется дополнительный трансфер для прибывающих).
6. Возможности финансирования инфраструктурных коридоров сторонами-участниками в большинстве своем неравны. В данном вопросе КНР и РФ имеют значительно более широкие возможности финансирования проектов.

- Кыргызстан, который существенно заинтересован в строительстве коридора Алматы – Чолпон-Ата для развития туристического потенциала региона, в то же время имеет достаточно слабые позиции как инвестор.
7. Основными выгодополучателями строительства инфраструктурных коридоров являются, в первую очередь, юридические лица, которые получают более оптимальный маршрут для грузоперевозок и трансфера пассажиров. Также экономически заинтересованы в развитии коридоров бизнес-единицы и жители прилегающих территорий (как для развития бизнеса, так и для личных поездок). Следует отметить существенную заинтересованность третьих стран в развитии коридоров Урджар – Чугучак и Семей – Рубцовск как части евроазиатских транспортных маршрутов. Коридор Алматы – Чолпон-Ата менее интересен для третьих стран с экономической точки зрения, т.к. сфокусирован на специфическом туризме.
 8. Оппозицией проектов являются в большей степени внутренние страновые факторы. Среди них – экологические условия (как наличие заповедных зон, так и зон риска), социальные (миграция рабочей силы и связанный с ней демпинг по ее цене), а так же политические реалии в виде внутренней и внешней политики стран-участников. Последний фактор особенно эластичен к геополитической обстановке для КНР и РФ.
 9. Основными рисками, присущими всем проектам, являются сложности с прогнозом объемов трафика. При этом факторы, влияющие на данный трафик, для каждого коридора различны:
 - для Алматы – Чолпон-Ата – это спрос на туристические услуги;
 - для Урджар – Чугучак – это состояние экономики приграничных территорий и условия безвизового пребывания;
 - для Семей – Рубцовск – это объемы транснациональных грузопотоков и геополитические тенденции.
 10. Основные источники денежных потоков, а также факторы дисконтирования, для всех проектов схожи. Основные денежные потоки – это транспортные, туристические и таможенные сборы, а также доходы от сервисных услуг. Факторы дисконтирования – инфляция и рост процентных ставок (в случае наличия кредитных средств). При этом для инфраструктурных коридоров с участием КНР и РФ возможно появление дисконтирующих факторов, имеющих политическое происхождение.
 11. Основными мотиваторами для всех стран-участников инфраструктурных коридоров являются: развитие взаимовыгодного трансграничного сотрудничества в регионах, активизация международного туризма и экономических отношений, социальное и культурное взаимодействие. При этом каждая страна имеет специфические мотиваторы:
 - Казахстан – укрепление позиций как центра евроазиатского транзитного коридора;
 - Кыргызстан – развитие собственной туристической инфраструктуры и доли доходов от нее в ВВП и ВРП;
 - КНР – развитие приграничного и международного сотрудничества;
 - РФ – расширение горизонтов импорто-экспортных операций, диверсификация товарооборота в сторону Азии и Ближнего Востока, импортозамещение (в случае продолжения действия санкций и продовольственного эмбарго).
 12. Общими рисками для всех стран-участников являются: пандемия COVID-19 и неопределенность с длительностью действия ограничений; нестабильность геополитического поля. При этом каждой стране присущи индивидуальные риски, а именно:
 - Казахстан – сырьевая направленность экономики, жесткая государственная политика регулирования экономики;
 - Кыргызстан – низкая инвестиционная привлекательность экономики страны, сложности с самофинансированием крупных проектов;
 - КНР – экспортная ориентированность экономики на фоне снижения доверия к стране, слабое развитие демократии;
 - РФ – усиление санкций, политическая нестабильность, резкие колебания цены на нефть.

В целом, все проанализированные инфраструктурные коридоры являются перспективными для развития. При этом они имеют различное целевое назначение, исходные условия для формирования, топографию местности, социально-экономическую базу в регионе разворачивания и т.п. Поэтому требуют

различных подходов к проектированию и строительству, а также оценке потенциального эффекта от их функционирования.

В качестве результирующей сформируем таблицу основных аттракторов инфраструктурных коридоров (табл. 5).

Таблица 5 – Основные аттракторы формирования инфраструктурных коридоров

	Алматы (Казахстан) – Чолпон-Ата (Кыргызстан)	Урджар (Казахстан) – Чугучак (Китай)	Семей (Казахстан) – Рубцовск (Российская Федерация)
Внешний контур проекта	высокогорная местность, озеро Иссык-Куль, национальный горный парк «Иле-Алатау»	концептуально интегрируется в международную Транссибирскую магистраль и Экономический пояс шелкового пути	стратегическое значение как для межстранового, так и транзитного евразийского трафика, в т.ч. по Международной азиатской сети
Внутренний контур проекта	оптимальный по протяженности трансграничный маршрут в данном регионе для туризма и экономического взаимодействия	традиционно сложившийся трафик местного населения для мелкого и среднего опта, посещения родственников, медицинских услуг. Туризм на озеро Алаколь и источники Барлык-Арасан	потенциал развития пассажирских и грузоперевозок с привлечением Китая и Монголии
Географическое расстояние между конечными точками (предполагаемая протяженность по кратчайшему маршруту), км.)	117	126	156
Однородность количества населения и качества жизни	со стороны Казахстана - значительное (в 160 раз) превышение по количеству населения, по средней зарплате, образовательному уровню, другим социально-экономическим показателям	со стороны КНР - значительное (в 81 раз) превышение по количеству населения, по средней зарплате при однородности ВВП на душу населения	со стороны Казахстана - незначительное (в 2 раза) превышение по количеству населения при однородности средней зарплаты и значительному превышению ВВП на душу населения со стороны РФ

Основное назначение	туризм	транзит товаров, преимущественно региональный	транзит товаров, преимущественно транснациональных евразийского трафика
Дополнительное назначение	перевозка грузов (ожидается преимущественно односторонний трафик Алматы → Чолпон-Ата, связанный с особенностями экономического развития региона)	туризм	регулярное региональное сообщение
Наличие альтернативы	несколько автодорог (более длительный маршрут), авиа-сообщение из Алматы и Бишкека в аэропорт «Иссык-Куль»	железнодорожный маршрут Карамай – Тачен – Аягоз, воздушный (слабо развит)	крупные автодороги, Туркестано-Сибирская железная дорога, авиасообщение
Возможности сторон по финансированию проекта	неравноценное, с привлечением сторонних инвесторов	не очень равноценные за счет более широких возможностей КНР по привлечению зарубежных инвесторов - этнических китайцев (мотивированных идеей национального единства)	неравноценные с точки зрения ВВП стран
Основные выгодополучатели	юридические лица: отельно-ресторанный бизнес, турагентства, транспортные и сервисные предприятия; физические лица: туристы (за счет сокращения времени и затрат на перемещение), граждане обеих стран (за счет создания новых рабочих мест)	юридические лица: промышленные, транспортные и сервисные предприятия, торговля, отельно-ресторанный бизнес (со стороны Казахстана); физические лица: местный мелкий и средний бизнес, туристы КНР, граждане обеих стран (за счет создания новых рабочих мест и оптимизации сообщения в приграничных территориях)	юридические лица: промышленные, транспортные и сервисные предприятия, транснациональные компании; физические лица: местный мелкий и средний бизнес в регионе, граждане обеих стран (за счет создания новых рабочих мест и упрощения перемещения в третьи страны)
Оппозиция проекту	экологическая (заповедные зоны и зоны вечной мерзлоты);	социальная (трудовая миграция и демпинг по цене рабочей силы со стороны КНР);	экологическая (Семей относится к зоне повышенного радиационного риска);

	туристическая (туроператоры Казахстана лоббируют международные направления туризма)	возможна политическая (в случае изменения геополитических векторов стран-участников)	внешнеполитическая (санкции и возможные сложности с транзитным трафиком для третьих стран)
Основные риски	недостаточность объемов туристических и бизнес-потоков вследствие низкого качества предоставляемых услуг на местах; сложности топографического и климатического характера	недостаточность объемов трафика вследствие низкого качества некоторых участков дороги и наличия ЖД альтернативы; экспансия бизнес-единиц и населения КНР; лоббирование интересов внешних инвесторов	политические (ужесточение санкций в случае обострения международной обстановки); экологические – активизация трафика может привести к экологическим последствиям
Наличие фрагментов дорожно-транспортной инфраструктуры на территории планируемого коридора	+	+	+
Основные источники денежных потоков	туристический трафик и сопутствующие сервисные услуги	транспортный сбор от трафика экономических агентов, сервисные услуги	транспортный сбор от трафика международных экономических агентов, сервисные услуги
Доминантные факторы дисконтированы	инфляция, рост процентных ставок (в случае наличия кредитных средств)	инфляция, рост процентных ставок (в случае наличия кредитных средств), политические риски	инфляция, рост процентных ставок (в случае наличия кредитных средств), значительные политические риски, изменение спроса на ресурсы (нефть, газ)
Общие мотиваторы	Развитие взаимовыгодного трансграничного сотрудничества в регионах; активизация международного туризма и экономических отношений; социокультурное взаимодействие		
Общие проблемы и риски	Неопределенность, связанная с длительностью действия ограничений, вызванных COVID-19; нестабильность геополитического поля; внешняя и внутренняя политика стран-участников		

6. Анализ потенциальных партнёров для развития инфраструктурных коридоров

6.1. Теоретические основы формирования партнерских отношений

Теоретические основы формирования партнерских отношений в современной экономике постоянно развиваются под влиянием процессов глобализации, локализации, изменения геополитических трендов и прочих факторов. Неизменными остаются векторная направленность и идеология партнерских отношений – обеспечение сбалансированного взаимодействия партнеров в рамках постоянно действующих или временных

проектов. Для этого необходимо выбрать наиболее оптимальную для заданных условий форму партнерских отношений.

В теории вопроса партнерские отношения – это форма взаимодействия между различными участниками (государство, предприятия, учреждения, финансовые структуры и т.п.), объединяющая возможности государственного управления, высокотехнологического производства и концентрированного финансового капитала с целью обеспечения стабильности функционирования объединенной структуры. В целях данного исследования под объединенной структурой будем понимать «умные» транспортные коридоры.

Классификация основных форм партнерских отношений³⁴ приведена на рис. 4.



Рисунок 4 – Классификация основных форм партнерских отношений

Существует также специфическая форма – государственно-частное партнерство, которое

представляет собой взаимодействие государства и бизнеса в рамках какого-либо

³⁴ Попов А. А. Трансфертное финансирование в концепциях эффективности корпоративной интеграции : монография / под науч. ред. В. В. Гаврилова. Воронеж : Воронеж. госуд. ун-т, 2003. 174 с.

проекта. Выбор той или иной формы партнерских отношений зависит от целей, поставленных перед инфраструктурным коридором, первоначальных условий его формирования, типа организационной культуры и ценностей страны, геополитической и экономической ориентации и т.п.

Необходимо акцентировать внимание на том, что на различных уровнях национальной и международной экономики целесообразно применение разных форм партнерских отношений. Эти формы (в зависимости от уровня) приведены на рис. 5.

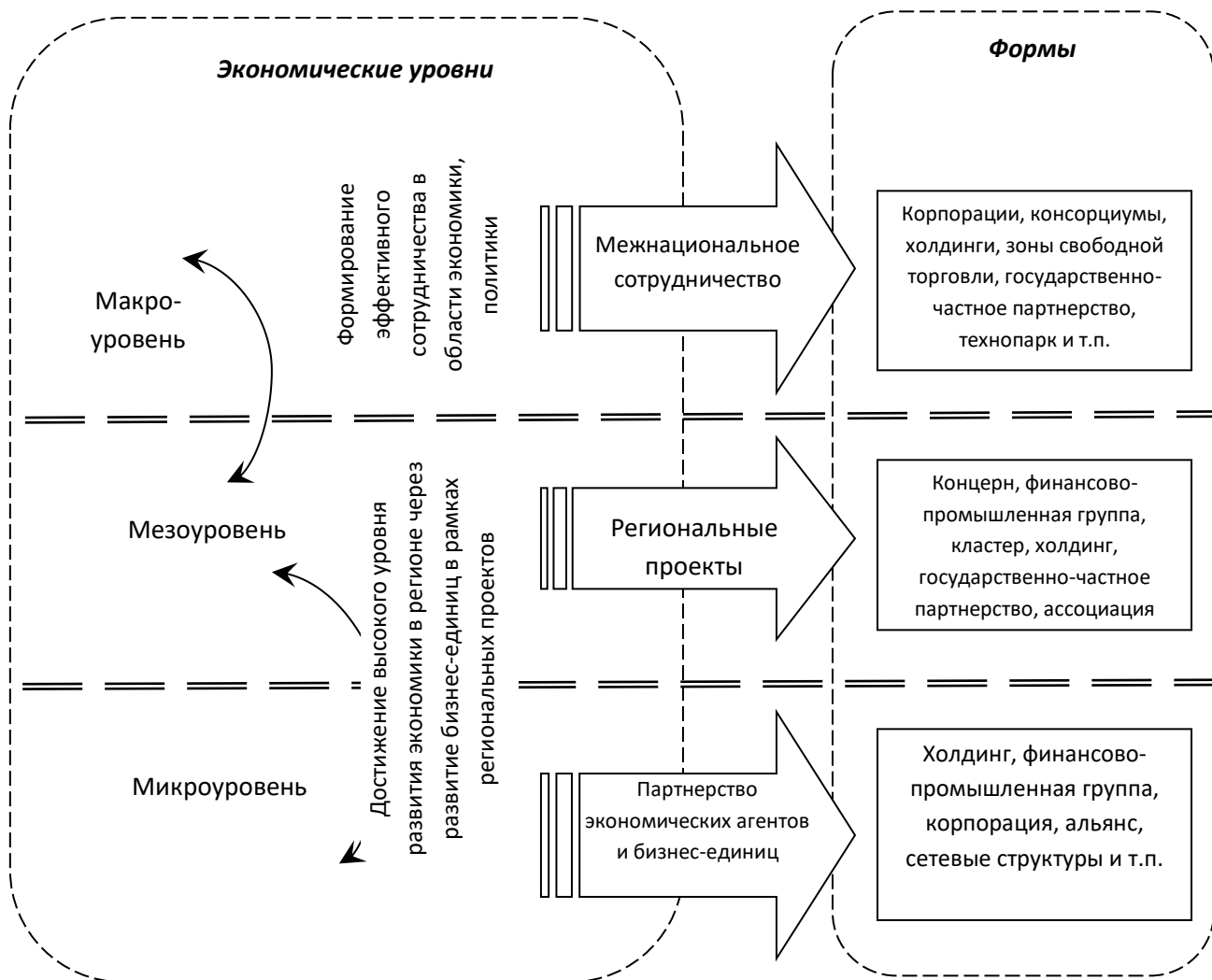


Рисунок 5 – Формы партнёрских отношений в зависимости от уровня сотрудничества

С развитием евразийской интеграции особое значение приобретает региональное взаимодействие (мезоуровень) так как от стран-участников требуется создание общих подходов к региональному развитию, применение соответствующих механизмов формирования и реализации региональной

политики. Данный вопрос особенно актуален в процессе развития «умных» транспортных коридоров. При этом регион, в котором планируется развертывание инфраструктурного коридора, необходимо рассматривать как гомогенные территории со сходно-различными топографическими,

экономическими, социальными и культурными признаками. То есть при наличии сходства территорий (в первую очередь, топографического, климатического и т.п.) необходимо учитывать и специфические различия (геополитические векторы, экономические системы, менталитет населения и т.п.).

Европейская хартия территориального самоуправления представляет следующее определение региона: «Регионом называется территория, которая с географической точки зрения представляет собой четкое целое, или же является однородным комплексом территорий, создающих замкнутое целое, население которого характеризуется общими элементами, причем некоторые эти элементы целесообразно закрепить и расширить, для того чтобы стимулировать культурный, социальный и экономический прогресс»³⁵.

Региональное сотрудничество и взаимодействие может осуществляться в разных формах, каждая из которых требует своих подходов к регулированию:

- выделение административных регионов внутри страны;
- организация самоуправляемой общины или появление нового региона внутри существующей административной схемы, отличного от окружающих;
- формирование трансграничных регионов и блоков стран или ассоциаций регионов.

Процесс выбора оптимальной модели межрегионального сотрудничества в рамках развертывания инфраструктурного коридора можно рассматривать как процесс взаимодействия с бизнес-партнерами стран-участников для получения конкурентных преимуществ. Отметим, что на каждом из экономических уровней наблюдаются значительные отличия как в стратегических целях, так и в других параметрах. Поэтому целесообразно систематизировать заинтересованные стороны по уровню влияния на развитие инфраструктурных коридоров. По этому критерию можно выстроить пирамиду сфер влияния (рис. 6).

Отметим, что каждый уровень пирамиды характеризуется и своим KPI (Key Performance Indicator) в части эффективности управления бизнес-процессами на данном уровне, а также их результативности.

В соответствии с данной пирамидой, наибольшее влияние на развитие инфраструктурного коридора оказывают объекты, находящиеся на макроуровне (вершине пирамиды), а именно страны-участники коридора в лице правительственных и других органов, непосредственно осуществляющих проект. При этом их численность незначительна. На втором уровне находятся крупные региональные бизнес-единицы и органы управления, численность которых пропорциональна количеству административных единиц, входящих в регион охвата инфраструктурного коридора. Степень их влияния распространяется на ту часть коридора, которая проходит по их территории. На третьем уровне – предприятия, функционирующие вдоль инфраструктурного коридора. Степень их влияния на управление незначительна и сводится к обеспечению функциональной и сервисной деятельности коридора. Личностный уровень (население и рабочая сила) являются скорее потребителями услуг инфраструктурного коридора или участниками в качестве рабочей силы. Степень их влияния на управление и функционирование коридора косвенная, через качественные и квалификационные характеристики трудовых ресурсов, уровень платежеспособности, деловую, миграционную и туристическую активность и т.п. Вследствие этого можно сделать вывод, что наибольшее влияние на успешное развитие инфраструктурных коридоров оказывают именно субъекты, находящиеся на макроуровне (государственные органы, крупный частный капитал, транснациональные корпорации, международные финансовые институты и т.п.).

³⁵ Глобалізація та регіоналізація : виклики для економіки України : колективна монографія / за заг. ред. В. С. Лошенюка. Чернівці : Рута, 2010. 516 с.



Рисунок 6 – Пирамида сфер влияния заинтересованных сторон на развитие инфраструктурных коридоров

Таким образом, при определении наиболее оптимальных механизмов формирования партнерских отношений в рамках проекта целесообразно опираться на интересы и стратегические цели, стоящие именно перед этой категорией участников, не забывая при этом и про интересы других сторон.

6.2. Определение оптимальных вариантов формирования партнерских отношений

При определении оптимальных вариантов партнерских отношений между заинтересованными сторонами, находящимися на всех уровнях, целесообразно прибегать к методу попарных сравнений³⁶. Метод основывается на попарном сравнении определенных взаимосвязанных объектов (стратегических целей и других факторов) для формирования оптимальной модели их взаимодействия (табл. 6 – 8).

³⁶ Ларичев О.И. Теория и методы принятия решений. М.: Логос, 2000. 296 с.

Таблица 6 - Матрица попарных сравнений заинтересованных сторон на примере коридора «Алматы – Чолпон-Ата»

Алматы Чолпон-Ата	Казахстан (профильные министерства и прочие госструктуры)	Другие страны и международные организации (РФ, КНР и пр.)	Мезоуровень (промышленные, перерабатывающие, транспортные предприятия)	Микроуровень (мелкий и средний бизнес в сфере туризма, торговли, логистики)	Физические лица (СПД разных сфер деятельности и наемный персонал)
Кыргызстан (профильные министерства и прочие госструктуры)	ГЧП, прямые межгосударственные соглашения	межгосударственные соглашения	МНК, консорциумы	аутсорсинг, альянс, сетевые структуры	договорные отношения
Другие страны и международные организации (Монголия, Таджикистан и пр.)	межгосударственные соглашения	зоны свободной торговли, соглашения по транзиту	холдинг, консорциум, финансово- промышленная группа	альянс, сетевые структуры, франчайзинг	договорные отношения (трудовой договор)
Мезоуровень (пищевые и перерабатывающие, транспортные предприятия, сервисные)	ГЧП, холдинги	ГЧП, холдинги, финансово- промышленная группа	кластер, альянс	корпорация, альянс, сетевые структуры	договорные отношения (трудовой договор)
Микроуровень (мелкий и средний бизнес в сфере туризма, торговли, отельно-ресторанный бизнес)	ГЧП, сетевые структуры	сетевые структуры	альянс, сетевые структуры, франчайзинг	альянс, прямые договорные отношения	договорные отношения (трудовой договор)
Физические лица (трудовая миграция)	трудовой договор (при наличии разрешения на трудовую деятельность и прочих документов)	трудовой договор (при наличии визы, разрешения на трудовую деятельность и прочих документов)	трудовой договор (при наличии разрешения на трудовую деятельность и прочих документов)	трудовой договор (при наличии разрешения на трудовую деятельность и прочих документов)	трудовой договор (при наличии необходимых документов)

Таблица 7 - Матрица попарных сравнений заинтересованных сторон на примере коридора «Семей – Рубцовск»

Семей Рубцовск	Казахстан (профильные министерства и прочие госструктуры)	Другие страны и международные Организации	Мезоуровень (промышленные, перерабатывающие, транспортные предприятия)	Микроуровень (мелкий и средний бизнес в сфере туризма, торговли, логистики)	Физические лица (СПД разных сфер деятельности и наемный персонал)
Россия (профильные министерства и прочие госструктуры)	ГЧП, прямые межгосударственные соглашения	межгосударственные соглашения	МНК, консорциумы	аутсорсинг, альянс, сетевые структуры	договорные отношения
Другие страны и международные организации	межгосударственные соглашения	зоны свободной торговли, соглашения по транзиту и торговле	холдинг, консорциум, финансово- промышленная группа	альянс, сетевые структуры	договорные отношения (трудовой договор)
Мезоуровень (добывающие и перерабатывающие, транспортные предприятия)	ГЧП, холдинги	ГЧП, холдинги, финансово- промышленная группа	кластер	корпорация, альянс, сетевые структуры	договорные отношения (трудовой договор)
Микроуровень (мелкий и средний бизнес в сфере логистики и торговли)	ГЧП, сетевые структуры	сетевые структуры	альянс, сетевые структуры, франчайзинг	альянс, прямые договорные отношения	договорные отношения (трудовой договор)
Физические лица (СПД разных сфер деятельности и наемный персонал)	трудовой договор (при наличии разрешения на трудовую деятельность и прочих документов)	трудовой договор (при наличии визы, разрешения на трудовую деятельность и прочих документов)	трудовой договор (при наличии разрешения на трудовую деятельность и прочих документов)	трудовой договор (при наличии разрешения на трудовую деятельность и прочих документов)	трудовой договор (при наличии необходимых документов)

Таблица 8 - Матрица попарных сравнений заинтересованных сторон на примере коридора «Уржар – Чугучак»

Уржар Чугучак	Казахстан (профильные министерства и прочие госструктуры)	Другие страны и международные организации (РФ, Кыргызстан и пр.)	Мезоуровень (транспортные предприятия)	Микроуровень (мелкий и средний бизнес в сфере логистики, торговли и сервиса)	Физические лица (СПД разных сфер деятельности и наемный персонал)
КНР (профильные министерства и прочие госструктуры)	Прямые межгосударственные соглашения	межгосударственные соглашения	МНК, консорциумы	аутсорсинг, альянс, сетевые структуры	договорные отношения
Другие страны и международные организации (Монголия, Кыргызстан и пр.)	межгосударственные соглашения	ГЧП, зоны свободной торговли, соглашения по транзиту	холдинг, консорциум, финансово- промышленная группа	альянс, сетевые структуры, франчайзинг	договорные отношения (трудовой договор)
Мезоуровень (транспортные и сервисные предприятия, экспортноориентированн ые)	зоны свободной торговли	ГЧП, холдинги, финансово- промышленная группа	кластер	корпорация, альянс, сетевые структуры	договорные отношения (трудовой договор)
Микроуровень (мелкий и средний бизнес в сфере логистики, торговли)	сетевые структуры	сетевые структуры	альянс, сетевые структуры, франчайзинг	альянс, прямые договорные отношения	договорные отношения (трудовой договор)
Физические лица (СПД, трудовая миграция)	трудовой договор (при наличии визы, разрешения на трудовую деятельность и прочих документов)	трудовой договор (при наличии визы, разрешения на трудовую деятельность и прочих документов)	трудовой договор (при наличии визы, разрешения на трудовую деятельность и прочих документов)	трудовой договор (при наличии визы, разрешения на трудовую деятельность и прочих документов)	трудовой договор (при наличии необходимых документов)

6.2.1. Государственно-частное партнерство – оптимальный вариант партнерских отношений на макроуровне

Результаты анализа свидетельствуют о том, что в случае, когда речь идет о сотрудничестве на межгосударственном уровне с участием государственных и межгосударственных органов и организаций, наиболее востребованным является ГЧП и/или прямые межгосударственные соглашения. ГЧП – это совокупность форм

средне- и долгосрочного взаимодействия государства и бизнеса для решения общественно значимых задач на взаимовыгодных условиях.

Обратим внимание, что ГЧП в рамках реализации крупных международных проектов типа «умных» транспортных коридоров способно интегрировать в себе все необходимые организационные, регуляторные, финансовые, кадровые и другие ресурсы за счет привлечения разных по сути и проявлениям партнеров.

Основные формы взаимодействия при ГЧП показаны на рис. 7.



Рисунок 7 - Основные формы взаимодействия при ГЧП

В данном случае предметом договора должны быть вопросы согласования нормативно-правовой базы проекта (от этапа проектирования до эксплуатации), определение принципов и процедур выбора частного партнера (тендерная процедура или возможность заключения прямых договоров), методы противодействия коррупции и «отмыванию» бюджетных средств и т.п.

В контексте «умных» транспортных коридоров особенностью договора ГЧП должно быть:

- четкое определение прав и обязанностей сторон по вопросам обслуживания коридора;
- организация транзита (недопущение конфликта геополитических интересов в коридорах с участием стран, находящихся

под различными санкциями, например как в случае с коридором «Семей – Рубцовск»);

- формирование единых стандартов качества дорожного покрытия, сервиса, придорожной инфраструктуры;
- учет экологических особенностей и топографии местности (коридор «Алматы – Чолпон-Ата»
- горные массивы и природный заповедник), экологических рисков (коридор «Семей – Рубцовск» - наличие радиоактивной опасности).

Мотивационные факторы формирования ГЧП можно продемонстрировать в виде табл. 9, где описаны типичные мотиваторы с детализацией для условий формирования инфраструктурных коридоров.

Таблица 9 - Мотивационные факторы формирования ГЧП для инфраструктурных коридоров

Сторона-участник проекта, ее КРІ	Мотивационные факторы				
	Экономические	Социальные	Технологические	Политические	Личные
Государство достижение геополитических и макроэкономических результатов	Сокращение бюджетных ассигнований	Поддержание имиджа социально-ориентированной власти. Создание рабочих мест	Развитие материально-технической базы путем обмена передовыми технологиями с участниками проекта	Создание коалиций со странами-партнерами. Удачный проект ГЧП - позитивный фактор на предстоящих выборах	-
Частный партнер увеличение финансовых результатов	Получение выгод от участия в проекте	Формирование имиджа социально-ответственного бизнеса, близкого к органам власти	Возможность получить доступ к передовым технологиям, в т.ч. иностранным	Как правило, отсутствуют. Появляются в случае продвижения руководства в политические круги	Развитие бизнеса, формирование деловых контактов

Примером удачного ГЧП может служить международный аэропорт «Пулково» в Санкт-Петербурге, строительство туннеля под Ламаншем и лондонского метрополитена, запуск спутниковой системы Skynet и т.п.³⁷ Участие государства способствует оптимальному взаимодействию на международном уровне. Также важным элементом может выступать участие международных финансовых институтов, которые занимаются проблемами развития предпринимательства (Международный банк реконструкции и развития (IBRD), Европейский банк реконструкции и развития (EBRD), Исламский банк развития (ISDB), Международная ассоциация развития (IDA) и др.).

6.2.2. Прямые межгосударственные соглашения на макроуровне

При взаимодействии на макроуровне общей для всех проектов является необходимость заключения межгосударственных соглашений. Эти соглашения представляют собой правовой акт, заключаемый между двумя либо большим количеством субъектов права и регулирующий взаимоотношения между участниками при помощи указания прав и обязанностей в политике, в области культуры, а также иных сферах³⁸.

Данный вид партнерских отношений необходим для соблюдения интересов всех заинтересованных сторон, особенно третьих стран, а также в той или иной мере способствует соблюдению интересов сторон в

случае наступления форс-мажорных обстоятельств (сворачивание проекта, конфликт сторон-участников, геополитические разногласия и т.п.). Наличие договора обеспечивает третьим сторонам соблюдение их интересов и/или активов (финансовых, материальных и т.п.) в случае конфликта или других негативных явлений между прямыми участниками проекта.

Предметом договора являются вопросы финансового, технологического, кадрового и информационного обеспечения проекта, согласование законодательной базы, права и обязанности сторон, определение форс-мажорных обстоятельств и действий, связанных с ними.

В контексте умных транспортных коридоров особенностью прямых договоров являются:

- четкое определение прав и обязанностей сторон по всем вопросам (от проектирования до обслуживания коридора);
- формирование единых стандартов качества, основанных на международных стандартах;
- учет экологических особенностей и топографии местности;
- учет текущего геополитического положения.

Мотивационные факторы формирования прямых договоров можно продемонстрировать в виде табл. 10, где описаны типичные мотиваторы с детализацией для условий формирования инфраструктурных коридоров.

³⁷ Зарубежный опыт развития механизмов государственно-частного партнерства. Доступно по адресу <https://cyberleninka.ru/article/n/zarubezhnyy-opyt-razvitiya-mehanizmov-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva-1>

³⁸ Виды международных договоров. Доступно по адресу <http://www.iccwbo.ru/blog/2016/vidy-mezhdunarodnykh-dogovorov/>

Таблица 10 - Мотивационные факторы прямых договоров для инфраструктурных коридоров

Сторона-участник проекта, ее КРІ	Мотивационные факторы				
	Экономические	Социальные	Технологические	Политические	Личные
Коридор «Алматы – Чолпон-Ата»					
<u>Казахстан</u> оптимизация доступа к туристическим объектам	Сокращение расходов на транзит	Развитие туризма	Оптимизация логистики	Развитие сотрудничества	-
<u>Кыргызстан</u> развитие туризма	Развитие экономики региона	Дополнительные рабочие места	Улучшение дорог в регионе	Развитие сотрудничества с Казахстаном и другими странами	-
Коридор «Семей – Рубцовск»					
<u>Казахстан</u> центр евразийского транзита	Выгоды от трафика	Дополнительные рабочие места и местная логистика	Интеграция в евроазиатские коридоры	Центр сотрудничества в регионе	-
<u>РФ</u> оптимизация евразийской логистики	Выгоды от трафика с выходом на Монголию, КНР и др.	Дополнительные рабочие места и местная логистика	Улучшение дорог в регионе	Развитие сотрудничества как в регионе, так и далее в Азию	-
Коридор «Уржар – Чугучак»					
<u>Казахстан</u> оптимизация региональной логистики и бизнеса	Развитие регионального бизнеса	Дополнительные рабочие места и местная логистика, деловое и личное общение в регионе	Улучшение дорог в регионе	Поддержка отношений с партнерами	-
<u>КНР</u> выход на новые рынки товаров и рынок труда	Выход на новые рынки сбыта	Дополнительные рабочие места, трудовая миграция, деловое и личное общение в регионе	Использование возможностей коридора для дальнейшего транзита	Формирование позитивного имиджа социалистической плановой экономики	-

Например, на данный момент функционируют множество международных документов по вопросам развития и совместного использования инфраструктуры: Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ),

Межправительственное соглашение по сети азиатских автомобильных дорог, Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС и пр.³⁹

Существуют и успешно реализуются локальные соглашения, например, Соглашения между Правительством Республики Казахстан и другими странами о международном автомобильном сообщении, о взаимном регулировании международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и т.п.⁴⁰

6.2.3. Кластеризация как форма мезоуровневого партнерства

На мезоуровне наиболее оптимальными (с точки зрения целей и задач развития «умных» транспортных коридоров) являются такие формы, как кластер. Кластер – это сконцентрированная на некоторой территории группа взаимосвязанных компаний, представляющая собой относительно автономную единицу и обеспечивающая участникам взаимовыгодные условия функционирования. Он позволяет объединить в рамках одного проекта бизнес-единицы разных сфер деятельности в сопредельных регионах. Ключевым аспектом такого объединения является проект, который взаимовыгоден для всех заинтересованных сторон и бизнес-единиц.

Именно таким проектом и является «умный» транспортный коридор, объединяющий территории и бизнес-единицы для взаимовыгодного сотрудничества. Кроме того, формирование кластера способствует развитию мультимодальных перевозок за счет

объединения ресурсных возможностей и активов участков кластера.

Предметом договора являются, в первую очередь, вопросы формирования оптимального состава кластера. В него должны войти не только и не столько субъекты, заинтересованные в данном проекте, сколько субъекты, которые могут и готовы принести ощутимую пользу проекту и выступить солидарным гарантом результативности последнего. Так, в рамках формирования «умных» транспортных коридоров субъектами кластера могут выступать:

- региональные и международные представительства органов власти (гарант законности и легитимности правового поля проекта);
- банковские и финансовые структуры (гарант финансово-кредитной поддержки проекта);
- региональные транспортные, сервисные и прочие предприятия как гаранты обеспечения материальными ресурсами и активами;
- местные и международные агентства по трудоустройству, центры визовой поддержки (гаранты кадрового обеспечения и легализации трудовой миграции);
- учреждения высшего образования всех уровней, научные институты, консалтинговые фирмы и т.п. как гаранты информационной и интеллектуальной поддержки проекта;
- представители бизнеса, которые (в меру своих возможностей) могут выступать как заинтересованными лицами, так и гарантами.

В контексте «умных» транспортных коридоров особенностью кластеров являются:

- многоформатность участников – от мелкого и среднего бизнеса до

³⁹ Конвенции и соглашения. Доступно по адресу https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conv_transport.shtml

⁴⁰ Перечень заключенных Республикой Казахстан с иностранными государствами двусторонних международных договоров в области автомобильного

транспорта. Доступно по адресу <https://www.kazato.kz/posts/perechen-zaklyuchennykh-respublikoj-kazaxstan-s-inostrannymi-gosudarstvami-dvustoronnix-mezhdunarodnyx-dogovorov-v-oblasti-avtomobilnogo-transporta>

- государственных и международных органов власти;
- модифицируемость структуры под влиянием текущих потребностей на разных стадиях формирования коридора и с учетом особенностей местности (например, для коридора «Алматы – Чолпон-Ата» необходимо участие представителей экологического контроля и топографов, для коридора «Семей –

Рубцовск» – специалистов по анализу радиоактивности местности, для коридора «Уржар – Чугучак» – центров визовой поддержки и миграционного контроля).

Мотивационные факторы формирования кластеров можно продемонстрировать в виде табл. 11, где описаны типичные мотиваторы с детализацией для условий формирования инфраструктурных коридоров.

Таблица 11 - Мотивационные факторы при формировании кластеров для инфраструктурных коридоров

Интегральный мотиватор	Мотивационные факторы				
	Экономические	Социальные	Технологические	Политические	Личные
Коридор «Алматы – Чолпон-Ата»					
Развитие туристического кластера и дополнительной логистической функции	Развитие экономики региона. Экономия затрат СПД на транзит. Доходы от развития отельно-ресторанного бизнеса	Развитие туризма. Дополнительные рабочие места. Улучшение транспортной инфраструктуры	Улучшение дорог в регионе. Оптимизация логистики. Повышение эффективности использования рекреационных зон	Развитие международного и регионального сотрудничества, популяризация внутреннего туризма	Личные выгоды населения и бизнес-единиц от функционирования коридора
Коридор «Семей – Рубцовск»					
Развитие коридора как части евразийского транспортного коридора	Выгоды от регионального трафика и от оптимизации евразийских перевозок	Дополнительные рабочие места. Инвариантность местной логистики	Улучшение дорог в регионе, переход к международным стандартам дорог и перевозок	Развитие сотрудничества как в регионе, так и в Азии	Личные выгоды населения и бизнес-единиц от функционирования коридора
Коридор «Уржар – Чугучак»					
Казахстан	Развитие регионального бизнеса. Выход на новые рынки сбыта	Дополнительные рабочие места, легализация существующих деловых связей	Использование коридора для дальнейшего транзита, обмен передовым опытом	Формирование позитивного имиджа в рамках объединения разнонаправленных экономических систем	Личные выгоды населения и бизнес-единиц от функционирования коридора, упрощение личного общения и

					трансфера населения
--	--	--	--	--	---------------------

Примером успешно реализованного кластерного подхода можно назвать:

- портовый кластер Валенсия: порты Валенсия, Сагунто и Гандия имеют общую портовую администрацию и мультимодальные терминалы;

- транспортно-логистические кластеры Франкфурт-на-Майне, Рандстад Голланд, портово-логистический кластер Падборг;
- логистический хаб AllianceTexas и пр.

6.2.4. Формирование альянсов и финансово-промышленных групп как формы партнерства на микроуровне

На микроуровне наиболее оптимальными формами партнерских отношений могут быть альянсы, финансово-промышленные группы или прямые договорные отношения. Эти формы схожи между собой по критерию объединения разнонаправленных бизнес-единиц в единую структуру для совместного достижения поставленных целей и получения синергетического эффекта (как общего результата, превышающего простую сумму отдельно взятых результатов).

Альянс – это объединение на основе формальных либо неформальных договорных обязательств.

Финансово-промышленные группы - объединение промышленных предприятий с финансовыми учреждениями на основе установленных между ними отношений экономического и финансового взаимодействия.

Прямые договорные отношения – это договор, заключаемый с конкретным поставщиком (подрядчиком, исполнителем) без рассмотрения конкурирующих предложений. Отметим, что в данном случае могут возникать трудности законодательного характера, связанные с невозможностью заключения прямых договоров (при определенных условиях, например, для

государственных структур или при суммах договора, превышающих допустимые) и необходимостью проведения тендера. Поэтому сосредоточимся в основном на деятельности альянсов и финансово-промышленных групп.

Ключевым аспектом деятельности альянсов и финансово-промышленных групп является объединение заинтересованных сторон и бизнес-единиц разных сфер экономической деятельности (преимущественно промышленность и/или сфера услуг с финансовыми и банковскими структурами при участии, в случае необходимости, логистических, сервисных и прочих предприятий). Данный вид партнерских отношений актуален именно на микроуровне, поскольку за счет участия финансового сектора самостоятельно, в рамках партнерства, решает вопросы инвестиционно-финансового обеспечения.

Предметом договора в данном случае должно быть размежевание полномочий и распределение финансовых результатов пропорционально заранее установленному критерию. Трудности могут возникнуть при оценке сопоставимости и ценности для проекта вложенных ресурсов (финансовых, материальных, кадровых, интеллектуальных и т.п.) и их результативности.

В контексте «умных» транспортных коридоров особенностью альянсов и финансово-промышленных групп могут выступать:

- участие не только промышленных, транспортных и логистических

предприятий, но и перерабатывающих, сельскохозяйственных, туристических и т.п., прямо заинтересованных в развитии коридора и ожидающих выгоды от его использования;

- участие международных финансовых организаций и этнических зарубежных инвесторов (как для коридора «Уржар – Чугучак»);
- некоторая неустойчивость данного вида партнерства, поскольку участие промышленности, в частности добывающей и перерабатывающей, и её

результативность существенно зависит от конъюнктуры мировых цен на природные ресурсы (к примеру, для коридора «Семей – Рубцовск», где со стороны РФ коридор планируется задействовать для транзита ресурсов).

Мотивационные факторы формирования альянсов и финансово-промышленных групп можно продемонстрировать в виде табл. 12, где описаны типичные мотиваторы с детализацией для условий формирования инфраструктурных коридоров.

Таблица 12 - Мотивационные факторы при формировании альянсов и финансово-промышленных групп для инфраструктурных коридоров

Интегральный мотиватор	Мотивационные факторы				
	Экономические	Социальные	Технологическое	Политические	Личные
Коридор «Алматы – Чолпон-Ата»					
Гармоничное развитие бизнес-единиц в регионе	Решение проблемы финансовых ресурсов. Достижение синергетического эффекта	Дополнительные рабочие места. Возможность ротации кадров	Повышение эффективности технологических процессов. Делегирование полномочий	В чистом виде отсутствуют. Развитие внутреннего и внешнего контуров сотрудничества	Личные выгоды населения и бизнес-единиц
Коридор «Семей – Рубцовск»					
Развитие бизнес-единиц на основе приобщения к евразийским транспортным коридорам	Интеграция позволяет оптимизировать структуру затрат и получить синергетический эффект	Дополнительные рабочие места. Возможность расширять границы трудоустройства, квалификацию и компетенции	Возможность регулярной модернизации активов за счет доступа к некредитным финансовым ресурсам и новым технологиям партнеров	В чистом виде отсутствуют. Развитие внутреннего и внешнего контуров сотрудничества	Личные выгоды населения и участников
Коридор «Уржар – Чугучак»					
Развитие объединенной структуры на региональном уровне с выходом на евразийский рынок	Развитие регионального бизнеса с выходом на новые рынки сбыта	Новые рабочие места. Расширение рынка труда. Минимизация проблем региональной международной миграции	Обмен передовым опытом, стандартизация технологических процессов	Со стороны КНР – популяризация плановой экономики. Развитие внутреннего и внешнего контуров сотрудничества	Личные выгоды населения (упрощение миграции, трудоустройство), бизнес-единиц (дополнительные доходы)

					от участия), учредителей (дивиденды по акциям)
--	--	--	--	--	---

Примером успешного альянса можно назвать Восточный Транспортный Альянс, который организует перевозки всех видов грузов во всех направлениях между Китаем, Южной Кореей, Японией, Тайванем и другими странами Юго-Восточной Азии через порт Восточный по Транссибирской магистрали.

Примером успешной финансово-промышленной группы может служить группа «Чейз», которая включает коммерческий банк «Чейз Манхэттен корп.» (Chase Manhattan Corp.), две компании по страхованию жизни, пять транспортных компаний (три авиакомпании и две железные дороги), две авиастроительные компании, две химические компании, две компании розничной торговли и т.п.

Отметим, что для данных коридоров, учитывая (в большинстве случаев) значительные различия в уровнях развития бизнес-единиц стран-участников, финансово-промышленная группа может быть сложно реализуемая. Например, для коридора «Алматы – Чолпон-Ата» финансово-промышленную группу сложно сформировать по таким причинам:

- Коридор в большей мере ориентирован на туризм;
- имеются значительные различия сторон в возможностях обеспечения финансовой составляющей;
- практически отсутствуют промышленные предприятия, напрямую заинтересованные в развитии коридора и т.п.

6.2.5. Трудовой договор для партнерских отношений на уровне физических лиц и СПД

На уровне физических лиц и СПД оптимальной формой партнерских отношений является трудовой договор. Трудовой договор

– соглашение между работодателем и работником, где работодатель обязуется предоставить работнику работу, обеспечить условия труда, своевременно и в полном размере выплачивать работнику заработную плату, а работник обязуется выполнять трудовую функцию в интересах, под управлением и контролем работодателя, соблюдать правила внутреннего трудового распорядка, действующие у данного работодателя.

Однако здесь можно предвидеть ряд трудностей, а именно:

- правовые особенности ведения бизнеса СПД – физическими лицами, не предусматривающие наем персонала. В этом случае возрастает вероятность нелегального трудоустройства;
- отсутствие или краткосрочность безвизового режима. Например, в коридоре «Уржар – Чугучак» за предоставляемые сторонами 72 часа безвизового пребывания сложно сформировать представление о целесообразности и возможностях трудоустройства, заключить договор и т.п.;
- необходимость оформления разрешения на трудовую деятельность, что в современных условиях, усложненных пандемией, достаточно сложно. Это также может привести к нелегальному трудоустройству.

Ключевым аспектом заключения трудового договора является учет особенностей текущего нормативно-правового поля и его перманентных изменений. Это особенно актуально во время пандемии COVID-19, когда правила и процедуры очной трудовой деятельности, пересечения границ, правил самоизоляции и т.п. в отношении юридических и, особенно, физических лиц меняются каждые 14 дней под воздействием рекомендаций ВОЗ и различны для стран, находящихся в разных зонах по количеству

активных случаев заражения на 100 тысяч населения.

Предметом договора в данном случае должно быть, помимо основных положений типичного трудового соглашения, меры соблюдения правил личной безопасности, действия сторон в случае заражения COVID-19 работника или всего предприятия, в случае

перехода региона в «красную» зону и т.п. Также необходимым является наличие медицинской страховки, включающей страхование на случай COVID-19. Мотивационные факторы при формировании трудового договора продемонстрированы в виде табл. 13, где описаны типичные мотиваторы с детализацией для условий формирования инфраструктурных коридоров.

Таблица 13 - Мотивационные факторы при формировании трудового договора для инфраструктурных коридоров

Мотивационные факторы				
Экономические	Социальные	Технологические	Политические	Личные
Коридор «Алматы – Чолпон-Ата», коридор «Семей – Рубцовск»				
Рост доходов	Карьерный рост, социальный статус	Повышение квалификации, освоение новых компетенций	Как правило, отсутствуют	Повышение качества жизни
Коридор «Уржар – Чугучак»				
Рост доходов, возможность развивать малый бизнес на смежных территориях	Карьерный рост, социальный статус, упрощение миграции	Освоение новых компетенций и новых специальностей	Как правило, отсутствуют. Возможны скрытые мотивы иностранного трудоустройства для жителей КНР	Повышение качества жизни, упрощение личного общения

6.2.6. Формы партнерских отношений в междууровневой плоскости

В междууровневой плоскости также отмечены наиболее оптимальные формы партнерских отношений. Так, при взаимодействии государства с субъектами других уровней другой заинтересованной стороны наиболее предпочтительной формой партнерских отношений являются:

- МНК, которые по определению нацелены на международное сотрудничество. Примером успешности такого рода формы являются компании Nestle, Coca-Cola, DHL и другие;
- сетевые структуры, франчайзинг или другие формы делегирования прав на ведение бизнеса по разработанной бизнес-

модели. Примером может служить компания McDonald's, имеющая представительства более чем в 120 странах мира. Узнаваемость бренда способствует успеху бизнеса, особенно при международном партнерстве;

- прямые договорные отношения, которые могут заключаться на любом уровне в случае прямой заинтересованности одной из сторон в сотрудничестве с конкретным предприятием или физическим лицом.

Также в ряде случаев целесообразным является формирование финансово-промышленной группы. Однако данный вид отношений может иметь место в случае равноценного финансово-промышленного потенциала сторон и многофункциональности планируемого инфраструктурного коридора (к примеру, «Уржар – Чугучак» или «Семей – Рубцовск», где, помимо регионального,

планируется и транснациональное сотрудничество, развитие туристического потенциала и дополнительной региональной инфраструктуры).

Обобщенная матрица SWOT-анализа для инфраструктурного коридора выглядит следующим образом (табл. 14)

Таблица 14 – SWOT-анализ инфраструктурного коридора

<i>Сильные стороны</i>	<i>Слабые стороны</i>
<p>Приоритетная межгосударственная политика формирования инфраструктурных коридоров. Заинтересованность местных властей, бизнеса и населения.</p> <p>Заинтересованность третьих стран.</p> <p>Частичное наличие участков инфраструктурных коридоров и инфраструктуры.</p> <p>Потенциальная инвестиционная привлекательность и возможность диверсификации прибыли.</p>	<p>Неудовлетворительное состояние дорожного фонда и высокая стоимость технического обслуживания на некоторых участках.</p> <p>Слабый контроль на местах за превышением максимальной нагрузки при грузовых перевозках, что ведет к ухудшению качества дорог.</p> <p>Слаборазвитая система мультимодальных перевозок.</p> <p>Неравноценность возможностей сторон.</p>
<i>Возможности</i>	<i>Угрозы</i>
<p>Реализация проектов с привлечением государственно-частного партнерства.</p> <p>Введение платы за проезд тяжеловесных транспортных средств.</p> <p>Приведение сети региональных автодорог к междугородным стандартам.</p> <p>Развитие смежного бизнеса и инфраструктуры.</p> <p>Развитие мультимодальных перевозок.</p>	<p>Недостаточность контроля со стороны государства относительно загрузки автодорог, целевого расходования средств.</p> <p>Коррупция при реализации проектов государственно-частного партнерства.</p> <p>Геополитические изменения и пандемия.</p> <p>Природные, экологические и социальные факторы.</p> <p>В ряде случаев - наличие альтернативного маршрута и/или вида транспорта</p>