
М. О. Тураева

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ
В УСЛОВИЯХ СОВРЕМЕННОЙ
РЕГИОНАЛИЗАЦИИ

Москва
Институт экономики
2014

Тураева М.О. Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации: Доклад. – М.: Институт экономики РАН, 2014. – 62 с.

ISBN 978-5-9940-0494-4

В докладе рассматриваются региональные тенденции развития транспортной инфраструктуры в Центральной Азии. В работе проанализированы основные транспортные проекты, реализуемые в странах региона при помощи различных источников финансирования, призванные вывести их в число основных транзитных государств на пути условного маршрута «Китай–Европа».

Ключевые слова: Центральная Азия, транспортная инфраструктура, железная дорога, автодороги, международные транспортные коридоры, транзит, ТРАСЕКА, ЦАРЭС, Китай, ШОС.

Классификация JEL: F15, F5, L9, P52, R10, R41.

Turaeva M.O. The transport infrastructure in Central Asia countries in the conditions of new-age regionalization.

The paper is dedicated to the study of the regional trends of the transport infrastructure development in Central Asia. The main transport projects in Central Asia (by different sources and donors), which have been designed to bring the participants as a major transit countries on overland «China and Europe» route, are evaluated.

Key words: Central Asia, transport, infrastructure, railway, highway, international transport corridors, transit, TRACECA, CAREC, China, SCO.

JEL Classification: F15, F5, L9, P52, R10, R41.

© Тураева М.О., 2014

© Институт экономики РАН, 2014

© Валериус В.Е., дизайн, 2007

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	4
Глава I. Роль транспорта во внешнеторговых связях и регионализации стран Центральной Азии	6
Глава II. Международные проекты развития транспортных коридоров в Центральной Азии	16
Глава III. Проекты Китая.....	32
Глава IV. Сотрудничество стран Центральной Азии в области инфраструктуры.....	42
Заключение.....	57
Литература	60
Об авторе.....	62

ВВЕДЕНИЕ

Изменения транспортной инфраструктуры стран Центральной Азии происходят одновременно с основными региональными геоэкономическими трендами развития. Страны региона привлекательны своими природными ресурсами, емкими рынками сбыта потребительских и промышленных товаров, а также удобным транзитным положением.

В условиях современной политической обстановки в мире, усугубившейся развитием событий на Украине, удерживать союзников России по периметру южных границ без активизации экономического взаимодействия в области развития транспортно-инфраструктурных проектов будет нелегко. При этом необходимо понимать, что государства Центральной Азии настолько дорожат своим суверенитетом, что в случае активизации России в регионе этот фактор будет еще больше эксплуатироваться ее конкурентами в борьбе за регион¹.

Цель доклада – рассмотреть основные тенденции развития транспортной инфраструктуры в Центральной Азии на примере региональных проектов по развитию автомобильных и железных дорог² в связи с избранными странами региона интеграционными приоритетами.

Источниками финансирования этих проектов являются средства государственных бюджетов, национальные фонды разви-

-
1. Определенные изменения в региональной сетке экономических взаимосвязей продолжают происходить и в результате возможного расширения пространства Таможенного союза.
 2. Акцент в работе сделан именно на проектах по развитию грузовых видов транспорта, хотя, учитывая активность Китая в вопросе строительства газопровода через территорию Туркменистана, Узбекистана, Таджикистана и Киргизии, который планируется закончить к 2016 г., этот вопрос нужно изучать пристально и отдельно.

тия, международные банки реконструкции и развития, правительства иностранных государств, доноры и консорциумы инвесторов.

Основная задача рассматриваемых инициатив — вывод стран региона в число транзитных государств и создание альтернативных мультимодальных коридоров в основном по пути направления «Восток — Запад» (условного маршрута «Китай—Европа»), а также по меридиональному направлению «Север—Юг».

В связи с тем, что с доступом к отраслевой информации Туркменистана, Узбекистана и Таджикистана традиционно существуют определенные трудности, в работе над докладом использовались такие источники информации, как:

- научные публикации по теме доклада;
- статистика Всемирного банка, Всемирного экономического форума, Статкомитета СНГ, UN COMTRADE, Worldstat;
- официальная информация министерств и ведомств республик региона;
- отчеты, публикации и отраслевые обзоры таких международных организаций и интеграционных объединений, как ТРАСЕКА, IRU, NELTI, CAREC/ЦАРЭС, Азиатский банк, ООН, Исполком СНГ, ЕврАзЭС, Евразийская экономическая комиссия, Евразийский банк развития;
- международные соглашения, договора, меморандумы в области транспорта и инфраструктуры;
- сообщения информагентств.

Доклад состоит из 4 глав. В первой главе рассматривается роль транспорта во внешнеторговых связях и регионализации стран Центральной Азии. Вторая глава посвящена международным проектам развития транспортных коридоров в регионе. Некоторые тенденции развития транспортной инфраструктуры в регионе с точки зрения интересов Китая рассматриваются в третьей главе. В четвертой главе доклада анализируются проекты сотрудничества центрально-азиатских стран в области инфраструктуры между собой и соседями по макрорегиону.

РОЛЬ ТРАНСПОРТА ВО ВНЕШНЕТОРГОВЫХ СВЯЗЯХ И РЕГИОНАЛИЗАЦИИ СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Развитие транспортной инфраструктуры в Центральной Азии. Оценить транспортный потенциал и инфраструктуру стран Центральной Азии (ЦА) достаточно непросто. Прежде всего потому, что есть разные подходы к подобным оценкам (к примеру, Задворный Ю.В.³, Веремеев В.А.⁴, Кудрявцев А.М. и Тарасенко А.А.⁵, Катаева Ю.В.⁶ и др.). Авторы большинства методик исходят из обширного набора данных транспортной статистики, куда включены такие показатели, как стоимость, партионность и время перемещения груза, доля производимых услуг в данном сегменте рынка, качественные показатели работы, плотность транспортной сети на 1000 кв. км, плотность грузовой массы в регионе, объем инвестиций в транспортную инфраструктуру в общем объеме инвестиций, развитость межрегионального сотрудничества и мн. др.

К примеру, В. Веремеев определяет зависимость между ВВП и густотой железных дорог (рис. 1). Согласно автору, если страна располагается близко к линии регрессии, то развитие транспортной инфраструктуры страны и ее экономики сбалансированы.

Из стран ЦА к таким относятся Туркменистан и Казахстан. А Киргизия, Таджикистан и Узбекистан, которые на графике находятся ниже линии зависимости, являются странами, у которых инфраструктура железнодорожного транспорта используется

-
3. Задворный Ю.В. Критерии оценки развития транспортной инфраструктуры региона // Российское предпринимательство. 2011. № 1. Вып. 1 (175), С.168.
 4. Веремеев В.А. Макроэкономическая оценка развития железнодорожной инфраструктуры, URL: http://2020strategy.ru/data/2011/04/22/1210948572/VA_Veremeev_Macroec_Evol.pdf.
 5. Кудрявцев А.М., Тарасенко А.А. Методический подход к оценке развития транспортной инфраструктуры региона // Фундаментальные исследования. 2014. № 6 (часть 4). С.789–793, URL: http://www.gae.ru/fs/?section=content&op=show_article&article_id=10003509.
 6. Катаева Ю.В. Интегральная оценка уровня развития транспортной инфраструктуры региона // Вестник Пермского университета. Серия: Экономика. 2013. № 4 (19). С. 66–73.

недостаточно либо уровень экономического развития недостаточно высок.

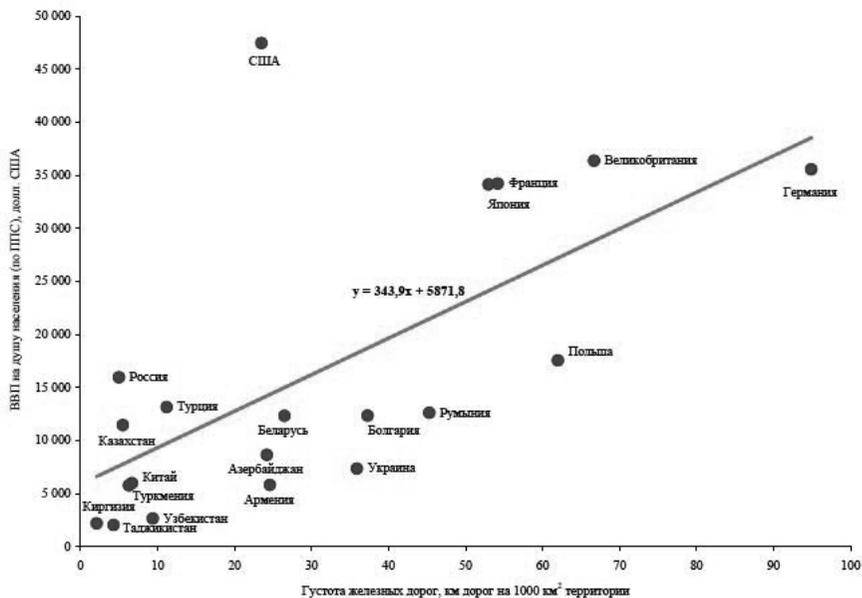


Рис. 1. Зависимость между ВВП и плотностью железных дорог⁷

Из-за нехватки сопоставимой информации оценки транспортной инфраструктуры ЦА (ТИ ЦА) как системы возможны пока с точки зрения базовой компаративистики (табл. 1 и 2) и описательного метода.

Таблица 1. Плотность железных и автомобильных дорог стран ЦА, км на 1 тыс. кв. км

Страны и весь мир	Плотность ж.д.	Плотность автодорог
Казахстан	5,53	34,35
Киргизия	2,35	92,52
Таджикистан	4,77	194,79
Туркменистан	6,11	120,04
Узбекистан	8,15	193,33

7. Веремеев В.А. Макроэкономическая оценка развития железнодорожной инфраструктуры, URL: http://2020strategy.ru/data/2011/04/22/1210948572/VA_Veremeev_Macroec_Evol.pdf.

Окончание табл. 1

Страны и весь мир	Густота ж.д.	Густота автодорог
Для сравнения:		
Весь мир	8,48	246,22
Россия	5,10	57,51
Китай	9,48	402,25
США	23,34	675,48

Источник: <http://ru.worldstat.info/>.

Таблица 2. Перевозки грузов, в % к предыдущему году

Страна	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Казахстан	103	97	116	123	109	109
Киргизия	121	107	101	105	107	104
Таджикистан	107	125	105	101	102	101
Туркменистан*			107	104	108	107,8
Узбекистан*	109	117	110	108	104	104

* Включая транспортировку грузов по трубопроводам.

Источник: <http://www.cisstat.org/>.

Всемирный экономический форум в своем ежегодном исследовании глобальной конкурентоспособности раз в несколько лет дает оценки (рейтинги) качества транспортной инфраструктуры. Из последних доступных на сегодня таких отчетов – исследование за 2011–2012 гг. (табл. 3), которое не охватывает все страны региона.

Таблица 3. Оценка качества дорожной инфраструктуры ЦА в 2011–2012 гг. (место в рейтинге из 142 государств)

Страна	Общее качество инфраструктуры	Качество автодорог	Качество ЖД инфраструктуры	Качество портовой инфраструктуры	Качество авиатранспортной инфраструктуры
Казахстан	85	125	33	104	103
Киргизия	93	116	61	142	136
Таджикистан	83	88	41	140	98

* Данных по Туркменистану и Узбекистану нет.

Источник: The Global Competitiveness Report 2011–2012; World Economic Forum 2011, URL: <http://www3.weforum.org/docs/GCR2011-12/14.GCR2011-2012DTIIIInfrastructure.pdf>.

Кроме этого, вызывает некоторое сомнение рейтинг по качеству портовой инфраструктуры. Дело в том, что хотя все три страны официально являются государствами, не имеющими выхода к морю, Казахстан, тем не менее, имеет выход к Каспийскому морю (не имеющему естественного выхода в Мировой океан). Поэтому

портовая инфраструктура, так или иначе, имеющаяся в Казахстане, может быть очень условно оценена в Таджикистане и Киргизии (по речным и озерным портам).

Похожую оценку дает Всемирный банк, раз в два года рассчитывая Индекс эффективности логистики (Logistics Performance Index – LPI). По последним опубликованным данным за 2014 г., из 163 оцениваемых стран по общему индексу эффективности логистики Казахстан занял 88 место, Таджикистан – 114, Узбекистан – 129, Туркменистан – 140 и Киргизия – 149 место (табл. 4). По показателям отслеживания грузов и своевременности поставок наиболее высокие рейтинги, по оценкам ВБ, у Узбекистана и Казахстана.

Таблица 4. Глобальный рейтинг по LPI за 2014 г. (место в рейтинге из 163 государств)

Страна	Индекс эффективности логистики	Таможенное оформление	Инфраструктура	Организация международных перевозок	Качество и компетентность услуг логистики	Отслеживание прохождения грузов	Своевременность поставок
Казахстан	88	121	106	100	83	81	69
Киргизия	149	145	147	127	151	145	155
Таджикистан	114	115	108	92	113	119	133
Туркменистан	140	122	146	116	155	134	153
Узбекистан	129	157	148	145	122	77	88

Источник: LPI Global Rankings 2014 Data Table, URL: <http://lpi.worldbank.org/international/global>.

Между тем основной тренд развития рассматриваемого сектора в ЦА – это ориентация на международные транспортные коридоры (МТК). В риторике, так или иначе относящейся к транспортной логистике региона, либо фигурирует условный маршрут «Китай – Европа», либо прибегают к более традиционному названию – Шелковый путь⁸. Он обусловлен современной структурой внешнеторговых связей стран региона.

Торговые связи в регионе. Внешнеторговые связи стран ЦА отражают, с одной стороны, традиционно сложившиеся хозяйственные уклады. С другой стороны, по динамике развития этих связей видны изменения в региональном балансе, структурах национальных экономик, приоритетах во внешнеэкономической политике, и даже некоторые изменения в геополитической картине региона.

8. В глобальных политических программах и различных донорских проектах чаще обыгрывается историческое название Шелковый путь – Великий Шелковый путь, Новый Шелковый путь, Шелковый путь XXI века и т.п.

Принято считать, что взаимодействие между республиками ЦА тормозит схожая номенклатура экспорта, конкуренция за внешние рынки сельхозпродукции, политические разногласия между лидерами некоторых стран, транспортная изоляция беднейших стран региона и разрушение существовавшей в советское время единой хозяйственной системы.

По данным The International Trade Centre (ИТС) (совместное агентство ООН и ВТО), по основным продуктам экспорта страны региона довольно сильно различаются (табл. 5).

Таблица 5. Доля трех основных продуктов в экспорте страны в 2013 г., %

Казахстан	Минеральное топливо, нефть, нефтепродукты и т.д. – 75,8% Железо и сталь – 3,9% Продукты неорганической химии, соединения драгметаллов, изотопы – 3,8%
Киргизия*	Овощи и корнеплоды – 11,4% Предметы одежды и аксессуары – 11,3% Медь и медные изделия – 9,7%
Таджикистан*	Алюминий и изделия из алюминия – 56% Хлопок – 14% Руды, шлаки и зола – 11,6%
Туркменистан*	Минеральное топливо, нефть, нефтепродукты и т.д. – 90% Хлопок – 4,9% Жемчуг, драгоценные камни, металлы, монеты, и т.д. – 2,3%
Узбекистан*	Минеральное топливо, нефть, нефтепродукты и т.д. – 21,5% Хлопок – 18,2% Транспортные средства (кроме ЖД и трамваев) – 11,3%

* По данным зеркальной статистики.

Источник: ITC calculations based on UN COMTRADE statistics, URL: <http://www.trademap.org>.

Основные торговые партнеры стран региона в 2013 г. приведены в табл. 6.

Как видно из табл. 6, Россия пока остается одним из основных экспортеров в республики ЦА, и доля ее в импорте стран ЦА колебалась от 18 до 36,2%. Но очень близок к ней Китай. Его доля в импорте стран региона в 2013 г. находилась между 14,7 и 46,4%. Однако есть основания полагать, что эти цифры являются заниженными. Кроме этого, у всех республик региона в число крупных торговых партнеров входит Казахстан.

Таблица 6. Страны — крупнейшие торговые партнеры стран ЦА
(Доля в экспорте/импорте не менее 1,5%) в 2013 г., %

Казахстан	Киргизия	Таджикистан*	Туркменистан*	Узбекистан*
<i>по экспорту</i>				
Италия — 18,4 Китай — 17,4 Нидерланды — 11,8 Россия — 7 Франция — 6,4 Швейцария — 5,2 Австрия — 4,4 Канада — 3,2 Турция — 3,2 Румыния — 2,8 Украина — 2,5 Испания — 2,3	Швейцария — 32,6 Казахстан — 24,1 Россия — 13 Узбекистан — 11,3 Китай — 3,6 Турция — 3 Таджикистан — 2,4 Афганистан — 1,5	Турция — 46,2 Китай — 11 Казахстан — 9 Греция — 7,9 Тайбэй (КНР) — 6 Россия — 4,7 Италия — 3,9 Алжир — 3,7 Норвегия — 2,4	Китай — 78,3 Турция — 5,8 Италия — 4,3 Великобритания — 4 Казахстан — 1,9	Китай — 32,9 Россия — 21,4 Казахстан — 16,4 Турция — 13,9 Франция — 2,9 Таиланд — 2,2 Япония — 1,7 Украина — 1,6
<i>по импорту</i>				
Россия — 36,2 Китай — 16,8 Германия — 5,8 США — 4,9 Украина — 4,6 Корея — 2,6 Япония — 2,2 Италия — 2 Узбекистан — 2 Франция — 1,9	Россия — 33,2 Китай — 22,5 Казахстан — 9,7 США — 4,7 Япония — 4 Германия — 3,7 Турция — 3,3 Беларусь — 3 Украина — 2,6 Корея — 1,7	Китай — 46,4 Россия — 18 Казахстан — 12,2 Турция — 7 Алжир — 2,8 Литва — 2,2 Украина — 1,5	Турция — 25,3 Россия — 18,4 Китай — 14,7 Германия — 6,9 Украина — 5,1 Беларусь — 4,3 США — 3,4 Великобритания — 3 Италия — 2,3 Казахстан — 2,3 Франция — 2,1 Корея — 1,8	Россия — 22,7 Китай — 21,2 Корея — 16 Казахстан — 9,1 Германия — 4,7 Турция — 4,6 Украина — 2,8 США — 2,6

* По данным зеркальной статистики.

Источник: рассчитано автором по «Trade statistics for international business development» за 2013 г.

Что касается экспорта из республик ЦА в другие страны, то ситуация тут нетождественная. К примеру, Швейцария занимает первое место по странам, куда Киргизия продает свою продукцию (32,6% в 2013 г.), поскольку туда экспортируется почти все золото и серебро⁹, добываемое в стране. Лидерство Турции в числе торговых партнеров Таджикистана по экспорту его товаров (46,2% в 2013 г.) объясняется поставками алюминия и хлопка¹⁰. Значительная доля

9. Тураева М.О. Внешнеэкономические связи Киргизии накануне вступления в Таможенный союз / в сборнике: Внешнеэкономические связи постсоветских стран в контексте евразийской интеграции / Отв. ред. А.Б. Вардомский, А.Г. Пылин. М.: ИЭ РАН, 2014. С. 125.

10. Источник: <http://easttime.ru/news/tadzhikistan/osnovnye-torgovye-partnery-tadzhikistana-rossiya-turtsiya-i-kitai/4969>.

Китай в географии экспорта из Туркменистана (78,3% в 2013 г.) сложилась в основном из-за экспорта 25 млрд. куб. м туркменского газа¹¹. Узбекистан также с 2012 г. экспортирует газ в Китай и в 2013 г. поставил туда 6 млрд. куб. м¹². Вторым по значимости партнером, куда Узбекистан поставляет свою продукцию – хлопок и текстиль, автомобили, сельхозпродукцию, является Россия (21,4% общего объема экспорта в 2013 г.).

Более подробные данные о взаимной торговле стран региона найти нельзя (особенно это касается Туркменистана и Узбекистана). Для оценки места внутрирегиональной торговли в общерегиональном торговом обороте можно воспользоваться статистикой ООН (табл. 7).

Таблица 7. Взаимная торговля стран ЦА 2011–2013 гг.

Показатели	2011	2012	2013
Общий экспорт стран ЦА, млн. долл.	105584	110625,1	101246,2
Экспорт стран ЦА в страны ЦА	3591,2	4541,9	4046,8
<i>в % от общего экспорта</i>	3,40	4,11	4,00
Общий импорт стран ЦА, млн. долл.	62710,4	72383,7	82408,3
Импорт стран ЦА из стран ЦА	3446,5	4264,8	4046,8
<i>в % от общего импорта</i>	5,50	5,89	4,91

Источник: рассчитано автором по «Trade statistics for international business development» за 2011–2013 гг.

Даже опираясь на столь обобщенные цифры, можно сделать вывод, что значение внутри региональной торговли пока весьма невелико, и за последние три года стабильной позитивной динамики в этой сфере не наблюдается. Главными факторами развития транспортной инфраструктуры в этих условиях являются торговые связи с третьими странами и между ними (транзитные связи). В связи с этим транспортное сотрудничество является важным направлением деятельности многих региональных и международных организаций, в которых участвуют центральноазиатские государства.

Регионализация Центральной Азии. Постсоветские республики Средней Азии, включая Казахстан, которые в связи со сложившейся в последние годы научно-публицистической традицией называют странами Центральной Азии, со времени начала своей

11. Источник: <http://www.vestifinance.ru/articles/43030>.

12. Источник: <http://www.12news.uz/news/2014/05/14>.

новой независимой истории являются самостоятельными участниками региональных международных организаций.

Основные организации, деятельность которых осуществляется в регионе ЦА, следующие:

- 1) Азиатский диалог сотрудничества (2002 г.) – АДС;
- 2) Всемирная торговая организация (1995 г.) – ВТО;
- 3) Евразийское экономическое сообщество (2000 г.) – ЕврАзЭС;
- 4) Международный фонд спасения Арала (1993 г.) – МФСА;
- 5) Организация договора о коллективной безопасности (1992 г.) – ОДКБ;
- 6) Организация исламского сотрудничества¹³ (1969 г.) – ОИС;
- 7) Организация экономического сотрудничества (1985 г.) – ОЭС;
- 8) Совещание по взаимодействию и мерам доверия в Азии (1992 г.) – СВМДА;
- 9) Содружество Независимых Государств (1991 г.) – СНГ;
- 10) Таможенный союз/Единое экономическое пространство (2012 г.) – ТС/ЕЭП;
- 11) Международная организация тюркской культуры (1993 г.) – ТЮРКСОЙ;
- 12) Шанхайская организация сотрудничества (2001 г.) – ШОС.

В табл. 8 сгруппированы основные международные региональные объединения, в которых, по критерию нахождения организации в пространстве СНГ или вне этого пространства, состоят страны ЦА.

Таблица 8. Членство стран ЦА в региональных объединениях

Страна	Региональные организации в пространстве бывшего СССР	Другие региональные организации
Казахстан	ЕврАзЭС, МФСА, ОДКБ, СНГ, ТС (ЕЭП), ШОС	АДС, ОИС, ОЭС, СВМДА, ТЮРКСОЙ
Киргизия	ЕврАзЭС, МФСА, ОДКБ, СНГ, ШОС	ВТО, ОИС, ОЭС, СВМДА, ТЮРКСОЙ

13. До 2011 г. – организация Исламская конференция – ОИК.

Окончание табл. 8

Страна	Региональные организации в пространстве бывшего СССР	Другие региональные организации
Таджикистан	ЕврАзЭС, МФСА, ОДКБ, СНГ, ШОС	ВТО, ОИС, ОЭС, СВМДА
Туркменистан	МФСА, СНГ (ассоциированный член)	ОИС, ОЭС, ТЮРКСОЙ
Узбекистан	МФСА, СНГ, ШОС	ОИС, ОЭС, СВМДА, ТЮРКСОЙ

Источник: составлено автором по данным Министерств иностранных дел Казахстана, Киргизии, Узбекистана, Туркменистана и Таджикистана.

Из данных таблицы видно, что к настоящему времени рассматриваемые страны состоят одновременно в разнородных объединениях как в географическом пространстве бывшего СССР, так и вне него.

Туркменистан традиционно занимает позицию политического нейтралитета и является лишь членом фонда по спасению Арала и ассоциированным членом СНГ.

Остальные республики после выхода Узбекистана из ЕврАзЭС (2008 г.) и приостановления его членства в ОДКБ (2012 г.) связаны тремя международными объединениями (на постсоветском пространстве):

- 1) Содружество Независимых Государств (1991 г.);
- 2) Международный фонд спасения Арала (1993 г.);
- 3) Шанхайская организация сотрудничества (2001 г.).

Вне постсоветского пространства все республики ЦА объединяет членство в ОИС и ОЭС. Кроме этого, республики ЦА, кроме Таджикистана, являясь тюркоязычными, входят в организацию ТЮРКСОЙ, которая несет миссию распространения тюркской культуры в Евразии.

Членами ВТО на сегодняшний день являются Киргизия и Таджикистан. Казахстан планирует закончить переговорный процесс, длящийся с 1993 г., и вступить в организацию в 2014 г.¹⁴ В 2013 г. Узбекистан запросил у секретариата ВТО содействия для подготовки к возобновлению переговоров по вступлению в организацию (которые были прекращены после Андижанских событий), а в июле 2014 г. кабинет министров республики опубликовал постановление,

14. Источники: <http://ria.ru/economy/20140504/1006465888.html>, <http://kapital.kz/economic/31376/kazakhstan-zavershit-process-vstupleniya-v-vto-v-2014-godu.html>.

в котором говорится о намерении республики вступить в ВТО¹⁵. Что касается Туркменистана, то в начале 2013 г. он также официально заявил о намерении начать переговоры и вступить в ВТО¹⁶.

Сколько времени займут переговоры и процесс вступления у Узбекистана и Туркменистана, неизвестно, однако стремление республик присоединиться к ВТО очевидно. На сегодняшний день это третья, после ОИК и ОЭС, организация, действующими членами которой хотят стать все республики. К СНГ это не относится с тех пор, как Туркменистан определил свой статус участия в СНГ в качестве ассоциированного члена¹⁷ (2005 г.).

В рамках многих из упомянутых организаций ставятся вопросы включения стран региона в МТК связующие страны Европы и Азии.

Политические события, происходящие в настоящее время в мире, нисколько не снизили актуальности развития МТК. Напротив, запущенные экономическими санкциями процессы усилили важность скорейшего решения инфраструктурных задач, как для ЕС и Китая, так и для стран, территория которых исторически находится в зоне Шелкового пути. А это в основном страны очень разного, и часто — совсем невысокого, уровня экономико-технологического развития. Такая неразвитость является, с одной стороны, проблемой, поскольку коммуникации в ряде стран, особенно со сложным высокогорным или пустынным рельефом, находятся в удручающем состоянии. Однако, с другой стороны, правительства государств, испытывающие трудности с финансированием собственных потребностей и не обладающие современными технологиями для инженерного решения проблем национальных инфраструктур, — как правило, лояльные и легко идущие на политические компромиссы партнеры.

15. Источник: <http://www.uznews.net/ru/economy/26905-uzbekistan-sobirajetsa-vstupit-v-vto>.

16. Источник: сайт кабинета министров Туркменистана, URL: <http://www.turkmenistan.gov.tm/?id=3161>.

17. Источник: <http://www.cis.minsk.by/page.php?id=174>.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Европейские проекты по возрождению Шелкового пути. Прежде всего следует упомянуть о проекте ТРАСЕКА. Данный проект был инициирован в 1993 г. на основе Брюссельской декларации. Постоянный секретариат расположен в Баку, организация финансируется Европейским союзом.

Первоначально ТРАСЕКА была создана при участии 8 стран — Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Киргизии, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана. Позже к проекту присоединились Украина, Монголия и Молдавия. В 2000 г. к основному проекту ТРАСЕКА — Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора «Европа—Кавказ—Азия» (ОМС) присоединились Турция, Румыния и Болгария. В 2009 г. к ОМС присоединился Иран, а Литва получила статус наблюдателя в межправкомиссии организации. Однако в связи с тем, что были введены санкции Совбеза ООН и ЕС, с 2010 г. техническая помощь Ирану проектами ЕС не оказывается¹⁸.

ТРАСЕКА позиционируется как программа международного сотрудничества в области транспорта между Европейским союзом и странами-партнерами для развития транспортного коридора из Европы через Черное море, Кавказ, Каспийское море с выходом на страны Центральной Азии.

Интересным видится проект ТРАСЕКА «Шелковый ветер» (Silk Wind), направленный на расширение транзитных перевозок железнодорожными и морскими путями по направлению: граница Китая — Казахстан — Грузия — Азербайджан — западная граница Турции. Участники проекта (Азербайджан, Грузия, Казахстан и

18. Официальный сайт проекта: <http://www.traceca-org.org>.

Турция) планируют использовать скоростные маршрутные поезда в мультимодальных перевозках, ввести единый тариф на транспортировку грузов, упростить таможенные и пограничные процедуры, а также сократить время транзита и время в пути.

Интермодальный подход к решению задач базируется на активном развитии двух основных направлений – автомобильных и железнодорожных перевозок (рис. 2). Однако из-за того что необходимо обеспечивать также авиа- и морские участки транспортировки, в зоне технических интересов ТРАСЕКА находятся и проекты по гражданской авиации, и техническое содействие в развитии морских перевозок.

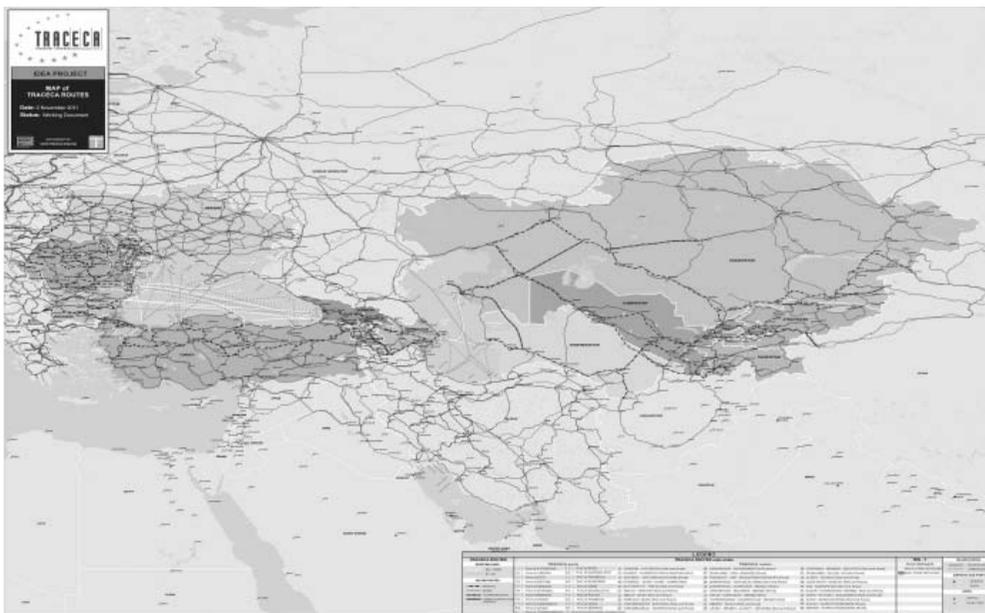


Рис. 2. Рабочий вариант карты развития транспортных путей в рамках ТРАСЕКА¹⁹

К настоящему моменту ТРАСЕКА имеет 64 завершенных и 6 текущих проектов по техническому содействию, в каждый из которых вовлечено, минимум, 10 стран-участниц:

19. Источник: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/58jh/EXPERT_GROUP_MODEL_GIS/MAP_TRACECA_ROUTES_07_11_2011_300DPI.png.

- 1) Проект ТРАСЕКА по Безопасности дорожного транспорта II (автомобильные дороги);
- 2) Транспортный диалог и взаимодействие сетей II (мультимодальные перевозки);
- 3) Морская защита и безопасность II;
- 4) Проект по гражданской авиации II;
- 5) Проект по Безопасности гражданской авиации / ЕААБ;
- 6) Региональный проект ТРАСЕКА – Логистические процессы и морские магистрали II (мультимодальные перевозки).

Список завершенных проектов включает в себя проекты технической помощи, касающиеся развития всех видов перевозок, обучения сотрудников отраслевых ведомств, разработки различных ТЭО, содержания, реабилитации и строительства дорог, внедрения систем управления и изменения национальных законодательств.

МСАТ (IRU) был основан в Женеве 23 марта 1948 года, через год после создания Европейской экономической комиссии при ООН (ЕЭК ООН), для содействия восстановлению разрушенной войной Европы путем упрощения международной торговли при помощи автомобильного транспорта.

Объединяет около 180 национальных ассоциаций и ассоциированных членов из 73 стран. Одной из практических задач, решаемых IRU, является предоставление международных гарантий в рамках Конвенции международных дорожных перевозок (МДП²⁰) 1975 г.

IRU оказывает содействие международному автомобильному транспорту, в том числе, путем использования программ профессиональной подготовки через свое учебное подразделение – Академию IRU²¹.

Партнером многих проектов ТРАСЕКИ является Международный союз автомобилистов (МСАТ, англ. – IRU). В сентябре 2008 г. IRU начал проект «Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива» (англ. – NELTI), задачей которого является коммерче-

20. Carnet TIR (книжка МДП) — документ таможенного транзита, дающий право перевозить через границы опломбированные грузы в режиме упрощенного прохождения таможенных процедур.

21. Официальный сайт IRU: http://www.iru-eapd.org/ru_this_is_iru.

ская доставка промышленных грузов и товаров народного потребления по территории Евразии, осуществляемая независимыми транспортными компаниями из евразийских стран по пяти различным маршрутам (вдоль маршрутов Шелкового пути), от границ Китая до конечных потребителей в Западной и Центральной Европе²².

В 2008 г., используя ресурсы проекта NELTI, ТРАСЕКА провела исследование по сравнению трех альтернативных маршрутов доставки грузов между Европой и Азией²³:

1. Трансроссийский маршрут;
2. Транскавказский маршрут;
3. Транстурецкий (Иранский) маршрут (рис. 3).

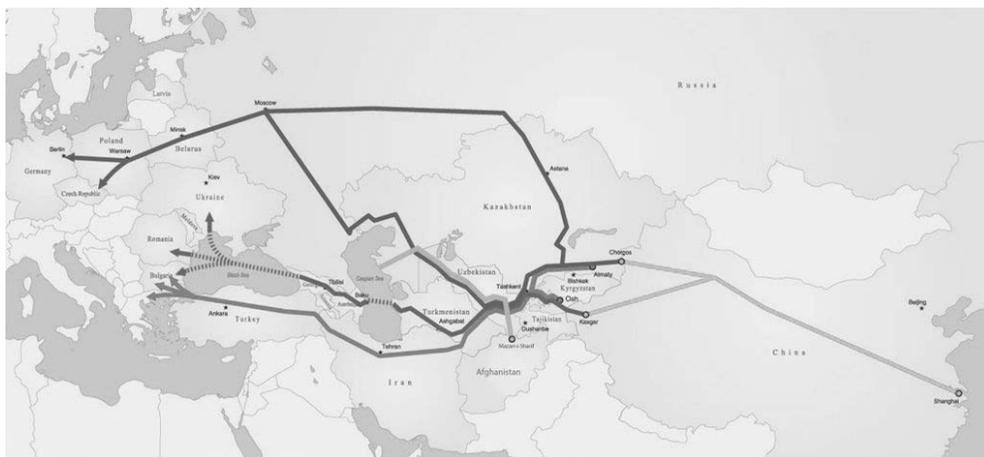


Рис. 3. Маршруты NELTI24

Критериями сравнения послужили время, стоимость, надежность, безопасность (сохранность) груза. По результатам этого исследования наилучший показатель привлекательности транспортных маршрутов получил Трансроссийский маршрут – 3114, Транстурецкий оказался на втором месте по этому индексу – 6646, наи-

22. Источник: http://www.iru-nelti.org/index/ru_about.

23. Transport dialogue and interoperability between the eu and its neighbouring countries and Central Asian countries (IDEA PROJECT) – TRACECA Route Attractiveness index – TRAX, URL: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/58jh/TECHNICAL_DOCUMENTS/ROADS_Trax_methodology_RUS.pdf.

24. Источник: <http://www.iru-nelti.org/pix/route/5routes-big.jpg>.

меньшей привлекательностью по названным критериям был определен Транскавказский маршрут со значением индекса – 8258.

Вывод о том, что транзит грузов по Трансроссийскому маршруту пока еще является более привлекательным по всем критериям, а с точки зрения стоимости пути – почти в два раза выгоднее использования альтернативных маршрутов, безусловно, является дополнительным импульсом для ЕС к еще более внимательному поиску путей повышения привлекательности альтернативных маршрутов.

Не секрет, что совокупный смысл инициатив в рамках платформы ТРАСЕКА был интерпретирован российским МИД еще в 2000 г. как намерение построить транспортные коммуникации «в обход России», поскольку системный эффект проектов должен быть достигнут в результате создания альтернативных возможностей для мультимодальных (интермодальных) перевозок.

«С целью реализации своих внешнеэкономических интересов и преодоления определенной транзитной зависимости от России бывшие союзные республики начали формировать новые транспортные магистрали (коридоры) с выходом на международные пути сообщения. Большинство этих магистралей проходит в обход России, что наносит ей существенный экономический ущерб.

В частности, при организационно-техническом и финансовом содействии Евросоюза формируется мощный евроазиатский транспортный коридор (ТРАСЕКА), так называемый «Великий шелковый путь», в котором задействованы черноморские порты (Поти, Батуми), железные дороги Грузии и Азербайджана, каспийская паромная переправа (Баку–Туркменбаши), железнодорожные сети Туркмении, Узбекистана, Киргизии, Казахстана и Китая, а также китайские порты на тихоокеанском побережье... Таким образом, ТРАСЕКА нацелена на осуществление международных перевозок грузов минуя российскую территорию. В политическом плане Запад рассматривает данный проект как реальную возможность существенного уменьшения транзитной зависимости бывших республик СССР от России, усиления центробежных тенденций среди стран СНГ». Департамент экономического сотрудничества МИД Российской Федерации, 28.01.2000 г.²⁵

25. Источник: МИД РФ, URL: <http://www.mid.ru/ns-dipecon.nsf/41786e3b4b21362343256a0c003fb87c/d89d3102220efc4443256a29003c4e06?>

Стратегию развития своих инициатив проект ЕС реализует через аналог наднациональных структур: межправительственную комиссию и постоянный секретариат (с активным использованием т.н. института «национальных секретарей»²⁶ ТРАСЕКА) — и посредством прямого взаимодействия с транспортными, таможенными, дипломатическими ведомствами задействованных стран при поддержке «председателей национальных комиссий ТРАСЕКА»²⁷.

Представители исследовательской среды и эксперты по инфраструктурным проектам в регионе довольно скептически характеризуют эффективность мероприятий ТРАСЕКА. Их оценки основаны на высокой коррупции среди национальных чиновников ответственных ведомств и общей транзитной неоправданности проекта²⁸. Однако, учитывая то, с какими странами в рамках своего транспортного проекта взаимодействует ЕС, их зависимость от внешнего финансирования национальных транспортно-логистических сетей и готовность руководств этих стран идти на заключение соглашений об оказании технической помощи, перспективы развития проектов ТРАСЕКИ на протяжении всего Шелкового пути достаточно благоприятны при условии продолжения политики их финансирования.

ЦАРЭС (CAREC). Еще один значительный с точки зрения системного развития транспортных коммуникаций Евразии проект, о котором также следует говорить особенно — это Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС).

Страны—участницы программы: Афганистан, Азербайджан, Китай, Казахстан, Киргизия, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан.

Техническая помощь для продвижения регионального экономического сотрудничества в Центральной Азии была утверждена в 1996 г. Уже на следующий год была предоставлена первая региональная техниче-

26. Национальными секретарями в основном являются чиновники национальных транспортных ведомств.

27. Как правило, это либо вице-премьер, либо министр одного из отраслевых ведомств.

28. Например Рахимов К. Инфраструктурные проекции геополитики в Центральной Азии, URL: <http://ostkraft.ru/ru/articles/252>.

ская помощь для проектов, которые способствуют развитию торговли между СУАР КНР, Казахстаном, Киргизией и Узбекистаном. В 2000 г. в Азиатском банке развития (АБР) был создан Секретариат ЦАРЭС, а к 2002 г., после Первой министерской конференции в Маниле, ЦАРЭС начинает создавать свою институциональную структуру, включая секторальные координационные комитеты²⁹. Координационный комитет по транспортному сектору был сформирован в 2004 г.³⁰

Финансирование проектов происходит при помощи т.н. «многосторонних институтов-партнеров» ЦАРЭС, в составе которых:

- Азиатский банк развития (АБР),
- Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР),
- Международный валютный фонд (МВФ),
- Исламский банк развития (ИБР),
- Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН),
- Всемирный банк (ВБ).

Согласно информации официального сайта Программы, начиная с 2001 г., она мобилизовала более 21 млрд долл. инвестиций в региональный транспорт, торговлю и энергетическую инфраструктуру региона³¹.

Главной транспортной инициативой программы ЦАРЭС является построение шести транспортных коридоров, которые призваны связывать Европу с КНР и Восточной Азией (рис. 4).

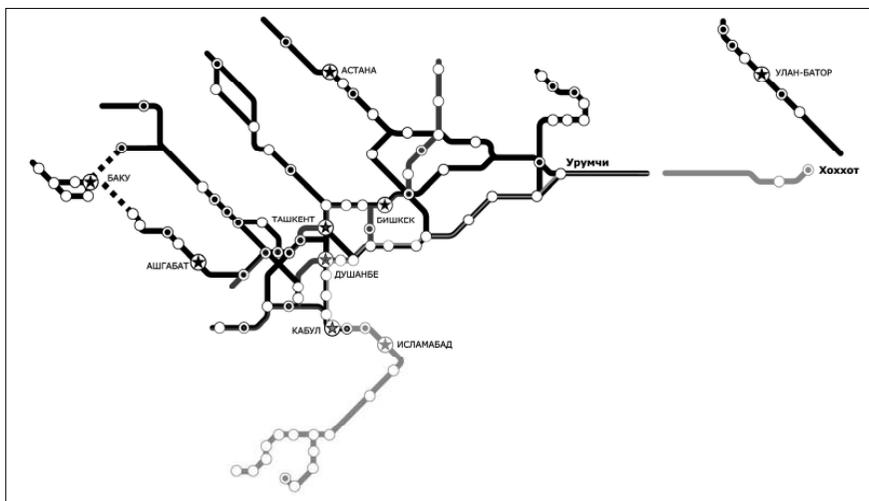
Коридор ЦАРЭС 1 связывает Европу с КНР и Восточной Азией. Коридор идет от границы с РФ до КНР через Казахстан и Киргизию. Он включает 13 600 км автомобильных дорог и 12000 км железных дорог, 1 логистический центр и 3 аэропорта.

Коридор ЦАРЭС 2 связывает Кавказ и Средиземноморье с Восточной Азией. Маршрут проходит через Азербайджан, Казахстан, Туркменистан, Узбекистан, Таджикистан, Киргизию и КНР. Он включает 9900 км автодорог и 9700 км железных дорог.

29. Источник: <http://www.carecprogram.org/uploads/docs/CAREC-Timeline-1996-2012-ru.pdf>.

30. Официальный сайт транспортного сегмента проекта: <http://www.carecprogram.org/index.php?page=transport>.

31. Источник: <http://www.carecprogram.org/ru/index.php?page=carec-program>.

Рис. 4. Коридоры ЦАРЭС³²

Коридор ЦАРЭС 3 включает 6900 км автодорог и 4800 км железных дорог, которые проходят с запада и юга Сибирского региона России через Афганистан, Казахстан, Киргизию, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан до Ближнего Востока и Южной Азии.

Коридор ЦАРЭС 4 связывает Россию и Восточную Азию через Монголию и Китай. Маршрут включает 2400 км автомобильных дорог и 1100 км железных дорог.

Коридор ЦАРЭС 5 связывает Восточную Азию через Центральную Азию с Аравийским морем. Маршрут проходит через Китай, Киргизию, Таджикистан и Афганистан. Коридор включает 3700 км автомобильных дорог и 2000 км железных дорог.

Коридор ЦАРЭС 6 включает три маршрута, связывающих Европу и Россию с портами Карачи и Гвадар на Аравийском море или Бандар Аббасом в Персидском заливе. Маршрут включает 10600 км автомобильных дорог и 7200 км железных дорог.

Английская версия сайта ЦАРЭС дает более наглядное представление о том, как спроектированы коридоры (рис. 5).

32. Источник: http://www.carecprogram.org/ru/uploads/cmap_ru_small.gif

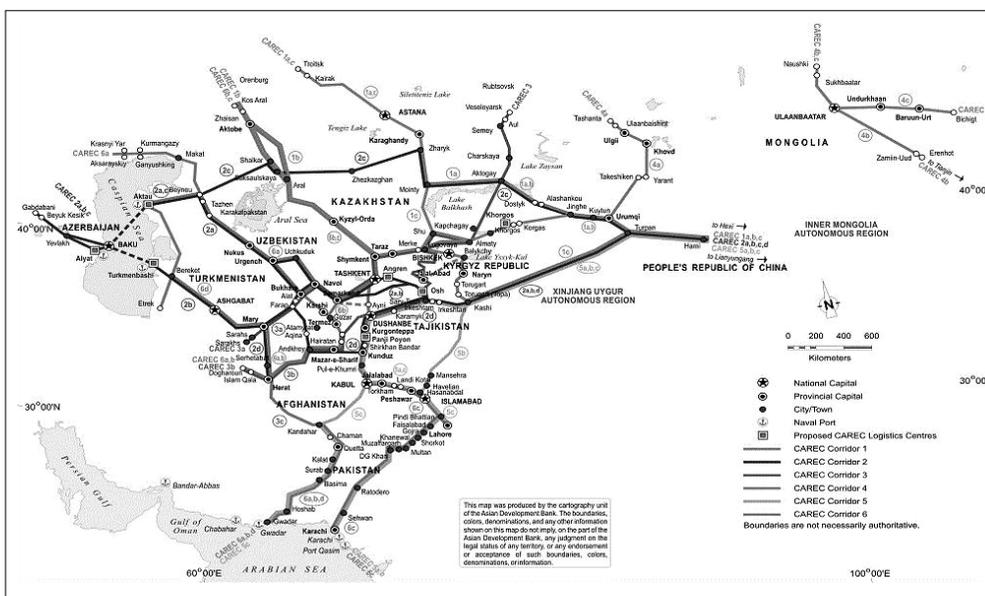


Рис. 5. Коридоры ЦАРЭСЗ

Четыре коридора подходят непосредственно к границам РФ (коридоры № 1, 3, 4, 6). Остальные предполагают осуществление доставки грузов без использования российских коммуникаций.

В настоящее время в рамках ЦАРЭС на условиях грантового и/или кредитного финансирования, а также в виде технической помощи, реализуются 76 транспортных проектов, 32 уже полностью завершены.

Так же, как и у проектов ТРАСЕКИ, развитие транспортной сети в регионе по ЦАРЭС идет в виде:

- соглашений о технической поддержке;
- инициатив гармонизации национальных таможенных законодательств;
- проектов реабилитации и строительства отдельных участков автодорог, развития авианавигации, морских коммуникаций, реконструкции и строительства ж.д.;
- обучения работников госорганов, связанных вопросами транзита, и т.п.

Согласно опубликованным отчетам организации, с 2008 по 2013 г. было усовершенствовано примерно 4500 км автодорог, построено 7 аэропортов, 3 порта и 4 логистических центра, построено и реабилитировано 185 км железных дорог в странах-участницах.

В 2012 г. координационный совет по транспортному сектору ЦАРЭС выделил 68 проектов на общую сумму 23 млрд долл. для завершения транспортных коридоров. Эти планы вошли в стратегический документ «CAREC 2020³⁴», одобренный всеми странами-участницами. В 2013 г. стратегия была доработана, и для приоритетного инвестирования определены 108 проектов общей стоимостью 38,8 млрд долл. В планы доработанной стратегии входят 38 автодорожных проектов, 17 ЖД проектов, 38 проектов по аэропортам, портам и логистическим центрам, а также 15 проектов по содействию торговле³⁵. В стратегии также предусмотрены «Обновленные карты Коридоров ЦАРЭС». Как было отмечено, часть проектного финансирования предоставляется в виде грантов и кредитов. Учитывая, какие страны являются бенефициарами, а также потребность в этой помощи и отсутствие возможности финансировать транспортные проекты за счет национальных ресурсов, очевидно, что финансирующие институты, и особенно АБР, становятся весьма влиятельными в регионе.

Следует отметить, что проекты ЦАРЭС в основном преследуют экономические цели, в то время как ТРАСЕКА имеет значительную геополитическую составляющую.

Транспортные инициативы на территории СНГ. Как уже было отмечено, все страны ЦА являются членами самого крупного интеграционного объединения постсоветского пространства — СНГ³⁶ (табл. 8).

И хотя функционал этой организации часто ограничивается рамочными соглашениями и выработкой концептуальных направлений, в рамках СНГ созданы³⁷:

34. Источник: <http://www.carecprogram.org/uploads/docs/CAREC-Publications/2012/CAREC-2020-Strategic-Framework.pdf>.

35. Источник: http://www.carecprogram.org/uploads/events/2014/TSCC-Meeting-KGZ/Presentation-Materials/003_112_209_Transport-Sector-Progress-Report-ru.pdf.

36. Туркменистан — ассоциированный член СНГ.

37. Информационный материал о деятельности органов отраслевого сотрудничества СНГ в области транспорта в 2012 году, URL: <http://www.e-cis.info/page.php?id=23336>.

- 1) Координационное транспортное совещание государств—участников СНГ³⁸ — орган межгосударственного регулирования деятельности морского, автомобильного и внутреннего водного транспорта, а также общетранспортных вопросов на территории государств—участников СНГ во взаимодействии с другими органами отраслевого сотрудничества СНГ в области транспорта;
- 2) Совет по железнодорожному транспорту государств—участников Содружества³⁹;
- 3) Межправительственный совет дорожников⁴⁰;
- 4) Координационный комитет транспортных коридоров СНГ⁴¹.

В качестве основы МТК СНГ рассматриваются четыре евроазиатских наземных транспортных коридора⁴²:

- 1) ТРАНССИБ: Центральная Европа — Белоруссия, Россия — на Китай, Корейский полуостров и Японию;
- 2) «Север—Юг»: Северная Европа — Россия — на ЦА/Кавказ — выход к Персидскому заливу. В его состав включен участок Панъевропейского транспортного коридора № 9: граница Финляндии — Санкт-Петербург — Москва. К межправительственному Соглашению о международном транспортном коридоре «Север — Юг», подписан-

38. Образовано в соответствии с Соглашением о принципах и условиях взаимоотношений в области транспорта от 30 декабря 1991 г. Члены: министры транспорта и руководители транспортных ведомств восьми государств — Армении, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Молдавии, России, Таджикистана и Украины.
39. Образован Соглашением глав правительств государств—участников СНГ от 14 февраля 1992 г. В Совет в настоящее время входят железнодорожные администрации 17 государств: 11 государств — участников СНГ — члены Совета, Болгария, Грузия, Латвия, Финляндия — ассоциированные члены Совета, Литва и Эстония работают в соответствии с заключенными договорами.
40. Образован Решением Президиума Межгосударственного экономического комитета 11 сентября 1998 г. Участники: органы государственного управления и дорожные администрации Армении, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Молдавии, России, Таджикистана. В работе Совета постоянно принимает участие Украина.
41. Положение о Координационном комитете транспортных коридоров СНГ утверждено 23 сентября 2011 г. В состав Комитета входят представители государств—участников на уровне заместителей руководителей транспортных министерств (ведомств) и иных органов государственной власти, в компетенции которых находятся вопросы использования и развития МТК.
42. Международные транспортные коридоры — ключевой элемент транспортной инфраструктуры СНГ. Исполнительный комитет СНГ. М., 2013.

- ному в 2000 г. с Ираном, Россией и Индией, также присоединились Белоруссия, Казахстан и Таджикистан;
- 3) ТРАСЕКА: Восточная Европа – Украина, Молдавия (с использованием инфраструктуры Панъевропейских коридоров № 3, 5, 7, 9) – через Черное море – Грузия, Армения, Азербайджан – через Каспийское море – Казахстан, Туркменистан, Узбекистан, Киргизия, Таджикистан;
 - 4) Южный: Юго-Восточная Европа (по Панъевропейскому коридору № 4) – Турция – Иран – с ответвлением на Туркменистан, Узбекистан, Киргизию, Казахстан – с выходом на Китай.

2008 год был проведен как Год транспорта в СНГ, результатом чего стало подписание⁴³ ряда международных соглашений, определяющих общие направления развития транспортного пространства Содружества. Так, были одобрены «Основные направления развития рынка международных автотранспортных услуг на период до 2020 года», «Приоритетные направления сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 г.», утверждена «Концепция повышения эксплуатационной надежности мостовых сооружений на автомобильных дорогах». В ноябре 2009 г. в целях реализации ряда принятых ранее документов⁴⁴ было подписано «Соглашение о согласованном развитии международных коридоров, проходящих по территории государств–участников СНГ», которое регулирует вопросы развития и использования участков МТК на основе гармонизации подсистем обеспечения МТК. В октябре 2011 г. была утверждена «Концепция стратегического развития железнодорожного транспорта государств – участников СНГ до 2020 года»⁴⁵.

43. В ряде случаев с оговорками и особыми мнениями сторон.

44. Приоритетных направлений сотрудничества государств–участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 г. (от 14 ноября 2008 г.), Меморандума о сотрудничестве государств–участников СНГ в области международных транспортных коридоров (от 18 сентября 2003 г.), Концепции согласованной транспортной политики государств–участников СНГ на период до 2010 г. (от 15 сентября 2004 г.), Протокола о международных автомобильных дорогах СНГ (от 11 сентября 1998 г.).

45. Источник: <http://www.e-cis.info/page.php?id=20116>.

ЕврАзЭС является объединением, в которое в настоящее время входят три из пяти ЦА республик – Казахстан, Киргизия и Таджикистан.

В апреле 2007 г. Межгоссоветом ЕврАзЭС был утвержден перечень наиболее значимых железнодорожных и автомобильных маршрутов, проходящих по территории Сообщества и обеспечивающих традиционно значительный объем взаимных и транзитных перевозок пассажиров и грузов.

В этот перечень вошли:

- пять основных автодорожных направлений, они совпадают в целом с важнейшими международными автомагистралями, входящими в европейскую и азиатскую дорожную сеть;
- пять железнодорожных маршрутов, совпадающих с евроазиатскими коридорами Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД);
- два мультимодальных маршрута «Север–Юг» и Панъевропейский транспортный коридор № 2.

В 2008 г. было принято решение о разработке комплексного плана развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС⁴⁶. Этот план интегрирует ряд направлений деятельности по решению транспортных проблем и реализации положений Концепции формирования Единого транспортного пространства. Согласно комплексному плану Сообщества, развивая свою транспортную инфраструктуру, страны ЕврАзЭС будут интегрироваться в мировую транспортную систему⁴⁷.

В комплексном плане отражены проекты, осуществляемые как на национальном уровне стран-участниц, так и в рамках международных проектов и программ, таких как, например, программа ЦАРЭС⁴⁸. При этом интеграция национальных транспортных си-

46. Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС. ЕврАзЭС, ЕАБР. М., 2011, URL: <http://www.evrazes.com/docs/view/564>.

47. Перспективы развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в транспортные маршруты ЕврАзЭС. Алматы, 2011. С. 20–24.

48. Источник: http://www.belta.by/ru/all_news/economics/V-EvrAzES-mozhet-byt-realizovano-23-krupnyx-proekta-v-oblasti-transportnoj-infrastruktury-na-68-mlrd_i_560606.html.

стем видится как основной инструмент преодоления проблем, из-за которых транзитный потенциал МТК государств—членов ЕврАзЭС пока не реализован⁴⁹.

Таможенный союз / Единое экономическое пространство (ТС/ЕЭП). В составе этого интеграционного объединения находится пока лишь одна ЦА республика — Казахстан⁵⁰, однако в области развития МТК, проходящих по территории Евразийского пространства, ТС/ЕЭП, а в ближайшее время — Евразийский экономический союз (ЕАЭС, договор о котором вступит в силу с 1 января 2015 г.), является преемником комплексных транспортных планов ЕврАзЭС. Работа над проектом Концепции транспортной политики ЕЭП должна завершиться к 1 июля 2015 г.⁵¹, после чего она должна быть утверждена на Высшем экономическом совете ЕАЭС⁵².

В 2014 г. Евразийский банк развития (ЕАБР) провел исследование «Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок Единого экономического пространства». В исследовании отмечается, что структурные реформы в сфере железнодорожных перевозок в странах ЕЭП проходят с различной скоростью, при этом наиболее динамично развивается Казахстан⁵³.

Перспективы развития ЖД маршрутов на территории ЕАЭС должна продолжать постепенная реализация комплексного плана развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС, о котором упомянуто выше.

Что касается развития автомобильных маршрутов, в рамках ЕЭП пока отсутствуют требования в отношении объектов дорожно-го и придорожного сервиса и детальное регулирование устройства объектов дорожного и придорожного сервиса. Также отсутствует отдельное определение автомобильных транзитных коридоров ЕЭП,

49. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор. ЕАБР, 2009. С.50.

50. Объявленное присоединение Киргизии откладывается с 2012 г.

51. Научно-исследовательскую работу «Транспортная политика Единого экономического пространства на период до 2020 года: время действий» с 2012 г. проводил Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН.

52. Источник: <http://camonitor.com/13591-danial-ahmetov-govoril-v-almaty-o-transportnoy-politike-eep.html>.

53. Источник: http://www.eabr.org/r/press_center/press_releases/?id_4=39744.

соответственно — отсутствуют перечень автомобильных транзитных коридоров и программа их развития⁵⁴.

Казахстан и Россия являются членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), и входят в Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог ЭСКАТО 2003 г. По территории Казахстана проходит сеть Азиатских дорог (Asian Highway — АН) и 5 международных транспортных коридоров (см. следующий раздел).

Кроме этого, существует необходимость серьезных инвестиций в транспортную сеть и подвижной состав всех стран ТС/ЕЭП, поскольку состояние автомобильных и железных дорог на многих участках не соответствует международным стандартам качества, а парк подвижного состава физически и морально устарел⁵⁵.

Общее количество проектов развития объектов инфраструктуры с горизонтом реализации до 2020 года, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕвразЭС, составило 142, из них 46 проектов, касающихся железных дорог, и 45 — логистических центров.

Основные железнодорожные маршруты включают:

1. Смешанные маршруты:

- *транспортный коридор «Север — Юг»;*
- *Панъевропейский транспортный коридор № 2.*

2. Железнодорожные маршруты:

1) маршрут (№ 1 ОСЖД) Брест — Минск — Москва — Нижний Новгород — Пермь — Екатеринбург — Омск — Новосибирск — Красноярск — Иркутск — дальневосточные порты Приморского края Российской Федерации;

** маршрут (№ 1е ОСЖД) Москва — Рязань — Сызрань — Оренбург — Актобе — Кандагач — Сарыгач — Ташкент;*

2) Маршрут (№ 2 ОСЖД) Москва — Казань — Екатеринбург — Курган — Петропавловск — Астана — Достык;

** маршрут (№ 2а ОСЖД) Дема — Карталы — Тобол — Астана.*

54. Предложения по макету (схеме) единых требований к транзитным коридорам ЕЭП. Департамент транспорта и инфраструктуры ЕЭК, декабрь 2012 г., URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/SiteAssets/Инфраструктура.pdf>.

55. Вардомский Л.Б. Вопросы транзита в странах Таможенного союза / в сборнике: Транспорт и связь в новых независимых государствах: особенности и факторы развития. М: ИЭ РАН, 2013. С. 40–45.

3) маршрут (№ 5 ОСЖД) *Валуйки — Пенза — Курган — Пресногорьковская — Кокшетау — Актогай — Достык;*

* маршрут (№ 5ж ОСЖД) *Ртищево — Озинки — Арысь — Луговая — Алматы — Достык; Луговая — Бишкек — Рыбачье;*

4) маршрут (№ 8 ОСЖД) *Красная Могила — Гуково — Лихая — Волгоград — Аксарайская — Макат — Оазис — Каракалпакия — Найманкуль — Нукус — Учкудук — Навои;*

* маршрут (№ 8б ОСЖД) *Макат — Кандагач — Никельтау — Карталы;*

5) маршрут (№ 10 ОСЖД) *граница Туркменистана — Бухара — Джизак — Хаваст — Ташкент — Сарыагач — Луговая/Бишкек — Актогай — Достык; Актогай — Локоть — Новосибирск — дальневосточные порты Приморского края Российской Федерации;*

* маршрут (№ 10в ОСЖД) *Хаваст — Бекабад — Канибадам — Коканд — Андижан — Карасу — Ош/Джалал-Абад;*

* маршрут (№ 10г ОСЖД) *Бухара/Самарканд — Кариши — Кудукли (Сарыасия) — Пахтаабад — Душанбе — Янгибозор; Бухара/Самарканд — Кариши — Амузанг — Курган-Тюбе — Куляб/Яван; Бухара — Кариши — Термез — Галаба — Хайратон (Афганистан)⁵⁶.*

56. Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок Единого экономического пространства. Алматы, 2014. С. 38.



ПРОЕКТЫ КИТАЯ

Коридор «Западная Европа — Западный Китай».

Транспортные проекты Китая и Казахстана следует упомянуть особо. Во-первых, в связи с недавним открытием ЖД «Жетыген—Коргас» с переходом «Хоргос» и обслуживающей его станцией Алтынколь, и, во-вторых, в связи с большим проектом строительства транзитного транспортного коридора «Западный Китай—Западная Европа» (ЗЕ—ЗК). Кроме этого, Казахстан является лидером среди торговых партнеров СУАР⁵⁷, что, безусловно, делает его весьма привлекательным для КНР.

Станцию Достык, соединяющую Казахстан с Китаем (ЖД Достык—Аланшанькоу) начали строить в 1960-х годов, в 1990 г. на пограничном переходе произошла стыковка железнодорожных магистралей СССР и КНР, которая и сегодня является одним из звеньев Трансзиатского транспортного коридора с ежегодным объемом перевозок около 20 млн т. Долгое время «Достык—Аланшанькоу» был единственным пунктом соединения ЖД Казахстана и Китая, но в 2013 г. был открыт маршрут «Жетыген—Коргас» (293 км) с пунктом перехода «Хоргос» и обслуживающей его станцией Алтынколь. Запуск новой ЖД линии позволил сократить расстояние от Китая до южных регионов Казахстана и стран Центральной Азии примерно на 550 км⁵⁸.

57. Самбурова Е.Н. Экономическое сотрудничество приграничных регионов Казахстана и Китая / в сборнике: Регионализация внешнеэкономических связей в России и соседних странах / Отв. ред. Л.Б. Вардомский, А.Г. Пылин. М.: ИЭ РАН, 2014. С. 170.

58. Источники: <http://mtc.gov.kz/index.php/ru/ob-ispolnenii-predvybornoj-platforny-narodno-demokraticeskoy-partii-nur-otan-kazakhstan-tseli-2017-natsionalnyj-plan-dejstvij-po-itogam-pervogo-polugodiya-2013-goda/2511-ob-ispolnenii-predvybornoj-platforny-narodno-demokraticeskoy-partii-nur-otan-kazakhstan-tseli-2017-natsionalnyj-plan-dejstvij-po-itogam-pervogo-polugodiya-2013-goda>, <http://www.voxpopuli.kz/post/1713/zheleznodorozhnye-stantsii-kazakhstana-chast-1>, <http://www.voxpopuli.kz/post/1736/zheleznodorozhnye-stantsii-kazakhstana-chast-2>, <http://www.arnapress.kz/business/12058>.

По территории Казахстана проходит 5 МТК:

1. Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ)⁵⁹.
2. Южный коридор ТАЖМ⁶⁰.
3. Центральный (среднеазиатский) коридор ТАЖМ⁶¹.
4. Север-Юг.
5. ТРАСЕКА⁶² (рис. 6).

Проект трансконтинентального автодорожного коридора ЗЕ–ЗК является уникальным примером того, как одни региональные инфраструктурные инициативы могут не только не конкурировать, но и органично интегрироваться и использовать возможности параллельных инициатив.

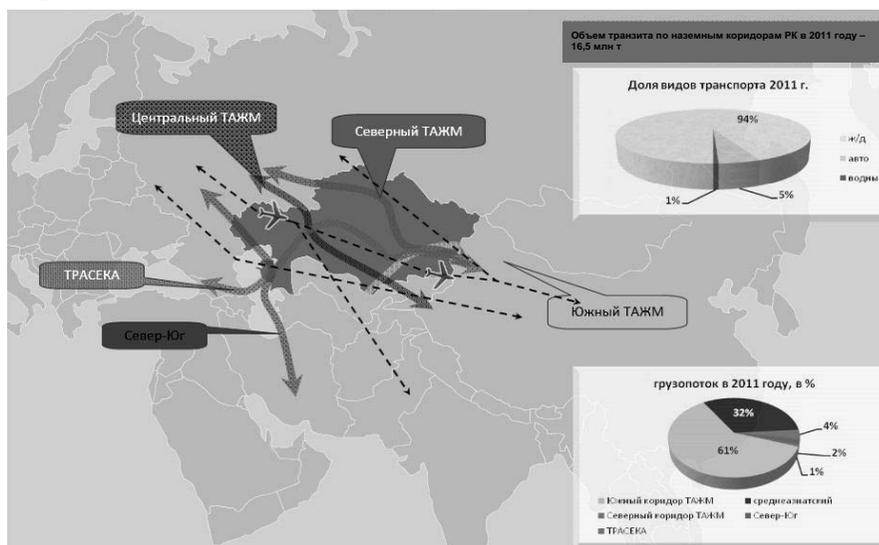


Рис. 6. Транзитные транспортные коридоры через Казахстан⁶³

59. Западная Европа – Китай, Корея, Япония через Россию и Казахстан (участок Достык – Астана – Петропавловск).
60. Юго-Восточная Европа – Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны ЦА и Казахстан (участок Достык – Сарыагаш).
61. Центральная Азия – Россия и страны ЕС (участок по Казахстану: Сарыагаш–Арысь–Кандагач–Озинки).
62. Восточная Европа–Южный Кавказ–Каспийское море–Центральная Азия (участок по Казахстану: Достык–Ақтау).
63. Роль развития инфраструктуры транзитных перевозок в увеличении торговых возможностей для стран, не имеющих выхода к морю. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан. Алматы, 2012. С. 2.

Изначально предполагалось, что протяженность этого МТК составит 8445 км, из них 2233 км пройдут по территории России, 2787 км – Казахстана и 3425 км – по территории Китая. Крайние точки коридора – Санкт-Петербург–порт Ляньюньган.

Казахстан, как один из ключевых заинтересованных участников этого проекта, активно его реализует, подключая ресурсы своего участия в таких проектах МТК, как ТРАСЕКА, Север–Юг, коридоры ТАЖМ, ЭСКАТО ООН, ЦАРЭС, СПЕКА. Кроме этого, для реализации этой идеи Казахстан взаимодействует с участниками таких интеграционных структур и международных организаций, как ШОС, СНГ, ТС (ЕЭК), ЕвразЭС, ЕЭК и др.⁶⁴

Стоимость казахстанского участка дороги покрывается за счет трех источников финансирования: республиканского бюджета, займов международных финансовых институтов⁶⁵ и частных инвестиций на концессионной основе (рис. 7).



Рис. 7. Международный автомобильный коридор ЗЕ–ЗК66

По данным Министерства транспорта и коммуникаций Казахстана, с 2010 по 2013 г. было открыто движение на 1727 км

64. Источник: <http://eurorpe-china.kz/info/69>.

65. Всемирный банк, Азиатский банк, Исламский банк и Европейский банк реконструкции и развития.

66. Источник: <http://www.silk-road.kz/sites/all/themes/lavalin/images/carta1.jpg>.

ЗЕ–ЗК. Ожидается, что к концу текущего года будут завершены работы еще на участке 157 км. Завершение проекта намечено на 2015 г.⁶⁷ Начало работ на ЗЕ–ЗК было положено в 2007 г., в этом же году между министерствами транспорта России и Казахстана был подписан Меморандум о сотрудничестве и развитии автомобильных дорог по маршруту «Санкт-Петербург–Казань–Оренбург–Актюбинск–Алма-Ата». Весной 2013 г. министр транспорта РФ М. Соколов заявил, что российский участок коридора планируется завершить к 2020 г., однако окончательный маршрут коридора на тот момент точно определен не был⁶⁸.

Коридор ЗЕ–ЗК очень важен для Казахстана и фактически является приоритетом национального развития. О том, как республика интегрирует этот национально значимый проект в аналогичные региональные инициативы, можно судить даже по тому, что в служебных документах и отчетах казахстанского Минтранса проект ЗЕ–ЗК одновременно называется проектом «ЦАРЭС» (1b, 6b, 3)⁶⁹. На рис. 8 видно, что проект коридора 1b ЦАРЭС – это и есть ЗЕ–ЗК.



Рис. 8. МТК ЦАРЭС 1b, 6b,с⁷⁰

67. Источник: <http://mtc.gov.kz/index.php/ru/new/4158-k-konsu-goda-planiruetsya-otkryt-dvizhenie-shche-na-157-km-koridora-zapadnaya-evropa-zapadnyj-kitaj>.

68. Источник: <http://www.rg.ru/2013/03/18/doroga-site.html>.

69. Источник: <http://mtc.gov.kz/index.php/ru/komitet-avtomobilnykh-dorog/proekt-zapadnaya-evropa-zapadnyj-kitaj>.

70. Источник: <http://www.carecprogram.org/uploads/docs/CAREC-Notes/Nov2008-Corridor1b-Ecolmpact-ru.pdf>.

Одним из важнейших итогов последнего саммита ШОС⁷¹ стало межправительственное соглашение о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. Работа по проекту этого соглашения началась еще в 2004 г. и 10 лет документ согласовывался представителями сторон. Особенно активный интерес к этому документу проявляли такие международные доноры, как АБР и ООН (ЭСКАТО).

Природа этого интереса становится еще понятнее, если взглянуть на достигнутые договоренности.

Так, в рамках соглашения ШОС до 2020 г. запланировано открытие 4 международных автомобильных маршрутов:

- 1) Барнаул – Веселоярск / Ауыл (Республика Казахстан) – Семипалатинск – Вахты (Республика Казахстан) / Вахты (Китайская Народная Республика) – Тачэн – Куйтунь – Урумчи;
- 2) Санкт-Петербург – Оренбург – Сагарчин (Российская Федерация) / Жайсан (Республика Казахстан) – Алма-Ата – Коргас (Республика Казахстан) / Хоргос (Китайская Народная Республика) – Урумчи – Ляньюньгань;
- 3) Урумчи – Кашгар – Карасу (Китайская Народная Республика) / Кульма (Республика Таджикистан) – Мургаб – Хорог – Душанбе;
- 4) Урумчи – Хоргос (Китайская Народная Республика) / Коргас (Республика Казахстан) – Алма-Ата – Тараз – Чимкент – Конысбаева (Республика Казахстан) / Ялама (Республика Узбекистан)⁷².

Легко заметить, что второй маршрут, вошедший в межправительственное соглашение ШОС-2014, – это и есть проект ЗЕ–ЗК (ЦАРЭС 1b, 6b,c).

Отдельные участки остальных маршрутов также накладываются на карту коридоров ЦАРЭС. К примеру, дорога Веселоярск–Ауыл – Семей – это часть коридоров ЦАРЭС 3a, 3b⁷³. Участок Хорог –

71. Душанбе, сентябрь 2014 г.

72. Источник: <http://ru.investing.com/news>.

73. Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 года, URL: <http://www.adb.org/sites/default/files/carec-ttfs-2020-ru.pdf>.

Мургаб – перевал Кульма – граница Китая – это альтернативный маршрут коридора-5 ЦАРЭС⁷⁴.

С точки зрения сегодняшнего дня пример подобной синергии автодорожных проектов кажется практично-оправданным для всех стран-участниц, доноров, предпринимателей, перевозчиков. Очевидно, что инициатива российского Президента В. Путина по развитию регионального автотранспорта, поддержанная всеми странами-участницами ШОС, одновременно защищает и дает дополнительный импульс для реабилитации и развития российских магистралей. Кроме этого, сибирские перевозчики, испытывающие трудности с проездом через Казахстан, с запуском первого из четырех маршрутов значительно облегчат решение своих логистических задач (с июля 2013 г. администрация Синьцзян-Уйгурского автономного района КНР закрыла российским перевозчикам въезд на территорию района с территории Казахстана⁷⁵).

Страны ЦА, выстраивающие свои национальные транспортно-логистические инфраструктуры, благодаря ШОС получают большую уверенность, что АБР и остальные доноры осуществят свои намерения по региональным инфраструктурным проектам. Тем более что ЦАРЭС в своей последней на сегодняшний день Стратегии до 2020 г. специально акцентирует внимание на том, что Коридоры ЦАРЭС 1а, 1б, 4б, 6б и 6с являются подъездными путями для Транссибирской железной дороги, и ожидается, что они получат выгоду от продолжающегося развития этой железной дороги.

Также очевидны бенефиции Китая, который интегрирует свою стратегическую программу «Экономический пояс Шелкового пути», заявленную осенью 2013 г., в проекты ШОС и получит еще более широкие возможности для инвестирования в инфраструктуру ЦА и развития двустороннего сотрудничества с этими странами.

Об интересах Китая. Развитие транспорта в ЦА является зоной особого интереса КНР. Следует отметить, что Китай – это наиболее активный участник проектов ЦАРЭС, который больше других

74. Проекты, предлагаемые для включения в пятилетний инвестиционный план ККТС (2011-2015) ЦАРЭС, URL: <http://www.carecprogram.org/uploads/events/2010/9th-TSCC/Country-TTFS-Implementation-TAJ-ru.pdf>.

75. Источник: http://logirus.ru/news/custom_and_ved/perevozchiki_rossii_rady_by_v_kitay_da_politika_kazakhstanana_ne_puskaet.html.

мотивирован в их успешной реализации. В анализе достижений 80 проектов ЦАРЭС транспортного направления общей стоимостью 16 млрд долл. отмечается, что на долю КНР пришлось большая часть расходов, и это единственная страна, в которой завершены все проекты, предусмотренные планом. Доля расходов КНР была особенно большой в подсекторах железных дорог (49%) и авиации (73%)⁷⁶.

Как известно, абсолютно большая часть грузов между Китаем и Европой доставляется морем, на втором месте – доставки автомобильным транспортом (табл. 9), однако уже много лет из-за растущей загруженности европейской портовой системы и объективно более выгодных и быстрых условий поставок продукции сухопутными видами транспорта стоит проблема развития альтернативных путей вообще и мультимодальных перевозок в частности.

Таблица 9. Объем торговли между ЕС и Китаем по видам транспорта, тыс. тонн

Показатели	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Экспорт в Китай							
ЕС-27	21441,020	23274,661	26165,257	33074,129	32763,233	39613,680	40798,054
По морю	19111,954	20728,822	24619,995	31248,911	30964,818	37950,799	39356,811
По воздуху	288,120	318,785	340,441	341,111	569,419	608,815	530,548
ЖД	209,788	191,385	133,802	261,741	194,569	122,269	83,205
Автомобильной	1328,491	1632,918	984,050	1068,382	981,353	873,584	706,580
Другое*	502,667	42,751	86,969	153,984	53,074	58,213	120,910
Импорт из Китая							
ЕС-27	59785,557	77151,711	67184,012	45118,355	53586,490	57031,662	49835,647
По морю	50805,154	68217,326	59297,255	39191,688	47669,628	50039,458	43394,055
По воздуху	879,138	1098,632	900,961	810,5050	1087,719	1016,595	914,957
ЖД	378,733	519,226	452,855	275,426	347,114	331,099	248,403
Автомобильной	3172,514	3408,525	3119,978	2229,522	3138,398	3182,665	2524,283
Другое*	4550,018	3908,002	3412,963	2611,214	1343,631	2461,845	2753,949
ИТОГО	81226,577	100426,37	93349,27	78192,48	86349,72	96645,34	90633,70

* Неизвестное, почта, внутренние водные пути.

Источник: Транспортные связи между Европой и Азией, новые возможности / Европейская экономическая комиссия. - Informal document No. 1. 30 August 2013. - С.10, URL: http://www.unecce.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp5/wp5-eatl/EATL_8th_session_InfDoc1r.pdf.

Кроме роста объема китайского импорта на европейские рынки, растет потребительский спрос на товары китайского произ-

76. Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 года, URL: <http://www.adb.org/sites/default/files/cares-ttfs-2020-ru.pdf>.

водства в странах, лежащих на протяжении всего Шелкового пути, включая ЦА. Поэтому совершенно очевидно, что в рамках любых инициатив по развитию региональных транспортных коммуникаций Китай получает дополнительные возможности транзита товаров, доступ к рынкам стран Центральной Азии и Восточной Европы, развивает инфраструктуру СУАР, получает крупные контракты и т.д.

Параллельно с этим руководство Китая форсирует развитие и двусторонних (кредитных) отношений с государствами Шелкового пути, получая взамен доступ к национальным месторождениям и контракты для китайских компаний. В первую очередь речь о высокогорных и географически близких к Китаю Таджикистане, Киргизии и Афганистане, правительства которых по-прежнему высоко мотивированы участвовать в проектах «институтов-партнеров» и открыты для любых инвестиций, способных помочь им развивать собственный транзитный потенциал.

Кроме кредитных линий, руководство Китая много инвестирует в регион. Как уже было упомянуто выше, за счет поставок газа уже сегодня КНР – крупнейший торговый партнер (по экспорту) Туркменистана и Узбекистана.

Министерство транспорта Китая, администрация китайских железных дорог и компания «China Railway Corporation» планируют построить 5 высокоскоростных ЖД маршрутов (рис. 9):

- 1) Евразийский (два разных маршрута, которые должны соединить Лондон с северо-западной и северо-восточной частями Китая);
- 2) Североамериканский (с северо-западного Китая в Канаду, через восточную Россию, пересекая Берингов пролив, далее на Аляску);
- 3) Центральноазиатский маршрут (от Урумчи до Европы через Иран и Турцию);
- 4) Южноазиатский маршрут (соединяющий китайский Кунминг и Центральноазиатский маршрут в Тегеране, должен пройти через Гималаи, пересекая северную Мьянму, Индию и Пакистан);
- 5) Паназиатский маршрут (две линии, одна должна проходить через Мьянму, другая через Вьетнам, которые соединятся в Бангкоке и затем идут до Сингапура).

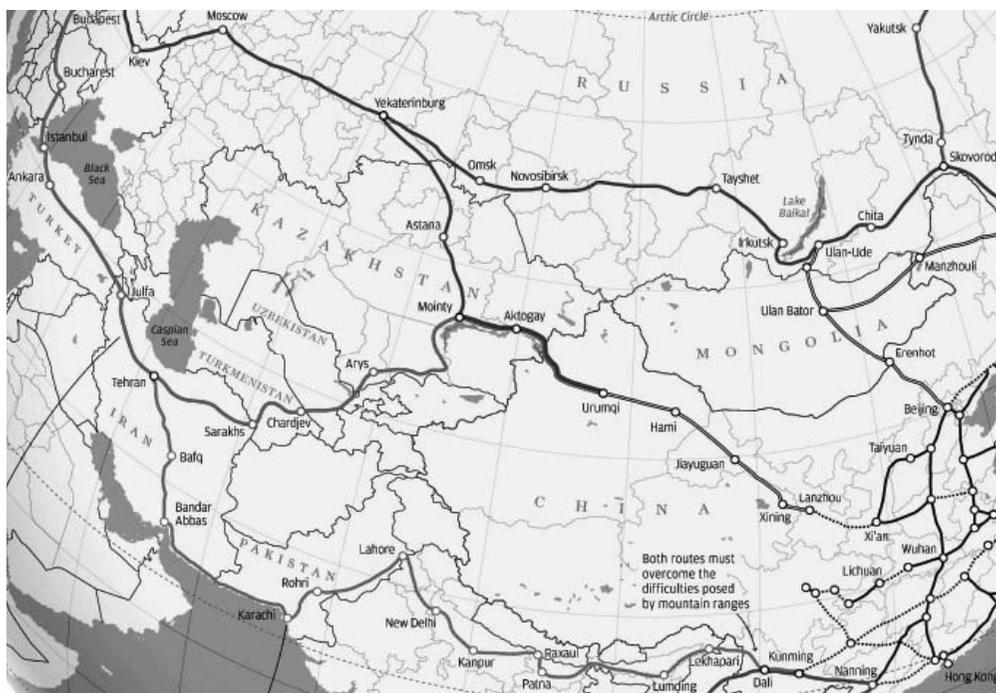


Рис. 9. Планы Китая по развитию важнейших высокоскоростных ЖД⁷⁷

Таким образом, помимо перспектив развития своего авто- и ЖД транзитного потенциала, Центральная Азия является также важной частью стратегии КНР по развитию мировых высокоскоростных маршрутов. В частности, по планам Минтранса Китая, по территории Казахстана должно быть проложено 1500 км, а по территории Туркменистана – 3000 км высокоскоростной ЖД.

Риторика официальных представителей стран ЦА построена в основном на встречной открытости сотрудничеству с Китаем и перспективам новых возможностей политического, стратегического и экономического партнерства⁷⁸. В ближайшее время Китай намерен инвестировать в ЦА более 50 млрд долл., и при такой кредитно-

77. South China Morning Post Publishers, URL: <http://www.scmp.com/infographics/article/1605236/infographic-chinas-high-speed-rail-vision>.

78. См., напр: выступления Президента Туркменистана: <http://russian.people.com.cn/n/2014/0913/c31519-8782295.html>, Президента Таджикистана: <http://cctv.cntv.cn/2014/09/13/VIDE1410615483848987.shtml>, Президента Казахстана: <http://ria.ru/world/20140912/1023834541.html>, Президента Узбекистана: <http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1185389.shtml>.

инвестиционной экспансии в регионе он наибольшим образом заинтересован в скорейшем развитии ТИ. Если принять во внимание, что Китай — мировой лидер в области высокогорного железнодорожного строительства и то, что Экспортно-кредитный банк Китая давно является крупнейшим кредитором правительств республик региона, то становится очевидным, что у китайской экономической дипломатии в регионе широкие перспективы.

СОТРУДНИЧЕСТВО СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В ОБЛАСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Трансафганская железная дорога. В марте 2013 г. Президенты Туркменистана, Афганистана и Таджикистана подписали Меморандум о взаимопонимании по проекту строительства трансфганской железной дороги (ТАТ)⁷⁹. В начале мая 2013 г. президентами трех участвующих стран в туркменском городе Атамурат был дан старт строительству⁸⁰. На первом этапе было запланировано строительство сегмента Атамурат–Имамназар (граница с Афганистаном–Андохой–Акина. Президент Туркменистана Г. Бердымухамедов заявил, что республика профинансирует строительство сегмента на своей территории за счет собственных источников и в зависимости от наличия средств может также построить железнодорожную линию до Акины⁸¹.

Среди нерешенных вопросов в отношении строительства ТАТ особенно остро стоят два.

Во-первых, афганская и таджикская стороны рассматривают несколько вариантов маршрута строительства от пункта Хульм к границе Таджикистана (рис. 10).

Вопрос этот оказался непростым. Интересы Афганистана заключаются в том, чтобы ЖД охватила как можно больше территории страны, а Таджикистан в этом проекте хочет как можно меньше зависеть от инфраструктуры Узбекистана. Результаты таджикско-афганских переговоров, завершившихся в начале 2014 г., вызвали определенное недовольство Туркменистана⁸². Окончательный согласованный маршрут ТАТ по афганско-таджикской территории на текущий момент пока не объявлен⁸³.

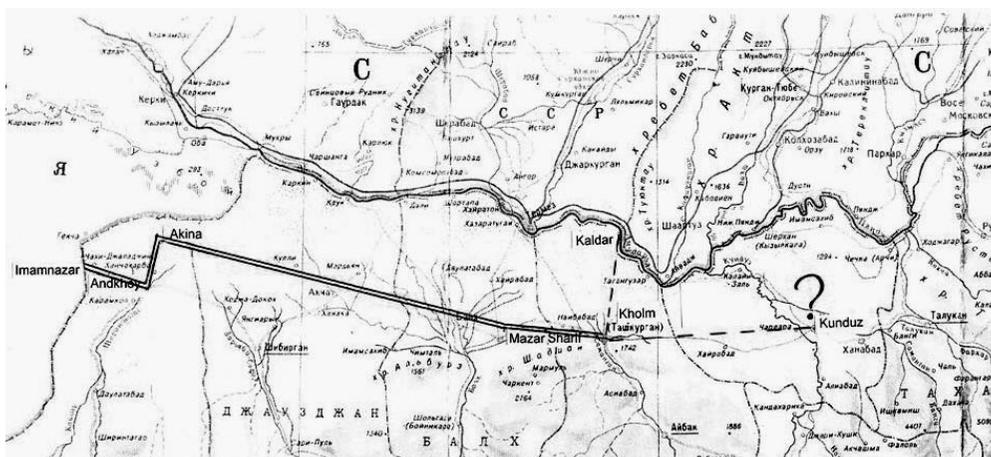
79. Источник: <http://www.turkmenistan.ru/ru/articles/38407.html>.

80. Источник: <http://itar-tass.com/mezhdunarodnaya-panorama/596899>.

81. Источник: <http://www.newscentralasia.net/2013/03/31/трехсторонний-саммит-поддержал-прое/>.

82. Источник: <http://m.rosbalt.ru/exussr/2014/01/31/1227700.html>.

83. Источник: <http://news.tj/ru/news/marshrut-zheleznoi-dorogi-tadzhikistan-afganistan-turkmenistan-opredelen>.

Рис. 10. ЖД ТАТ⁸⁴

Во-вторых, не решен вопрос финансирования таджикистанского участка ТАТ. Как уже было отмечено, дорогу по территории Туркменистана и частично Афганистана взялся финансировать Туркменистан, который планирует завершить работы на своей территории в 2015 г. Реализацию остальной части афганского проекта взял на себя АБР. Таджикистан согласовал с АБР финансирование ТЭО своего участка дороги и частичное финансирование ее прокладки. Остальную часть расходов республика надеется покрыть за счет грантов и льготных внешних кредитов.

Политика транспортной диверсификации Туркменистана. Туркменистан – страна, о которой традиционно очень мало информации в открытых источниках, однако в последнее время республика занимает активную позицию по защите своих транспортных интересов. Особенно это заметно по публичным выступлениям главы страны, заявлениям представителей ее ведомств и дипломатического корпуса, а также по интенсивности продвижения проектов строительства новых магистралей, в основном с мощным транзитным потенциалом.

Туркменистан граничит с Афганистаном, Ираном, Казахстаном и Узбекистаном, омывается внутренним Каспийским мо-

84. Источник: http://newscentralasia.net/wp-content/uploads/2013/03/T-A-T-Rail_0001.jpg.

рем. Несмотря на наличие ценных полезных ископаемых (нефти, природного газа, серы, свинца и др.), более 80% территории страны является засушливой пустыней. Современный Туркменистан – страна, официально придерживающаяся нейтралитета в политических объединениях и не выражающая открыто свою позицию по множеству региональных вопросов. Поддерживать такую суверенность от общей конъюнктуры, соседей и глобальных изменений республике позволяет объем собственных углеводородных ресурсов и относительная инфраструктурная независимость от ближайших соседей.

Между тем развитие транспортных коммуникаций Туркменистана – тот ключевой вопрос развития экономики, по которому страна является активным участником разных тематических платформ (к примеру, ТРАСЕКА и IRU). Кроме этого, МТК ТРАСЕКА, а также ЦАРЭС 2 и 3 проходят через республику. Нынешний ее президент – Г. Бердымухамедов неоднократно подчеркивал, что развитие национальной транспортной инфраструктуры и создание МТК через территорию страны является ее инвестиционными приоритетами.

В апреле 2013 г. на расширенном заседании Кабинета министров Туркменистана Г. Бердымухамедов обозначил в качестве актуального направления дальнейшее наращивание объемов грузоперевозок и расширение географии их транспортировки⁸⁵. В сентябре 2013 г., выступая в Нью-Йорке на 68-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН, глава делегации Туркменистана заявил, что ключевым понятием, определяющим стратегию в транспортной сфере, является диверсификация, которую страна рассматривает как решающий фактор формирования многовариантной международной транспортной инфраструктуры⁸⁶.

Перед 69-й сессией Генассамблеи ООН (сентябрь 2014 г.) глава республики вновь дал поручение туркменской делегации озвучить приоритетные позиции страны и представить новые инициативы лидера нации⁸⁷. Одним из ключевых приоритетов названо развитие транспортной сферы, объединение географических и инфраструктурных возможностей технического и технологического по-

85. Источник: <http://www.turkmenistan.gov.tm/?id=3756>.

86. Выступление главы делегации Туркменистана на 68-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН (Нью-Йорк, 30 сентября 2013 г.), URL: http://www.un.org/ru/ga/pdf/TM_ru.pdf.

87. Источник: <http://turkmenistan.gov.tm/?id=7237>.

тенциала государств и регионов, комбинированная система транспортного сообщения с выходом на крупнейшие международные и региональные морские, речные, автомобильные, железнодорожные и воздушные узлы, их оптимальное сочетание и использование преимуществ каждого из них.

Как уже отмечено, Туркменистан – один из активных участников проекта ТАТ. Уже в ноябре 2014 г. должна открыться **ЖД «Казахстан–Туркменистан–Иран» (КТИ)**⁸⁸, о завершении туркменского участка которой глава страны объявил уже в начале сентября 2014 г., выступая на международной конференции высокого уровня, посвященной роли транспортно-транзитных коридоров в развитии международного сотрудничества, обеспечении стабильности и устойчивого развития⁸⁹ (рис. 11).

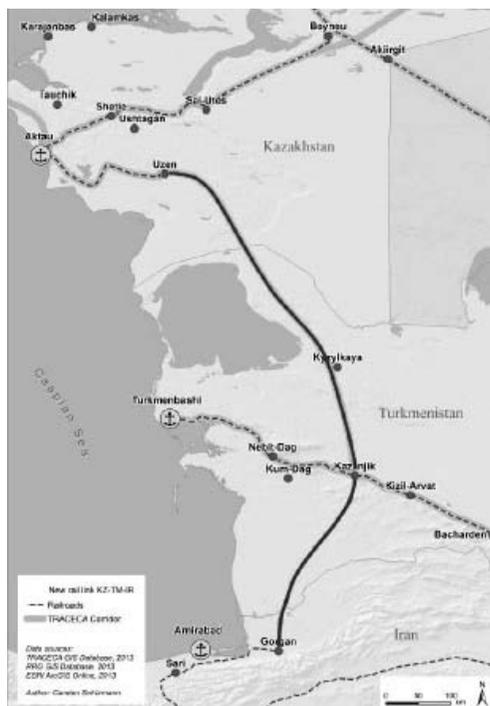


Рис. 11. ЖД КТИ⁹⁰

88. Источник: <http://newskaz.ru/economy/20140909/6925496.html>.

89. Источник: <http://www.regnum.ru/news/polit/1843676.html>.

90. Логистические процессы и морские магистрали II. Туркменистан. ТРАСЕКА. ENPI 2011 / 264 459. С. 32, URL: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA9.1TMRU.pdf.

История проекта КТИ, являющегося частью коридора «Север–Юг», начата с подписания трехстороннего соглашения 2007 г., и за время строительства возникало множество различных проблем и разногласий. Однако стратегическая ЖД, которая соединит точки от казахстанского Жанаозена до иранского Горгана, с планируемым грузопотоком до 10 млн т, позволит значительно сэкономить время и стоимость перевозок на этом направлении и увеличить торговые возможности всех участников.

Еще один значимый региональный проект, в реализации которого Туркменистан весьма заинтересован, – это МТК «*Узбекистан–Туркменистан–Иран–Оман–Катар*», соглашение о создании которого было подписано в Ашхабаде в апреле 2011 г. Этот транспортно-транзитный коридор призван соединить ЦА с иранскими портами в Персидском и Оманском заливах. В 2013 г. Катар вышел из проекта, и с тех пор проект называется «*Узбекистан–Туркменистан–Иран–Оман*» (УТИО). В соответствии с заявленными приоритетами развития Туркменистана этот проект является примером комбинирования возможностей сотрудничества в областях таможенной деятельности, транспортных перевозок автомобильным, железнодорожным и морским транспортом.

Развитие морского транспорта и подводящих коммуникаций также приоритет для Туркменистана. В 2011 г. было объявлено о полной реконструкции исторического морского порта Туркменбаши. В 2013 г. совместно с лидером Турции Р. Эрдоганом Президент Туркменистана Г. Бердымухамедов заложили строительство нового международного многофункционального *морского порта в Туркменбаши* общей площадью более 1,2 млн кв. м, который предусматривает строительство паромного, пассажирского и контейнерного терминалов⁹¹. Запланированная дата строительства порта – 2016 г.

Активно ведется строительство *авиатранспортной инфраструктуры*. В 2010 г. был пущен в эксплуатацию международный аэропорт в городе Туркменбаши пропускной способностью 800 пассажиров в час. Ведется строительство нового аэродромного комплекса в Туркменабате. Новый аэропорт будет расположен в непосредственной близости к автомагистрали Ашхабад–Туркменабат

91. Источник: <http://turkmenistan.gov.tm/?id=4712>.

и к железной дороге Ашхабад—Атамурат. В 2013 г. стартовал проект строительства нового Международного аэропорта города Ашхабада с запланированной пропускной способностью 1600 пассажиров в час. Сдать аэропорт с полной готовностью к эксплуатации готовятся к августу 2016 г.⁹²

Примечательно, что, используя свою нейтральную позицию по политическим вопросам, республика прагматично интегрирует национальные проекты в существующие региональные инициативы. К примеру, строительство ЖД КИТ, как уже было отмечено, часть проекта «Север—Юг», в реализации которого весьма заинтересованы Россия и Иран. Морской порт в Туркменбаши — это часть проекта коридора ТРАСЕКА (Европа—Кавказ—Азия), а инициативы руководства Туркменистана по развитию автодорог и строительству модельного шоссе на участке «Ашхабад—Туркменбаши—Туркменабад» поддерживаются и реализуются совместно с IRU (несмотря на то, что Туркменистан не присоединился к ТРАСЕКА, он активный участник проектов данной инициативы ЕС). Транспортные коридоры УТИО и ТАТ объединяют Туркменистан с непримиримыми в вопросах транспортных проблем Узбекистаном и Таджикистаном. При этом руководство Туркменистана активно сотрудничает с Китаем по вопросу нефте- и газопроводных коммуникаций и продвигает строительство газопровода «Туркменистан—Афганистан—Пакистан—Индия». Таким образом, очевидно, что Туркменистан заметно активизировался в области развития МТК, проходящих через его территорию, уделяя особое внимание развитию национальной ТИ и предельному использованию своего транзитного потенциала.

Железная дорога «Китай—Киргизия—Узбекистан». Проект железной дороги «Китай—Киргизия—Узбекистан» (ККУ) был спроектирован КНР для соединения ЖД магистралью Китая и Узбекистана (крайние точки: китайский Кашгар и узбекский Андижан), с дальнейшей перспективой выхода через Афганистан, Иран и Турцию к европейской ЖД сети (№4 на рис. 12) в 1996 г. после начала строительства магистрали на юге СУАР. В 1997 г. был подписан трехсторонний меморандум, и начали изучаться возможные варианты прокладки полотна.

92. Источник: <http://www.turkmenistan.ru/ru/articles/38261.html>.

Рис. 12. ЖД ККУ (4)⁹³

На рассмотрении изначально находилось 8 проектов, но в результате долгих обсуждений сторонами диалог Узбекистана и Киргизии застопорился между двух вариантов ЖД по территории Киргизии: северном (через Торугарт) и южном (через Иркештам на Ош).

В 2002 г., получив китайский технический грант на исследование перспектив строительства ЖД, киргизская сторона настояла на северном варианте прокладки маршрута (рис. 13).



Рис. 13. Киргизский участок ЖД ККУ94

93. Источник: http://kk.convsdocs.org/pars_docs/refs/74/73636/73636_html_4cb4973b.png.

94. Источник: <http://www.kjd.kg/upload/image/02.jpg>.

Со временем проект ЖД ККУ стал предметом больших разногласий внутри самой Киргизии. Во-первых, как известно, с 2002 г. республика пережила две революции и несколько смен состава правительства, что само по себе отрицательно сказалось на скорости реализации решений. Во-вторых, Китай настаивал на ширине колеи в 1435 мм вместо используемых на постсоветском пространстве 1520 мм. В-третьих, несмотря на то, что строительство ЖД ККУ вошло в «Национальную стратегию устойчивого развития КР на период 2013–2017 гг.», квалификация независимых от государства киргизских экспертов позволила заметно поколебать общественное мнение по поводу рациональности проекта. В частности, было обосновано, что окупаемость проекта (на который у Киргизии нет своих средств) будет долгой, проект в итоге станет очень дорогостоящим, выгод Киргизии он принесет существенно меньше, чем Узбекистану и Китаю, Киргизия лишь даст возможность Китаю получить доступ к своим месторождениям и окончательно деиндустриализует свою экономику⁹⁵.

В итоге это привело к тому, что на ежегодной итоговой пресс-конференции 16 декабря 2013 г. Президент Киргизии А. Атамбаев признал, что строительство ККУ противоречит национальным интересам Киргизии, не решает «ни одной ее проблемы», и эта дорога «нужна только Китаю и Узбекистану»⁹⁶. Вместе с тем лоббирование проекта ЖД ККУ в Киргизии продолжается, и вопрос пока официально считается открытым.

Автодороги Таджикистана и Киргизии. В силу своего географического положения и карты существующих сетей ЖД проблема выхода из транспортного тупика острее стоит перед Таджикистаном, чем перед Киргизией. Общая протяженность железных дорог составляет всего 943 км, из которых главных путей – 678 км⁹⁷. Поэтому, как было отмечено, руководство Таджикистана возлага-

95. См., например: Железная дорога Китай – Кыргызстан – Узбекистан: вопросы без ответов, URL: http://www.vb.kg/doc/214902_jeleznaia_doroga_kitay_kyrgyzstan_yzbekistan_voprosy_bez_otvetov.html; Рахимов К. Самый короткий путь из Китая в Фергану и Иран: strabismus et myopia – косоглазие и близорукость, URL: <http://www.iarex.ru/articles/31287.html>; Железная дорога Китай – Кыргызстан – Узбекистан: новый геополитический миф, URL: <http://rakhimov.su/transport/171-kkzhd-questions2.html>.

96. Источник: <http://rus.azattyk.org/content/article/25205660.html>.

97. Источник: <http://spet.tj/country/transport/>.

ет большие надежды на строительство ЖД ТАТ, маршрут которой оно хочет как можно меньше приближать к границам Узбекистана. Киргизская ЖД имеет меньшую протяженность (420 км), однако более 1000 км границы с Казахстаном делают ее транспортное положение намного более выгодным, чем в Таджикистане. Вместе с тем строительство ЖД также весьма актуальный вопрос для республики (см. часть доклада про ККУ ЖД).

Обе страны являются участниками упомянутых региональных инициатив ТРАСЕКА, ЦАРЭС, а также Международной азиатской сети (Asian Highway – АН⁹⁸). Протяженность киргизских автодорог составляет около 18800 км (10% от дорожной сети ЦА), а таджикских – 14000 км (7% дорожной сети ЦА). Протяженность магистральной сети (дорог международного значения и магистральных автодорог) составляет 4160 км в Киргизии и 2000 км в Таджикистане.

«За последние десять лет в республике [Таджикистан] с целью выхода из коммуникационного тупика реализовано 23 государственных проекта... Построено 1 тыс. 650 километров дорог, 109 мостов, 27 километров тоннелей. Нам удалось построить такие дороги, как Мургаб – Кульма – граница Китая, Душанбе – Вахдат – Джиргаталь – граница Кыргызстана, Душанбе – Чанак – граница Узбекистана, Курга-Тюбе – Нижний Пяндж – граница Афганистана. Сегодня эти дороги регионального значения эффективно работают...». (Из выступления первого заместителя премьер-министра Таджикистана М. Давлатова, сентябрь 2013 г.)⁹⁹

Вдоль автомобильных маршрутов существуют пункты пересечения границ с Китаем: в Торугарте и Иркештаме (Киргизия), на перевале Кульма (Таджикистан); с Афганистаном: Кумсангир и автодорожные мосты через реку Пяндж (Таджикистан); а также между Киргизией и Узбекистаном, между Киргизией и Таджикиста-

98. Подробнее о маршрутах АН в: «Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог, 2003», URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/asian_highwaynetwork.pdf.

99. Источник: <http://news.tj/ru/news/m-davlatov-tadzhikistan-prakticheski-vyshel-iz-kommunikatsionnogotupika>.

ном, между Таджикистаном и Узбекистаном. В силу конфликтности отношений между Узбекистаном, с одной стороны, и Киргизией и Таджикистаном – с другой, погранпереходы (как пешеходные, так и автодорожные) периодически закрываются.

В отчете ТРАСЕКА за 2013 г. сопоставлены 3 типа дорожных коридоров, пролегающих через республики: ТРАСЕКА, коридоры АН и ЦАРЭС (табл. 10).

Таблица 10. Дорожные коридоры ТРАСЕКА, АН и ЦАРЭС в Киргизии и Таджикистане

ТРАСЕКА	Протяженность	% от междунар. и магистральных автодорог	АН	Коридор ЦАРЭС
Киргизия				
Северный коридор (Георгиевка на гр. с Казахстаном – Чалдовар на гр. с Казахстаном)	~144 км	3%	АН 5	ЦАРЭС-1с
Северно-южный коридор (Бишкек – Ош – Иркештам)	~766 км	18%	АН7 и АН65	ЦАРЭС 2 и 3, 3б и 5
Ветвь северно-южного коридора в Таджикистан (Сары-Таш – Карамык)	~180 км	4%	АН65	ЦАРЭС 3б и 5
Восточный коридор (Торугарт на гр. с КНР – Бишкек)	~557 км	13%	АН61	ЦАРЭС-1с
Центральный коридор	~780 км	19%	-	-
Общая протяженность	~2430 км	58%		
из них АН	~1650 км	40%		
из них коридоров ЦАРЭС	~1650 км	40%		
Таджикистан				
Южный коридор (перевал Кульма на гр. с КНР – соединение с западным коридором)	~920 км	46%	АН66	Некоторые участки указываются как подъездная дорога к коридорам ЦАРЭС
Западный коридор (Кумсангир на гр. с Афганистаном – Пенджикент на гр. с Узбекистаном)	~487 км	25%	АН7	ЦАРЭС-5
Центральный коридор (Киргизия – Узбекистан)	~320 км	16%	АН65	ЦАРЭС 3б и 5
Северный коридор для транзита на Узбекистан	~118 км	6%	-	ЦАРЭС-2

Окончание табл. 10

ТРАСЕКА	Протяженность	% от междунар. и магистральных автодорог	АН	Коридор ЦАРЭС
Ветвь из Киргизии к северному коридору	~30 км	2%	-	-
Общая протяженность	~1880 км	95%		
из них АН	~1400 км	70%		
из них коридоров ЦАРЭС	~670 км	34%		

Источник: Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине - ТРАСЕКА. Октябрь 2013. С.46–59, URL: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA5RU.pdf.

Поскольку Киргизия и Таджикистан являются беднейшими республиками региона, ЖД-строительство для них гораздо более сложная задача, нежели развитие автодорог. В вопросах автодорожного развития финансирование, как правило, происходит за счет донорских инвестиций (грантов и кредитов). Что касается развития транспортного сообщения между этими двумя республиками, то серьезно обострившаяся обстановка на таджикско-киргизской границе и перманентно возникающие конфликты среди населения приграничных районов не способствуют скорому практическому решению вопросов сообщения и транзита.

Развитие транспортной инфраструктуры в Узбекистане. Как часть ЦА региона Узбекистан, безусловно, занимает особую позицию. Официально не являясь, подобно Туркменистану, нейтральной страной, Узбекистан периодически балансирует между крайними вариантами стратегического партнерства. Возвращение и выходы из ЕвразЭС, Единого энергетического кольца и ОДКБ, конфликты и визовые отношения с Киргизией и Таджикистаном, открытие регионального бюро НАТО в Ташкенте, борьба за афганские рынки и совершенно неожиданная речь лидера Узбекистана на ШОС-2014 о потере ориентиров¹⁰⁰ – все это лишь подтверждает вывод о непредсказуемости внешней политики республики.

Транспортная сеть Узбекистана относительно других республик ЦА является более развитой по таким показателям, как гу-

100. Источник: http://ria.ru/radio_brief/20140912/1023831477.html.

стога ЖД и автомагистралей (см. табл. 1). Сеть ЖД и автомобильных дорог с качественным покрытием проложена с севера на юг и с востока на запад республики. Страна пытается самостоятельно решать проблемы даже не самой большой транспортной зависимости от конфликтных соседей. Так, в июле 2013 г. Узбекские ЖД (Узбекистон темир йуллари) приступили к строительству новой электрифицированной железнодорожной линии «Ангрен—Пап» через перевал Камчик протяженностью 129 км (рис. 14).



Рис. 14. ЖД Узбекистана, ЖД линия Ангрен—Пап (стрелка)¹⁰¹

Стоимость проекта – 1,9 млрд долл., и он будет финансироваться за счет узбекского Фонда реконструкции и развития, государственного бюджета, собственных средств железнодорожной компании Узбекистана и кредитов международных финансовых институтов на сумму 1 млрд долл.

101. Источник: http://www.orexca.com/img/uzbekistan_rail1.jpg.

Проект предусматривает строительство двух тоннелей. Ключевым объектом линии «Ангрен—Пап» является строительство тоннеля через перевал Камчик. В сентябре 2013 г. китайский Эксимбанк предоставил Узбекистану кредит в 350 млн долл. для прокладки тоннеля, и тогда же был подписан контракт на строительство с китайской компанией «China Railway Tunnel Group» на 455 млн долл.¹⁰² Этот туннель станет самым длинным туннелем (общая протяженность — 19,2 км), построенным китайской компанией в ЦА.

С точки зрения Узбекистана главная задача новой ЖД линии — это объединение трех областей (Андижанской, Наманганской и Ферганской) с остальной частью Узбекистана, чтобы не быть связанными с транспортировкой товаров по железной дороге через территорию Таджикистана, от чего Узбекистан отказался еще в 2010 г. Новая железная дорога должна проходить вдоль северной границы Узбекистана с Таджикистаном¹⁰³ и соединить Китай через Узбекистан с европейскими странами. Что касается китайской позиции, то посол КНР в Узбекистане С. Лицзе в интервью китайскому источнику «Жэньминь жибао» не скрывает, что ЖД туннель через Камчик является крупнейшим проектом сотрудничества между Китаем и Узбекистаном и важным проектом в строительстве экономического пояса Шелкового пути¹⁰⁴.

Для обеспечения внешнеэкономических связей на сегодняшний день Узбекистан использует 6 транспортных коридоров:

1) транзит через Казахстан и Россию в направлении портов прибалтийских государств Клайпеда (Литва), Рига, Лиепая, Вентспилс (Латвия), Таллин (Эстония);

«В ближайшее время узбекские компании откроют в балтийском порту Лиепая транспортно-логистический центр мощностью суточного хранения 1,5 тысячи тонн. Через него свежая плодоовощная продукция будет напрямую доставляться потребителям в странах Северной и Западной Европы. Республика экспортирует более 180 видов свежей и переработанной плодоовощной продукции в 80 стран мира на общую сумму около 5 млрд долл...». (Из выступления Президента Узбекиста-

102. Источник: <http://www.12uz.com/#ru/news/show/economy/15723/>.

103. Источник: <http://www.logistic.ru/news/news.php?num=2014/02/27/15/31218479>.

104. Источник: <http://russian.people.com.cn/n/2014/0711/c31518-8754481.html>.

на И. Каримова на международной конференции «О важнейших резервах реализации продовольственной программы в Узбекистане», май 2014 г.)¹⁰⁵

- 2) транзит через Казахстан и Россию через Белоруссию и Украину (погранпереходы Чоп и Брест);
- 3) транзит через Казахстан и Россию на украинский порт Ильичевск, с выходом на Черное море;
- 4) транзит через Казахстан и Россию в восточном направлении через Китай на Желтое море, а также порты Находка, Владивосток;
- 5) транзит через Туркменистан, Казахстан и Азербайджан с выходом на Черное море (коридор ТРАСЕКА);
- 6) транзит через Туркменистан и Казахстан на иранский порт Бандар-Аббас с выходом на Персидский залив;
- 7) прорабатывается т.н. «Трансфганский коридор» с выходом через Афганистан к морским портам Ирана Бандар-Аббас и Чахбахар, а также Пакистана – Гвадар на побережье Индийского океана¹⁰⁶.

«Важнейшим преимуществом Афганистана в сфере железных дорог является то, что страна находится на стыке трех крупнейших в мире железнодорожных систем: бывшей советской (колея 15200 мм), европейской (колея 1435 мм) и индо-пакистанской (1676 мм)... В Афганистане возможно соединение всех трех систем и создание центральной узловой станции, где возможна обработка вагонов и грузов, поступающих по всем трем железнодорожным системам. Это создает возможность организации масштабных транзитных перевозок железнодорожных грузов через территорию Афганистана...».
Д. Верхотуров¹⁰⁷

Свой особый интерес к Афганистану Узбекистан демонстрирует уже достаточно давно. В 2002 г. правительство Узбекистана приняло постановления об открытии моста «Хайратон» на

105. Источник: <http://www.logistic.ru/news/news.php?num=2014/06/10/36/31225584>.

106. Источник: <http://www.regnum.ru/news/polit/1711638.html>.

107. Источник: <http://afghanistan.ru/doc/73727.html>.

узбекско-афганской границе. В 2003 г. было подписано трехстороннее соглашение между Узбекистаном, Ираном и Афганистаном о создании Международного трансафганского транспортного коридора. При финансовой поддержке АБР строительство ЖД «Хайратон – Мазари-Шариф» было завершено к концу 2010 г. Построенная железная дорога имеет длину в 106,5 км (протяженность главных путей 75 км), в рамках проекта было построено также 2 станции, 2 разъезда, контейнерный двор на станции Мазари-Шариф, а также осуществлена модернизация действующей станции Хайратон. После урегулирования правовых вопросов между сторонами в феврале 2012 г. началась эксплуатация дороги. Кроме этого, Узбекистан соорудил 11 мостов и переправ на дорожном участке Мазари-Шариф – Кабул¹⁰⁸, что, несомненно, открыло для республики дополнительный доступ к афганским рынкам.

Отдельно стоит отметить, что в 2009 г. Узбекистан официально открыл оптико-волоконную связь с Афганистаном. А с 2010 г. после ввода в эксплуатацию ЛЭП-220 «Хайратон – Пули-Хумри – Кабул» в Афганистан стали продавать электроэнергию из Узбекистана. На достигнутом Узбекистан останавливаться не собирается и планирует продолжить эту ЖД к Герату, и далее – на Иран. Железная дорога пройдет через афганские города Кундуз, Хульм и Найбабад. Проект профинансирует ЦАРЭС, участие Узбекистана в проектах по строительству коридоров которого весьма активно.

Можно резюмировать, что, несмотря на то, что основные векторы транспортно-инфраструктурной политики Узбекистана мало отличаются от интересов также не имеющих выхода к Мировому океану соседей по региону (позиционирование себя ключевым звеном Шелкового пути, участие в МТК, усиление транзитного потенциала, диверсификация транспортных маршрутов), принимать принципиальные решения в республике будут все же прагматично, исходя из силы момента.

108. Источник: <http://www.12news.uz/news/2014/09/13>.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В вопросах развития транспортных путей в Центральной Азии соприкасаются интересы внешних по отношению к региону участников, решающих свои коммуникационные проблемы – Китая, ЕС, России, Ирана, Афганистана, Турции, США. Кроме этого, Центральная Азия является ареной столкновения трех больших интеграционных проектов: Евразийской интеграции, Нового шелкового пути США и Экономического пояса шелкового пути КНР. Как показывает мировой опыт, реализуемые крупные международные транспортные проекты задают вектор регионализации.

Рассматривая факторы развития региональной инфраструктуры, необходимо понимать, что субъективные интересы стран следует оценивать прежде всего с точки зрения их собственной мотивации стать полноценными транзитными звеньями выдвигаемых международных проектов. При этом мотивация тех институтов и стран, которые оказывают им финансовую и техническую поддержку, также важна. Доля внешнего финансирования рассмотренных в докладе транспортных проектов по развитию железных и автомобильных дорог в ЦА довольно высока. В основном это средства транспортного сегмента программы ЦАРЭС, ЕС, АБР, китайские кредиты. Отдельные инфраструктурные проекты поддерживают Турция и Иран.

Роль отдельных стран в развитии транспортной инфраструктуры региона отличается. Наиболее проблематичное положение (с точки зрения развития и состояния сухопутных коммуникаций) у Таджикистана и Киргизии. Вопросы выхода из транспортного тупика особенно обострились в связи с неразрешенными конфликтами с Узбекистаном и между собой, а также неопределенностью и

тревожностью ситуации в Афганистане. Узбекистан обладает большим преимуществом — положением в центре региона ЦА, развитой сетью железных и автодорог, и пока еще остается единственным выходом для Афганистана к пространству ширококолейной железнодорожной сети. Казахстан и Туркменистан в силу своего экономического потенциала и географического положения, включая выход к Каспию, являются наиболее транзитоспособными.

Среди соседних стран наибольшую активность в развитии транспортной инфраструктуры ЦА демонстрирует Китай, действующий через ШОС, двусторонние отношения и международные финансовые институты. Эта активность сопровождается быстрым ростом торговли Китая с Европой, ЦА и Россией.

Следует отметить, что в вопросах развития транспортной инфраструктуры в Центральной Азии (и на Евразийском пространстве вообще) наблюдается тенденция объединения интеграционных транспортных проектов и инициатив.

В докладе, в частности, приведены примеры:

- встраивания проекта «ЗЕ—ЗК» в меридиональный «Север—Юг», коридоры ЦАРЭС, ТРАСЕКА, ЭКСКАТО и др.;
- совпадения проектов по развитию коммуникаций в рамках ШОС и ЦАРЭС;
- МТК по территории СНГ являются продолжением панъевропейских коридоров и проекта ТРАСЕКА, а автомобильные и железнодорожные маршруты ЕвразЭС (и далее — ЕАЭС) совпадают с сетью азиатских и европейских автомагистралей, а также с маршрутами ОСЖД.

У этой тенденции есть свои минусы, и самый очевидный из них тот, что при такой интеграции проектов вектор развития транспортных коммуникаций будет диктоваться финансовыми лидерами среди инициаторов. Однако к позитивным последствиям относится, безусловно, то, что страны региона, несмотря на свои финансовые трудности, решают задачи реконструкции, реабилитации и строительства внутренних коммуникаций, а регион постепенно покрывается сетью магистралей, которые можно прагматично использовать для развития как российской экономики, так и экономики расширяющегося евразийского пространства в целом.

Исторически основу транзитного потенциала России со-

ставляет, с одной стороны, близость к ЕС, с другой – соседство с азиатскими странами. С образованием ТС/ЕЭП на Россию автоматически возлегли функции защиты интересов всего пространства этого политико-экономического объединения. Поэтому, помимо укрепления политического партнерства со странами южных рубежей постсоветского пространства, необходимо понимать, что значение наличия источников финансирования для развития национальных транзитных систем этих стран – это чувствительный вопрос, который сейчас нельзя упускать из внимания соответствующим государственным структурам. И, несмотря на то, что последствия санкций и изменение внешнеэкономического курса негативно скажутся на российской экономике, вопросы развития региональных транспортно-логистических путей необходимо внести в список приоритетных.

ЛИТЕРАТУРА

- Внешнеэкономические связи постсоветских стран в контексте евразийской интеграции: Сборник / Отв. ред. Л.Б. Вардомский, А.Г. Пылин. М.: ИЭ РАН, 2014. – С.120–134.
- Задворный Ю.В.* Критерии оценки развития транспортной инфраструктуры региона // Российское предпринимательство. 2011. № 1. Вып. 1 (175). С. 168.
- Кудрявцев А.М., Тарасенко А.А.* Методический подход к оценке развития транспортной инфраструктуры региона // Фундаментальные исследования. 2014. № 6 (часть 4). С. 789–793.
- Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине. ТРАСЕКА. Октябрь 2013. С. 46–59.
- Перспективы развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в транспортные маршруты ЕвразЭС. Алматы, 2011.
- Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок Единого экономического пространства. Алматы, 2014.
- Регионализация внешнеэкономических связей в России и соседних странах / Отв. ред. Л.Б. Вардомский, А.Г. Пылин. М.: ИЭ РАН, 2014.
- Роль развития инфраструктуры транзитных перевозок в увеличении торговых возможностей для стран, не имеющих выхода к морю. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан. Алматы, 2012. С. 2.
- Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 года.



Литература

Транспорт и связь в новых независимых государствах: особенности и факторы развития / Под общей ред. д.э.н. Л.Б. Вардомского. М.: ИЭ РАН, 2013.

Транспортные связи между Европой и Азией, новые возможности / Европейская экономическая комиссия. № 1. 2013. С. 10.

ОБ АВТОРЕ

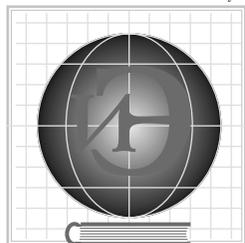


Мадина Октамовна Тураева — ведущий научный сотрудник Сектора евразийского регионализма Центра постсоветских исследований ИЭ РАН, доктор экономических наук.

Окончила докторантуру РЭУ им. Г.В. Плеханова. Национальный консультант ПРООН в Таджикистане и Киргизии, эксперт по стандартам государственных и муниципальных услуг. В 2012 г. — эксперт аппарата Правительства Кыргызской Республики. С 2013 г. работает в ИЭ РАН.

Сфера научных интересов: экономика стран Центральной Азии, экономическая политика, транспортно-логистические и инфраструктурные проекты, информационно-коммуникационные технологии. Автор около 60 научных работ, опубликованных в России, Азербайджане, Австрии, Белоруссии, Казахстане, Киргизии, Норвегии, Таджикистане, Узбекистане, Украине.

Российская академия наук



Институт экономики

Редакционно-издательский отдел:

Тел.: +7 (499) 129 0472

e-mail: print@inecon.ru

Сайт: www.inecon.ru

Научный доклад

Тураева М.О.

**Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии
в условиях современной регионализации**

Оригинал-макет *Валериус В.Е.*

Редактор *Полякова А.В.*

Компьютерная верстка *Сухомлинов А.Р.*

Подписано в печать 19.11.2014. Заказ № 60

Тираж 300 экз. Объем 2,5 уч.-изд. л.

Отпечатано в ИЭ РАН

ISBN 978-5-9940-0494-4



9 785994 004944