

**РОЛЬ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ В РАЗВИТИИ  
ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ**

**Рахмонов Хамза Акрамжон огли**  
Магистрант Банковского-финансовой  
академии Республики Узбекистан

**THE ROLE OF TRADE AND ECONOMIC INTEGRATION IN THE  
DEVELOPMENT OF CENTRAL ASIA**

*Rakhmonov Hamza Akramjon o'g'li*  
*Banking and Finance Academy*  
*of Republic of Uzbekistan*

**Аннотация**

*Актуальность темы обусловлена тем, что страны Центральной Азии обладают огромным экономическим потенциалом, благодаря которому их торгово-экономическая интеграция будет в перспективе усиливаться и укрепляться. Важную роль в развитии этой интеграции играет Программа «ЦАРЭС-2030», осуществляемая при помощи Азиатского банка развития, определяющая программу экономического сотрудничества стран-участниц в перспективе до 2030 года. Целью данного исследования является изучение роли торгово-экономической интеграции в развитии региона Центральной Азии. Научная новизна исследования состоит в выявлении факторов, тормозящих торгово-экономическую интеграцию стран региона: недостаточное развитие торговой и транспортной инфраструктуры, трудности создания такой инфраструктуры силами государств Центральной Азии, потребность в иностранных инвестициях для решения данной задачи.*

**Ключевые слова:** *интеграция; международная торговля; иностранные инвестиции; международные финансовые организации; энергетика; полезные ископаемые*

**Abstract**

*The relevance of the topic is due to the fact that the countries of Central Asia have a huge economic potential, thanks to which their trade and economic integration will improve and strengthen in future. CAREC-2030 Program has an important role in the development of this integration, implemented with the help of the Asian Development Bank, which determines the program of economic cooperation of the participating countries in future until 2030. The article reviews the role of trade and economic integration in the development of the Central Asian region. Its scientific*

*novelty is the identification of factors hindering the trade and economic integration of countries of the region: insufficient development of trade and transport infrastructure, difficulties in creating such infrastructure by the states of Central Asia, the need for foreign investment to solve this problem.*

**Keywords:** *integration; international trade; foreign investments; international financial organizations; energy; minerals*

Экономическая история Центральной и Южной Азии в значительной степени связана с торговлей, природными и людскими ресурсами стран, входящих в неё. Экономическая интеграция Таджикистана, Узбекистана, Кыргызстана, Туркменистана и Казахстана в XX веке с другими советскими республиками осуществлялась путем планирования из Москвы в составе СССР.

В странах Центральной Азии, получивших независимость после распада СССР, рухнули все интеграционные связи, существовавшие ранее, и возникла необходимость в установлении новых и выходе на мировые рынки. В связи с новой геополитической реальностью после 1991 года странам региона необходимо было сообща решать общие экономические задачи по развитию экономического потенциала каждой из стран, по налаживанию торгово-экономических отношений между собой и на мировом рынке, по распределению энергетических ресурсов и обеспечению региональной безопасности. Для решения данных проблем страны центральноазиатской «пятерки» 13 декабря 1991 г. вошли в состав СНГ. Однако по мере нарастания недовольства темпами интеграции в рамках СНГ, в 1994 году страны региона предприняли попытку интеграции друг с другом. Между Казахстаном, Узбекистаном и Кыргызстаном был заключен договор о создании единого экономического пространства, предусматривающий создание единой таможенной, валютной, бюджетной политики, что ускорило процесс интеграции стран и послужило основой для создания Центрально-Азиатского союза (ЦАС).

В 1998 г. к союзу трех стран присоединился Таджикистан и интеграционное объединение получило название Центрально-Азиатское экономическое сообщество (ЦАЭС), которое объединило усилия стран в таких сферах, как взаимодействие в сфере транспорта, торговли, агрокомплекса, энергетики, охраны окружающей среды.

Результаты реформ в странах Центральной Азии свидетельствуют о необходимости их интеграции для решения внутрирегиональных проблем и для достижения общемировых экономических интересов [1, с.187].

Вопросы интеграции и наиболее эффективного интеграционного взаимодействия стран являются предметом научной дискуссии отечественных и зарубежных ученых.

Голландский ученый Я. Тинберген определял экономическую интеграцию «как процесс создания наиболее желательной структуры мировой экономики с одновременным введением внутри нее элементов координации и унификации, а также исключением искусственных барьеров в ее функционировании».[11]<sup>1</sup>

Таджикский ученый Х.А. Ходжаев определяет интеграцию как «экономический процесс, в узком смысле слова представляющий собой форму интернационализации хозяйственной жизни, сводящуюся к переплетению национальных хозяйств и предполагающую проведение согласованной межгосударственной экономической политики» [6, с.10].

Пакистанский ученый М. Мехар определяет значение экономической интеграции как ресурса, который, способствуя сближению экономик разных стран, снижает политическую напряженность. Особенно ярко эта тенденция проявляется при увеличении объемов торговли и трансграничной мобилизации рабочей силы и капитала [10].

Российский ученый А.В. Цой отмечает, что в «XXI в. процессы международной экономической интеграции обретают новые, особенные формы. Этот процесс характеризуется тем, что за последнее двадцатилетие увеличилось количество интеграционных объединений разного типа, отношения которых развиваются независимо от географической близости государств, исторической ментальности и политических мотивов» [7, с.805].

Обобщая мнения ученых, можно сделать вывод, что свободное перемещение товаров, капиталов, человеческих ресурсов через границы государств способствует развитию и укреплению не только экономической, но и политической интеграции, что благоприятствует трансформации экономических союзов в политические.

Страны Центральной Азии обладают значительными энергетическими ресурсами, запасами железных руд, драгоценных металлов. «Интеграционной основой является осознанная необходимость широкого и всестороннего развития торгово-экономического и кооперационного сотрудничества, в перспективе – создание самодостаточного и защищённого общего рынка» [3, с.82]. Важность интеграционных процессов обусловлена поддержкой товаропроизводителей стран Центральной Азии и созданием для них максимально благоприятных условий на рынке стран региона.

В 1997 г. Азиатский банк развития (АБР) начал реализацию программы ЦАРЭС, целью которой являлось развитие регионального сотрудничества. В

<sup>1</sup> Tinbergen J. (1952). On the Theory of Centralization and Decentralization in Economic Policy. Amsterdam: North-Holland. P.80[11]

состав ЦАРЭС вошли Афганистан, Азербайджан, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан.

Именно благодаря этой программе были реализованы многие региональные проекты, которые в дальнейшем получили развитие и сотрудничество с другими международными организациями. «Именно в этой программе была сформулирована цель - обеспечить региону доступ к мировым транспортным коммуникациям, что можно назвать «глобальным проектом» для Центральной Азии» [5, с.11].

В 2020 году была завершена реализация 10-ти проектов Программы ЦАРЭС, касающихся Таджикистана, а 13 проектов на общую сумму 869 млн долл. США являются действующими, инвестированными в транспортный, торговый и энергетический секторы [2].

Программа ЦАРЭС-2030 определяет проведение экономического сотрудничества стран-участниц в перспективе до 2030 года. «Торговля энергией играет важную роль в стратегиях многих стран-членов ЦАРЭС, и национальные стратегии подчеркивают роль, которую должно играть региональное сотрудничество в обеспечении беспрепятственного ведения торговли» [9].

Важной особенностью ЦАРЭС является реализация ею проектов международных финансовых организаций: Всемирного банка, ЕБРР, МФФ, АБР, которые осуществляют инвестирование средств в экономическое сотрудничество стран-участниц объединения. Этим ЦАРЭС принципиально отличается от других региональных интеграционных объединений (СНГ, ЕАЭС, ШОС), финансирование внутри которых осуществляется на уровне правительств.

На таблице 1 приведены планируемые результаты выполнения программы ЦАРЭС-2030.

**Таблица 1.**

**Планируемые результаты выполнения программы ЦАРЭС-2030**

Экономическая и финансовая стабильность	Повышение региональной макроэкономической стабильности, финансовая интеграция
Торговля, туризм, транспортные коридоры	Расширенная торговля, конкурентные экономические коридоры
Инфраструктура и экономическая связанность	Повышение устойчивости региональной инфраструктуры
Сельское хозяйство и водные ресурсы	Расширенная торговля сельскохозяйственной продукцией,

эффективное управление трансграничными водными ресурсами
---

Источник: составлено автором на основании данных CAREC Energy Strategy 2030 [9]

Суммарный товарооборот стран Центральной Азии имеет динамику роста и в 2022 г. составил 16,4 млрд долл. Доля взаимной торговли выросла с 6,4% в объеме внешней торговли в 2014 г. до 9,9% в 2022 г., что свидетельствует об успехах развития региональной экономической интеграции. Вместе с тем в структуре взаимной торговли в регионе значительный удельный вес имеют аграрно-сырьевые товары. Например, в экспорте Туркменистана в Узбекистан преобладает минеральное топливо (92% в структуре экспорта), в экспорте Таджикистана в Казахстан - руды (91%), в экспорте Казахстана в Узбекистан - злаки (29%) [8].

Наибольший объем взаимной торговли имеют Казахстан и Узбекистан (см. таблицу 2). Доля их товарооборота в общем объеме взаимной торговли Центральной Азии в 2022 г. составила 45,2%. Другие значимые торговые связи в регионе: торговля Казахстана и Таджикистана (13,6%), Казахстана и Кыргызстана (11,7%), Кыргызстана и Узбекистана (11,1%) [8].

Таблица 2

### Объем взаимной торговли стран Центральной Азии в 2022 г., %

Экспортеры	Импортёры				
	Казахстан	Кыргызстан	Таджикистан	Туркменистан	Узбекистан
Казахстан		7,3	9,3	2,5	33,5
Кыргызстан	4,4		0,3	0,1	2,1
Таджикистан	4,2	0,1		-	1,5
Туркменистан	6,0	0,4	0,3		8,5
Узбекистан	12,0	9,0	3,8	1,1	

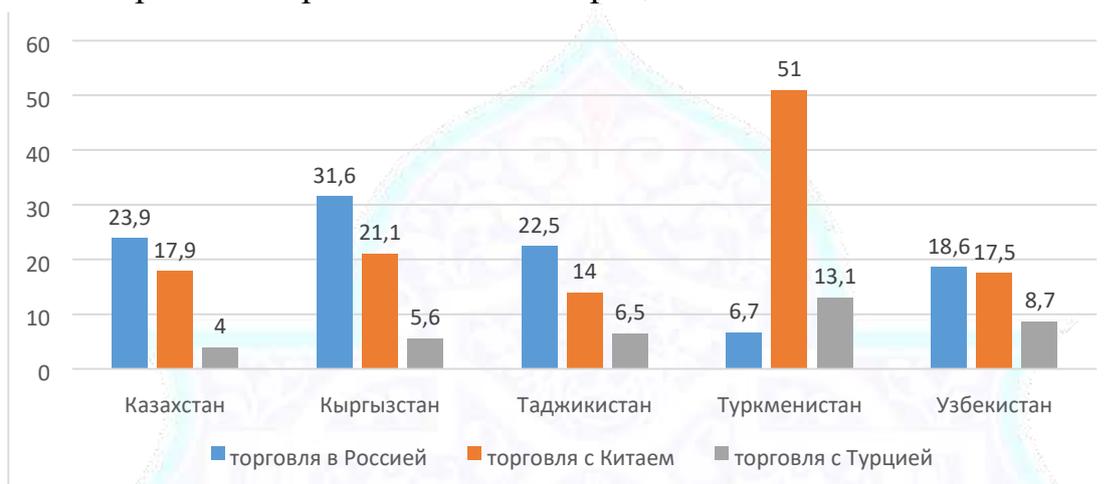
Источник: составлено автором на основании данных «Экономика Центральной Азии: новый взгляд». Доклады и рабочие документы - 22/3. Алматы, Бишкек, Москва: Евразийский банк развития [8]

На фоне проведения экономической либерализации Узбекистан начал наращивать внешнюю торговлю, в том числе со странами Центральной Азии, с 2017 г. Доля стран региона во внешнеторговом обороте Узбекистана возрастает, что указывает на опережающий рост его региональной торговли.

Наименьший удельный вес взаимной торговли со странами региона имеет Туркменистан. Наибольший объем торговли наблюдается у него с соседним Узбекистаном, куда поставляется туркменский газ.

Нахождение стран Центральной Азии на стыке транспортных коридоров между Китаем и Россией создает возможности для развития торговли с этими

странами. Кроме того, Турция наращивает торговлю с центральноазиатскими странами в рамках тюркоязычной интеграции.



**Рисунок 1. Доля основных торговых партнеров в товарообороте стран Центральной Азии.**

**Источник:** составлено автором на основании данных «Экономика Центральной Азии: новый взгляд». Доклады и рабочие документы - 22/3. Алматы, Бишкек, Москва: Евразийский банк развития [8]

Товарооборот стран региона с Китаем за последние 20 лет значительно возрос. Большая часть экспортируемого газа из Туркменистана направляется в Китай по газопроводу, проходящему через территорию Узбекистана и Казахстана. Торговля с Россией, в связи с исторически обусловленной интеграцией со странами региона, превышает объем торговли с Китаем в Казахстане, Кыргызстане, Таджикистане. Торговля с Турецкой Республикой только начинает развиваться и имеет неплохие перспективы роста.

Развитию взаимной торговли центральноазиатских государств будут способствовать как структурные факторы (создание торгово-логистической инфраструктуры в приграничных зонах, совместных оптово-распределительных центров и логистических сервисов, развитие финансового сектора и др.), так и политические меры: улучшение тарифных и нетарифных условий, укрепление взаимодействия таможенных и налоговых органов.

Перспективным направлением является торговля высокотехнологичными продуктами между странами региона. На решение данной задачи направлено привлечение иностранных инвестиций в каждую из стран, создание базы для подготовки и привлечения кадров высокой квалификации, развитие кооперации и инфраструктуры в каждой стране.

Понимая высокое значение привлечения иностранных инвестиций, центральноазиатские страны усиленно создают инструменты для их привлечения. На Первом международном инвестиционном форуме в

Узбекистане в 2022 г. рассматривалась инициатива по созданию интегрированного инвестиционного пространства для всех стран. Международные банковские институты (МБРР, АБР, ЕБРР) также продолжают финансовую поддержку долгосрочного экономического развития стран Центральной Азии, особенно для финансирования технической помощи и инфраструктурных проектов.

Наиболее важным институтом, который может сыграть важную роль в экономической интеграции Азии и Европы, является Организация экономического сотрудничества (ОЭС), которая в своей деятельности сталкивается с рядом проблем. В частности государствам-членам не хватает соответствующей инфраструктуры и институтов для использования имеющихся ресурсов и обеспечения устойчивого развития. Страны, входящие в оба интеграционных блока, приведены в таблице 3.

Таблица 3

### Государства, входящие в ЦАРЭС и ОЭС

Страна	Членство в ЦАРЭС	Членство в ОЭС
Афганистан	+	+
Азербайджан	+	+
Китай	+	
Грузия	+	
Иран		+
Казахстан	+	+
Кыргызстан	+	+
Монголия	+	
Пакистан	+	+
Таджикистан	+	+
Туркменистан	+	+
Турция		+
Узбекистан	+	+

В настоящее время в Центральной Азии наблюдаются видимые признаки возрождения исторических маршрутов. Осуществлена ратификация Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением различных соглашений и механизмов, позволяющих упростить визовые и таможенные процедуры для водителей большегрузов, бизнесменов и других категорий лиц, пересекающих границу с деловыми целями.

Такие меры осуществлялись руководством ОЭС для восстановления торговых и политических отношений, существовавших между странами Центральной и Южной Азии еще в глубокой древности.

За годы сотрудничества было подписано несколько соглашений об экономическом сотрудничестве и упрощении процедур торговли, в то время как различные двусторонние и многосторонние организации служат укреплению экономических отношений между странами-членами ЦАРЭС.

Рост взаимной торговли имел место, но ниже ожидаемого, что объясняется отсутствием развитой торговой и транспортной инфраструктуры.

Для преодоления данной ситуации разработан и частично осуществлен план строительства Китайско–Пакистанского экономического коридора (КПЭК), который включает целый комплекс стратегий развития, реализуемый при участии и финансировании КНР.

Таблица 4.

## Составляющие экономического коридора КПЭК

<b>четырёхстороннее соглашение о транзитном движении (QATT)</b>	<b>железнодорожная сеть Исламабад–Тегеран Стамбул (ITI)</b>	<b>железнодорожная сеть Исламабад–Тегеран Стамбул (ITI) (TTTA)</b>
<b>соглашение о транзитной торговле между Пакистаном и Узбекистаном</b>	<b>соглашение о торговом сотрудничестве между Пакистаном, Ираном и Туркменистаном (PITSS)</b>	<b>железнодорожное сообщение Туркменистан–Иран</b>
	<b>трубопровод Иран–Пакистан–Индия</b>	

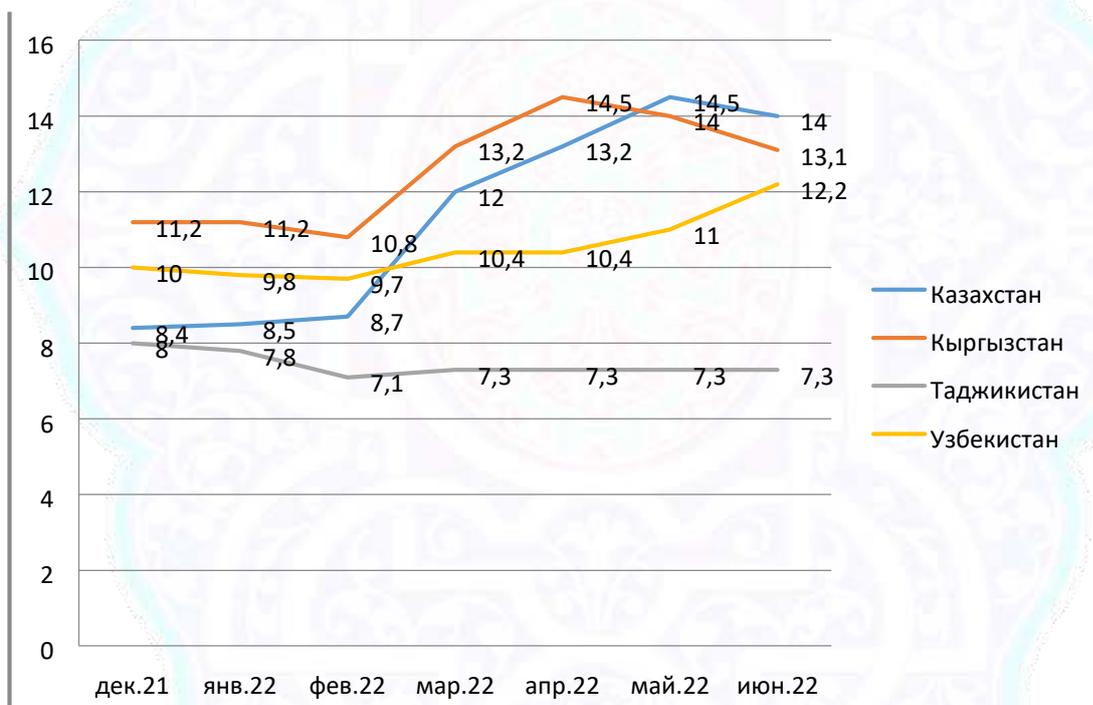
Имеется также ряд других проектов на разных стадиях реализации, улучшающих транспортную доступность между Европой и Азией. Одним из самых крупных проектов является проект Трансазиатской железной дороги (ТЖД), предполагающий строительство железнодорожной сети из Европы в страны Азии. Значительный вклад в реализацию этого проекта принадлежит странам, входящим в ОЭС и ЦАРЭС.

Очевидно, что для интеграции между странами региона необходима совместимость торговой и транспортной инфраструктуры. Отсутствие или недостаточное развитие совместимой инфраструктуры между странами – участницами создает мотивацию для ее строительства или модернизации.

Финансирование таких инфраструктурных проектов принесет значительные преимущества в будущем для стран-участниц после интеграции [8].

Одной из проблемных областей в развитии торговой и транспортной инфраструктуры является нехватка бюджетных средств у участвующих в проекте развивающихся стран. В современном мире применяются различные варианты финансирования региональных проектов: помощь международных организаций и банковских институтов, «привлечение к проекту государственно–частного партнерства (ГЧП), выпуск инфраструктурных суверенных облигаций, участие в акционерном капитале, государственном финансировании, финансировании частного сектора, институциональном кредитовании и двусторонних или многосторонних заимствованиях являются возможными вариантами финансирования транспортной инфраструктуры» [4, с.104].

Ситуация с инвестициями в данные мегапроекты осложняется высоким уровнем инфляции в странах Центральной Азии в настоящее время (рисунок 2).



**Рисунок 2.** Уровень инфляции в странах Центральной Азии в настоящее время

**Источник:** составлено автором на основании данных Азиатского банка развития [2]

Прогнозы инфляции Азиатского банка развития для Центральной Азии повышены с 8,8% до 11,3% на 2022 год и с 7,1% до 8,1% на 2023 год. Дальнейший рост мировых цен на сырьевые товары и сбои в цепочках поставок из-за войны в Украине усилили инфляционное давление, которое в субрегионе и без того было преобладающим [2].

Таким образом, можно сделать вывод, что страны Центральной Азии имеют давние культурные, торговые и экономические связи. Географическая близость также способствует стремлению к торговой и экономической интеграции. Барьеры для торговли снижаются по мере усиления экономической интеграции. Однако отсутствие развитой торговой и транспортной инфраструктуры тормозит интеграцию между экономиками стран Центральной Азии.

Динамика роста товарооборота центральноазиатских стран между собой свидетельствует об успехах проводимой экономической интеграции. Одной из проблемных областей в развитии торговой и транспортной инфраструктуры является нехватка бюджетных ресурсов. Необходимость привлечения иностранных инвестиций для реализации данных инфраструктурных проектов не вызывает сомнений.

Важной отличительной особенностью интеграционного объединения ЦАРЭС является финансирование его проектов международными финансовыми организациями:

Всемирным банком, АБР и другими международными финансовыми организациями.

К числу крупных инфраструктурных проектов ЦАРЭС, необходимых странам региона, относится проект Трансазиатской железной дороги (ТЖД), Китайско–Пакистанский экономический коридор (КПЭК).

#### **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:**

1. Алиева Р.Р. Интеграция - фактор устойчивого развития и стабильности государств Центральной Азии//Вестник Таджикского государственного университета права, бизнеса и политики. Серия общественных наук. - Худжанд, 2015. - № 2 (63). - С. 187-198.
2. Азиатский банк развития <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/811076/ado-supplement-july-2022.pdf>
3. Кодиров Ф.А. Принципы интегрированности иностранных инвестиций в национальную экономику//Вестник Таджикского национального университета. Серия естественных наук. 2008. №2. С.82-88
4. Политов И.Н., Севедин М.А. О влиянии межрегиональной торговли на характер издержек производства//Перспективы науки. – Тамбов, 2014. № 8 (59). С. 103-106
5. Сафранчук И.А. Глобализация в головах. Центральная Азия и Евразийская интеграция // Россия в глобальной политике. 2015. Т. 13. № 1. С.11-18
6. Ходжаев Х.А. Особенности развития интеграционных процессов Республики Таджикистан со странами СНГ: автореф. дис. канд. экон. наук, Худжанд, 2011. – 24 с.

7. Цой А.В. Евразийский экономический союз как специфическая форма международной экономической интеграции//Региональная экономика: теория и практика. 2018. №5 (452). С.805-815.
8. Мухитдинова, М. З. (2016). Узбекистан и международные организации: Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) и перспективы развития. Молодой ученый, (11), 867-869.
9. Экономика Центральной Азии: новый взгляд. Доклады и рабочие документы -22/3.- Алматы, Бишкек, Москва: Евразийский банк развития [https://www.oilworld.ru/data/postfiles/335036/EDB-\\_2022-\\_Summary\\_The-Economy-ofCA\\_rus.pdf](https://www.oilworld.ru/data/postfiles/335036/EDB-_2022-_Summary_The-Economy-ofCA_rus.pdf)
10. CAREC Energy Strategy 2030 <https://www.carecprogram.org/-uploads/CAREC-EnergyStrategy-2030-ru.pdf>
11. Mehar, M. A. Economic Integration in Central Asia Regional Economic Cooperation Member Countries: Financing Economic Corridors and Sovereign Bonds Market. ADBI Working Paper 1109. Tokyo: Asian Development Bank Institute. Available: <https://www.adb.org/publications/economic-integration-carec-member-countries>
12. Tinbergen J. (1952). On the Theory of Centralization and Decentralization in Economic Policy. Amsterdam: North-Holland. <https://garfield.library.upenn.edu/classics1986/A1986C401200001.pdf>