

Г.Т. Садыкова
Р.А. Байжолова

Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Казахстан
(E-mail: guldanas@mail.ru, baizholova_55@mail.ru)

Зарубежный опыт создания экономических коридоров

Аннотация. В статье говорится о роли и значении создания транснационального экономического коридора (ТНЭК) в повышении уровня регионального экономического сотрудничества и интеграции. Экономические коридоры способствуют укреплению пространственно-сбалансированного экономического роста и развития. Но создание такого коридора - непростой процесс. В связи с этим в статье приводится опыт зарубежных стран по созданию экономического коридора и решению задач, связанных с его созданием и развитием.

В последнее время произошли определенные изменения в политическом курсе Узбекистана, что создало благоприятные условия для использования потенциала регионального сотрудничества и интеграции с такими соседними странами, как Казахстан и Таджикистан. Целью такого сотрудничества и интеграции является стимулирование экономического роста, развитие экспорта, развитие торговой и экономической инфраструктуры, создание новых постоянных рабочих мест и улучшение качества жизни граждан этих стран. И в нынешних условиях для Казахстана, Узбекистана и Таджикистана в углублении их экономической интеграции друг с другом и с остальным миром может быть очень полезным создание транснациональных экономических коридоров (ТНЭК). В данной статье по результатам проведенного исследования, наряду с положительными сторонами создания экономического коридора, обозначены и основные проблемы, которые необходимо учесть при создании транснационального экономического коридора между Казахстаном, Узбекистаном и Таджикистаном.

Ключевые слова: экономический коридор, региональное и трансграничное сотрудничество, трансграничная экономическая интеграция, интегрированная инфраструктура, транспортная сеть, дороги, порты, аэропорты, экономическая деятельность, энергетические, информационные и коммуникационные технологии, городская инфраструктура, экономические зоны.

DOI: <https://doi.org/10.32523/2079-620X-2021-1-108-118>

Введение

В последние годы все актуальнее становится создание транснационального экономического коридора (ТНЭК). Он выступает в качестве эффективного инструмента для повышения уровня регионального экономического сотрудничества и интеграции. Как показывает зарубежный опыт, ТНЭК способствует укре-

плению пространственно-сбалансированного экономического роста и развития.

Одним из операционных кластеров долгосрочной стратегической рамки Центральноазиатской программы регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) до 2030 года является создание экономических коридоров наряду с развитием торговли и туризма.

Программа ЦАРЭС представляет собой партнерство 11 стран (Афганистан, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Китайская Народная Республика, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан) и поддерживается шестью партнерами по развитию: Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития, Международный валютный фонд, Исламский банк развития, Программа развития ООН и Всемирный банк. Данная ЦАРЭС направлена на содействие экономическому развитию путем продвижения регионального экономического сотрудничества и интеграции [1].

В последние годы произошли изменения в политическом курсе Узбекистана в сторону большей открытости, и это открыло новые возможности для таких соседствующих стран, как Казахстан и Таджикистан, для использования потенциала регионального сотрудничества и интеграции. Целью регионального сотрудничества и интеграции этих стран являются стимулирование экономического роста, развитие экспорта, развитие торговой и экономической инфраструктуры, создание новых постоянных рабочих мест и улучшение качества жизни граждан. Эти тенденции создают благоприятные условия для Казахстана, Узбекистана и Таджикистана в развитии регионального и трансграничного сотрудничества, а также в усилении торговой интеграции.

В нынешних условиях для Казахстана, Таджикистана и Узбекистана в углублении их экономической интеграции друг с другом и с остальным миром может быть очень полезным создание транснациональных экономических коридоров (ТНЭК).

Как отмечено в проекте Дорожной карты, создание экономического коридора Шымкент-Ташкент-Худжанд сопряжено с решением трудных задач, так как предполагает многосекторное развитие и междисциплинарный подход. Кроме того, целью ТНЭК является объединение различных секторов и отраслей в нескольких странах путем применения к экономическому развитию согласованного

пространственного подхода, а этот процесс является сложным [2].

В связи с этим перед нами стоит задача исследования опыта зарубежных стран по созданию экономических коридоров. Этим и определяется актуальность темы данной статьи.

Методы исследования

В статье использованы исторический и логические методы, методы экономического анализа, теоретические и эмпирические методы исследования, сравнительный анализ.

Обсуждение

За последние два десятилетия экономические коридоры приобрели важность как средство развития субрегиональной экономики. Экономические коридоры обладают потенциалом для содействия справедливому росту среди регионов между странами, имеющие общие границы, между регионами в странах, где имеется значительное региональное неравенство доходов.

Изучение источников показало, что нет единого мнения по определению понятия «экономический коридор». Все вопросы по созданию и развитию требуют дальнейшего исследования. Не до конца раскрыты и теоретические аспекты и методологические основы данного вопроса. Некоторые исследователи экономический коридор описывают как огромную международную магистраль, которая протягивается через огромные территории Азии и Европы, соединяет Тихий океан с Атлантическим океаном.

Другие экономический коридор рассматривают как пространственную концепцию и пишут, что его развитие связано с пространственной организацией хозяйственной деятельности.

Термин «экономический коридор» издавна использовался экономическими географами для обозначения экономических связей между крупными столичными центрами. Тем не менее, изначально термин «экономический коридор» был использован Азиатским

банком развития (АБР) в 1990 х гг. [3]. Впервые этот термин появился в программных документах Азиатского банка развития (АБР), касающихся программы развития субрегиона Большого Меконга (СБМ), запущенной в 1998 году [4].

Программа СБМ включала разработку трех основных трансграничных экономических коридоров между странами субрегиона Большого Меконга в рамках крупного инфраструктурного проекта. Данный проект предназначен для улучшения транспортных связей с удаленными и не имеющими выхода к морю местами в этих странах (АБР 2017, Брунер 2013, Брукингский институт 2013) [5].

В целом, как показывают исследования, экономическому коридору дается следующее более сжатое определение – это интегрированные сети инфраструктуры в пределах географического района, предназначенные для стимулирования экономического развития [6].

Как показывает международный опыт, экономические коридоры часто включают в себя интегрированную инфраструктуру, такую как автомагистрали, железные дороги и порты, и могут связывать не только города, но и страны. Коридоры могут быть созданы для связи производственных центров, районов с высоким спросом и предложением и производителей товаров с добавленной стоимостью [7, 29-38]. При реализации экономические коридоры часто являются одной из пакета различных мер [6], включая развитие инфраструктуры, визы, транспортные соглашения, стандартизацию и другие [7, 29-38]. Учитываются социальные потребности, такие как жилье [8, 1-12]. Такие экономические коридоры существуют как в Азии и Африке, так и других регионах мира.

Рассмотрим международный опыт формирования нескольких экономических коридоров, которые развиваются как между странами, так и внутри страны.

Наиболее заметным и амбициозным из BRI (Belt and Road) является *Китайско-пакистанский экономический коридор (СРЕС)*, целями которого являются:

- развитие инфраструктуры;
- расширение контактов между людьми для улучшения академических, культурных и региональных знаний обмена;
- более высокий объем торговых потоков и деловой активности.

СРЕС поддерживается двусторонним торговым соглашением между такими странами, как Китай и Пакистан. Инвестиция оценивается в размере около 50 млрд. долл. США. Большинство из них расходуется на строительство и модернизацию суши, связи между Синьцзяном на западе Китая и Аравийским морем через Гималаи, которые состоят из сети дорог протяженностью почти 3000 км: порт Гвадар в Пакистане, железнодорожная линия и нефтепровод между двумя странами. Также будут выделены дополнительные инвестиции в солнечную энергию и гидроэлектростанцию. СРЕС является частью более широкого видения улучшения связи между Китаем и странами Южной и Западной Азии, Индией, Ираном, Афганистаном и республиками Центральной Азии.

После завершения коридор должен позволить китайским импортерам нефти с помощью трубопровода избежать оживленных маршрутов через Малаккский пролив. Кроме того, данный коридор поможет избежать заторов на побережье провинции самого Китая. Однако, помимо этих преимуществ, данный коридор является одним из наиболее спорных, поскольку он прорезает спорную территорию между Индией и Пакистаном [5].

Экономический коридор Китай – Монголия – Россия (СМРЕС) является самым прямым маршрутом между северо-восточным Китаем и экономическими центрами и рынками в России и Европе. Коридор будет построен за несколько лет усилием Монголии и России для расширения связей с Китаем и их более удаленными территориями. По сути, коридор, следовательно, является сближением Евразийского экономического сообщества. Мы разделяем мнение тех авторов, которые считают, что, несмотря на некоторые нерешенные проблемы, идея создания экономического коридора между Китаем, Монголией и Россией,

несомненно, несет в себе множество положительных моментов. Создание данного коридора будет способствовать развитию связей между этими тремя странами, наращиванию производственных мощностей в приграничных регионах, координации действий в сфере охраны природы. Разумеется, каждая страна будет преследовать свои интересы. Однако в случае, если стороны смогут договориться, каждая из стран вполне может реализовать в данном проекте и свои собственные интересы. Например, Россия ускорит развитие регионов Сибири, укрепит свои позиции в Монголии, а также сможет включить данный проект в концепцию развития ЕАЭС.

В свою очередь Монголии данный проект позволит не только решить вопросы, связанные с энергетикой и транспортом, но и руководство Монгольской Народной республики может реализовать свою собственную инициативу «Степной путь». Этот проект является важным проектом для Монголии и совпадает с тем, что монгольская сторона предлагает реализовать в рамках экономического коридора. Монголия стремится, в первую очередь, осуществить строительство скоростной автотрассы, которая будет соединять Монголию, Россию и Китай и планирует прокладку новых путей протяженностью 1100 км. Кроме того, в ее планы входит расширение имеющихся железнодорожных путей и трубопроводов.

В этом случае и Китай сможет решить ряд таких серьезных проблем, как неравномерность развития западных и восточных областей и появление значительных избыточных производственных мощностей. Китай одновременно решает и собственные экологические проблемы.

В целом же стороны пришли к мнению о необходимости выделения трех основных проектов: железнодорожная ветка, которую необходимо модернизировать в Монголии, автомобильная дорога как часть регионального транспортного коридора и линии электропередачи из России в Китай через Монголию, которые должны быть реализованы в ближайшей перспективе.

Но не следует забывать, что каждая из стран в данном проекте будет защищать свои собственные интересы и именно несовпадение реальных целей участников создания данного экономического коридора и тормозит его развитие. Кроме того, для России сегодня крайне важно сохранить свои геополитическое и экономическое влияние в Центральной Азии, также продолжение развития приграничных регионов может привести к тому, что эти регионы все больше окажутся под влиянием Китая. Москва также считает Монголию важным транзитным коридором в Восточной Азии [5].

Экономический коридор Бангладеш, Китай, Индия, Мьянма (BCIMEC) будет состоять из скоростной и высокоскоростной железнодорожной линии между китайским городом Куньмин в провинции Юньнань и Калькуттой в Индии через Мандалай в Мьянме и бангладешской столицей Дакка. В дополнение к сухопутному мосту четыре страны также договорились о строительстве воздушных и водных путей, которые соединят друг друга. Кроме того, эти страны договорились о проведении также линий электропередач и нефтяных трубопроводов. Коридор соединит коллективный рынок с населением более 400 миллионов человек, включая Западную Бенгалию, четвертый по численности населения штат Индии.

Уже наблюдается заметная тенденция перемещения китайских фирм-производителей дальше вглубь страны. Эти фирмы обратили свое пристальное внимание на Мьянму и ее пределы, а также на индийские рынки. Автомобильный коридор через Мьянму в Индию и Бангладеш может привести к значительной экономии времени (Nittsu Research Institute and Consulting, 2014).

Однако, помимо дорожного сообщения, потенциальный переломный момент в игре будет связан с предложением скоростного железнодорожного сообщения между китайским городом Куньмин в провинции Юньнань и Калькуттой в Индии через Мандалай в Мьянме и бангладешскую столицу Дакку. Конечно, улучшение железнодорожного сообщения сталкивается со многими проблема-

ми и потребует времени для реализации. Это потому, что существующие железные дороги до сих пор были ненадежными и теряли движение. Например, существующий путь в Бангладеш находится в плохом состоянии и теряет трафик и деньги уже несколько лет подряд.

Различия в ширине колеи в Бангладеш и между Бангладеш и Индией также являются серьезным препятствием для беспрепятственного движения транспорта. Сеть состоит из смеси узких и широких систем с несколькими точками обмена для двустороннего трафика. Учитывая различные проблемы, с которыми сталкиваются железные дороги, маловероятно, по крайней мере, в краткосрочной перспективе, что железнодорожные перевозки будут отклоняться от коридора Силигури до перекрестных маршрутов Бангладеш. Эти проблемы будут влиять на степень, в которой любая железная дорога BRI будет соединяться с более широкими сетями, которые уже существуют в странах ВЦИМЕС [5, 9].

Экономические коридоры и региональное развитие: опыт Малайзии.

Идея развития коридора как средства достижения сбалансированного роста впервые была изложена в Девятом Малайзийском плане на 2006–2010 годы и выдвинута в 2006 году (правительство Малайзии 2006, 28). В среднесрочном обзоре девятого плана (правительство Малайзии 2008 г.) было объявлено пять коридоров, которые охватывают почти 70% территории страны: NCER в северной части полуострова Малайзия с Джорджтауном в качестве центра; Искандар Малайзия (IM) на юге с Джохор-Бару в качестве центра; Экономический регион Восточного побережья (ECER) на восточном побережье полуострова, с центром в Куантане; Саравакский коридор возобновляемой энергии (SCORE) с Кучингом в качестве городского центра; и Сабахский коридор развития (SDC), центром которого является Кота-Кинабалу.

Из пяти обозначенных коридоров SDC, SCORE и IM вряд ли соответствуют определению. SDC охватывает весь штат Сабах, в то время как в SCORE в Сараваке и IM в Джохоре отсутствует межгосударственное измере-

ние, поскольку они охватывают только часть каждого штата. Кроме того, движущей силой развития IM до настоящего времени было развитие недвижимости, и существующая производственная база Джохора (со значительными иностранными инвестициями) находится за пределами разграниченной области. Первоначальная идея стать воротами между Куала-Лумпуром и Сингапуром для создания производственного и торгового центра, похоже, отстала в процессе внедрения.

NCER и ECER представляют собой амбициозные усилия по развитию экономических коридоров, проходящих через несколько штатов. Из этих двух, NCER явно заслуживает изучения в силу фундаментальной концептуальной причины. Штат Пенанг обладает потенциалом для того, чтобы функционировать в качестве естественных ворот в этот регион, который состоит из четырех штатов с различной ресурсной базой и на разных стадиях развития. Поэтому он представляет собой идеальный пример роли экономического коридора в связывании сельскохозяйственных районов с «современным» сектором экономики. Более того, NCER находится на относительно продвинутой стадии внедрения по сравнению с ECER. ECER, напротив, все еще находится на относительно ранней стадии, и в экономической деятельности государств-участников отсутствуют разнообразие и широта охвата, которые можно найти в NCER. Кроме того, его городской центр, Куантан, не имеет ни зрелости, ни связности, которую имеет Джорджтаун в Пенанге для эффективного функционирования [10, 11].

Правительство штата Кедах при финансовой поддержке NCIА планирует создать второй промышленный парк, *научно-технологический парк Кедах*, на участке площадью 1 950 акров в Букит Каю Хитам. Он нацелен на предоставление «объектов мирового класса и вспомогательных услуг», таких как хорошо оборудованные исследовательские лаборатории высокого класса, центры бизнес-инкубации и технологические бизнес-инкубаторы, а также научно-исследовательские учреждения с общими средствами, возглавляемыми про-

мышленностью. Основное внимание будет уделяться сотрудничеству между научными кругами, правительством и промышленностью для руководства исследовательскими и коммерциализированными проектами. Ожидается, что парк создаст 23 244 рабочих места к 2030 году (Hasri 2016).

Целью проекта *Большой Камунтинг* является укрепление экономических секторов, таких как туризм, производство и сельское хозяйство в Камунтинге и Тайпинге, в Пераке, с предоставлением новой инфраструктуры и инициатив по созданию человеческого капитала с участием частного сектора. Ожидается, что к 2030 году будет создано 90 263 рабочих места [10].

Малайзия широко рассматривается как история успеха развития: многонациональная нация, которая достигла быстрого роста, в то же время, сокращая бедность и улучшая справедливость посредством позитивных действий политики. С момента обретения независимости в 1957 году Малайзия превратилась из страны с низким уровнем дохода в страну с уровнем дохода выше среднего. Экономический рост сопровождался повышением уровня жизни и улучшением в распределении доходов, устраняющих двойные проблемы бедности и расового дисбаланса [6, 10].

Однако существуют опасения, что примерно с конца 1990-х годов различия между городскими и сельскими районами (и, следовательно, между штатами) и межэтническими доходами расширились по сравнению с первоначальной целью устранения отождествления расы с экономической функцией и географическим положением. Если бы рост сопровождался более справедливым распределением доходов, внутренний спрос, по-видимому, имел бы гораздо более важную роль в стимулировании роста и уменьшил бы зависимость экономики от экспорта как двигателя роста. Эти проблемы заставили политиков Малайзии сосредоточиться на политике, направленной на устранение растущего разрыва между сельским и городским населением и межгосударственным развитием.

В 1992 году шесть стран субрегиона *Большого Меконга (СБМ)* с помощью АБР запустили Программу экономического сотрудничества СБМ для улучшения экономических отношений между ними. СБМ состоит из Камбоджи, Китайской Народной Республики (в частности, провинции Юньнань и автономного района Гуанси-Чжуанский автономный округ), Лаосской Народно-Демократической Республики, Мьянмы, Таиланда и Вьетнама. Задача Программы СБМ - обеспечение взаимосвязанности территорий, повышение конкурентоспособности на мировом рынке и генерирование чувства сообщества внутри субрегиона. И в реализации этого замысла основная роль отводится экономическим коридорам как ключевому инструменту пространственной организации экономики СБМ [1].

В течение следующих нескольких лет страны СБМ значительно улучшили свое транспортное сообщение посредством создания ряда субрегиональных транспортных коридоров. В 1998 году они приняли подход, основанный на экономических коридорах, и решили преобразовать некоторые из транспортных коридоров в три ТНЭК: Северо-Южный, Восточный-Западный и Южный экономические коридоры СБМ. С тех пор развитие экономических коридоров остается одним из стратегических приоритетов Программы СБМ.

Для создания экономических коридоров СБМ страны СБМ реализовали, с помощью АБР и других партнеров по развитию, большое количество проектов в области сельского хозяйства, энергетики, окружающей среды, здравоохранения и развития человеческих ресурсов, информационных и коммуникационных технологий, туризма, транспорта, а также в сфере упрощения процедур торговли и городского развития. Они также подписали Соглашение об упрощении процедур трансграничных перевозок СБМ, в соответствии с которым транспортные средства, водители, товары и пассажиры будут иметь возможность пересекать национальные границы стран СБМ через систему автомобильного транспорта СБМ. [12].

Отчасти благодаря созданию экономических коридоров СБМ за последнее десятилетие трансграничные торговые и инвестиционные потоки и прибытие туристов в СБМ значительно увеличились. Объем торговли товарами в СБМ увеличился с 26 млрд. долл. в 2000 году до 483 млрд. долл. в 2017 году. Объем потоков двусторонних прямых иностранных инвестиций между странами СБМ увеличился с 436 млн. долл. в 2010 году до 1,4 млрд. долл. в 2017 году. Число прибытий международных туристов, прибывающих в СБМ, выросло с 16 млн. в 2000 году до почти 66 млн. в 2016 году [13].

Экономический коридор Алматы-Бишкек (ЭКАБ) охватывает город Алматы в Казахстане, город Бишкек в Кыргызской Республике, а также районы вокруг этих городов и между ними. Это пилотный ТНЭЖ в рамках Программы ЦАРЭС. Целями данного экономического коридора являются:

- повышение экономической активности и повышение уровня жизни в городах Алматы и Бишкек и прилегающих районах за счет сокращения времени в пути;
- создание единого конкурентного рынка медицинских, образовательных и туристических услуг;
- агрегирование сельскохозяйственной продукции на оптовых рынках для использования экспортного потенциала сектора [14].

В ноябре 2014 года мэры двух городов подписали Меморандум о взаимопонимании, направленный на создание ЭКАБ. В 2017 году правительства Казахстана и Кыргызстана договорились создать Межправительственный совет, который будет осуществлять надзор за созданием ЭКАБ. Межправительственный совет возглавляют премьер-министры двух стран. Совет создал Подкомитет ЭКАБ. В настоящее время проводятся регулярные официальные встречи правительств Казахстана и Кыргызстана, региональных правительств и представителей частного сектора. Сопредседателями являются национальные координаторы ЦАРЭС Казахстана и Кыргызстана. Подкомитет ЭКАБ также регулярно проводит свои заседания. В настоящее время Подкомитетом ЭКАБ был одобрен Генеральный план

туризма между двумя странами. Кроме того, планируются инвестиционные проекты в области сельского хозяйства, туризма, здравоохранения и трансграничной связанности.

Инновационный коридор Каскадия (ИКК) включает в себя канадский город Ванкувер, города Соединенных Штатов, Сиэтл и Портленд, а также районы, прилегающие к этим городам. Создание этого ТНЭЖ началось в 2016 году, когда органы местного самоуправления штата Вашингтон и провинция Британская Колумбия Канады подписали Меморандум о взаимопонимании по развитию трансграничной инновационной экономики. Две крупные бизнес-организации, а именно, Деловой совет Британской Колумбии и Челлендж Сиэтл, поддержали создание ИКК.

Под руководством Делового совета Британской Колумбии и Челлендж Сиэтл были созданы Руководящий комитет ИКК и семь основных тематических подкомитетов.

Подкомитеты охватывают следующие тематические направления:

- 1) наука о жизни;
- 2) трансформирующие технологии;
- 3) устойчивое сельское хозяйство;
- 4) транспорт, жилье и связь;
- 5) лучшие и разнообразные таланты;
- 6) передовые исследования в области высшего образования;
- 7) эффективное перемещение населения/товаров через границу.

Проекты, которые реализуются или рассматриваются в рамках ИКК, связаны со скоростной железной дорогой Ванкувер-Сиэтл-Портленд; инициативой цифрового здравоохранения; сетью венчурной акселерации Каскадии; сетью финансовых инноваций; глобальной инновационной биржей; городским аналитическим кооперативом Каскадии; сотрудничеством на уровне университетов [15].

За последние несколько лет отношения между Казахстаном, Таджикистаном и Узбекистаном заметно улучшились. Страны значительно снизили барьеры для трансграничного перемещения товаров и населения. Соответственно, торговые и туристические потоки между тремя странами значительно увеличились в течение 2017–2019 годов.

Пандемия коронавирусной инфекции (COVID-19) в 2019 году вызвала спад в региональной экономической интеграции в Центральной Азии. Но, несмотря на эти обстоятельства, правительства Казахстана, Таджикистана и Узбекистана по-прежнему привержены углублению экономической интеграции своих стран в средне- и долгосрочной перспективе. Правительства трех стран намереваются реализовать совместные проекты в области транспорта, энергетики и других отраслей. Они также заинтересованы в сотрудничестве в увеличении своего экспорта товаров и услуг в другие страны путем содействия транзитной торговле [2].

Результаты

Таким образом, анализ зарубежного опыта создания экономического коридора также может указать на проблемы, решение которых может обеспечить эффективное развитие транснациональных экономических коридоров в перспективе:

1. Экономический коридор определяет географический регион, посвященный экономической деятельности, в которой преобладает экономическая деятельность, которая обычно может быть сосредоточена на конкретных секторах, таких как информационные технологии, производство конкретных промышленных товаров, туризм и т. д.

2. За последние 2 десятилетия экономические коридоры приобрели популярность как средство развития субрегиональной экономики из-за их потенциала для содействия справедливому росту среди регионов между странами, которые имеют общие границы, а также между регионами в странах со значительным региональным неравенством доходов.

3. В целом, следует признать, что идея создания экономического коридора, несомненно, несет в себе множество положительных моментов. Но каждая сторона, прежде всего, будет преследовать свои интересы.

4. Создание экономического коридора является сложным процессом, который связан с решением трудных задач, связанных с многосекторным развитием и междисциплинар-

ным подходом. Кроме того, следует не забывать, что помимо преимуществ, создание экономического коридора может привести и к определенным сложностям:

а) по мнению большинства аналитиков, именно несовпадение реальных целей участников создания экономического коридора тормозит развитие некоторых экономических коридоров (например, создание экономического коридора между Китаем, Монголией и Россией). Именно поэтому стороны не могут выйти на практическую реализацию предложенных ими самими же проектов;

б) создание экономического коридора может задеть интересы близлежащих стран. Например, поскольку Китайско-пакистанский экономический коридор (СПЕС) прорезает спорную территорию между Индией и Пакистаном, это обстоятельство может привести к конфликтным ситуациям между Индией и Пакистаном;

в) не все железнодорожные пути находятся в хорошем состоянии и улучшение железнодорожного сообщения сталкивается со многими проблемами и потребует много времени для реализации. Например, существующий путь в Бангладеш находится в плохом состоянии и теряет трафик и деньги уже несколько лет. Различия в ширине колеи в Бангладеш и между Бангладеш и Индией также являются серьезным препятствием для беспрепятственного движения транспорта;

г) опыт Малайзии показывает, что с развитием экономических коридоров существуют опасения о возможности увеличения разрывов между сельским и городским населением и межгосударственным развитием;

Выводы

Создание транснациональных экономических коридоров (ТНЭК), как было сказано выше, может быть очень полезным для этих трех стран в углублении их экономической интеграции друг с другом и с остальным миром. Вместе с тем при создании транснационального коридора между Казахстаном, Узбекистаном и Таджикистаном необходимо учесть те проблемы, с которыми встречаются

зарубежные страны при создании таких коридоров. Имеет место и ряд иных не менее важных проблем, касающихся правовых норм, вопросов экологии, финансирования, создания эффективного институционального ме-

ханизма, юридических и административных препятствий и многое другое. И в настоящее время решить их в полной мере не удастся. Изучению этих проблем мы посвятим следующие этапы нашего исследования.

Список литературы

1. Азиатский банк развития (АБР). (2017). ЦАРЭС 2030: Соединяя регион для совместного и устойчивого развития. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.adb.org> (дата обращения: 10.06.2020)
2. A Road Map for Shymkent–Tashkent–Khujand Economic Corridor Development. Официальный сайт АБР. [Electronic resource] – URL: <https://www.adb.org/publications/road-map-shymkent-tashkent-khujand-corridor>. (Accessed: 10.06.2020)
3. Derudder B.J.R., Liu X., Kunaka Ch. (2018). Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative (English). MTI discussion paper; no. 6 Washington, D.C.: World Bank Group. [Electronic resource] – URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/264651538637972468/Connectivity-Along-Overland-Corridors-of-the-Belt-and-Road-Initiative> (Accessed: 10.06.2020)
4. BY Trishia P. Octaviano. (2014). Economic corridors boost markets, living conditions. [Electronic resource] – URL: <http://research.bworldonline.com> (дата обращения: 12.06.2020)
5. OECD. (2018). China's Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape. [Electronic resource] – URL: <https://www.oecd.org> (Accessed: 10.06.2020)
6. Brunner H-P. (2013) What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions? [Electronic resource] – URL: <https://www.adb.org> (дата обращения: 12.06.2020)
7. Banomyong R. Benchmarking Economic Corridors logistics performance: a GMS border crossing observation // World Customs Journal. - 2010. - Т. 4. - № 1. - P. 29-38.
8. Gadzeni Mulenga Developing Economic Corridors In Africa // NEPAD, Regional Integration and Trade Department. - 2013. - № 1. - P.1-12.
9. ADB. (2014). Developing Economic Corridors in South Asia. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.adb.org> (Accessed: 10.06.2020)
10. Athukorala P–Ch., Narayanan S. (2017) Economic Corridors and Regional Development: The Malaysian Experience. [Electronic resource] – URL: <https://www.adb.org> (Accessed: 10.06.2020)
11. Corden W.M. Trade Policy and Economic Welfare (Second Edition). - Oxford: Clarendon Press, 1997. - 317 p.
12. ADB. (2014). Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement: Instruments and drafting history. [Electronic resource] – URL: <http://gms-cbta.org> (Accessed: 10.06.2020)
13. Statistics in the Greater Mekong Subregion: Growth, tourism, and Health. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.greatermekong.org> (Accessed: 10.06.2020)
14. ADB. (2014). Operationalizing Economic Corridors in Central Asia: A Case Study of the Almaty-Bishkek Corridor. [Electronic resource] – URL: <https://www.almaty-bishkek.org> (Accessed: 10.06.2020)
15. Cappellano F. (2019) Cross Border Innovation Economies: The Cascadia Innovation Corridor Case. [Electronic resource] – URL: https://cedar.wvu.edu/bpri_publications/116 (Accessed: 10.06.2020)

Г.Т. Садыкова, Р.А. Байжолова

Л.Н. Гумилев атындағы Евразия ұлттық университеті Нұр-Сұлтан, Қазақстан

Экономикалық дәліз құрудың шетелдік тәжірибесі

Аннотация. Соңғы жылдары аумақтық экономикалық ынтымақтастық пен интеграцияның деңгейін көтерудің тиімді құралы ретінде трансұлттық экономикалық дәліз (ТҰЭД) құру барған сайын өзекті болып барады. Шетелдік тәжірибе көрсеткендей, ТҰЭД кеңістікті-баланстық экономикалық өсу мен да-

мудың нығаюына ықпал етеді. Соңғы жылдардағы Өзбекстанның саяси бағытындағы болған өзгерістерге байланысты Қазақстан, Тәжікстан сияқты көршілес елдер аумақтық ынтымақтастық пен интеграцияның әлеуетін пайдалануға ұмтылуда. Мұндай ынтымақтастық пен интеграцияның мақсаты экономикалық өсуді ынталандыру, экспортты, сауда мен экономикалық инфрақұрылымды дамыту, жаңа тұрақты жұмыс орындарын жасау және өз азаматтарының өмір сүру сапасын жақсарту болып табылады. Дәл қазіргі жағдайда бұл елдер үшін бір-бірімен және басқа әлеммен экономикалық интеграцияны тереңдетуде тарнұлттық экономикалық дәліз құру өте пайдалы болуы мүмкін. Дегенмен, экономикалық дәліз құру жай үдеріс емес және құқықтық нормалармен, экологиялық мәселелермен, қаржыландырумен, тиімді институционалдық механизм құрумен, әділеттік және әкімшілік кедергілер және басқаларға байланысты қиын міндеттерді қамтиды. Осыған орай мақалада экономикалық дәліз құрудың шетелдік тәжірибесін зерттеу міндеті қойылады.

Жүргізілген зерттеу нәтижелері бойынша осы мақалада экономикалық дәлізді құрудың оңтайлы жақтарымен қатар, Қазақстан, Өзбекстан және Тәжікстан арасында траннұлттық экономикалық дәліз құруда есепке алуды қажет ететін негізгі мәселелер көрсетілген.

Түйін сөздер: экономикалық дәліз, аумақтық және траннұлттық ынтымақтастық, трансшекаралық экономикалық интеграция, интегралданған инфрақұрылым, көліктік желі, жолдар, порттар, аэропорттар, экономикалық қызмет, энергетикалық, ақпараттық және коммуникациялық технологиялар, қалалық инфрақұрылым, экономикалық аймақтар.

G.T. Sadykova, R.A. Baizholova

L.N. Gumilyov Eurasian National University, Nur-Sultan, Kazakhstan

Foreign Experience in Creating Economic Corridors

Abstract. The article reveals the role and significance of creation of a transnational economic corridor (TNEC) in increasing the level of regional economic cooperation and integration. Economic corridors promote spatially balanced economic growth and development. But the creation of such a corridor is not an simple process. Thereby, the article describes the experience of foreign countries in creating an economic corridor and solving issues related to its creation and development.

Recently, Uzbekistan has introduced certain changes in its political agenda, which created favorable conditions for using the potential of regional cooperation and integration with neighboring countries as Kazakhstan and Tajikistan. The purpose of such cooperation and integration is to stimulate economic growth, develop export, develop trade and economic infrastructure, create new permanent jobs and improve the quality of life of citizens of these countries. And under current conditions, the creation of transnational economic corridors (TNEC) can be very beneficial for Kazakhstan, Uzbekistan and Tajikistan in deepening their economic integration with each other and the rest of the world. Based on results of the study, this article, along with the positive aspects of creating an economic corridor, also identifies the main problems that must be taken into account when creating the transnational economic corridor between Kazakhstan, Uzbekistan and Tajikistan.

Keywords: economic corridor, regional and cross-border cooperation, cross-border economic integration, integrated infrastructure, transport network, roads, ports, airports; economic activity, energy, information and communication technologies, urban infrastructure, economic zones.

References

1. Aziatskij bank razvitiya (ABR). CARES 2030: Soedinyaya region dlya sovместnogo i ustojchivogo razvitiya [Asian Development Bank (ADB). (2017). CAREC 2030: Connecting the Region for Shared and Sustainable Development]. [Electronic resource] - Available at: <https://www.adb.org> (Accessed: 10.06.2020)
2. A Road Map for Shymkent–Tashkent–Khujand Economic Corridor Development. [Electronic resource] - Available at: <https://www.adb.org/publications/road-map-shymkent-tashkent-khujand-corridor>. (Accessed: 10.06.2020)
3. Derudder B.J.R., Liu X., Kunaka Ch. Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative (English). MTI discussion paper; no. 6 Washington, D.C.: World Bank Group. [Electronic resource]-2018

- Available at: <http://documents.worldbank.org/curated/en/264651538637972468/Connectivity-Along-Overland-Corridors-of-the-Belt-and-Road-Initiative> (Accessed: 10.06.2020)

4. BY Trishia P. Octaviano. Economic corridors boost markets, living conditions. [Electronic resource] -2014. - Available at: <http://research.bworldonline.com> (Accessed: 12.06.2020)

5. OECD. China's Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape. [Electronic resource] -2018. - Available at: <https://www.oecd.org> (Accessed: 10.06.2020)

6. Brunner H-P. What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions? [Electronic resource] -2013. - Available at: <https://www.adb.org> (Accessed: 12.06.2020)

7. Banomyong R. Benchmarking Economic Corridors logistics performance: a GMS border crossing observation, World Customs Journal, 1(4), 29-38 (2010).

8. Gadzeni Mulenga Developing Economic Corridors In Africa, NEPAD, Regional Integration and Trade Department, 1, 1-12 (2013).

9. ADB. (2014). Developing Economic Corridors in South Asia. [Electronic resource] - Available at: <https://www.adb.org> (Accessed: 10.06.2020)

10. Athukorala P-Ch., Narayanan S. (2017) Economic Corridors and Regional Development: The Malaysian Experience. [Electronic resource] - Available at: <https://www.adb.org> (Accessed: 10.06.2020)

11. Corden W.M. Trade Policy and Economic Welfare (Second Edition) (Oxford: Clarendon Press, 1997, 317 p.).

12. ADB. (2014). Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement: Instruments and drafting history. [Electronic resource] - Available at: <http://gms-cbta.org> (Accessed: 10.06.2020)

13. Statistics in the Greater Mekong Subregion: Growth, tourism, and Health. [Electronic resource] - Available at: <https://www.greatermekong.org> (Accessed: 10.06.2020)

14. ADB. (2014). Operationalizing Economic Corridors in Central Asia: A Case Study of the Almaty-Bishkek Corridor. [Electronic resource] - Available at: <https://www.almaty-bishkek.org> (Accessed: 10.06.2020)

15. Cappellano F. (2019) Cross Border Innovation Economies: The Cascadia Innovation Corridor Case. [Electronic resource] - Available at: https://cedar.wvu.edu/bpri_publications/116 (Accessed: 10.06.2020)

Сведения об авторах:

Садыкова Г.Т. – **основной автор**, докторант 2 курса, специальность «8D04106 – «Аналитическая экономика», Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Казахстан.

Байжолова Р.А. – доктор экономических наук, профессор кафедры «Экономика и предпринимательство», Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Казахстан.

Sadykova G.T. – The main author, The 2nd year Ph.D. student of Analytical Economics, Economics and Entrepreneurship Department at the L.N.Gumilyov Eurasian National University Nur-Sultan, Kazakhstan.

Baizholova R.A. – Doctor of Economic Sciences, Professor Economics and Entrepreneurship Department, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Nur-Sultan, Kazakhstan.