



Центр стратегической конъюнктуры

СТЕК



**Система транспортных
евразийских коридоров**





Россия в Средней Азии и на Кавказе: «центр силы» постсоветского пространства (исследование 2001 года) / Под общ. ред. А.Д. Собянина. — Пушкино: Центр стратегической конъюнктуры, 2013. — 104 с.

В работе рассмотрены группы стран СНГ, классифицированные по принципу отношения к российскому фактору, выделена проблема удержания российского контроля над транспортировкой каспийского углеводородного сырья и над транспортным коридором «Север-Юг» из Индии в Европу через Иран и Россию. Цивилизационное противостояние мусульманского Юга и богатого Севера рассмотрено с позиции невозможности самообеспечения «южной» экономики, а также общинно-деспотического уклада большинства стран Юга.



Чернов М.И. Осетия: рождение большой мечты / Российский институт стратегических исследований. — Москва: Центр стратегической конъюнктуры, 2013. — 136 с.

В книгу вошли материалы, посвященные политическим и экономическим аспектам будущего Республики Южная Осетия и Республики Северная Осетия — Алания, опубликованные в 2004–2013 гг. в российских СМИ, среди которых журнал «Эксперт», газета «РБК дейли», агентство «Росбалт», сайт rasmi.ru и другие.

ISBN 978-5-9906914-1-4



ЦЕНТР СТРАТЕГИЧЕСКОЙ КОНЪЮНКТУРЫ

СТЕК

Система транспортных
евразийских коридоров



Пушкино

Центр стратегической конъюнктуры

2015

УДК 338.2
ББК 65.04
С79



АВТОРЫ

Акимов Т.К., Алиева Н., Баденков Ю.П., Бельдей В.А., Бессарабов Г.Д.,
Боровиков С.Е., Вассерман А.А., Гаврилов Д.А., Голубчиков Ю.Н.,
Григорьев С.Е., Ёлкин С.В., Железняков А.С., Забелло Я.Ю., Казанцев Е.Д., Латыпов Н.Н.,
Мальшев А.А., Мясников А.В., Пак М.Д., Панфилова В.В., Переслегин С.Б., Плюснин Ю.М.,
Рахимов К.К., Рудашевский В.Д., Рыскулов Д.М., Сабкалов В., Собянин А.Д., Тикунов В.С.,
Филиппенко А.В., Чакеева М.У., Чернов М.И., Шабдолов Ш.Д., Шибутов М.М.

С79 СТЕК: Система транспортных евразийских коридоров /

Сост. А.В. Воробьев, К.К. Рахимов, А.Д. Собянин / Центр стратегической конъюнктуры. — Пушкино: Центр стратегической конъюнктуры, 2015. — 644 с.

ISBN 978–5–9906914–1–4

В книге собраны статьи по стратегической разработке «Система транспортных евразийских коридоров». СТЕК — это целый ряд научных и публицистических публикаций профессоров и аналитиков с 1999 года по перспективным крупным железнодорожным и автодорожным, морским проектам на Кавказе, в Средней и Центральной Азии, в Сибири и в Арктике, который к 2003 году обрел целостный вид в виде концепции СТЕК. Основные разработчики СТЕК — профессора Юрий Николаевич Голубчиков, Юрий Михайлович Плюснин, Владимир Сергеевич Тикунов, аналитики Кубат Калыевич Рахимов, Сергей Евгеньевич Боровиков, Вячеслав Анатольевич Бельдей и Александр Дмитриевич Собянин (основное публичное лицо группы. Коридоры СТЕК). Большинство статей написано в рамках проектов, реализованных **Ассоциацией приграничного сотрудничества**.

Книга предназначена для аналитиков и экспертов Министерства транспорта России, Министерства транспорта и коммуникаций Казахстана, ОАО «РЖД», а также всех, кому не безразлична судьба Евразии.

ISBN 978–5–9906914–1–4

© Коллектив авторов, 2015
© Воробьев А.В. & Центр СК, оформление, 2015

СОДЕРЖАНИЕ

Вместо предисловия

<i>Латыпов Н.Н., Вассерман А.А.</i> Инфраструктура или революция. Как не вернуться к Маркеу	8
--	---

РАЗДЕЛ 1. Концепция СТЕК: Приоритет коридоров из Балтии и Арктики в Южную Азию

<i>Бельдей В.А., Боровиков С.Е., Переслегин С.Б., Рахимов К.К., Собянин А.Д.</i> Азиатский козырь России. Система транспортных евразийских коридоров: новый взгляд на приоритеты транспортной политики России.....	23
<i>Собянин А.Д., Боровиков С.Е., Плюснин Ю.М.</i> От Критских коридоров (система МТК) к Системе транспортных евразийских коридоров (СТЕК). Кластеры промышленного развития СТЕК как основа сотрудничества в треугольнике ЕС/ЕврАзЭС/КНР	34
<i>Боровиков С.Е., Переслегин С.Б.</i> В узлах транспортной сети. «Южный коридор» и проблемы развития российского Северо-Запада...	40
<i>Боровиков С.Е., Казанцев Е.Д., Рахимов К.К., Переслегин С.Б., Собянин А.Д.</i> Место коридора «Север-Юг» в системе транспортных коридоров Евразии: формирование индийско-иранско-российского пространства экономического сотрудничества.....	63
МТК «Север-Юг»	90
<i>Чернов М.И.</i> Средняя Азия «уплывает» от России. О реализации программы по созданию транспортного коридора «Север-Юг»	110
<i>Бельдей В.А., Боровиков С.Е., Рахимов К.К., Собянин А.Д.</i> «2К»: от стратегии выживания к стратегии быстрого роста	114
<i>Бельдей В.А.</i> Россия и транспортный коридор из Европы в Среднюю Азию: двойные стандарты и новый Ганзейский путь на Балтике	121
Открытие движения по второй железной дороге, которая соединит западный сектор границы Республики Корея с КНДР	130
<i>Чернов М.И.</i> Россию зовут в Пакистан. Исламскую республику спасут российские железнодорожники	132
<i>Григорьев С.Е., Забелло Я.Ю., Чакеева М.У.</i> Автодорога Ташкент– Карачи: для российских экспортеров открываются новые маршруты ..	134
Канал из Каспия в Персидский залив — Россия восхищена грандиозным замыслом иранских гидротехников	141

МТК «Север — Юг» нужен России, Индии, Ирану и Пакистану. Хазаро-Ганзейский путь.....	151
---	-----

РАЗДЕЛ 2. Коридор Россия–Иран как опорный проект СТЕК на Кавказе

<i>Собянин А.Д.</i> Задачи независимой Абхазии — безопасность России и хорошие дороги	158
Трансевразийский и Транскавказский коридоры развития	162
На территории единой страны возможны проекты евразийского значения ..	163
Границы Осетии должны быть пересмотрены. «Это наши земли. И Трусовское ущелье, и Гудское ущелье, и Кобинская котловина» ...	167
Кавказ, Каспий и Средняя Азия связаны войной	173
<i>Чернов М.И.</i> Россия выйдет на границы Армении. Выработан новый формат российского продвижения в Закавказье. РФ заинтересована в развитии ТрансКАМа, соединяющего Северный Кавказ с Арменией и Ираном.....	179
ДЕКЛАРАЦИЯ Международного общественного движения «Единая Осетия». Движение «Единая Осетия» за объединение всех осетинских земель в составе Евразийского союза	183
<i>Пак М., Алиева Н.</i> Дорожная карта Кебедова. Сельский житель построил стратегически важную для России дорогу своими силами. Аваро-Кахетинская дорога.....	187
<i>Чернов М.И.</i> Инфраструктурная матрица Кавказа в Евразийском союзе: основные транспортные проекты в 2014–2017 гг.....	192
<i>Mikhail I. Chernov</i> Caucasus Infrastructural Matrix in Eurasian Union: Basic Transport Projects in 2014–2017	197
<i>Чернов М.И.</i> Транспортный коридор Россия–Иран как опорный проект системы транскавказских транспортно-инфраструктурных проектов и логистических центров	202
<i>Чернов М.И.</i> Новые транспортные коридоры на Кавказе. Россия–Иран...	209

РАЗДЕЛ 3. Ключевая роль Казахстана в коридорах СТЕК

<i>Мальшев А.А., Рахимов К.К., Собянин А.Д.</i> Казахстан в системе транспортных евразийских коридоров	215
<i>Malyshev A., Rakhimov K., Sobyenin A.</i> Kazakhstan in the System of Eurasian Transport Corridors	231

<i>Шибутов М.М.</i> Осуществимость создания Союза центральноазиатских стран — взгляд из Казахстана'	240
<i>Шибутов М.М.</i> Матрица противоречий и совпадения интересов Российской Федерации, Казахстана и стран Средней Азии. Основные уровни анализа политики постсоветских стран	248
<i>Шибутов М.М., Сабкалов Владимир, Шабдолов Шоди.</i> Проект железной дороги по маршруту Китай–Таджикистан–Иран никогда не будет принят	256
Персидский недолив. Есть ли перспективы у железной дороги Казахстан–Туркменистан–Иран?	261

РАЗДЕЛ 4. Китайско-Киргизская железная дорога из Синьцзяна в Ферганскую долину

<i>Бессарабов Г.Д., Собянин А.Д.</i> Об экономическом присутствии России в Западном Китае и Центральной Азии: Китайско-Киргизская железная дорога.....	268
<i>Баденков Ю.П.</i> Каратегин-Алайский транспортный коридор: ключ к интеграции Таджикистана в Центральную Азию.....	278
<i>Акимов Т.К.</i> ККЖД как геополитическая магистраль	283
<i>Рахимов К.К.</i> Куда повернется транспортный вектор Кыргызстана?	293
<i>Рахимов К.К.</i> Железная дорога в Китай — цивилизационный выбор Киргизии против России и Казахстана	304
<i>Панфилова В.В.</i> Киргизия ударит по России китайской колеей. Не получив денег в Москве, Бишкек развернулся к Пекину	314
Центрально-Азиатский железнодорожный кроссроуд.....	318
Безопасность в Кыргызстане зависит от типа новой железной дороги .	322
Китайская дорога разрежет Киргизию пополам. Инфраструктурные проекты Пекина затрагивают безопасность России	325
<i>Собянин А.Д.</i> Киргизии нужны российские железные дороги и российская военная база в Оше	328

РАЗДЕЛ 5. Индо-Сибирская железная дорога и дорога из Сибири в Ферганскую долину

<i>Железняков А.С., Тикуннов В.С., Голубчиков Ю.Н., Рахимов К.К., Собянин А.Д.</i> Железнодорожные модели интеграции Центральной Евразии. Три маршрута железной дороги Чуй–Фергана	332
--	-----

Выход России к Индийскому океану. О железной дороге из Сибири в Индию	347
<i>Голубчиков Ю.Н., Рахимов К.К., Собянин А.Д., Тикунов В.С.</i> Географическое обоснование Индо-Сибирского транспортного направления.....	367
<i>Golubchikov Yu.N., K.K. Rakhimov K.K., Sobyenin A.D., Tikunov V.S.</i> Geographical Substantiation of the Indo-Siberian Transport Direction	376
<i>Рахимов К.К.</i> Строительство «коридора развития» Чуй–Фергана — исторический шанс для бизнеса в Киргизии	385
Железные дороги Китай–Киргизия–Узбекистан и Чуй–Фергана, экономическая экспансия Китая, Киргизия и ЕЭП.....	397
<i>Рахимов К.К.</i> Инфраструктурные проекции геополитики в Центральной Азии. Возвращение России.....	418

РАЗДЕЛ 6. Трансазийский коридор развития из Арктики в Южную Азию

<i>Рыскулов Д.М.</i> Трансазийская наковальня геополитики и геоэкономики..	436
<i>Рудашевский В.Д., Рыскулов Д.М.</i> Трансазийский коридор развития. Смена экономического и затем политического вектора развития России	448
<i>Филиппенко А.В.</i> Коридор международного развития «Арктика — Центральная Евразия»	459
<i>Рыскулов Д.М.</i> Трансазийский торговый путь мировой экономики	468
<i>Плюснин В.М.</i> Потенциал Срединного коридора развития «Арктика — Центральная Евразия». Иной взгляд	495
<i>Чернов М.И.</i> Путин дал старт новому освоению Арктики и Восточной Сибири.....	500
У США в Арктике «мускулы» гораздо слабее, чем у России	503

РАЗДЕЛ 7. Транспортная инфраструктура и стратегическое планирование государства

<i>Собянин А.Д., Шибутов М.М.</i> Стратегическое планирование в США: военная мощь, прорывные технологии и доллар (Аналитический доклад)	506
<i>Бельдей В.А.</i> «Россия должна взять на себя ответственность за обустройство Евразии»	522

НАУЧНЫЙ СЕМИНАР. Актуальные проблемы геополитики. «Империализм и борьба за великие железнодорожные и морские пути будущего»	526
<i>Собянин А.Д.</i> Транспортно-инфраструктурное развитие Кавказского и Среднеазиатского регионов: роль этнорелигиозных факторов	530
РАЗДЕЛ 8. Поиск и оптимизация творческих решений в инженерной и управленческой сферах	
<i>Латышов Н.Н., Гаврилов Д.А.</i> Нелинейные решения для опережающего развития. К возрождению традиций отечественной инженерии	544
<i>Латышов Н.Н., Ёлкин С.В.</i> К вопросу о мобилизации интеллектуальных ресурсов России, инженерном и научно-техническом реванше.....	549
<i>Вассерман А.А., Гаврилов Д.А., Ёлкин С.В.</i> Из опыта Лаборатории нелинейных решений: «апгрейд» мышления узкого специалиста....	554
<i>Мясников А.В., Гаврилов Д.А., Латышов Н.Н.</i> К вопросу об опережающем развитии отечественных компаний и корпораций ...	563
ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ	571
ПРИЛОЖЕНИЯ. Основная литература. Презентации. КАРТЫ	
ОСНОВНАЯ ЛИТЕРАТУРА. См. статью <i>А.Д. Собянина</i> «Транспортно- инфраструктурное развитие Кавказского и Среднеазиатского регионов: роль этнорелигиозных факторов» С. 532–544)	584
ПРЕЗЕНТАЦИЯ 1. Место коридора «Север-Юг» в системе транспортных коридоров Евразии: формирование индийско-иранско- российского пространства экономического сотрудничества.....	589
ПРЕЗЕНТАЦИЯ 2. СТЕК: Санкт-Петербургский транспортный узел в экономическом развитии Северо-Запада России	593
ПРЕЗЕНТАЦИЯ 3. Проект строительства железной дороги Казахстан—Кыргызстан—Таджикистан	598
ПРЕЗЕНТАЦИЯ 4. Инфраструктурные проекции геополитики в Центральной Азии	607
Авторы книги и благодарности	640

Вместо предисловия

Латышов Н.Н., Вассерман А.А.

Инфраструктура или революция

Как не вернуться к Марксу^{1, 2}

Если государство не вернется к опережающему развитию инфраструктуры экономики — оно тем самым выстроит инфраструктуру бунта.

Среди известнейших эпизодов «Повести временных лет» одно из почетных мест занимает рассказ о приглашении варяга Рюрика на новгородское княжение (с естественной претензией на киевское великое княжение — что, впрочем, удалось лишь после его смерти — князю Олегу Вещему). А в этом рассказе знаменитая фраза — «Земля наша велика и обильна, а порядка в ней нет».

Правда, при детальном рассмотрении прелесть истории несколько блекнет. Летописная фраза касалась всего лишь порядка престолонаследия. Старейшина ильменских словен (по другим летописям — князь) Гостомысл умер, не оставив наследников мужского пола. И среди многочисленных претендентов на престол победил родственник (по сведениям разных летописей, то ли зять, то ли внук) покойного Рюрик, как снег на голову вернувшийся с Запада. Очевидно, помогла ему в этом его варяжская дружина, составленная из западных славян и скандинавов.

— — — — —

¹ Опубликовано: Латышов Н.Н., Вассерман А.А. 4,51 Стратегемы для Путина. М.: АСТ, 2014. С. 269–287 [conjunction.ru/book-stec-2015-0_1].

² Первый вариант этой статьи мы разработали еще в 2006 году по поручению мэра Москвы Юрия Михайловича Лужкова. С тех пор текст не утратил актуальности. Авторы полагают, что еще сумеют обновить и дополнить этот материал, ибо, как говорится в пословице: «Пока гром не грянет...»

Впрочем, историческая память сильнее достоверности. С тех самых летописных временных лет укоренилась у нас всеобщая убежденность в несметном богатстве России и полной неспособности самих россиян использовать эти богатства сколько-нибудь разумным образом.

Наверное, самое яркое в последние годы выражение этого общего мнения — позиция Андрея Илларионова. Бывший советник по экономике президента России — безудержный либерал, нещадно ругавший даже Гайдара за консерватизм и стремление хозяйствовать целенаправленно — свято верует в пагубность для современной отечественной экономики любых инвестиций. Поэтому, в частности, он еще в бытность свою советником рекомендовал все нынешние доходы, проистекающие из непредвиденно благоприятной конъюнктуры мирового рынка сырья, употребить исключительно для выплаты внешних долгов и создания резервов на будущее — не столь удачные — времена.

Конечно, идеи Илларионова, как и любая крайняя точка зрения, были рассчитаны не столько на немедленное и неукоснительное исполнение, сколько на внимательное и разностороннее обдумывание. Но в значительной степени они уже осуществлены: создан и доселе действует (в разных формах и под разными названиями) резервный фонд — гигантский пылесос для откачки денег из экономики. Правда, со всеми неожиданно свалившимися из скважины богатствами вряд ли кто-то расстанется добровольно — но все же значительная их часть даже во время нынешней Второй Великой депрессии, когда на счету каждый грош, уходит из российского хозяйства в зарубежные кубышки.

Тем не менее жемчужное рациональное зерно в этой куче рассуждений обнаружить несложно. Все испробованные доселе способы обращения со сверхдоходами явно приносили нам больше проблем, чем решали.

Например, первые нефтедолларовые фонтаны, щедро оросившие СССР после арабского нефтяного эмбарго конца 1973-го, и впрямь обернулись импортным продовольствием и ширпотребом в магазинах многих наших крупных городов. Но немалая их часть воплощена

в тысячи межконтинентальных ракет и десятки тысяч боеголовок. А последующий опыт показал: для надежной обороны страны от внешней опасности хватило бы и десятой доли этого арсенала.

Не меньше нефтедолларов ушло на десятки тысяч танков. Тут, впрочем, военное обоснование было. Генштаб вычислил, сколько танков будет уничтожено ядерными ударами НАТО, и добился такого их изобилия, чтобы до атлантического побережья докатилась должная доля советской броневой лавины. Это оказало на западные горячие головы куда большее отрезвляющее воздействие, чем неотвратимость ядерного возмездия: гарантированное взаимное самоубийство может и не состояться именно вследствие взаимности, а вот оккупация Западной Европы была осуществима и технически, и психологически.

А вот какую пользу принесли нам и всему миру десятки миллиардов, ушедшие на вооружение экзотических режимов, обещавших взамен полюбить нас и заняться строительством социализма, — сказать сложно. Хотя бы потому, что оба эти обещания, как правило, оставались невыполненными.

Главным же последствием нефтедолларового изобилия оказалось окончательное свертывание косыгинских реформ — второй (после ленинской Новой экономической политики) попытки сформировать эффективный рынок под строгим политическим контролем ради соблюдения социальной справедливости. Еще лет через десять ту же идею воплотил в Китае Дэн Сяопин. А мы так и остались на месте, постепенно заменяя импортом естественную убыль продукции собственных — практически не обновлявшихся (в 1975–1985-м годах львиная доля амортизационных отчислений промышленности перечислялась на финансирование оборонных производств) — предприятий. Когда очередное (по многим сведениям — искусственно спровоцированное, но на самом деле и естественных причин вполне хватало) колебание нефтяной конъюнктуры вышибло топливную подпорку из-под отечественной экономики, выяснилось, что иных устоев у страны давно уже нет. Лихорадочная попытка возвести временные крепления — так называемая перестройка — результатов не дала: Союз рухнул.

В уменьшенном масштабе то же самое повторилось и в эпоху гайдариномики. Скромное благополучие, поманившее нас в 1995–1997-м годах, покоилось на очередных всплесках нефтяных цен, распродаже остатков государственных предприятий да еще на безудержном заимствовании. Распорядиться этими — не столь уж малыми — деньгами, вероятно, можно было и хуже, чем удалось тогдашнему правительству. Но, судя по размаху последствий августовского обвала, вряд ли намного хуже.

Память о столь тяжких последствиях каждого проблиска избобилия никак не добавляет оптимизма аналитикам, оценивающим нынешнюю российскую экономическую политику. Более того, те же аналитики дружно отмечают: многочисленные попытки направить полученные деньги на внутренний рынок дали явно неблагоприятные результаты. Так, поддержание курса рубля уменьшает конкурентоспособность отечественного производства. Увеличение социальных выплат чревато новыми вспишками инфляции — непрогнозируемыми, а поэтому не трансформируемыми в производственную деятельность. Наконец, собственные инвестиции государства в промышленность всегда и везде отличались низкой эффективностью, а в условиях смешанного рынка теоретически способны прямо противодействовать усилиям частных предпринимателей — легко ли конкурировать с государством, имеющим право не беспокоиться о рентабельности своих затрат!

В то же время последовать илларионовским (да и вообще либертарианским, то есть требующим полной экономической свободы личности без оглядки на общество и на этом основании воспреещающим государству прямое участие в какой бы то ни было полезной деятельности) рецептам в полном объеме тоже вряд ли удастся. Причем совершенно независимо от того, насколько они разумны. В любой — даже самой благополучной — стране достаточно людей откровенно бедных (и зачастую — не по своей вине, а просто вследствие основных принципов рыночной экономики). Они, как показывает мировой опыт, не поймут, почему их в очередной раз отстраняют от дотаций.

Словом, тупик очевиден. Благоприятная конъюнктура нефтяного рынка очень приятна здесь и сейчас — но в долгосрочной перспективе вряд ли намного безопаснее ценовых обвалов, породивших кризисы конца 1980-х и 1998-го года. Ожидать же от правительства разумного распоряжения нынешними богатствами вряд ли приходится. По крайней мере от правительства, следующего модным ныне экономическим теориям. Причем не только официальным, но и исповедуемым всеми основными политическими течениями. Поскольку каждая из этих теорий уже разнообразно испытана на постсоветских просторах.

Как известно, безвыходным положением называется положение, выход из которого не устраивает ни одну из сторон. Наша экономика все еще остается прежде всего полем конфликта ортодоксальных рыночников со столь же ортодоксальными коммунистами. Первые убеждены, что рынок обязан управляться сам собою, без всякого целенаправленного воздействия. Вторые, напротив, свято веруют: государство обязано затыкать своим телом все амбразуры, не оставляя общественной самодеятельности ни малейшего шанса проявиться.

Как отмечал еще Гёте, между двумя крайностями лежит не истина, а проблема. В данном случае можно сформулировать ее так: государство обязано распорядиться избыточными доходами, не ущемляя интересы ни социально слабых слоев населения, ни активных и предприимчивых.

Впрочем, сходная проблема уже возникала перед многими государствами. Острее всего — в период Великой депрессии, начавшейся в 1929-м и полностью исчерпанной разве что во Вторую мировую войну.

Правда, тогда государства, сражавшиеся с депрессией, не располагали избытком реальных доходов и добывали деньги откровенной инфляцией. Впрочем, в экономическом смысле этот источник мало отличается от налогообложения экспортной сверхприбыли. Инфляция, как известно, тоже налог. Причем затрагивающий прежде всего беднейших — поэтому, в отличие от обложения крупных доходов, не слишком подавляющий экономическую активность.

Как же распорядились правительства 1930-х годов доходами, добытыми теоретически сомнительным путем? На редкость однообразно. Даже столь противоположные политики, как демократ Рузвельт и диктатор Гитлер, вкладывали государственные средства в основном в автомагистрали и военные заказы.

Второй пункт объяснить несложно. Обострение экономических неурядиц породило свирепые политические противоречия между крупными странами и внутри каждой из них. Предвидеть, что эти противоречия рано или поздно перерастут в силовые столкновения, не могли разве что Чемберлен и Даладьё, даже в сентябре 1938-го свято верившие: мюнхенское умиротворение Гитлера породит вечный мир. Любой вменяемый политик обязан был — в соответствии с древней латинской поговоркой — желая мира, готовиться к войне.

Но зачем понадобились автомагистрали странам, пронизанным густейшей железнодорожной сетью? Даже США — по сравнению с Западной Европой изрядно обделенные стальными дорогами — в этом отношении существенно опережали, к примеру, нынешнюю Россию, тоже не испытывающую слишком уж острой нехватки транспортных возможностей. Тем более что кризисный спад производства резко снизил нагрузку на существовавшую транспортную сеть — следовательно, потребности в создании новой сети взяться было неоткуда.

А дело в том, что экономический кризис никогда не бывает связан только с абсолютным перепроизводством. Как показал выдающийся экономист Кондратьев в своей теории длинных конъюнктурных волн (в 1938-м его расстреляли, в сущности, за эту теорию, не во всем соответствовавшую марксистским канонам), самые тяжелые кризисы порождаются исчерпанием возможностей существующей структуры производства. Соответственно для выхода из кризиса необходимо построение новой структуры.

Причем строить ее необходимо на основе новой инфраструктуры.

Например, стагфляция (так назвали экономический застой, сохраняющийся даже при инфляционной накачке), спровоцирован-

ная все тем же нефтяным эмбарго, прекратилась не только благодаря рейганомике — сочетанию жесткой финансовой политики с легкой налоговой. Не меньшую роль сыграло появление в 1981-м персонального компьютера. Массовое внедрение новой вычислительной техники позволило заметно сократить среднее менеджерское звено и снизить омертвленные складские запасы. Вдобавок оно ощутимо улучшило управляемость производства. Впервые стало возможно в считанные дни подстраивать крупные предприятия под новые требования рынка.

Еще раньше — в 1930-х годах — перестройка инфраструктуры также принесла новое качество. В отличие от железных дорог, автомагистрали обеспечили доставку грузов «от двери до двери» без перевалок или ожидания попутных составов. Резко возросла гибкость экономики, возможность хозяйственного маневра. Существенно сократились сроки всех последующих реорганизаций конкретных производств. Следовательно, ускорилось решение всех неизбежно вновь возникающих экономических задач. Это, правда, не уменьшило значения железных дорог: стабильные грузопотоки все еще выгоднее (и в обозримом будущем останется выгоднее) перевозить именно по рельсам. Но теперь железные дороги могут подстраиваться под уже сложившееся производство и брать на себя грузопоток именно по мере его стабилизации. Это сокращает затраты на их собственную реорганизацию — и тем самым они также выигрывают от развития автомагистралей.

Заметим: масштабы инфраструктурных преобразований всегда сопоставимы с масштабами всего государства. Поэтому их лишь в редких случаях удается обеспечить исключительно частной инициативой, без государственной организационной и финансовой поддержки.

Разве что британская сеть железных дорог зарождалась на частные деньги, практически без казенных субсидий. Да в США, где государство лишь в XX веке — в результате Великой депрессии — обрело заметную экономическую силу, железные дороги были сплошь частными (что, между прочим, обернулось немалым хаосом в отрасли: на многих направлениях дороги дублировались и

зачастую от безудержной конкуренции одновременно приходили в упадок, а до некоторых важнейших регионов рельсы по сей день вовсе не дотянулись, что снижает рентабельность хозяйствования в них). А на европейском континенте частную железнодорожную инициативу чаще всего подпитывали крупные государственные гарантии, а то и прямые заказы. В России же первые дороги и вовсе были казенными, а после нескольких десятилетий частного (при государственных гарантиях) железнодорожного строительства государству пришлось вернуться в эту сферу, дабы создать из разрозненных дорог единую сеть.

Кстати, именно благодаря масштабам инфраструктуры вложения в нее не порождают пагубной конкуренции государственных инвестиций с частными.

Конечно, современная экономика нуждается в новых инфраструктурах — прежде всего средствах связи. Но Россия заметно отстает от развитых стран и по части прежних инфраструктур — от железных дорог до канализации, от автомагистралей до водопроводов. Поэтому можно даже не особо задумываться над поиском сверхсовременных объектов капиталовложений. Государственным деньгам хватит простора и в классических сферах. Достаточно сравнить желаемый объем автодорожного фонда с фактическим да оценить степень износа железных дорог — и становится ясно: любые нефтяные сверхдоходы можно спокойно тратить внутри страны, причем с бесспорной пользой.

Более того, практически вся существующая отечественная инфраструктура строилась в эпоху плановой экономики, ориентированной на долгосрочное сверхмассовое производство ради покрытия уже бесспорно выявившихся дефицитов. Рынок же отдает предпочтение предприятиям не слишком большим, зато очень быстро перестраивающимся на едва намечающиеся потребности. Поэтому для рынка возможности нашей инфраструктуры недостаточны не только количественно, но и качественно — в силу изменения самих принципов ее формирования и деятельности. Следовательно, немалую ее часть нужно вообще строить заново, с нуля. Более того, поскольку движущей силой рыночной экономи-

ки всегда была и будет конкуренция, придется создавать некоторый избыток инфраструктурных мощностей — чтобы было кому конкурировать.

Увы, пока роль инфраструктурных реформ в предстоящем выходе из кризиса мало кто у нас понимает. Разве что Москва вкладывает изрядные бюджетные средства в новую внутригородскую сеть передачи информации да в реконструкцию столичного автодорожного лабиринта. Причем вкладывает не только из соображений высокой теории, но и под давлением прямой и очевидной необходимости. Условия в центре города вынуждают мэрию кардинально обновить даже такое сложно создаваемое транспортное средство, как подземная железная дорога (у нас более известная как *metropolitaine* — столичная). Неизбежна и реанимация Окружной Железной дороги, в чьей полосе отчуждения проходят немалые фрагменты Третьего автодорожного кольца (и ранее задуманного Четвертого, ныне перепроектируемого в систему пересекающихся хорд — магистралей, соединяющих окраины города без захода в центр).

Москву за совершенствование инфраструктуры больше ругают, чем хвалят. Общим местом стало обвинение московских властей в том, что объекты бюджетных вложений выбираются исключительно ради удобства хищений (и даже замена мэра не отменила традицию таких обвинений — слишком уж просто это говорить). Действительно, капитальное строительство предоставляет немалые возможности для разномасштабного воровства и во всем мире входит в сферу интересов мафии. Но, как писал Андрей Некрасов в «Капитане Врунгеле», всякая селедка — рыба, но не всякая рыба — селедка.

Московское хозяйственное положение изрядно отличается от общероссийского. Даже в северной столице вряд ли удастся в точности воспроизвести экономические технологии, чья суть проста: «Любые деньги, которыми государство может распорядиться самостоятельно, должны вкладываться в развитие, совершенствование и переустройство инфраструктуры».

Кстати, сам этот термин можно понимать достаточно широко. В общем смысле к инфраструктуре относится все, что удовлетво-

ряет потребности общества в целом, а не каких-то отдельных его слоев или отраслей. Например, вооруженные силы — тоже разновидность инфраструктуры: в любой стране вряд ли найдется много людей, вовсе не опасующихся никаких угроз извне (хотя особо либеральные российские граждане порою повторяют рассуждения незаконного брата Карамазовых — Смердякова — о желательности победы умных иностранцев над глупыми русскими независимо от последствий).

Особо остро нуждается в дополнительных капиталовложениях жизненно важная часть российской инфраструктуры — правоохранительная система. Условия обычного пребывания в отечественных следственных изоляторах Западная Европа признала пыткой — и, к сожалению, вполне заслуженно: даже после значительных затрат на совершенствование нескольких особо известных заведений этого рода там все еще страшнее, чем во многих европейских трупобах. Сократить же сроки пребывания в изоляторах — следовательно, уменьшить их загрузку и тем самым сделать условия не пыточными — можно, лишь резко увеличив и число следователей и судей, и оплату каждого из них (без этого не привлечь действительно квалифицированных специалистов).

Забавно, что многолетние усилия все той же Москвы по повышению оплаты правоохранителей рассматривались прессой чуть ли не как форма подкупа. Действительно, во избежание распада страны эту сферу может питать только общегосударственный бюджет. Но что делать, если он эту свою бесспорную обязанность не исполняет? Только в последние годы федеральные власти постепенно начали понимать: такое применение избыточных денег не только безопасно в макроэкономическом плане, но и необходимо политически.

Своеобразный вид инфраструктуры — сама земля. Эту ее роль часто недооценивают. Но достаточно вспомнить: существование естественных монополий — железных дорог, трубопроводных и электропередающих сетей — порождено не только и не столько ограниченными возможностями капиталовложений в рельсы и насыпи, трубы и провода. Куда важнее ограниченные возможно-

сти выделения земли под эти грандиозные сооружения. Мысленно удвоим число шлагбаумов на автодорогах или излучение от высоковольтных ЛЭП — и легко поймем, какой именно ресурс вынуждает монополизировать столь многое.

Это, конечно, не оправдывает шабаши крайних левых во многих странах при обсуждениях земельных кодексов. Но по крайней мере показывает: дело не только в пиаровских устремлениях партий, жаждущих общественной поддержки. Их оппоненты выпячивают — и справедливо высмеивают — именно эту, чисто пропагандистскую, сторону дела. Но молчат о более глубинных мотивах, на которых левые долго еще будут строить немалую часть своей политики.

Левым чаще всего терять нечего. Потому что они давно потеряли главное — инициативу. Рыночные партии хорошо изучили все опоры их популярности — и перехватывают даже жесткие, державнические, авторитарные лозунги (не говоря уж о лозунгах патерналистских). В частности, в Российской Федерации для ностальгирующих по советским временам был создан имидж бывшего советского величия еще задолго до того, как развитие привело к объективной необходимости возрождения державы, способной влиять на весь ход мировых событий, — но коммунисты, не сумевшие это величие удержать и поэтому вызывающие у многих аллергию, сами оказались от столь выгодного имиджа отодвинуты.

Но, например, в Российской Федерации думский бунт против неограниченной торговли землей вышел за пределы чистой саморекламы. Ведь никуда не делась — и регулярно проявляется на переднем плане политики — реальная опора левых — те слои населения, которым реформы не принесли ничего, кроме потерь. Пусть дела в стране идут в целом к лучшему — но частных случаев, с которых напряжение все еще не снимается, более чем достаточно. Поведение коммунистов помогает этим людям понять: им тоже терять нечего. Решая свои тактические задачи, левые лидеры дали взрывоопасной массе наглядное пособие, способное при дальнейшем продавливании рецептов чистого рынка катализировать бунт. Он в России не только (как отметил Пушкин) бессмысленный и беспощадный — но, к сожалению, и закономерный.

Частная собственность на землю отражается на инфраструктуре неоднозначно. С одной стороны, появляется возможность резервировать дороги и энерготрассы, оплачивая неизбежные неудобства не согласованиями противоречивых интересов, а просто дополнительными деньгами. С другой стороны, эти дополнительные расходы можно возмещать только соответствующим ростом тарифов. Следовательно, инфраструктура может заметно подорожать. А это, как известно, бьет по всей экономике.

Между тем экономический блок правительства Российской Федерации, похоже, вовсе не ощущает этой угрозы. Это видно, в частности, по его бюджетной политике. Год от года — даже невзирая на нынешний нефтяной бум — сокращаются статьи, связанные с реальным производством (за исключением оборонной его части — ее необходимость стала очевидна еще в связи с началом Второй Великой депрессии, а окончательно доказана воздушным погромом Ливии, вполне послушной Западу, но ставшей неудобной для его сиюминутных планов). И прежде всего — статьи инфраструктурные. В частности, много лет нещадно секвестровалось дорожное строительство. Хотя именно сейчас, пока частная собственность еще не раздула цену земли, у нас остается возможность довести российскую дорожную сеть хотя бы до минимально необходимого в современной экономике уровня. Когда Земельный кодекс начнет действовать в полной мере, строить бесплатные дороги окажется практически невозможно (уже сейчас дублеры многих стратегически важных магистралей — например, трассы, связывающей два главных российских мегаполиса — строятся как платные, что изрядно бьет по рентабельности хозяйства вокруг них).

Если государство не вернется к опережающему развитию инфраструктуры экономики — оно тем самым выстроит инфраструктуру бунта.

Инфраструктурные компоненты, требующие государственной поддержки, можно перечислять долго. Более того, практически каждый из них уже оказывается предметом особой заботы в каком-то из множества разнообразных российских регионов. Так что федеральным властям — и политическим, и экономическим —

есть с кого брать пример. Главное — понять: нынешним сверхдоходам можно и нужно найти на отечественных просторах применение, полезное и сию минуту, и в будущем.

Собственно, действительно полезные новшества всегда дают эффекты не только сиюминутные. Например, массовое строительство железных дорог в Великобритании не только снизило издержки на перевозку угля — ради чего, собственно, местные шахтовладельцы и вкладывали изрядные по тому времени деньги в рискованные проекты Стефенсона. Именно это новое транспортное средство вывело крупнейшую капиталистическую страну из череды кризисов, начавшейся в 1820-х.

Англия к тому времени располагала разветвленной сетью водных путей — по многочисленным рекам и искусственным каналам. Их пропускная способность вполне соответствовала объемам производства. Но железные дороги резко ускорили перевозки. Громадные средства, дотоле омертвленные в перевозимых грузах, направились на реорганизацию предприятий. И очередные кризисы, хотя и нараставшие по абсолютной величине, оказались существенно скромнее по отношению к общему размаху экономики.

Соответственно меньше оказались и социальные последствия новых кризисов. К началу 1840-х рабочее движение дошло уже до требования принять «Народную хартию» — радикально левую конституцию. Но после 1848-го чартизм пошел на спад — заработать стало проще, чем бунтовать.

Словом, революция, предвычисленная Марксом и Энгельсом на основе всей предыдущей статистики, так и не состоялась. Расчеты классиков были точны — тот же Энгельс около четверти века руководил крупнейшей прядильной фабрикой, а посему располагал изрядными экономическими знаниями. Но инфраструктурная перестройка — замена речных путей рельсовыми — обесценила все сведения, накопленные революционерами ранее. Предвидеть же новые — еще более радикальные — реорганизации было в ту пору и вовсе немислимо.

В России развитие железных дорог катастрофически запоздало. Может быть, как раз отсюда и рост революционных настрое-

ний, и политические взрывы начала XX века, и немалая доля последующих хозяйственных диспропорций, из-за которых мы и социализм так толком и не построили...

При наших просторах железные дороги все еще остаются ключевым звеном инфраструктуры. Автомобильные перевозки на такие расстояния — удовольствие слишком дорогое, и все преимущества рыночной вольности не могут вполне их окупить. Нужной свободы перевозок придется достигать иным путем — опережающим развитием станционного и сортировочного хозяйства, массовым внедрением малогабаритных контейнеров и прочими сочетаниями магистральной концентрации с локальной гибкостью. А это — опять же инвестиции в совершенствование инфраструктуры.

Ньютон сказал: «Если я видел дальше других, то потому, что стоял на плечах гигантов». Правда, эти гордые слова — всего лишь эпизод спора за научный приоритет с Робертом Гуком, довольно низкорослым. Но мы сейчас стоим на плечах гигантов уже бесспорных — вроде тех же Маркса и Энгельса. Соответственно и прогнозы наши точнее. Так что можно уже не сомневаться: без инфраструктурных перестроек новый кризис российской экономики неизбежен.

Хватит ли нам решительности, чтобы избежать судьбы, некогда ожидавшейся для Англии? Особенно если учесть превратности самого понимания: что вообще считать нашей страной и какое направление развития выбирать?

РАЗДЕЛ 1

Концепция СТЕК: Приоритет коридоров
из Балтии и Арктики в Южную Азию

Бельдей В.А., Боровиков С.Е., Переслегин С.Б.,
Рахимов К.К., Собянин А.Д.

Азиатский козырь России.
Система транспортных евразийских коридоров:
новый взгляд на приоритеты
транспортной политики России¹

Сегодня в Российской Федерации достаточно остро стоит вопрос о выборе перспективной стратегии развития транспорта, как отрасли народного хозяйства. В числе его аспектов — общетеоретический: нынешняя, на наш взгляд, весьма спорная стратегия развития МТК «Север-Юг» представляет собой частный случай или общий? Думается, общий. Сегодня России и ее союзникам по Евразийскому экономическому сообществу (ЕврАзЭС) и Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) необходима новая транспортная идеология, составной частью которой должна стать Система транспортных евразийских коридоров (СТЕК). Она призвана обеспечить безопасность и надежность функционирования континентальных транспортных маршрутов, а также развитие территориально-производственных комплексов (ТПК). При нынешних подходах к решению проблемы транспорт не может обеспечить ни первой задачи, ни второй.

«Критским коридорам» требуется альтернатива

После того как перестал существовать СССР, транспортный комплекс Российской Федерации стал активно включаться в существующую европейскую транспортную систему. В 1994 году на 2-й Международной европейской конференции по транспорту, прохо-

— — — — —
¹ ОПУБЛИКОВАНО: РЖД-Партнер. 2003. № 3. С. 8–13 [conjuncture.ru/asian_trump_russia].

дившей на о. Крит, были определены девять основных направлений (коридоров) с тринадцатью ответвлениями. На 1-й Международной евроазиатской конференции по транспорту, проходившей в Санкт-Петербурге, были закреплены механизмы взаимодействия европейских и евразийских транспортных институтов, а ряд российских коридоров вошли составной частью в 9-й и 2-й Критские коридоры.

Дальнейшее сотрудничество с Европой продемонстрировало свои позитивные результаты, в частности, Евросоюз финансировал в последние годы и продолжает финансирование целого ряда транспортных проектов федерального значения (например, трасса «Дон»). По словам заместителя министра транспорта России Бориса Новосельцева, около \$300 млн кредита Европейского банка реконструкции и развития пойдет в 2003 году на реализацию ряда транспортных проектов (автомагистраль Чита–Хабаровск, кольцевая дорога вокруг Санкт-Петербурга, организация железнодорожного паромного сообщения между морскими портами Усть-Луга, Балтийск и портами Германии, некоторые другие проекты).

В то же время очевидно, что Критская система и коридоры ЭСКАТО ООН, будучи созданными в интересах других стран, не дают России и ее союзникам объединить в транспортном и инфраструктурном отношении Евразийский континент, чтобы реализовать свой потенциал развития. СТЕК должна сформировать новую функцию транспорта — работу в интересах объединения евразийского континента в политическом, экономическом и семиотическом пространствах. Международные коридоры СТЕК будут образовывать крупные «узлы связности», а малые транспортные коридоры СТЕК — «региональные узлы» приграничного сотрудничества. ЕврАзЭС дал старт такому подходу, а ШОС определяет возможности долгосрочной стратегии развития СТЕК в интересах евразийского континента.

Новая транспортная идеология

Одним из результатов ориентации на Критские международные коридоры явилось то, что были некритически восприняты некото-

рые базовые подходы к развитию транспорта в Европе, где традиционно ведущим является морской транспорт, а железнодорожный транспорт обеспечивает связность регионов (идеология «сильных европейских регионов») и взаимодействие между портами различных бассейнов. Создание предприятий или развитие регионов в Европе не является задачей транспорта, что позволяет снизить до минимума государственное регулирование транспортного развития, в то же время на азиатских просторах Сибири и Средней Азии лишь при наличии дороги можно говорить об иных хозяйственных задачах, что должно было бы обязывать к максимальной вовлеченности государства.

Даже такая стратегическая трасса, как Транссиб, является при европейском подходе всего лишь «северным лучом» Трансазиатской железной дороги, т.е. тихоокеанский порт Владивосток должен был бы обладать приоритетом перед Удоканским месторождением меди или иной региональной задачей. При этом неминуемо будет продолжаться усугубление проблем на железнодорожном транспорте, искусственно отделяемом от развития российских территориально-промышленных комплексов (ТПК), а находить инвесторов для финансирования региональных транспортных веток к основным коридорам или от коридоров к пунктам добычи полезных ископаемых или промышленным центрам, будет все сложнее.

Сегодня России необходимо развивать свою транспортную систему лишь в координации с европейской, южно- и восточноазиатской транспортными системами, делая основной упор на независимом развитии и формировании собственного транспортного комплекса вокруг Центральноевразийского региона.

Этот вывод опирается прежде всего на ту предпосылку, что транспортно-коммуникационные сети должны решать две задачи, на первый взгляд, взаимоисключающие. Во-первых, для государства транспортные коридоры суть механизмы, обеспечивающие экономическое и культурное единство некой территории. Во-вторых, в рамках общего геоэкономического пространства они представляют собой обобщенную систему обмена сырьем, техно-

логиями, смыслами и т.д. между геоэкономическими полюсами, странами, цивилизациями.

Двум задачам соответствуют две различные формы транспортно-коммуникационных сетей. Для сохранения организующих структур, «размываемых» транспортной теоремой (если вложения Центра в транспортно-инфраструктурные проекты в регионе недостаточны для развития приграничной территории, эта территория попадает под влияние соседних стран), наиболее адекватными являются замкнутые кольцевые структуры, прорезанные сравнительно короткими радиальными ветвями. Геоэкономическая карта евразийского континента насчитывает пять транспортных колец — Центральноевропейское, Североевропейское, Средиземноморское, Дальневосточное и Центральноевразийское. Эти транспортные кольца организуют функционирование национальных экономик. Можно с сожалением констатировать, что лишь одно из них сейчас как-то функционирует — Центральноевропейское.

Транспортные кольца Евразии и СТЕК

Через характеристику пяти основных транспортных колец Евразии могут быть адекватно описаны общетеоретические подходы к разработке СТЕК.

Точкой «подключения» Центральноевропейского транспортного кольца к системе мировой торговли является крупнейший узел порта Роттердам. При этом центрально-европейское кольцо имеет центр в Швейцарии, стране, не входящей в Евросоюз. Одного этого обстоятельства, кстати, достаточно, чтобы с пониманием относиться к бессмысленности некоторых ультиматумов, направляемых руководству Швейцарии со стороны ЕС.

Североевропейское (Янтарное) транспортное кольцо, включающее Прибалтийские республики, Калининградскую область России, Германию, Данию, Швецию, Норвегию, Финляндию, регионы Северо-Запада России, не имеет точки «подключения» к мировым транспортным сетям. По различным причинам, ни один

из существующих ныне портов для этой цели не подходит, что заставляет предложить концепцию выносного свайного Северного европорта в Балтийском море. То, что Норвегия в 2002 году отложила вопрос места размещения своего суперпорта для судов с осадкой до 20 метров, дает России шанс выступить с проектом общего суперпорта для стран Северной Европы. Северный европорт может стать «подключением» североευропейского транспортного кольца к системе мировой торговли.

Средиземноморское транспортное кольцо, ранее соединявшее Италию, Испанию, Португалию, Марокко, Алжир, Ливию, Египет, страны Леванта, в связи с прогрессирующим усложнением общемировой политической ситуации и близостью к «поясу нестабильности», практически распалось на отдельные фрагменты. В будущем, когда будет выстроена новая стабильная система мировых связей, это кольцо должно иметь две точки «подключения» к мировой транспортной сети — Гибралтар и Суэц.

Дальневосточное транспортное кольцо, которое могло бы соединять Корею, Китай, Манчжурию, Дальний Восток России, Японию, никогда не существовало как единое пространство. Исторически сложились обрывки магистралей, зачастую геополитически не ориентированные и в значительной степени геоэкономически бессмысленные. Каждый из транспортных участков дальневосточных стран самостоятельно пытается «подключиться» к мировой системе коммуникаций, что затрудняет геоэкономическую балансировку транспортных потоков. Нерешенность вопроса объединения Корейского полуострова ставит задачу «подключения» дальневосточного кольца к системе мировой торговли в зону Долгосрочного целеполагания.

В настоящее время в регионе Каспийского моря и Средней Азии формируется новая геоэкономическая структура — Центральноевразийская. Центральноевразийское транспортное кольцо может включать в себя Грузию, Армению, Азербайджан, Турцию, Казахстан, Иран, Ирак, северо-западные регионы КНР, Афганистан, Пакистан, северные штаты Индии, российские регионы Северного Кавказа, Поволжья, Урала и Южной Сибири.

Центральноевразийское транспортное кольцо фокусируется в регионе Каспийского моря и может в перспективе иметь три точки «подключения» к системе мировой торговли — континентальную на Памире, южноазиатскую в порту Бендер-Аббас, черноморскую в Новороссийске.

Транспортные кольца континента в приграничных регионах России и соседних с нею стран должны иметь целостную систему малых транспортных коридоров, которые жестко скрепляют геоэкономическую и геополитическую ткань пространства. Такими малыми коридорами, актуальность которых подтверждается жизнью и ожиданиями регионов России и союзных ей стран, являются транспортные проекты на Кавказе (Транскам, центральный узел во Владикавказе), на Памире (Китайско-Киргизская железная дорога, узлы в городах Кашгар и Ош), на Северо-Западе (Белкомур и трансскандинавские проекты), на Дальнем Востоке России и в других регионах.

Евразийские коридоры

Основу Системы транспортных евразийских коридоров должны составлять крупные международные транспортные коридоры (коридоры СТЕК). Транспортно-инфраструктурное развитие России может иметь следующие основные коридоры СТЕК, имеющие различную организационную и правовую формы.

Транссиб, ориентированный на Дальний Восток и Китай коридор, имеющий в Восточной Сибири два маршрута (БАМ и Транссиб), соединяющий Центральноевропейское и Дальневосточное кольца. Узловые точки магистрали: Берлин, Варшава, Минск, Москва, Казань, Екатеринбург, Новосибирск, Иркутск, Тында, Комсомольск-на-Амуре, Ванино, Советская гавань.

Турксиб, понимаемый как совместный проект трех стран (Россия, Казахстан, Китай), соединяющий Центральноевразийское транспортное кольцо и тихоокеанское побережье Китая (выход к Дальневосточному кольцу и транспортным маршрутам Тихого

океана), ориентированный на Китай коридор от Поволжья, Урала и Южной Сибири. Узловые точки — Сызрань, Оренбург, Свердловск, Новосибирск, Петропавловск, Астана, Актогай, Дружба-Алатаушанькоу, Турфан, Чунцин, Ланьчжоу, Чжэнчжоу, Ляньюньган. Поскольку Турксиб также ориентирован на китайского потребителя, он должен развиваться согласованно с Транссибом.

Севморпуть, кратчайшая транспортная артерия, соединяющая Янтарное и Дальневосточное транспортные кольца. Включает в себя Беломоро-Балтийский канал и окраинные российские моря. Экономическое значение Севморпути за прошедшие десятилетия только возросло, хотя и не реализуется пока в практических действиях. Узловые точки — Санкт-Петербург (вернее, проектируемый Северный европорт в Финском заливе), Петрозаводск, Архангельск, Игарка, Диксон, Певек, Провидение, Петропавловск-Камчатский, Владивосток, Алеутские острова, Аляску.

«Хазаро-Ганзейский торговый путь»

Особое значение имеет Хазаро-Ганзейский торговый путь (ХГТП), понимаемый как стратегическое развитие современного коридора из Балтики к индийским портам «Север-Юг», ХГТП соединят Севморпуть (в Петрозаводске), Транссиб (в Казани), Турксиб (в Сызрани), имеет выход к Средиземноморскому транспортному кольцу (Волго-Донской канал) и проходит через наиболее нестабильные территории целого ряда стран формирующейся Центральноевразийской геоэкономической структуры. Узловые точки Санкт-Петербург, «2К» (Калининград–Клайпеда), Петрозаводск, Казань, Сызрань, Астрахань–Аксарайская, Актау, Махачкала, Баку, Туркменбаши, Энзели, Амирабад, Тегеран, Бендер-Аббас, Мумбаи (или соседний порт Джавахарал Неру).

Коридор может стать совместным проектом семи стран (Россия, Литва, Азербайджан, Казахстан, Туркменистан, Иран, Индия), а в перспективе способен включить и иных участников. Для России, по нашему мнению, он должен иметь безусловный

приоритет. ХГТП не только фактически восстанавливает контроль российского Центра над экономическим развитием регионов в зоне действия других коридоров, но и обеспечивает привлечение инвестиций из стран Азии и Северной Европы. Если сейчас коммерческие выгоды от проектов получают преимущественно корпоративные структуры, а политические риски несет исключительно государство, то в дальнейшем необходимо обеспечить понятный механизм привлечения инвестиций в компании с государственным участием, занятыми реализацией проектов в области транспортно-инфраструктурного развития (проекты СТЕК). Таким образом, возникает возможность финансировать на достаточном уровне инфраструктурные проекты в приграничных регионах России.

«Хазаро-Ганзейский торговый путь» может иметь сухопутное ответвление от Астрахани–Аксарайской через Казахстан и Киргизию — Памирский тракт. Памирский тракт ХГТП, с двумя маршрутами в Средней Азии (через Узбекистан-Киргизию и через Казахстан-Киргизию), с выходом на Каракорумское шоссе и далее до порта Карачи, может в перспективе стать общим экономическим проектом России, стран ЕврАзЭС, Китая, Пакистана и Индии в рамках деятельности Совецания по выработке мер доверия в Азии (СВМДА). В случае подключения сухопутного плеча ХГТП в рамках деятельности СВМДА (последнее необходимо, так как в настоящее время часть этого маршрута проходит через оккупированную Пакистаном часть индийского штата Джамму и Кашмир), — к ХГТП добавятся узлы Кандагач, Арысь–Ташкент, Луговая, Бишкек, Ош, Хорог, Таш-Курган, Исламабад, Карачи.

Особо следует отметить, что, если основной маршрут Хазаро-Ганзейского торгового пути от 2К и Санкт-Петербурга к Джавахарлал Неру и Мумбаи уже фактически начал развиваться в рамках МТК «Север-Юг», то Памирский тракт требует долгого переговорного процесса в рамках СВМДА. Начавшееся в нынешнем году строительство современных мостов через пограничный Пяндж может стать началом движения СВМДА к заключению Памирского пакта стран СВМДА по обеспечению гарантий безопасности и эко-

номического сотрудничества всех стран-участников Совещания по выработке мер доверия в Азии.

Впрочем, жизнь может резко ускорить заключение Памирского пакта и начало активных перевозок по автотрассе на Карачи. Те политические шаги, которые начал президент Казахстана Нурсултан Назарбаев, когда инициировал создание СВМДА, поддержаны в России. Президент России Владимир Путин имел 5 февраля продолжительную беседу с руководителем Пакистана Парвезом Мушаррафом. Основное внимание на встрече было уделено именно вопросам экономического сотрудничества с Россией или при участии российских компаний в Памирском регионе.

Инвестиции придут, если...

В целом для России Система транспортных евразийских коридоров на сегодняшний день должна выполнить несколько задач. В частности, заставить транспортный комплекс формировать развитие отдельных отраслей промышленности, регионов России и других стран ЕвразЭС. Создать систему крупных коммерчески привлекательных проектов, реализуемых на деньги и с участием российских ФПГ и ФПГ российского происхождения, но с сохранением государственного контроля. Привлечь инвестиции из Китая, Ирана, Индии и, возможно, других азиатских стран, в транспортные проекты, реализуемые ФПГ российского происхождения.

Без понимания серьезности стоящих перед Россией вызовов и того, что дальнейшее неуправляемое развитие отдельных отраслях народного хозяйства крайне нежелательно, Россия не сможет выработать совместную с азиатскими странами стратегию экономического сотрудничества и не обеспечит «пояса стабильности» на месте нынешней нестабильной полосы к югу от Государственной границы.

Начало 2003 года ознаменовалось резким ускорением интеграции на пространстве евразийского материка. Состоявшийся Госсовет России при участии президента Путина 22 января был цели-

ком посвящен вопросам приграничного сотрудничества, а соответствующая программа получила государственный статус. Ее основными кураторами определены МИД и Минэкономразвития РФ. Первый Экономический форум ЕврАзЭС 19–20 февраля обозначил приоритеты Российского государства в интеграционном процессе. Среди этих приоритетов, как подчеркивает генеральный секретарь ЕврАзЭС Григорий Рапота, транспортное сотрудничество имеет наибольшее значение, так как создает инфраструктуру для взаимодействия в других отраслях.

Также зимой 2002–2003 годов ряд крупных нетранспортных финансово-промышленных групп обозначили интерес к вхождению на транспортный рынок, — то есть та тенденция, которую инициировали «Северсталь» и другие нетранспортные ФПГ, будет продолжена на более высоком уровне. До сих пор недооцененным фактором глубоких перемен является создание ОАО «РЖД»: пока все говорят лишь о том, как железные дороги будут реформироваться, но очень мало думают, насколько все резко изменится для игроков на транспортном поле после появления сверхкомпании масштабом крупнее «Газпрома». Вот из чего должны были бы делаться серьезнейшие выводы и меняться стратегии компаний уже сейчас, до окончания реформы.

Для транспортных компаний 2003 год открывает значительные новые перспективы. Например, в ускоренном продвижении транспортных проектов через руководителей приграничных субъектов в рамках государственной политики по приграничному сотрудничеству (актуально для Северо-Запада и Дальнего Востока); в привлечении зарубежных инвестиций (что важно для железнодорожных и морских перевозчиков прежде всего); в более частом включении наиболее интересных транспортных проектов в нетранспортные федеральные целевые программы.

Можно с уверенностью сказать, что лишь общегосударственная транспортная политика СТЕК — понятная и нужная не только МПС и Минтрансу России, но и другим федеральным ведомствам — может дать старт продвижению в жизнь очень крупных масштабных транспортных проектов. Таких, например, как бездействующий ныне Севморпуть.

Логика развития транспорта, опирающаяся в прежние годы на европейские подходы, уже привела к резкому усилению доли нефти и другого сырья в экспорте России, к портовому перекосу и дисбалансу системы «железная дорога — порты», к опоре в инвестициях прежде всего на вложения самих транспортных компаний и соответствующей низкой роли привлеченных средств. В целом же — к приоритету Западного направления транспортной системы России.

В то же время лишь развитие в южном и восточном направлениях может реально привлечь азиатские инвестиции и обеспечить нашей стране конкурентные преимущества для появления и реализации крупных проектов, а также их защиту от транснациональных морских компаний. Как показывает практика развития портов Балтии и Северо-Запада РФ, лишь тогда, когда у России будет «азиатский козырь» на переговорах с европейскими организациями, она сможет эффективно защищать свои интересы и опираться на собственное понимание происходящих на транспортном рынке процессов.

Собянин А.Д., Боровиков С.Е., Плюснин Ю.М.

От Критских коридоров (система МТК)
к Системе транспортных евразийских коридоров
(СТЕК). Кластеры промышленного развития СТЕК
как основа сотрудничества в треугольнике
ЕС/ЕврАзЭС/КНР¹

Уважаемые организаторы!

Уважаемые коллеги!

Система международных транспортных коридоров (МТК), также известная в транспортном сообществе как Критские коридоры, сыграла исключительно позитивную роль во время перехода транспортного комплекса бывшего СССР с его автаркийной самодостаточной стратегией развития к нынешней включенности транспортных комплексов стран постсоветского пространства в глобальную рыночную экономику. Критские коридоры, а также их дальнейшие продолжения в сибирские регионы РФ, Казахстан, страны Центральной Евразии помогли относительно безболезненно решить целый ряд вопросов: привлечения инвестиций, определения приоритетных проектов, и, самое важное, задали для народохозяйственных комплексов новых независимых стран транспортную идеологию.

К настоящему времени, на наш взгляд, позитивный потенциал Критских коридоров для России и Казахстана уже практически исчерпан. Это видно на примере достаточно скромно растущих потоков по Трансазиатской железной дороге (коридор Ляньюньган–Роттердам) и практически замирающей динамике сквозного транзита на Транссибе. Система МТК может и, возможно, долж-

¹ Выступление на международной конференции «Перспективы Центральной Азии — транзитный мост между Европой и Китаем» (КИСИ и Friedrich Ebert Stiftung) // Казахстанский институт стратегических исследований (КИСИ). 26.04.2005 [conjuncture.ru/sobianin_26-04-2005].

на, превратится в Систему транспортных евразийских коридоров (СТЕК). Базовая идея предложена двумя соавторами (Сергеем Переслегиным и Сергеем Боровиковым) как «концепция плит и мостов», и с 2002 года, получив название СТЕК, разрабатывается в тесном сотрудничестве (Сергеем Переслегиным, Александром Собяниным, Сергеем Боровиковым, Вячеславом Бельдеем и Кубатом Рахимовым). Достаточно подробно концепция СТЕК описана нами в серии публикаций в российском железнодорожном журнале «РЖД-Партнер», материалы переданы организаторам, поэтому остановимся лишь на основных тезисах концепции СТЕК и на тех проектах, которые могут стать уже в ближайшие годы пилотными в новом формате сотрудничества ведущей транспортной державы мира — Китая, а также Евросоюза и России.

Геоэкономическая неизбежность

Россия исторически пребывает в двух ипостасях, диалектически противостоящих и при этом неотделимых друг от друга: «срединной земли» и «мирового ребра коммуникации», находясь на стыке трех цивилизационных платформ — Евро-Атлантической, Африканской и Азиатской-Тихоокеанской. Именно это уникальное положение России на цивилизационной карте делает эту страну (при всей неоднозначности ее нынешнего военно-экономического положения) одним из игроков на «мировой шахматной доске». Россия, исторически и географически, обречена обеспечивать подобное взаимодействие.

Именно транзитный ресурс евразийской связности, а не обширная сырьевая и минеральная база определяют будущую роль России и ее центральноевразийских союзников. Система МТК, выстроенная для обеспечения потребностей европейских рынков, мало учитывает интересы развития Китая и других стран континента. Она не позволяет России и Казахстану, как лидерам Центральной Евразии, преодолеть сырьевую направленность своего экономического уклада и закрепляет их зависимость от достаточ-

но узких и не динамичных европейских рынков. Вместо комплексного развития зоны Центральной Евразии концепция МТК лишь закрепощает хозяйственное опустынивание «степного моря» Евразии, полосы от Каспия до Южной Сибири. Подобная стратегия приведет к образованию обширных антропопустынь и фактическому сворачиванию всех видов современной индустриальной деятельности в центральноевразийском регионе как добывающей-сырьевой, так и транспортно-транзитной, что приведет к общему системному кризису экономики континента.

Сеть коридоров СТЕК

Отметим, что два ключевых игрока мирового транспортного рынка — США и Китай практически не участвуют в развитии системы Критских коридоров. Если для США это обусловлено скорее геополитическими интересами, то мотивы Китая, который развивает преимущественно морской транспорт на базе финансово-промышленных групп «Большого Китая» (КНР, Сингапур, Тайвань), явно отводя континентальным транспортным коридорам второстепенную роль, не вполне ясны.

Результатом этой политики являются значительные трудности реализации важнейшей для экономики Китая программы «Сибуда кайфа», предусматривающей ускоренное развитие центральных и западных регионов КНР для выравнивания промышленного уровня с прибрежными восточными провинциями. Это приводит к тому, что Казахстан с большим трудом развивает сеть железных и автомобильных дорог у себя в республике и практически не вовлечен в транспортное развитие Узбекистана, Таджикистана, Киргизии и китайского Синьцзяна. В результате Россия не может развивать критически важные для обеспечения своего дальнейшего развития транспортные маршруты вдоль Арктического циркумполярного круга, а также в Восточной Сибири. А для Европы мы видим итоговые показатели ее экономического роста — более чем скромные.

Какие же коридоры СТЕК позволят гармоничным образом сочетать потребность мировой экономики в ресурсах и задачу собственного развития России, Казахстана и других стран Центральной Евразии? Давайте попробуем их просто перечислить. Сразу еще раз оговоримся, что СТЕК не противоречит системе Критских коридоров, но является стратегическим развитием МТК.

На сегодня представляются перспективными коридоры

1) широтный коридор «Запад-Восток», который представлен целым рядом номерных МТК в системе Критских коридоров, большая часть из которых заканчивается либо на Черном море, либо на Урале. Фактически он продолжается по линии Транссибирской магистрали и требует активного развития дальневосточного транспортного кольца (хотя бы строительства Транскорейской железной дороги). Для обеспечения доступа континентальных областей Китая к внешним рынкам необходимо его ответвление через Казахстан и Трансазиатскую железную дорогу;

2) высокоширотный транспортный коридор Северный морской путь. Этот маршрут, с одной стороны, позволит получить кратчайший маршрут из Европы в Юго-Восточную Азию, с другой стороны — обеспечить развитие северных территорий России;

3) диагонально-меридиональный коридор «Север-Юг» (Мурманск–Санкт-Петербург–Астрахань–Мумбаи: Северная Европа — Средняя Азия, Иран, Пакистан, Индия). Здесь основным сдерживающим фактором является перегруженность транспортного узла в Санкт-Петербурге и слабое развитие транспортно-логистической инфраструктуры в Прикаспии. В настоящее время идет активное строительство дополнительных морских портов на побережье Балтики, которые в обозримом будущем эту проблему разрешат.

Для дальнейшего развития России необходимо строительство еще по меньшей мере двух меридиональных транспортных кори-

доров, которые обеспечат дальнейшее освоение Западной и Восточной Сибири. Это:

– коридор «Мангазeya — Бомбей» (обсуждаемый правительствами Москвы и Югры Трансазиатский коридор «Арктика — Центральная Евразия» — от арктического шельфа и севера Западной Сибири, полярного Урала — через Казахстан в Иран, Пакистан, Индию и Китай);

– коридор «Якутия — БАМ — Юго-Восточная Азия», который даст возможность развития Восточной Сибири. В его рамках начато строительство железнодорожной линии Томмот–Якутск. Ожидается, что с 2010 году она выйдет к среднему течению Лены, в перспективе до 2025 года — до арктического побережья моря Лаптевых.

В контексте сегодняшней конференции отметим, что Казахстан при традиционном восприятии Критских коридоров практически не вовлечен в развитие ключевых для мировой экономики арктических и восточносибирских регионов РФ, а Китай испытывает общесистемные трудности в доступе к сырьевым ресурсам, что препятствует промышленному развитию западных областей КНР.

Кластеры ЕС/ЕврАзЭС/КНР

Учитывая обилие постсоветских клонов международных экономических объединений на нашем пространстве — выделим три наиболее перспективных и жизнеспособных, на наш взгляд, объединения: ЕврАзЭС, ШОС и СВМДА. Таким образом, собственно центральноевразийское пространство будем понимать как ЕврАзЭС, имея в виду не только нынешних членов и наблюдателей Евразийского экономического сотрудничества, но и потенциальных кандидатов.

Кластеры международного сотрудничества в треугольнике Евросоюз / ЕврАзЭС / Китай должны тяготеть к континентальным центрам, а не к портам, как это происходит сейчас. Наиболее перспективными представляются зоны пересечения транспортных

коридоров, поскольку они «естественным путем» претендуют на роль логистических центров и имеют приоритетный доступ к разнообразным внешним рынкам.

Зоны формирования таких кластеров

1) Казань. Находясь на пересечении Транссиба и Волги, она образует логистический центр, координирующий транспортные потоки «Север-Юг» и «Восток-Запад».

2) Югра. Находясь на пересечении Севморпути и «Мангазеи-Бомбея» регион обладает значительными природными, человеческими и финансовыми ресурсами.

3) Джунгарские ворота. Являются точкой пересечения ряда континентальных коридоров — «Мангазея-Бомбей», Трансазиатской железной дороги. Основные «ворота» в Западный Китай.

3) Астрахань-Аксарайская и порт Оля. Находится на пересечении коридора «Север-Юг» и «Восток-Запад». Обеспечивают развитие Прикаспийского транспортного кольца, имеют выход через систему Волго-Донского канала в Черное море и внутренние водные пути Европы.

4) кластер ККЖД (Китайско-Киргизской железной дороги из Кашгарии в Ферганскую долину).

К сожалению, политическая нестабильность в Киргизии делает перспективы развития этого кластера достаточно туманными.

Перспективный кластер в Северо-Восточной Сибири, видимо, будет развиваться в более отдаленной перспективе (для его формирования необходима ритмичная работа всего СевМорПути, налаживание которой потребует времени).

Мы предлагаем европейским, казахстанским и китайским организаторам сегодняшней конференции подумать о проработке и презентации двух кластеров СТЕК — Югры, презентацию экономического потенциала кластера можно провести в Чунцине, и Джунгарских ворот, презентацию кластера можно было бы провести в Санкт-Петербурге.

Боровиков С.Е., Переслегин С.Б.

В узлах транспортной сети. «Южный коридор» и проблемы развития российского Северо-Запада¹

1. Вызов ЕС: Политика регионов вместо политики стран

В последние десятилетия история делала жизнь России, мягко говоря, не очень скучной. Фактически разразились сразу четыре катастрофы — экономическая, политическая, национально-этническая и идеологическая, что позволяет говорить о системном кризисе «Русского Мира». Само по себе это дает повод для оптимизма, поскольку как для человека, так и для общества единственной известной формой структурного развития, «вертикального прогресса», является «развитие через кризис»².

Несмотря на благоприятно складывающийся геоэкономический контекст, стратегическое положение России остается в первое десятилетие нового века весьма сложным. Оно характеризуется, в частности, очередным поворотом «вектора международной ориентации» страны. Если недавний переход от «южной» политики к «западной» был связан с желанием коллективного бессознательного забыть советское прошлое и раскрыть душу просвещенному европейскому миру, то нынешнее отклонение вектора международной ориентации к северу следует интерпретировать как горькое осознание того, что надежда встретить на Западе друзей или хотя бы партнеров

— — — — —
¹ Опубликовано: Восточная политика. 28.02.2002 [conjuncture.ru/future-designing-org-28-02-2002].

Данная статья построена на материалах организационно-деловой игры, проведенной 20–26 апреля 2001 года в Зеленогорске П.Г. Щедровицким. Использовались материалы, подготовленные исследовательской группой «Имперский генеральный штаб»: С. Боровиковым, А. Васильевым, Р. Исмаиловым, С. Переслегиным.

² См., напр.: *Гроф С.* Преображающий кризис.

не оправдались³. Север же пустынен и бесперспективен, если, конечно, не иметь в виду культурологический проект «Арктический мост», необходимость которого сомнительна.

Назовем вещи своими именами: поворот вектора на север — это не «движение к...», а «бегство от...». Но стратегия «повернуться спиной к противнику» в большинстве случаев и бесплодна, и опасна.

Динамика «вектора международной ориентации» сама по себе дает четкое представление о том, что на Россию оказывается мощное стратегическое давление, которое, собственно, и развернуло внешнеполитические предпочтения России в сторону белых медведей и полярных лисиц. В современном мире большинство конфликтов происходит в информационной, а не в физической области, следовательно, можно интерпретировать это экономическое, правовое, экономическое и социокультурное давление как форму неявной агрессии и поставить вопрос о поведении России в условиях «новой холодной войны».

Насколько можно судить сейчас, главным театром разворачивающейся «мирной войны» станет российский Северо-Запад. Это обусловлено следующими факторами.

1. СЗР является «зоной скрепки» России, ее геополитическим центром связности — тем самым давление на этот регион существенно для страны в целом.

2. СЗР непосредственно граничит с Финляндией и — по Балтийскому морю — со Швецией, Норвегией, Германией. Это облегчает организацию целенаправленного и планомерного экономического давления на регион.

3. СЗР граничит с «новыми западными странами» — Польшей, Литвой, Латвией, Эстонией, относящимися к России более или менее враждебно.

4. Транспортная, смысловая, культурная связность региона недостаточна, особенно велики противоречия между интересами Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

— — — — —
³ В этой связи следует обратить особое внимание на таможенную и визовую

5. Кроме того, СЗР включает в себя область с отрицательной связностью (Калининградский эксклав). Исторически этот район принадлежал Германии, и права России на него небесспорны.

6. Ввиду наличия конфликта между Санкт-Петербургом и правительством РФ, СЗР может не получить своевременной помощи от федеральных структур.

В «новой холодной войне» страны ЕС избрали вполне грамотную стратегию, в рамках которой Балтия используется в качестве цивилизационного форпоста, основной оперативной схемой является «подвижный санитарный кордон», а применяемые тактические приемы лежат даже не в экономической, а прежде всего в социально-психологической и информационной областях.

Тем самым зона напряжения концентрируется вокруг Балтии: значение этого региона в стратегических планах сторон огромно. Ведь если прибалтийские страны блокируют Калининградскую область и стимулируют диссипативные процессы на всем российском Северо-Западе, то, в свою очередь, Калининград «затеняет» Прибалтику, препятствуя ее консолидации с ЕС. Иными словами, направление геополитических процессов вокруг Балтии может и измениться.

Руководство ЕС хорошо понимает это, свидетельством чего является официально принятая Союзом политика в отношении Калининграда и Калининградской области.

Суть этой политики выражается положенной в основу концепции развития ЕС формулой: субъектами международных отношений являются отныне не страны, а регионы.

Понятна антироссийская направленность этого неополитического дискурса⁴. Речь идет, в частности, о «размонтировании России» произвольным включением тех или иных ее областей в состав транснациональных регионов, транспортные и информационные потоки которых будут замкнуты на зарубежные страны. «Региональная стратегия» предусматривает комплекс мер, направленных на преобразование «в правильном направлении» ассимилируемых областей

— — — — —
политику европейских стран.

⁴ По мнению руководства ЕС, Россия и Белоруссия — единственные регионально неоднородные европейские страны.

(прежде всего, Калининградского эксклава). В частности, речь идет об изменении правовых норм, действующих на территории этих областей, причем России в этом процессе отводится роль консультанта.

Подобная политика, примененная к Калининграду, затем — к российскому Северо-Западу, а в перспективе — и к иным областям страны, должна рассматриваться руководством РФ как системный вызов, предъявленный России Западом.

Не приходится сомневаться в том, что попытки ответить на этот вызов в рамках позавчерашней имперской или вчерашней партнерской парадигмы обречены на провал. Кроме того, нынешняя Россия, по-видимому, не имеет в своем распоряжении ресурсов, позволяющих «играть» с Западом на поле «новой региональной политики».

2. Ответ России: фрактализация мира вместо политики регионов

Вообще говоря, любая стратегия может быть пассивной, активной или же «странной».

Здесь под «пассивной стратегией» понимается капитуляция: Россия принимает требования Запада (по большей части, не озвученные в вербальной форме), то есть соглашается с положением обслуживающего сырьевого региона, перестраивает свою правовую систему, принимает к исполнению социокультурные нормы Запада, в том числе, возможно, и алфавит. Такой образ действий вполне возможен, однако он с неизбежностью приводит к упрощению мира, что неприемлемо для любого правительственного кабинета, вне зависимости от того, по какую сторону «линии максимального продвижения западного христианства»⁵ он находится. Кроме того, «стратегия капитуляция» чревата опасностью превращения России в поле боя между развитым Западом и миром Ислама.

Но каким бы непривлекательным ни казался сценарий «развития» интеграции в мировую глобальную экономику в качестве ис-

⁵ С. Хантингтон придает этой воображаемой линии судьбоносное значение.

точника сырья и свалки радиоактивных отходов, его следует считать наивероятнейшим. В самом деле, что же можно предложить взамен идиллического обмена нефти и леса на памперсы и сникерсы?

«Активная стратегия» предполагает максимальное противодействие замыслам противника, причем фокус конфликта переносится на оперативно-тактическую область: оппонируются действия «сейчас и здесь», в рамках кратко- и среднесрочного планирования. Понятно, что сторона, уступающая в ресурсах, может рассчитывать только на искусство управления этими ресурсами, а именно — на искусство управляющих ими людей.

В рамках активной стратегии наиболее очевидной (и бесперспективной) концепцией видится попытка реанимации двухполюсного мира⁶. Очевидно, что альтернативным полюсом силы станет не Россия, а Китай — учитывая рост населения Китая и продолжающуюся депопуляцию России.

Пределным развитием активной является «странная стратегия», когда слабейшая сторона ставит своей целью изменить само пространство конфликта, максимально используя при этом в своих интересах ресурсы, принадлежащие противнику: «в политике, как и в любви, возможно все, и любые средства хороши».

Конструктивным решением в рамках «странной стратегии» видится не реставрация мирового полюса силы (что уже наше объективное прошлое) и не интеграция в современную структуру глобализованной западной экономики (нашего объективного настоящего), а развитие в сторону наиболее перспективных реалий будущего. Каковы же эти реалии?

Оказывается, при ближайшем рассмотрении перспективы глобальной экономики далеко не безоблачны. Усиливающаяся поля-

⁶ Заметим, что к идеям этого направления относится, например, концепция реиндустриализации (новой индустриализации, вторичной индустриализации) российской экономики. Методологически весьма опасно объявлять целью то, что может лишь средством, и вовсе не нужно планировать то, что во всех скольконибудь разумных структурных моделях происходит «само собой».

ризация между «нищим» и «золотым» миллиардами рассеивает иллюзию ее устойчивости. С одной стороны мы имеем нематериальные финансовые ресурсы Европы–США–Японии (носящие в значительной мере спекулятивный характер), перспективы роста которых не ограничены, а с другой стороны — реальные ресурсы (преимущественно находящееся в странах третьего мира), которые имеют жесткие внешние количественные ограничения. Понятно, что рост сырьевой (ресурсной) базы скоро упрется в эти ограничения и безнадежно отстанет от разбухающих финансов (фактически он уже отстал).

Из этого тупика видятся два выхода — либо экспансия ресурсов, а поскольку на планете для этого не осталось адекватного пространства — то экспансия в космос. Однако космические программы человечества, во-первых, пока не носят сырьевого характера, а во-вторых, скорее сворачиваются, чем развиваются. Мы можем, конечно, сожалеть об этом, но космическая экспансия, неизбежная при экстенсивно-техногенном развитии цивилизации, является перспективой дальнего будущего и будет спровоцирована последующими структурными кризисами; из нынешнего же России придется искать выход в рамках планеты Земля.

Такой выход существует — это деглобализация экономики с последующей ее фрактализацией⁷. Фактически этот процесс уже начался и является нашим неизбежным будущим.

Разумно строить стратегии развития с учетом новых геоэкономических реалий. Результатом деглобализации будет построение

— — — — —
⁷ А. Неклесса в статье «PAX ECONOMICANA: геоэкономическая система мироустройства» рассматривает процесс деглобализации, как раскол единого мира на геоэкономические области. С нашей точки зрения к этим областям не применимо понятие «регионов», поскольку, во-первых, области существуют не только в физическом, но и в информационном пространстве, и, во-вторых, они, как правило, имеют нечеткую географическую границу (более того, между двумя сколь угодно близко расположенными элементами одного региона может находиться элемент другого региона). В пределе физическая граница геоэкономических областей может быть сколь угодно сложной и даже представлять собой фрактальную кривую. В связи с этим мы применили по отношению к процессу деглобализации термин «фрактализация» вместо более привычной «регионализации».

многополюсного фрактального мира, причем часть этих полюсов силы будут иметь территориально-географическую, а часть — виртуально-информационную природу. Какое же место должна занять Россия в рамках этой модели? Рассмотрим здесь территориальный полюс будущего, в состав которого могла бы войти Россия.

Структура такого полюса достаточно сложна. Проблемы начинаются уже на этапе самоопределения — что же именно может объединять разнородные структуры в некую геоэкономическую целостность? Видимо, это возможность дать коллективный ответ на общие внешние вызовы и угрозы — с одной стороны, и отсутствие неразрешимых внутренних противоречий — с другой. Рассмотрим с этой точки зрения географическую карту.

Страны ЕС идентифицированы нами как геополитические противники и геоэкономические конкуренты России. «Русский Мир» интересен им как сырьевая и кадровая база, перспективное направление финансовой экспансии зоны евро, и с этой точки зрения четкие барьеры Шенгенских соглашений и политика санитарного кордона Прибалтики неоптимальны для дальнейшего развития ЕС, что дает российской «странной стратегии» дополнительные шансы на успех. Белоруссия–Украина являются естественными геоэкономическими партнерами России, ныне имеющиеся противоречия между этими славянскими государствами носят искусственный (индуцированный⁸) характер.

Закавказье и Средняя Азия в настоящее время являются, скорее, объектами, нежели субъектами мировой политики: России в любом случае (даже в рамках пассивной стратегии безоговорочной капитуляции перед Западом) придется так или иначе решать проблемы организации экономической, политической и культурной жизни в

⁸ По существу, противоречия между Украиной и Россией концентрируются вокруг проблем Крыма и русской православной церкви. Следует иметь в виду, что политика католической экспансии на Украине прямо финансируется США. Что же касается конфликтов с Белоруссией, то все они, в сущности, носят чисто вербальный характер.

этих физических пространствах, но они никоим образом не могут стать частью нового полюса силы.

Монголия — зона традиционного влияния России, но никаких принципиальных преимуществ ориентация на Монголию не дает. Китай, несмотря на заманчивость именно такого решения внешнеполитической головоломки, не может стать нашим партнером в рамках деглобализованного (фрактального) подхода — хотя бы по причине самодостаточности Поднебесной империи. Неурегулированные территориальные споры, географическое положение и диспропорции экономико-социального плана исключают из числа возможных союзников Японию.

Но в таком случае нашими перспективными партнерами в процессе фрактализации могут быть только Иран и Индия. Кандидатура Индии не вызывает вопросов — это наш традиционный геополитический партнер, имеющий схожие с российскими внешние вызовы глобальной экономики. Что же обуславливает потребность в союзе между Россией и Ираном?

Прежде всего, Иран является необходимым звеном транспортной связности будущего геоэкономического полюса. Естественная «ось»: Россия-Индия получает транспортный коридор по линии Балтийское море — Волга — Каспийское море — Иран — Индия — Индийский океан. Кроме того, Иран (как, кстати, и Индия) имеет общие с Россией внешние вызовы сырьевого региона.

Второй, и наиболее важный, аспект индо-русско-иранского регионального сотрудничества — это транскультурное взаимодействие мусульманского христианского и индуистского социумов. И Индия, и Россия имеют достаточно острые проблемы взаимодействия с мусульманским населением, игнорировать которые невозможно. Тем более перспективным выглядит нахождение стратегии развития существующих противоречий и создание традиционного центра влияния мусульманского мира в рамках установления новой геоэкономической общности.

Таким образом, ответом России на вызов «политики регионов» может и должна стать «политика фрактализации мира».

3. Версия ООН: диалог цивилизаций вместо геополитического конфликта

Этот вывод, однако, носит промежуточный характер. Для того чтобы отыскать в нечеткой логике нынешнего мироустройства стратегические приоритеты России, потребуется перейти на следующий уровень анализа.

Следуя логике С. Хантингтона⁹, опишем мировые геополитические противоречия в терминах взаимодействия цивилизаций.

Будем понимать под «цивилизацией» транслятор, связывающий информационное пространство с физическим. Иначе говоря, цивилизация — это образ жизни, заданный в виде совокупности технологий и наложенных на них рамочных ограничений.

Цивилизации разделяют между собой структурообразующие принципы, которые, как правило, не могут быть выполнены одновременно, ибо связаны соотношением дополнительности. Вследствие этого взаимопонимание цивилизаций — чрезвычайно сложный и длительный процесс, обычно сопровождающийся построением специфической культуры-транслятора.

В настоящее время могут быть выделены три развитые цивилизации, каждая из которых заключает в себе совокупность более или менее самостоятельных культур.

Прежде всего, это европейская или западная цивилизация, проявленная в масштабе планеты, ориентированная на «время», понимаемое как «развитие», «изменение»¹⁰, и рассматривающая в качестве смыслообразующей ценности индивидуальную свободу.

Далее следует выделить пространственно-ориентированную цивилизацию Китая (восточную). Эта цивилизация проявлена в масштабе человеческой истории как система, упорядочивающая

⁹ С. Хантингтон. Война цивилизаций. В данной работе интуитивные представления о сосуществовании на Земле различных цивилизаций впервые переведены на язык публицистики. К сожалению, статьи С. Хантингтона изобилуют ошибками: даже сама спектроскопия цивилизаций выполнена у автора неудовлетворительно.

¹⁰ То есть в смысле определения И. Пригожина.

смыслы, ее рамочным принципом является неформализуемое понятие «Дао».

Поскольку понятия «Дао» и «Время» связаны соотношением неопределенности (то есть уточнение семантического спектра одного из них автоматически расширяет спектр другого), противоречие между цивилизациями Запада и Востока не носит антагонистического характера: Европа и Китай взаимодействуют в информационном пространстве, присоединяя мировые смыслы к пространственно- или время-ориентированному контексту.

Напротив, южная или мусульманская цивилизация конкурентна как по отношению к Западу, с которым она делит конечные материальные ресурсы, так и по отношению к Востоку — в последнем случае речь идет о борьбе за вновь создаваемые информационные ресурсы — за форматы трансценденции¹¹.

Первый из этих конфликтов может выступить в прямой форме либо в одной из двух превращенных форм — «развитые страны против развивающихся» или «центростремительные тенденции против центробежных». По мнению С. Хантингтона, противостояние Европы и Ислама носит структурообразующий характер, однако это утверждение неочевидно, поскольку «пространство цивилизаций» не исчерпывается областью конечных ресурсов.

Во всяком случае, начиная с семидесятых годов XX столетия роль исламского Юга в мировом сообществе неуклонно возрастает, что далеко не в полной мере объясняется «нефтяным фактором».

В условиях быстрого нарастания противоречий, сопровождающегося ростом как мусульманского, так и христианского фундаментализма, ООН выступило с инициативой диалога цивилизаций, что ставит перед Россией проблему самоопределения.

¹¹ Речь идет о решении обществом проблемы экзистенциального голода, то есть об общественно признанных формах взаимодействия личности и нематериальной Вселенной. Одним из форматов трансценденции является, например, искренняя молитва.

4. Версия России: цивилизация-переводчик¹²

Более трехсот лет Российская империя/СССР/РФ — вне зависимости от сиюминутных политических выгод — настаивала на своей принадлежности европейской цивилизации. Ныне такая идентификация поставлена под сомнение. В известной мере это объясняется удивительно неискренней политикой западных держав, разменявших победу в «холодной войне» на бархатный занавес Шенгена и независимость бывших союзных республик. Главная причина лежит несколько глубже.

В середине семидесятых годов XX века Европа столкнулась с неожиданным вызовом со стороны нефтедобывающих государств. Реалии советско-американского противостояния и миражи экологического коллапса помешали разрешить проблему стандартными силовыми способами¹³. Выход был найден на пути «общего отступления цивилизации», которое в конце восьмидесятых годов превратилось из тактического момента в структурообразующую тенденцию.

Положение усугубилось в связи с распадом биполярной структуры (европейского) мира. Военное соперничество сверхдержав было одним из механизмов, в максимальной степени способствующих развитию. Адекватной заменой могло бы стать межкультурное перемешивание, но развитые страны, справедливо увидевшие в такой возможности угрозу своему привилегированному положению, предпочли политику обобщенного протекционизма.

В результате на Западе не только снизились общие темпы развития, но и произошел добровольный отказ от ряда индивидуаль-

— — — — —
¹² При подготовке этого раздела использованы материалы, представленные исследовательской группой «Конструирование будущего» в составе С. Переслгина, А. Столярова, Н. Ютанова.

¹³ Деятельность Римского клуба имела ярко выраженное экономическое содержание: экологическая истерия привела, прежде всего, к переделу собственности в промышленности. Одни отрасли производства теряли значение, другие, напротив, начинали бурно развиваться — все это сопровождалось перераспределением финансовых потоков и в, конечном счете, обогащением определенных групп предпринимателей.

ных свобод. Таким образом, кризис европейской цивилизации обрел некоторые черты упадка, что и поставило цивилизацию на грань раскола.

Некогда единая, доминирующая на Земле, организующая структура на наших глазах распадается. В ней выделяются исторически европейская (католическая) ветвь, протестантский американский порядок и специфическая российская культура, на данный момент наиболее ярко выражающая основные европейские тренды — развитие и личную свободу, но демонстративно отказывающаяся от прочих западных рамочных ограничений. Та страта, которая найдет наиболее адекватный ответ на нарастающие цивилизационные вызовы, осуществит новую сборку европейской ойкумены.

Таким образом, «чтобы объединиться, нам надо сначала размежеваться»¹⁴, и российское общество все в большей степени воспринимает себя не экзотической окраиной Европы, а прообразом возможной в реальном или альтернативном будущем новой Северной цивилизации.

5. Каковы же контуры этой цивилизации?

Некогда Россия спокойно приняла христианство, сумела выжить и остаться великой культурой во времена монгольского владычества, при Петре со скрипом переняла технологии и идеологии Запада, при большевиках построила экзотическую структуру с преобладанием информационно-магических компонент, в наше время легко отказалась от нее. Всякий раз изменения казались очень глубокими: возникает впечатление, что Россия как бы играла в новую культуру, играла самозабвенно — но при этом легко и непринужденно переходила к новой «игрушке», в которую точно так же «погружалась с головой».

В рамках «Северной модели» цивилизации русская история может быть интерпретирована как последовательные попытки по-

¹⁴ В.И. Ленин.

строить языковой «мост» через семантически обедненное пространство, возникающее в зонах межкультурного взаимодействия. При этом всякий раз возникала особая информационная область — отражение «чужой» цивилизации или культуры в русской. Доныне российская культура носит специфический и, может быть, даже экзотический характер: она представляет собой интеграл ряда «переведенных» на русский язык чужих культур.

Под «переводом» здесь понимается преобразование структурных противоречий одной культуры в пространство иной культуры. То есть речь идет не только о переводе текстов, но и о переносе в иную языковую и культурную оболочку технологий, философии, картин мира и господствующих тоннелей Реальности. Проблема такого перевода состоит не в бесконечно выверяемой контекстной правде иноязычного автора, а в активном обогащении своего языка и смыслового поля теми феноменами, которые появились на грани перевода в процессе двуязычной полифонии смыслов. В некоторых случаях такая трансляция приобретет вид создания новой научной дисциплины или воплотится в строительство Храма двух миров, в других случаях, однако, всякое посредничество может закончиться реальной войной двух «переводимых» цивилизаций, поэтому ответственность Посредника велика, и в этом, скорее, миссия страны-переводчика, чем стратегия «снятие сливок» с обоих клиентов.

Северная цивилизация оказывается смыслоориентированной, ее структурирующий термин может быть обозначен как «Понимание».

Для такой России естественно развивать «пограничный» характер своей культуры, чтобы занять в образующейся фрактальной вселенной место мирового посредника, то есть страны, объединяющей своей этикой и способами мышления — тем, что является принципиально неотчуждаемым, и носителем чего являются люди.

Теперь можно сформулировать окончательные выводы:

1. Российская внешняя политика должна ориентироваться на создание фрактального полюса: РФ — Иран — Индия. Такой по-

люс интегрирует структуры, принадлежащие трем различным цивилизациям и, следовательно, является статически неустойчивым.

2. Российская экономическая политика должна иметь экспортный характер. В отношениях с геоэкономическими партнерами ее следует ориентировать на экспорт средств производства, технологий и капитала, в отношениях с геополитическими противниками — на экспорт смыслов.

3. Наконец, российская метаполитика должна заключаться в обеспечении и поддержании благоприятного имиджа «цивилизации-переводчика».

5. Глобализация проектов или контуры «южного коридора».

Для того чтобы превратить концепцию «мирового переводчика» в адекватную технологию, способную обеспечить России достойное место в мировом сообществе, необходимо резко улучшить логистику фрактального полюса РФ — Иран — Индия, причем как на «материальном», так и на информационном уровне.

В данной статье будет рассматриваться только один проект этого направления: а именно, «южный транспортный коридор», связывающий Средний Восток и регион Балтийского моря. Такой маршрут может стать транспортной осью российско-иранского союза и структурообразующим началом для экономики целого ряда географических областей. Понятно, что в рамках перспективного будущего транспортный коридор должен охватывать все инфраструктурные компоненты — собственно грузопоток, информационные каналы, финансовые и семантические потоки — таким образом, речь действительно идет о проекте, притом проекте глобальном¹⁵.

Не приходится отрицать объективный характер процессов глобализации. В рамках российской концепции «фрактальных полюсов» этот цивилизационный тренд не исчезает. Он лишь меняет характер: вместо глобализации территорий происходит глобали-

¹⁵ По отдельности все отрезки «южного маршрута», соединяющего Санкт-Петербург с Астраханью и далее — с побережьем Ирана, существуют уже сегодня. Они, однако, не образуют единой транспортной системы и ни в коей мере не могут рассматриваться как «ось», скрепляющая российско-иранский фрактальный полюс.

зация процессов познания и переустройства мира. Наступает время Глубоких Теорий и Больших Проектов.

Начертить на карте мира красивую линию просто, но какие перспективы раскроются под ней на местности? Для Ирана такой транспортный коридор необходим как воздух. В результате длительной экономической изоляции его доступ к современным технологиям весьма затруднен. Глобальная (западная) экономическая система не заинтересована в развитии Ираном какой-либо промышленности, кроме нефтедобывающей. Образовавшийся вакуум могут, однако, заполнить простаивающие российские предприятия. Кроме того, переход Ирана от экспортно-сырьевой к транспортно-перерабатывающей деятельности позволит ему обрести новую степень экономической независимости.

Воздействие южного транспортного коридора на российские реалии гораздо масштабнее.

Прежде всего, Проект позволяет навести порядок на федеральных речных магистралях, шлюзовые системы которых, несмотря на федеральную подчиненность, являются объектом коррупционной активности местных чиновников. Часть гидротехнических сооружений оказывается невостребованной и постепенно приходит в упадок. На Каспийском море недостаточна разметка фарватеров, в упадке маячная и бакенная служба, нет даже надежной лоции. По свидетельству моряков речфлота в низовьях Волги возобновились и обрели организационную основу разбойные нападения на корабли, так называемое речное пиратство, строго запрещенное указом просвещенного государя Алексей Михайловича еще в XVII столетии.

С этой точки зрения Проект, оформив транспортное и юридическое пространства вдоль Волго-Балтийского и Беломоро-Балтийского каналов, обеспечив военное присутствие России в ряде ключевых регионов, поставив Каспийское море под контроль российского военно-морского флага, даст дополнительную ось для новой сборки страны.

В очень большой степени проблемы российской промышленности (и шире — российской государственности) есть проблемы транспортной связности. Россия не только имеет плотность дорожной сети

на порядок меньше западноевропейской нормы, но и крайне неудачную конфигурацию этой сети. Поэтому принципиально важным результатом проекта должно стать расширение Астраханского порта и индуктивное возникновение двух новых транспортных узлов: в Казани, где «южный коридор» пересекается с Транссибирской магистралью, и в районе Петрозаводска. Первый узел изменит статус Татарстана и позволит глубже интегрировать его в структуру российской экономики, второй — даст возможность переключить часть транспортного потока из Финляндии и Северной Европы, разгрузив направление Петербург–Хельсинки и Санкт-Петербург—Балтия.

Весьма важным последствием станет возрастание загрузки предприятий среднего и тяжелого машиностроения, судостроительных и судоремонтных заводов. Речь идет о строительстве и обслуживании значительного количества судов «река-море», а также — о заказах на модернизацию транспортной инфраструктуры Ирана и Поволжья. На более поздних стадиях проекта возникнет проблема создания иранской промышленности.

Подобно всякому Большому Проекту, «южный коридор» отвечает требованиям системности (обладает интегрирующим воздействием на все процессы в регионах, которые он связывает), мультипликативности (проект в целом носит качественно иной характер по отношению к любой своей ветви) и телескопичности (то есть может реализовываться поэтапно).

6. Особенности проекта

Итак, эскизно «южный коридор» представляет собой сложную транспортную систему, протянутую от Санкт-Петербурга через Волго-Балтийский канал, реку Волгу, Каспийское море и территорию Ирана к Персидскому заливу и Индии. На севере эта дорога может быть продлена за счет Беломоро-Балтийского канала и замкнута на Северный морской путь. На юге она пересекается Транссибом, Волго-Донским каналом и новым транспортным коридором «Китай — Западная Европа». Кроме того, русское воен-

ное и экономическое присутствие на Каспийском море оказывает сильное индуктивное воздействие на транспортные и информационные потоки в Средней Азии и Закавказье.

Хотя речь идет о преимущественно водном коридоре, кажется естественным шунтировать его магистральной железной дорогой, связывающей Астрахань с Минском (далее — на Варшаву) и линией Москва–Санкт-Петербург.

Транспортная ось из Балтийского моря в Персидский залив, являющаяся если не конкурентом (в мирное время это нереально), то во всяком случае альтернативой пути через Суэц или вокруг Африки, подразумевает наличие двух «особых точек» в начале и в конце маршрута: транспортных узлов, играющих системообразующую роль соответственно для североевропейского региона и для стран Среднего Востока.

Видятся следующие стадии реализации проекта:

1. Использование уже существующих судов класса «река-море» на маршрутах каспийские порты Ирана — Астрахань–Волго-Балт–СПб–Северная Европа, для чего имеется вся необходимая инфраструктура: сквозное движение по этому маршруту до сих пор сдерживается геополитическими причинами и отсутствием заинтересованности правительства РФ в бесперебойном функционировании «федеральной речной трассы» Волго-Балт — Волга. Заметим здесь, что согласно российскому законодательству внутренние воды страны закрыты для иностранных судов. Это имеет и свои отрицательные стороны, но, во всяком случае, всю прибыль от эксплуатации «коридора» будет получать Россия.

2. Создание иранской стороной (с использованием преимущественно российских технологий, с привлечением российских специалистов, с размещением заказов на российских предприятиях, расположенных по «южному коридору») адекватной поставленным задачам инфраструктуры на южном и восточном побережьях Каспийского моря.

3. Расширение Астраханского порта¹⁶.

— — — — —
¹⁶ Это уже делается: смотри сообщение морской администрации порта Астрахань от 21.02.2001.

4. Расширение железнодорожной магистрали Астрахань — Санкт-Петербург (в обход Москвы).

5. Обеспечение военного присутствия России и Ирана в Каспийском море. Принятие международного соглашения о статусе этого водного пространства.

6. Создание вынесенного в устье Финского залива международного северного европорта, замыкающего на себя все морские транспортные потоки Балтийского региона и являющегося конечной точкой «южного коридора».

Такое вынесенное портовое сооружение может иметь произвольный правовой статус, что позволит создать подходящий налоговый режим; заметим в этой связи, что «коридор» подразумевает возможность сквозного транзита грузов без выхода их на российскую таможенную территорию.

7. Создание промышленности Северного Ирана.

8. Юридическое и фактическое оформление фрактального полюса Россия — Иран — Индия¹⁷.

Можно ожидать следующих косвенных выгод от поэтапной реализации проекта:

- решение проблемы занятости населения;
- снижение транспортных издержек;
- значительный рост рынка транзитных перевозок;
- строительство новых объектов транспортной инфраструктуры;
- загрузка судостроительной промышленности страны, в том числе — военного кораблестроения;
- повышение востребованности высококвалифицированных кадров в промышленности и на транспорте;
- открытие новых рынков сбыта в азиатском регионе, ранее недоступных из-за транспортных ограничений;
- снижение зависимости от портов Прибалтики и Финляндии;

¹⁷ Это подразумевает не только обеспечение некоего «модус вивенди» Индии с Пакистаном и Ирана с Ираком, но и реализацию ряда культурологических проектов, находящихся в общем русле концепции «цивилизации-переводчика». Из очевидных задач, встающих на этом пути, можно упомянуть, хотя бы, введение

– возникновение предпосылок к созданию перспективного транспортного коридора Узбекистан–Казахстан–Центральная Россия — Северо–Запад–Северная Европа.

Разумеется, реализация столь масштабного начинания обязательно столкнется с рядом трудностей. Даже на первой стадии, «в общих чертах» уже реализованной, требуется «расшить» ряд узких мест. Так например, сквозная навигация ограничена по реке Неве Санкт-петербургскими мостами — прогнозируемый предел перевозок составляет от 20 до 50 миллионов тонн в год, причем наращивание свыше этого объема потребует серьезной модернизации как сооружений Волго-Балтийского канала, так и решения проблемы мостов¹⁸. Налицо также многофакторная неготовность как судовладельцев, так и грузооператоров к деятельности подобного масштаба, дефицит специального и плавсостава (лоцманы, диспетчера и др.).

7. Южная ветвь: от Ирана до Каспийского моря

На сегодняшний день об этой фазе проекта можно сказать очень немногое. Следует обратить внимание на тот интерес, который проявляется ныне к Каспийскому морю. Уже упоминались планы расширения Астраханского порта; успешно прошел испытательный рейс по новому паромному маршруту Актау (Мангышлак) — Астрахань¹⁹, работает маршрут Актау — Баку. Иранская сторона недавно понесла

— — — — —
преподавания в ряде школ арабского языка, являющегося официальным языком мусульманской цивилизации.

¹⁸ Разрабатываемый сейчас в Ленинградской области проект строительства канала из Ладожского озера в Балтийское море через систему Вуоксы (в обход Санкт-Петербурга) носит сугубо политический характер. До сих пор в мире никто не прокладывал канал на местности ледникового происхождения с преобладанием гранитов. Если такой канал и возможно построить, он обойдется значительно дороже Панамского и большую часть года по разным причинам не будет функционировать.

¹⁹ Паром типа «Акварама» предназначен для перевозки автотранспорта — на его борту могут поместиться более 30 большегрузных и свыше 120 легковых машин, а также 60 пассажиров. В дальнейшем по маршруту Актау–Астрахань будет переправляться нефтяное оборудование, металлопрокат и нефтепродукты, в перспективе, с завершением строительства зернового терминала, и зерно. (РИА Новости).

первые людские потери в борьбе за «южный коридор» — министр транспорта страны и сопровождающие его парламентарии погибли в авиакатастрофе во время поездки по Северному Ирану.

Столь пристальное внимание к региону обусловлено, прежде всего, двумя факторами.

Во-первых, Каспийское море является очевидным центром связности региона. Перефразируя известного английского пирата Релея, можно сказать: «кто владеет этим морем, владеет здешней торговлей, а значит, богатствами региона и им самим». Именно поэтому необходим российский (или, что лучше с точки зрения новой фактальной стратегии, российско-иранский) военный флот на Каспии. Поэтому там необходим российский торговый флот.

Во-вторых, по прогнозам геологов, южное побережье Каспия должно быть богато нефтью, а горы северного Ирана — цветными металлами. До сих пор не было практической возможности использовать эти реальные или потенциальные богатства, но в связи с переформатированием ойкумены они могут оказаться востребованными²⁰.

В этой связи представляет интерес импорт в Россию иранской (в перспективе также и иракской) нефти, более качественных, нежели российские нефтепродукты, подлежащие продаже на Запад. Речь идет сначала о загрузке заказами нефтехимических предприятий Поволжья (которым в связи с исчерпанием местных месторождений «черного золота» угрожает простой), затем — о широком экспорте на север Среднего Востока российской нефтехимической промышленности²¹.

8. Морские ворота Северной Европы

Узким местом нашего транспортного коридора видится Санкт-Петербург. Неадекватность Санкт-Петербургского морского пор-

²⁰ Например, в связи с тем, что Россия потеряла доступ к казахстанским месторождениям хрома и грузинским месторождениям марганца.

²¹ Продукция которых — при условии малого транспортного сопротивления — представляет интерес, прежде всего, для Индии и Китая.

та задачам, стоящим перед ним, очевидна. Большая часть грузопотоков идет через финские порты — Турку и Хельсинки, а также — через Новоталлиннский порт. Само по себе это не плохо, но содержит явную угрозу транспортной безопасности, с одной стороны, и не дает возможности создания системы эффективного управления грузопотоками — с другой. Необходимо отметить, что привлекательность порта определяет ряд факторов, а именно:

- удобство навигации,
- скорость обработки грузов (для крупных грузооператоров это в первую очередь — возможность разместить в порту собственный грузовой терминал);
- размер и форма взимания портовых сборов.

Немаловажную роль также играет размер таможенных пошлин, который в РФ зависит от страны происхождения.

Так вот, по всем этим признакам порт Санкт-Петербурга проигрывает близлежащим зарубежным портам: он очень труден для навигации, в нем весьма высокие портовые сборы (и поборы), наличествует дефицит складских помещений и, кроме того, «имеет место быть» традиционно неудобное таможенное оформление. В итоге разгрузка судов затягивается на неопределенный срок. Поскольку в обыденном «пространстве решений» ответа нет²², остается уповать на нетрадиционный выход.

Для перехода во вне таможенное пространство предлагается создать в нейтральных водах на западе Финского залива свайные портовые сооружения, объединив их в сеть терминалов Северного европейского морского порта. Таможенный контроль должен осуществляться на выезде за пределы данных конструктов. В идеале

²² Практические возможности расширения Санкт-Петербургского морского порта лимитируются Морским каналом; использовать портовые сооружения Кронштадта, принадлежащие Балтийскому флоту, не представляется возможным «из религиозных соображений». Проектируемый порт в Приморске чрезвычайно неудобен с навигационных позиций, а создаваемый порт в Усть-Луге «затеняется» Новоталлинским и Хельсинкским портами.

потребуется свайный мост на акватории, принадлежащей РФ²³. В последующем возможно создание индустриальной инфраструктуры, также находящейся вне территории сухопутной юрисдикции.

Преимущества данной инновации очевидны: создается конкурентоспособная портовая структура, услуги которой будут (в финансовом отношении) более привлекательны, чем услуги зарубежных портов. Северный европейский морской порт, ориентированный на прием кораблей любого тоннажа (в том числе суперконтейнеровозов с осадкой свыше 20 метров), замкнет на себя грузопотоки, которые ранее делились в отношении 5:1:1 между Роттердамом, Таллином и Турку. Выносная свайная конструкция в открытом море может принимать любую конфигурацию, в том числе столь привлекательную для грузообработчиков структуру сети терминалов. Понятно, что при таком подходе движение в окрестностях порта должно регулироваться не МППСС, даже не системой разделительных полос, но исключительно командами диспетчеров (что, в частности, позволяет отказаться от услуг лоцманов).

С геополитической точки зрения важно, что новый высокотехнологичный порт, находящийся к тому же во внетамуженном (транзитном) пространстве, заблокирует порты Таллина, Турку и Хельсинки, что в конечном итоге вынудит Финляндию и Эстонию сообразовываться в своей деятельности с интересами России.

Создание такого, не имеющего правовых прецедентов²⁴ конструкта в нейтральных водах подразумевает, разумеется, международный статус проекта. Российской дипломатии предстоит решить задачу обеспечения полного государственного контроля за

— — — — —
²³ Альтернативой является перегруз контейнеров на среднетоннажные суда, связывающие аванпорт с «большой землей»: аналогичный проект осуществляется ныне англичанами на Оркнейских островах.

²⁴ Технологические прецеденты известны. К крупномасштабным инженерным сооружениям, вынесенным в море, можно отнести Нефтяные Камни. Во Флориде построен свайный мост длиной около 200 км, связывающий полуостров с портом Ки-Уэст.

международным объектом. Примеры Суэцкого и Панамского каналов, а также МКС «Альфа» показывают, что это вполне возможно.

9. «Янтарное кольцо» и новая региональная политика России

Северный европейский морской порт, являющийся крайней точкой геоэкономической «оси» Россия — Иран — Индия, должен сыграть свою роль в региональной политике страны, резко повышая связность российского Северо-Запада и вновь включая страны Балтии в сферу воздействия России.

«Южный транспортный коридор» может быть дополнен на севере «Янтарным кольцом» — системой паромных перевозок, использующих среднетоннажные суда и связывающих СЕМП, Таллинн, Ригу, Калининград, Гамбург, Копенгаген, Стокгольм, Хельсинки в единую инфраструктурную систему.

Речь идет о том, что Россия готова ответить дискурсу «политики регионов». Но — в свое время и на своих условиях.

Боровиков С.Е., Казанцев Е.Д., Рахимов К.К.,
Переслегин С.Б., Собянин А.Д.

Место коридора «Север-Юг»
в системе транспортных коридоров Евразии:
формирование индийско-иранско-российского
пространства экономического сотрудничества¹

Главной широтной артерией России традиционно называют Транссибирскую железнодорожную магистраль. Ратификация Россией в марте этого года подписанного в 2000 году договора о создании международного транспортного коридора «Север-Юг» (МТК «Север-Юг») дала реальный старт формированию еще одного потенциально столь же значимого евроазиатского маршрута, проходящего на этот раз в меридиональном направлении.

Станет ли коридор «Север-Юг» еще одним транзитным мостом из Азии в Европу в числе других международных транспортных коридоров? Даст ли его функционирование толчок развитию всех отраслей промышленности государств-участников МТК «Север-Юг»? Какой вклад МТК «Север-Юг» внесет в углубление международного сотрудничества южноазиатских и европейских стран? Здесь невозможны простые ответы, скажем, позиция «нужно вести любые типы грузов в любых количествах из любых и в любые регионы», — такая позиция логична для предприятия-перевозчика, но не годится для большого международного проекта, требующего значительных инвестиций и несущего серьезные риски.

— — — — —
¹ ОПУБЛИКОВАНО: РЖД-Партнер. 2002. № 7. С. 22–25; № 8. С. 21–24; № 9. С. 30–34 [conjuncture.ru/sobianin_01-07-2002].

Идеология развития МТК «Север-Юг»

Хочется надеяться, что МТК «Север-Юг» станет таким же эпохальным явлением экономической жизни России и государств СНГ, каким был в свое время Транссиб, который ввел в хозяйственное освоение сибирские регионы. Последние, напомним, дают в настоящее время больше 40 процентов ВВП России при том, что проживает за Уралом лишь около 12 процентов населения РФ.

Можно выделить принципиальные различия в условиях появления двух евроазиатских коридоров, которые обуславливают и различную специфику идеологии их развития. Транссиб строился прежде всего для освоения природных ресурсов Сибири, а МТК «Север-Юг» должен усилить вовлеченность России и других стран в процесс мировой торговли, направив часть значительную часть грузопотока из Евросоюза в Южную Азию через территорию евразийских государств. Когда значительная часть индийских и других южноазиатских грузов пойдет по меридиональному коридору, можно будет сказать с полным основанием: «Проект доказал свою жизнеспособность и эффективность». И все же успешность проекта в целом для экономики России и других евразийских государств будет определяться не столько долей перевозок по коридору в общем объеме перевозок из Азии в Европу, сколько степенью интеграции стран СНГ в экономическое пространство южноазиатского и юговосточноазиатского рынков.

Постановка подобного условия выводит нас в плоскость вопросов формирования идеологии развития коридора «Север-Юг»:

1. Какие акторы международной экономической деятельности потенциально или уже явленно заинтересованы в коридоре?

2. Рынки каких стран рассматриваются в качестве главных грузоформирующих и грузопотребляющих центров? (Сразу отметим, что точный ответ на данный вопрос не сводится к тому, что «грузы будут формироваться в Азии, а потребляться в Европе».)

3. Учитывая, что в ближайшие десятилетия, даже при ускоренном развитии коридора, грузопоток будет по преимуществу идти через Суэцкий канал, на формирование и реконструкцию ка-

ких именно отраслей промышленности должны быть сориентированы в первую очередь Индия, Иран, Россия, другие нынешние и будущие участники коридора?

4. На какие объемы грузоперевозок и в какие сроки должен выходить коридор и каких инвестиций это потребует? Насколько велик риск неполучения прибыли для потенциальных инвесторов?

5. Какова роль Евросоюза, «Северного Соглашения», ЕвразЭС, Организации экономического сотрудничества и других межгосударственных объединений в развитии коридора «Север-Юг», как соотносится деятельность коридора и зоны интереса данных международных организаций?

6. Какова сфера самостоятельных действий российских федеральных округов, областей и республик, иранских провинций, индийских штатов по развитию коридора «Север-Юг»? Как должен выглядеть механизм координации таких самостоятельных действий с общей стратегией развития коридора?

7. В каких транспортных пунктах МТК «Север-Юг» — портах, железнодорожных узлах или даже автомобильных логистических центрах — будет происходить вхождение коридора в существующую в настоящее время систему взаимосвязки общеевропейских (критских) транспортных коридоров (ЕЭК ООН) с маршрутами Трансазиатской железной дороги (ЭСКАТО ООН)?

8. С помощью какого организационного механизма транспортный коридор по линии Балтийское море — Волга — Каспийское море — Иран — Индия — Индийский океан может сыграть позитивную роль в укреплении региональной безопасности?

И наконец, какое государство или международное объединение может быть главным двигателем развития международного транспортного коридора «Север-Юг»? Авторы данной публикации, исходя из своих знаний и опыта, предполагают, что локомотивом развития МТК «Север-Юг» должна стать Россия. Однако подобное предположение должно базироваться на большом объеме исследовательских мероприятий, опираться на политическую поддержку государств ЕвразЭС, и, с учетом позиции последних, может быть скорректировано.

Хотелось бы отдельно отметить, зачем, говоря о транспортном коридоре, нужно выходить за рамки задач развития лишь транспортного комплекса. Отвечая даже на отдельные вопросы, мы приближаемся к выработке тех позиций, которые должны со временем лечь в основу идеологии развития коридора «Север-Юг». Так, например, исходя из аксиоматического предположения, что российская экономическая политика должна иметь экспортный характер, и выяснив, экспорт каких именно средств производства, технологий или даже сырья (в случае экспорта сырья второготретьего переделов в Индию), мы сможем конкретизировать акторов, заинтересованных, скажем, в российско-индийском секторе деятельности коридора «Север-Юг». С этими участниками экономической деятельности и следует проводить целенаправленную работу по привлечению их к деятельности МТК «Север-Юг». Так и по другим вопросам. Пока же отметим, что целостную обоснованную идеологию развития МТК «Север-Юг» предстоит еще формировать.

Аксарайская–Астрахань как транспортный узел МТК «Север-Юг»

В последнее время наметилось отставание пропускных возможностей российских устьевых и морских портов на Каспии объемов грузов российско-иранской торговли. На российском участке наибольшие инвестиции идут в развитие порта Оля. Проектная мощность порта Оля рассчитана на ежегодную переработку 8 млн тонн генеральных грузов и около 6 млн тонн железнодорожных вагонов и контейнеров (общий объем грузоперевозок по коридору в ближайшие десять лет предполагается довести до 20–30 млн тонн в год). Через 5 лет потребность перевалки грузов в порту Оля, как сообщил заместитель министра транспорта России Чингиз Измайлов на парламентских слушаниях в Госдуме РФ 18.04.2002, достигнет 3,5–4 млн тонн, что «позволит освоить экспортно-импортные грузопотоки на индийском направлении, обес-

печить обработку автомобильных паромов в сообщении с портами Ирана, Туркменистана, Казахстана и Азербайджана».

Порт Оля развивается наиболее динамично среди российских каспийских портов. В апреле текущего года были подведены итоги открытого конкурса на строительство причала N3 (контейнерного) 1-го грузового района морского торгового порта Оля. В тендере участвовали ООО «Электротехническая компания» (Астрахань), ООО «Астраханский плавучий строительный отряд» (Астрахань), ОАО «ДРОМ» (Астраханская обл.), ОАО корпорация «Трансстрой» (Москва), ЗАО УФСК «Мост» (Москва). Конкурсная комиссия признала победителем ОАО корпорацию «Трансстрой», которая при прочих равных условиях предложила наиболее выгодное техническое и экономическое предложение. Корпорация «Трансстрой» планирует открыть свой филиал в Оле и привлечь к работе астраханские строительные организации. Таким образом, через 8 месяцев в порту Оля должен появиться контейнерный причал мощностью 400 тыс. тонн (28 тыс. TEU) в год.

Полностью принимая важность развития порта Оля, авторы данной публикации выражают сомнение в том, что развитие порта Оля необходимо выделять особо от задачи развития других каспийских портов, в т.ч. портов дружественных России стран — Казахстана и Азербайджана.

На Северном Каспии и Нижней Волге узкими местами коридора «Север-Юг» являются:

- метеорологические условия (порты Оля и Астрахань замерзающие);
- отсутствие нормальных подъездных железнодорожных путей и необходимой инфраструктуры порта Оля;
- недостаток инвестиций для улучшения пропускных возможностей Волго-Донского канала (который имеет важнейшее значение для вывоза южно- и среднеазиатских грузов в черноморский бассейн);
- высокий уровень волюнтаристского влияния местных региональных чиновников на условия прохождения грузоперевозчиками инфраструктуры речных магистралей;

- слабое оснащение водных путей Северного Каспия необходимыми маячной и бакенной службой, разметкой и безопасностью путей (вплоть до того, что зафиксированы случаи речного пиратства);
- недостаток средств для ремонта и восстановления гидросооружений, берегоукреплений;
- тревожная экологическая ситуация (добыча нефти на Северном Каспии и другие экологические угрозы при подъеме уровня Каспия всерьез угрожают хрупкой биологической системе дельт рек Волга и Урал);
- отсутствие флота малых танкеров для вывоза одного из самых выгодных грузов — нефти — в Азовское море через Волго-Донской канал (в настоящее время флотом малых танкеров владеет Азербайджан, но при этом сто процентов азербайджанских малых танкеров устаревшей конструкции и с ограниченным запасом пользования);
- и, наконец, отсутствие в регионе понятного всем участникам транспортного процесса крупного логистического центра МТК «Север-Юг».

Т.е., подытожим, самым узким регионом коридора «Север-Юг» является территория Южного и Приволжского федеральных округов России. Учитывая недостаточные объемы государственных инвестиций, достичь заявленного объема грузоперевозок через порт Оля можно лишь за счет других портов — казахстанского Актау, незамерзающих дагестанских портов, калмыцкого порта Лагань. Частично проблему, в случае увеличения грузопотока по коридору, можно решить через организацию транзитного движения грузов, минуя каспийские порты (Нижний Новгород, Казань, Волго-Балт, Волго-Дон). Особо обратим внимание, что развитие порта Оля не приведет к принципиальному решению вышеперечисленных «узких» мест МТК «Север-Юг» в регионе Нижней Волги и Северного Каспия. Направление, где порту Оля не видно альтернативы, скорее носит характер политический, чем экономический, — это сотрудничество с Ираном и Индией в высокотехнологической гражданской и военной промышленности, которое

должно находиться под исключительным контролем российского государства и не может подвергаться коммерческим рискам.

На взгляд авторов данной публикации, естественным логистическим центром МТК «Север-Юг» в регионе Нижней Волги и Северного Каспия может быть лишь узел Аксарайская–Астрахань. Именно в районе Аксарайской–Астрахани:

- сходятся узлы смешанных водно-железнодорожных и водно-автомобильных перевозок;

- соединяется будущая железная дорога по берегу Западного Каспия от незамерзающих иранских и российских дагестанских портов (в настоящее время, ввиду сложных иранско-азербайджанских отношений строительство железной дороги через Астару не актуально, однако рано или поздно она будет построена) и железная дорога по берегу Восточного Каспия (с учетом планов железнодорожного строительства Казахстана и Туркмении она пройдет, минуя территорию Узбекистана);

- проходит железная дорога из Средней Азии и Казахстана в европейском направлении, что дает в навигационный сезон возможность транзита в направлении Волго–Дона и Волго–Балта;

- сходятся паромные линии Актау–Астрахань и Баку–Астрахань (в перспективе — паромные линии из иранских портов);

- находится хорошо развитый порт Астрахань, который, даже при скромных планах собственного строительства без сторонних инвестиций, предоставит хорошие возможности для перевалки грузов и базирования того флота судов «река-море», который столь необходим на Каспии.

Учитывая, что для решения вышеперечисленных «узких» мест коридора потребуется самое активное участие многих министерств и ведомств различных стран, именно в узле Аксарайская–Астрахань возможно территориальное размещение будущих предприятий и организаций, участвующих в деятельности МТК «Север-Юг». Так, иранской стороне вполне можно предложить совместно проинвестировать развитие российских портов (иранские порты на Каспии уже сейчас могут перерабатывать до 15 млн тонн в год, а российские — менее 4 млн тонн) и создание флота

современных судов «река-море», включая малые танкеры, портом базирования которых мог бы стать порт Астрахань (иранской стороне могло бы быть интересным участие в перевозках по Волго-Балту). В дальнейшем в этом транспортном узле могли бы размещаться совместные предприятия, действующие в интересах промышленности Ирана и Индии. В целом узел Аксарайская-Астрахань представляется наиболее оптимальным в качестве главного логистического центра всего международного коридора «Север-Юг».

Коммерческий флот Хазаро-Ганзейского торгового пути

Водные маршруты Каспийского моря (носящего на персидском языке название «Хазарское море») развиваются достаточно динамично. Работают, хотя и в нерегулярном режиме, паромы Актау–Астрахань и Актау–Баку, наращиваются объемы грузоперевалки практически во всех ключевых каспийских портах — Энзели, Амирабад, Ноушахр, Бендер-Туркмен, Туркменбаши, Баку, Актау, Махачкала, Оля, Астрахань. Важность Каспия выходит за рамки транспортного развития и стягивает к себе стратегические интересы США и Евросоюза.

Примечательно, что США объявили регионы Кавказа, Каспийского моря и Центральной Азией зоной своих стратегических интересов. Весной этого года американские аналитики стали предлагать придать водному пути через Волго-Донской канал международный статус со всеми вытекающими последствиями (в настоящее время все внутренние водные пути России имеют исключительную суверенность). Вовлеченность интересов крупных игроков в каспийские дела требует укрепления присутствия российского и иранского военно-морских флагов на Каспии, с целью демонстрации преемственности движения каспийских государств от советско-иранских договоров к новым договорам о статусе Каспийского моря с участием уже пяти национальных правительств.

Развитие перевозок по коридору «Север-Юг» потребует создания крупного коммерческого флота судов на Каспии. Возможно, флот под национальными флагами будет принадлежать совместным компаниям, соединившим усилия отдельных перевозчиков для снижения издержек. В этой связи в высшей степени позитивным фактором представляется динамика развития сотрудничества иранской «Khazar Shipping Co.» (осуществляет контроль большей части иранского грузопотока на Каспии) и российского «Совфрахта» (контролирует около половины грузов, идущих в Иран), их планы углубления сотрудничества. 31 августа 2001 года гендиректор «Khazar Shipping Co.» М.Камаль и гендиректор ОАО «Совфракт» Д.Ю. Пури подписали в Москве Протокол о сотрудничестве. Позже Меморандум о приверженности московскому протоколу по коридору «Север-Юг» прислала «IranoHind Shipping Co.» (осуществляет перевозки от индийских портов к иранским портам Персидского залива).

Представляет интерес импорт в Россию иранской (в перспективе также и иракской) нефти, более качественных, нежели российские нефтепродукты, подлежащие продаже на Запад. Речь идет сначала о загрузке заказами нефтехимических предприятий Поволжья, затем — о широком экспорте на север Среднего Востока российской нефтехимической промышленности. Участие в поставках нефти по коридору казахстанской государственной корпорации «КазМунайГаз» и транспортно-коммуникационного комплекса Казахстана в поставках нефти позволит снять вопрос снижения издержек из-за сезонных погодных препятствий. В этой связи представляется правильным движение российской и казахстанской сторон к созданию Евразийского газового альянса и Евразийского нефтяного соглашения. Этот процесс, который затормозился ввиду негативных итогов Ашхабадского саммита лидеров каспийских государств, представляется стратегически верным. Возможно, с учетом интересов туркменской стороны, уже в ближайшее время удастся вернуться к этим планам.

Необходимость в комплексном развитии коридора и координации деятельности заинтересованных ведомств и организаций

потребуется создания единого управляющего совета, подобного КСТСП (международному Координационному Совету по Транссибирским Перевозкам) — Совета Хазаро-Ганзейского торгового пути (Council of Khazar-Hansa Trade Way). Название «Хазаро-Ганзейский» торговый путь должно подчеркнуть, во-первых, коммерческую направленность всего проекта меридионального транспортного пути, и, во-вторых, продемонстрировать особое значение Каспия («Хазарского моря» иранских географических карт) и Балтики (ориентацию на весь бассейн Балтийского моря). Кроме того, следует учитывать индийский фактор — в смысловом поле Бхарата (Индии) представляется невыигрышным отождествлять Индию с понятием «юг» (в отличие, скажем, от понятия «восток»). С «югом» связаны самые отрицательные индийские смысловые понятия, привязка к историко-географическим понятиям Хазарского моря и Ганзейского союза сняла бы для индийцев необходимость самоидентифицироваться в проекте с «югом».

Совет ХГТП должен состоять из министров транспорта государств-участников или из их заместителей — кураторов данного направления. С российской стороны, как заявил замминистра транспорта Чингиз Измайлов, уже в ближайшее время может быть сформирована межведомственная комиссия по развитию МТК «Север-Юг». Учитывая сложность всего проекта, срок председательства в Совете ХГТП должен быть не менее 2–3 лет. В случае создания такого единого управляющего органа, первым председателем Совета ХГТП было бы разумным видеть министра транспорта России, как страны-лидера всего проекта. Это подчеркнет, что государство берет под свой полный контроль развитие меридионального международного коридора.

В дальнейшем коридор должен обрести и свою инфраструктуру — Хазаро-Ганзейскую инвестиционную компанию для привлечения инвестиций в отдельные проекты, Хазаро-Ганзейскую судоходную компанию (на базе корабельного парка «Khazar Shipping Co.», «Совфрахта», «Казмортрансфлота» и, в случае заинтересованности, национальных судоходных компаний Азербайджана и Туркменистана), Хазаро-Ганзейский банк и т.д.

Интерес Ирана в преодолении технологической отсталости

Транспортный коридор «Север-Юг», связывающий Средний Восток и Южную Азию и регион Балтийского моря, может стать транспортной осью российско-иранского союза и структурообразующим началом для экономики целого ряда географических областей.

Коридор должен охватывать все инфраструктурные компоненты — собственно грузопоток, информационные каналы, финансовые и смысловые потоки — скрепляя их в единую систему. По отдельности все отрезки коридора, от Санкт-Петербурга до Астрахани, от Астрахани до иранских портов на Каспии, от Каспия до Персидского залива, от портов Персидского залива до индийских портов — существуют уже сейчас, однако они не образуют единой транспортной системы.

Из перечня отрезков маршрута видна ключевая роль Исламской Республики Иран. 24 июля 2001 года иранские военные самолеты, а за ними — и катера ВМС под угрозой применения силы добились прекращения разведочных работ на нефтеносном участке акватории в Южном Каспии, которые велись в рамках одного из азербайджанских проектов. British Petroleum и другие западные компании вынуждены были заморозить работы на спорных участках. 24 апреля уже этого года на Ашхабадском саммите Иран и Туркменистан отказались поддержать принцип раздела дна моря по принципу срединной линии и сохранении в общем пользовании водной толщи, ранее предложенный Россией и одобренный Казахстаном и Азербайджаном. Демонстративное поведение Ирана и Туркменистана, пусть и в несколько резкой форме, привлекает внимание к достаточно очевидному фактору, — богатства недр Каспия, режим пользования его водными, биологическими ресурсами и поверхностью могут регулироваться лишь на основе взаимного согласия всех пяти каспийских государств.

Особо обратим внимание на несколько неожиданное продолжение результатов апрельского саммита. В начале мая Иран выступил с проектом Азиатского союза с участием России, Индии,

Ирана и Китая и других государств. Позиция иранцев транслирована на Россию через Центр изучения современного Ирана и портал Иран.Ру. Важно обратить внимание на аргументацию иранцев. Перечислив, что 4 крупнейших государства евразийского континента имеют различные идеологии и религии, принадлежат различным экономическим зонам мира и т.д., иранцы подчеркивают, что «появится организация, которая будет значительно превосходить по силе и Варшавский договор, и НАТО», и далее, «союз будет располагать основными запасами нефти и газа, значительными людскими ресурсами и огромной территорией».

Для Ирана транспортный коридор на север необходим как воздух. В результате длительной экономической изоляции его доступ к современным технологиям весьма затруднен. Запад препятствовал развитию Ираном какой-либо промышленности, кроме нефтедобывающей. Взаимное географическое положение России и Ирана при координации их действий по транспортировке нефти и газа на международные рынки — важнейший фактор устойчивости мирового энергобаланса, а характер российско-иранских экономических связей все больше строится сегодня таким образом, что открывает для обеих стран перспективы развития от экспортно-сырьевой к высокотехнологической экономике. Здесь выделяются прежде всего такие отрасли, как атомная энергетика (строительство АЭС в Бушере) и военно-техническое сотрудничество. Минатом России и Организация по атомной энергии Ирана завершают технико-экономическое обоснование строительства второго энергоблока в Бушере и еще двух энергоблоков для АЭС в Ахвазе, в 500 километрах на северо-запад от Бушера в сторону границы с Ираком (в свое время Иран собирался построить 11 атомных электростанций, пока о таком количестве речь не идет, но проект в Ахвазе рассматривается реально). Большой потенциал российско-иранского сотрудничества лежит в области высоких технологий, в частности, в области картографии и использования космической съемки для решения различных социально-экономических задач. Весной 2001 года Русская инженерная компания представила на выставке «Geomatic-80» (Тегеран, 29.04.2001–

03.05.2001) продукцию российских предприятий: геодезические приборы и GPS-аппаратуру, ГИС-технологии и снимки ДЗЗ (дистанционного зондирования земли). В области высоких технологий Россия пока еще имеет возможности для успешной конкуренции на быстро развивающемся иранском рынке. России сейчас важно не упустить время, чтобы не сложилась ситуация, аналогичная иракской блокаде.

Предлагая сейчас создание Азиатского союза, Иран в качестве партнера такого международного объединения видит Евросоюз. Не будем в данной статье рассматривать аргументацию иранцев и лишь заметим, что именно позиция европейских транспортных организаций будет иметь важнейшее значение для продолжения критических коридоров до российских портов на Каспии. Переход Ирана от экспортно-сырьевой к транспортно-перерабатывающей деятельности позволит Исламской Республике Иран обрести новую степень экономической независимости и загрузит российские предприятия гарантированными объемами заказов. Таким образом, интерес Ирана в МТК «Север-Юг» сосредоточен не столько в торговой или транзитной сфере, сколько в обретении технологической независимости через «прорыв на Север». Именно ответы на технологический вызов ожидает Иран найти с помощью российской стороны.

Северные узлы коридора «Север-Юг»

Российские Северо-Запад и Дальний Восток являются регионами, судьба которых является критически важной для всей России. Эти регионы являются «воротами России», через которые осуществляется вхождение российской экономики в мировую в целях общего развития народнохозяйственного комплекса страны, или, в случае негативного сценария, закрепление сырьевой специализации России в мировом разделении труда.

Санкт-Петербург является крупнейшим портом, входящим в МТК «Север-Юг». Ниже приведены объемы Санкт-петербургских портов, входящих в МАП Санкт-Петербург.

ТАБЛИЦА 1. Объемы перегрузки грузов в морских портах
в 2000–2001 гг., тыс. тонн

	Всего 12 мес. 2000 г.	Всего 12 мес. 2001 г.
<i>МАП Санкт-Петербург, всего</i>	32 076,2	37 581,9
<i>МАП Санкт-Петербург, только Санкт-Петербург</i>	18 215,7	20 796,4
<i>МАП Астрахань, всего</i>	2 143,5	2 539,5
<i>МАП Астрахань, только Оля</i>	240,4	339,1

Источник: Международный экспедитор. 2002. № 1.

Важность российского Северо-Запада (СЗР) — конечного пункта транспортного коридора «Север-Юг» — обусловлена следующими факторами:

1. СЗР непосредственно граничит с Финляндией и — по Балтийскому морю — со Швецией, Норвегией, Германией.
2. СЗР граничит с «новыми западными странами» — Польшей, Литвой, Латвией, Эстонией.
3. Транспортная, смысловая, культурная связность региона недостаточна, особенно велики противоречия между интересами Санкт-Петербурга и Ленинградской области (так, Ленинградская область разрабатывает затратный и сомнительный в своей эффективности проект строительства судоходного канала через систему Вуоксы).
4. СЗР включает в себя Калининградский эксклав — область с отрицательной связностью (без специальных преференций со стороны правительства регион не может развиваться).

Узким местом транспортного коридора видится Санкт-Петербург. Практические возможности расширения Морского порта Санкт-Петербург лимитируются Морским каналом; использовать портовые сооружения Кронштадта, принадлежащие Балтийскому флоту, не представляется возможным по различным причинам. Проектируемый порт в Приморске чрезвычайно не-

удобен с навигационных позиций, а создаваемый порт в Усть-Луге «затеняется» Новоталлинским и Хельсинкским портами. Большая часть грузопотоков идет через финские порты — Турку и Хельсинки, а также через Новоталлинский порт. Это несет явную угрозу транспортной безопасности, с одной стороны, и не дает возможности создания системы эффективного управления грузопотоками — с другой. Порт Санкт-Петербурга проигрывает близлежащим зарубежным портам: он очень труден для навигации, в нем весьма высокие портовые сборы, наличествует дефицит складских помещений и, кроме того, «имеет место быть» традиционно неудобное таможенное оформление. В итоге разгрузка судов затягивается на неопределенный срок (до нескольких месяцев).

Частично эти проблемы решатся в ближайшее время, однако принципиальное решение может быть только нетрадиционным. Представляется привлекательным для иностранных участников грузоперевозок создание в нейтральных водах на западе Финского залива порта на свайных портовых сооружениях, объединив их в сеть терминалов Северного европейского морского порта (Северного Европорта). Таможенный контроль должен осуществляться на выезде за пределы Северного европорта. В идеале потребуется свайный мост на акватории, принадлежащей России, что с учетом опыта строительства более сложной в техническом отношении дамбы через Финский залив представляется несложным. В последующем возможно создание индустриальной инфраструктуры, также находящейся вне территории сухопутной юрисдикции.

Преимущества данной инновации очевидны: создается конкурентоспособная портовая структура, услуги которой будут в финансовом отношении более привлекательны, чем услуги зарубежных портов. Новый высокотехнологичный порт, ориентированный на прием кораблей любого тоннажа (в том числе суперконтейнеровозов с осадкой свыше 20 метров), находящийся к тому же во вне-таможенном (транзитном) пространстве, заблокирует порты Таллинна, Турку и Хельсинки, что в конечном итоге вынудит Финляндию и Эстонию сообразовываться в своей деятельности с интересами России. В конечном итоге страны Балтии могут вер-

нуться в российскую зону интересов, а Финляндия — вернуться к привычной для нее роли «переводчика» между Северной Европой и Россией. Технологическим прецедентом являются Нефтяные Камни в Азербайджане и 200-километровый свайный мост от побережья Флориды к порту Ки-Уэст. Юридического прецедента создания подобных портов нет. Российским дипломатам предстоит решить задачу обеспечения полного государственного контроля за международным объектом. Примеры Суэцкого и Панамского каналов, а также МКС «Альфа» показывают, что это вполне возможно.

Конечно же, подобный инновационный проект создания Северного Европорта достаточно амбициозен и сложен, чтобы находиться в сфере ближнесрочного целеполагания. Поначалу в целях развития МТК «Север-Юг» следует ограничиться развитием транспортных узлов коридора в Санкт-Петербурге, Петрозаводске и Казани. Коридор может быть поддержан системой паромных маршрутов на Таллинн, Ригу, Калининград, Гамбург, Копенгаген, Стокгольм, Хельсинки, что, таким образом, создаст единую паромную инфраструктуру Балтийского моря.

Помимо главного узла коридора — порта Санкт-Петербург, а в случае успешной реализации проекта коридора Балтийского европорта, важным представляется создание двух транспортных узлов — в Казани и в Петрозаводске. В Казани МТК «Север-Юг» пересекается с Транссибирской магистралью. Узел коридора в Казани изменит статус Татарстана и позволит глубже интегрировать его в структуру российской экономики (многолетние дискуссии о принципах федерализма отразились в конечном итоге в уменьшении степени интеграции экономики Татарстана в российскую экономику, примером чему служат КамАЗ и предприятия ВПК). Узел в Казани будет стягивать грузы от индустрии Урала и Сибири и в перспективе позволит вдохнуть новую жизнь, может быть, новый смысл, в замерзшую площадку промышленного гиганта — Елабужского автомобильного завода. Петрозаводский транспортный узел даст возможность переключить от Санкт-Петербурга часть транспортного потока из Финляндии и Северной Европы. Важным последствием развития транспортных узлов МТК «Север-Юг» в

Санкт-Петербурге, Петрозаводске, Казани, Астрахани станет возрастание загрузки предприятий среднего и тяжелого машиностроения, судостроительных и судоремонтных заводов.

Казахстанский «Восточный луч» коридора

Казахстан в числе других стран подал заявку на вступление в МТК «Север-Юг», причем его транспортно-коммуникационный комплекс больше других подготовлен к участию в международном коридоре. Казахстан имеет прямой железнодорожный выход к портам Персидского залива (через Серахс), а также планирует вместе с Туркменистаном построить ветку вдоль восточного побережья Каспийского моря. Порт Актау может взять на себя грузы МТК «Север-Юг» направлением Южная Азия — российские Урал и Сибирь.

В структуре транспортной отрасли важное место занимают железнодорожные перевозки. На долю железнодорожного транспорта приходится свыше 70% грузовых и более 60% пассажирских перевозок в Казахстане. В целом железнодорожный транспорт характеризуется ростом показателей.

Рост внутренних и транзитных перевозок отражает все более возрастающую внутри- и внешнеэкономическую активность Казахстана. Важная роль принадлежит автомобильному транспорту. Как указывалось в одной из прежних публикаций², развитие автомобильных транзитных перевозок через Республику Казахстан сталкивается с целым комплексом проблем, решение которых лежит не столько в области проведения массовых ремонтных автомобильных работ, сколько в области организации и управления транспортной отраслью, а именно в области организации контейнерных перевозок через территорию Казахстана с нулевой (значительно пониженной) тарификацией на контейнерные пере-

² Рахимов К.К. Транспортные коридоры Евразии — взгляд Казахстана на сближение с Россией в сфере развития транзитных коридоров // РЖД-партнер. 2002. № 5.

возки. Сотрудничество железнодорожного и автомобильного транспорта позволит использовать дополнительные взаимовыгодные возможности каждого из них и даст временной лаг для обновления автомобильного парка и строительства дорог с современным покрытием. В контексте развития МТК «Север-Юг» может быть рассмотрен проект создания российско-казахстанской автомобильной компании, которая бы взяла на себя организацию международных перевозок через территорию Республики Казахстан.

Как сообщил заместитель министра транспорта России Чингиз Измайлов на парламентских слушаниях в Госдуме РФ 18.04.2002, «всего коридором «Север — Юг» в 2001 г. по Волго-Балтийской трассе перевезено свыше 10 млн тонн грузов и по Волго-Донскому каналу — свыше 8 млн тонн грузов». В случае согласованного развития каспийских портов государств ЕврАзЭС, часть этих грузов может идти через порт Актау.

Порт Актау пользуется особым вниманием правительства Республики Казахстан. За пять лет, прошедших с 1996 года, в реконструкцию порта Актау вложено более 70 млн долларов США. Вложения в портовую инфраструктуру дали результат в виде роста грузоперевозок. С начала текущего года по 10 марта Республиканское государственное предприятие «Актауский морской торговый порт» переработало в общей сложности 189 тыс. 192 тонны грузов. В том числе, по данным порта, за этот период было перевалено 165 тыс. 336 тонн нефти и нефтепродуктов и 23 тыс. 856 тонн сухих грузов. Возможности перегрузочного комплекса по сухим грузам составляют на сегодня 1,5 млн тонн в год, по нефти и нефтепродуктам — 8 млн тонн (в 2001 году через порт Актау перевалено 4,5 млн тонн нефти).

Налажено паромное сообщение с портами Астрахань и Баку, планируется наладить регулярное паромное сообщение с иранскими портами. Паромы типа «Акварама» позволяют перевозить более 30 большегрузных и свыше 120 легковых машин, а также 60 пассажиров. По маршруту Актау–Баку планируется перевести в 2002 году около 1,2 млн т нефти. По маршруту Актау–Астрахань будет переправляться нефтяное оборудование, метал-

лопродукат и нефтепродукты, в перспективе, с завершением строительства зернового терминала, и зерно. В целом маршрут Актау–Астрахань имеет хорошие перспективы, если по нему пойдут грузы направлением Средняя Азия — Актау — Астрахань и далее в Россию и Европу. В Казахстане активно готовится создание в порту Актау зоны свободной торговли (порто-франко), в результате чего будут сняты некоторые из существующих в настоящее время проблемных вопросов.

Привлекательными для коридора «Север-Юг» представляются казахстанские планы железнодорожного строительства, реализация которых позволит замкнуть «Восточный луч» меридионального коридора по восточному берегу Каспийского моря. В настоящее время Казахстан имеет прямой железнодорожный выход к портам Персидского залива (через узбекские Джизак и Бухару, туркменские Чарджоу и Мары, иранский Серахс). Планируется строительство вместе с Туркменистаном ветки вдоль восточного побережья Каспийского моря. Казахстанско-туркменская железнодорожная ветка может пройти либо по маршруту Ералиево–Туркменбаши (через залив Карабогазгол), либо по маршруту Узень–Газанджик (с обходом восточнее Карабогазгола). Второй маршрут несколько длиннее, однако легче по геологическим условиям строительства, кроме того, он представляется более перспективным с учетом экологической непредсказуемости последствий от строительства крупного транспортного сооружения через залив Карабогазгол.

В перспективном плане представляется необходимым замкнуть «Восточный луч» меридионального коридора в главном логистическом центре МТК «Север-Юг» — транспортном узле Аксарайская–Астрахань. В этом случае грузы по железной дороге переваливались бы в порту Бузан, находящемся всего в 12 километрах от железнодорожной станции Аксарайская. Связка порт Бузан — Аксарайская организовывала бы смешанные перевозки из/в Среднюю Азию в направлении Волго-Донского и Волго-Балтийского каналов. Направление Аксарайская — порт Бузан — Волго-Дон — Азовское море перспективно в числе прочего и для перевозки

нефти в железнодорожных цистернах и малых танкерах. В апреле этого года, сделав остановку в порту Актау при возвращении из Ирана, министр транспорта РФ С.О. Франк заявил о том, что Россия заинтересована в поставках казахстанской нефти из Актау в Махачкалу (до 7 млн тонн нефти в год).

29 апреля текущего года на Волгоградском судостроительном заводе сдан в эксплуатацию танкер «Инта» (класса «река-море»), построенный по заказу ОАО «ЛУКОЙЛ-Арктик-Танкер» (ЛАТ). До конца 2003 года будет построено еще четыре судна подобного класса. Танкер грузоподъемностью 6600 тонн предназначен для транспортировки сырой нефти и всех видов нефтепродуктов. «Инта» будет эксплуатироваться на внутренних российских трассах, главным образом, в Волго-Каспийском регионе, а также на экспортных маршрутах, в дальнейшем суда этого класса будут использоваться для перевозки нефти с месторождений в Северном Каспии. Западные судоходные компании неоднократно обращались в правительство Республики Казахстан с предложениями о создании казахстанского малого танкерного флота. Однако целесообразным видится строительство малого танкерного флота Казахстана на российских судостроительных заводах с дальнейшей эксплуатацией по внутренним водным путям Российской Федерации. В случае появления достаточного флота таких танкеров они могли бы возить нефть с российских и с казахстанских месторождений Северного Каспия.

В транспортно-коммуникационном комплексе Республики Казахстан имеется представление о месте Казахстана в системе коридора «Север-Юг» — формирование «Восточного луча», а именно:

- 1) обслуживание портом Актау экспортно-импортных потоков Уральского и Сибирского регионов (в частности, отработанный маршрут Никель-Тау Оренбургской области — порт Актау);
- 2) развитие паромного сообщения между портом Актау и портами других государств Каспийского бассейна;
- 3) создание в порту Актау зоны свободной торговли для обслуживания грузов по МТК «Север-Юг» и направлением Средняя Азия — Европа;

4) использование существующих железнодорожных маршрутов через Мешхед для снятия возможного дисбаланса в связи с сезонностью и грузонапряженностью маршрута;

5) строительство ветки вдоль восточного побережья Каспийского моря Узень–Газанджик;

6) создание зоны свободной торговли в районе смешанного узла Аксарайская–Астрахань для работы на ряде казахстанских маршрутов и транзитных маршрутов через Казахстан;

7) создание совместного казахстанско-российского танкерного флота;

8) создание российско-казахстанской автотранспортной компании;

9) восстановление и модернизация автодорожных магистралей Восточного Каспия.

В настоящее время, когда после ратификации Россией процесс развития МТК «Север-Юг» вступил в фазу активного формирования, вхождение Республики Казахстан в число участников международного транспортного коридора должно носить оптимальный характер с точки зрения развития коридора в целом.

Центр высокотехнологического развития в Мумбаи или Джавахарлал Неру

Начинается Хазаро-Ганзейский торговый путь (МТК «Север-Юг») в Санкт-Петербурге, а заканчивается в Мумбаи (бывшем Бомбее). Два года, прошедшие после подписания договора о создании транспортного коридора «Север-Юг», не показали роста перевозок по коридору индийских грузов, по некоторым позициям отмечено даже снижение. Не определено место, где будет создаваться стартовая инфраструктура транспортного узла всего коридора (понятно только, что такой узел может располагаться исключительно вблизи Мумбаи).

Исполнительный директор индийской государственной судоходной компании Indian Shipping Corp. А.К. Тевари заявил летом

2000 года, что условием направления индийских грузов по коридору через Иран, Каспий и Волгу является снижение тарифов (с вилки \$3100–3700 до уровня ниже \$3000). В числе проблем А.К. Тевари указал на отсутствие рациональной программы тарифного регулирования и неотработанность механизма возврата порожних контейнеров, трудоемкое оформление грузов, несогласованные действия таможенных органов и визовую политику участников проекта. Авторы данной публикации не ставят под сомнение технические и правовые трудности, на которые указывал исполнительный директор Тевари, однако видят и другие причины, носящие концептуальный характер, и, соответственно, отсутствие идеологии участия в коридоре транспортного комплекса Республики Индия.

Экономическая жизнь Индии организуется четырьмя системообразующими городскими кластерами, которые имеют своими центрами Дели, Калькутту, Мумбаи и Чинаи (бывший Мадрас). Именно эти города, а вернее, коридоры с центральными узлами в этих городах и структурируют хозяйственную деятельность всех акторов экономической деятельности. В целом такая система достигла предела своего развития — города перенаселены, другие потенциальные кластеры (подобные кластеру Лакхнау–Канпур–Аллахабад–Хардвар–Бхилаи) развиваются меньше необходимого, заметного оттока трудовых ресурсов в зоны потенциального роста (например, Хайдарабад или города Декана) не наблюдается. Плотность населения в Калькутте, Мумбаи и городах вокруг них «экстремальная» (достигает 1000 человек на кв. км и выше). Развитая железнодорожная сеть Индии (более 64 тыс. км, в т.ч. 17 тыс. электр.) не справляется с потоками вокруг четырех главных городских кластеров. В этих условиях развитие портов, за вычетом Чинаи и Калькутты, и организация экономической деятельности вокруг них может стать одним из перспективных направлений решения общеэкономических задач Республики Индия.

Индийские порты по грузообороту располагаются, в порядке убывания: Мумбаи (бывший Бомбей), Мормугас (главный порт Гоа), Вишакхпатнам (порт в Андхра Прадеше, главная судо-

строительная база Индии), Чинаи (бывший Мадрас), Тутикорин (порт в Тамилнаде), Мангалур (порт в Карнатаке), Мачилипатнам (порт в Андхра Прадеше), Халди (вынесенный к Бенгальскому заливу аванпорт Калькутты). Мумбаи является крупнейшим индийским портом, его доля в общем грузообороте индийских портов составила в 2001 году 12%, в перевалке общих грузов 18%. Импорт через Мумбаи превышает экспорт (в 1999 году 19,166 млн т импорт, и 11,804 млн т экспорт), отметим этот факт как важный.

Индийские порты занимают малую долю мировых контейнерных перевозок, которые характеризуют уровень интеграции национальных экономик в мировую торговлю и сырьевую/промышленную направленность экспорта (Китай имеет высокую долю контейнерных перевозок, Индия — низкую).

ТАБЛИЦА 2. Основные торговые регионы портов, контейнерооборот которых составил более миллиона TEU (данные округлены до млн TEU)

Порты		Торговый регион	2000 TEU	динамика, %	1999 TEU	1998 TEU
2001	2000					
26	23	Дальний Восток	100,0	5,5%	94,8	82,6
11	11	Северная Америка	23,3	-0,1%	23,3	21,3
7	7	Европа	23,2	2,8%	22,6	21,0
7	7	Средиземноморье	11,4	3,6%	11,1	9,7
4	4	Средний Восток	7,0	13,2%	6,2	5,5
4	3	Латинская Америка	5,1	-5,1%	5,4	5,2
2	2	Индия и сопредельные страны	3,2	11,4%	2,9	2,6
1	1	Австралия	1,3	1,5%	1,3	1,1
1	1	Африка	1,2	8,8%	1,1	1,1
63	59		175,7	4,4%	168,5	150,3

Источник: SeaNews. 08.05.2002.

Среди индийских портов два порта имеют значение, выходящее за рамки транспортной отрасли, — Мумбаи и Вишакхапатнам. Вишакхапатнам, расположенный у мыса Дельфиний Нос, стягивает к себе грузы от предприятий черной металлургии (Бхи-

лаи), предприятий высоких технологий (Хайдарабад) и т.д., в целом является системообразующим центром всего восточного Коромандельского побережья. Аналогичным образом системообразующим центром западного Малабарского побережья является порт Мумбаи. Естественным транспортным узлом Хазаро-Ганзейского торгового пути может стать порт Мумбаи или расположенный несколько южнее порт Джавахарлал Неру.

Учитывая высокую роль индийского государства в планировании и организации экономической деятельности, управляющий Совет Хазаро-Ганзейского торгового пути (МТК «Север-Юг») должен вести собственные исследовательские мероприятия и предлагать Республике Индия возможные варианты развития индийского транспортного узла меридионального международного коридора. Такой узел мог бы стать общенациональным центром развития высокотехнологических отраслей «традиционной индустрии» и предприятий военно-промышленного комплекса (ориентация индийской экономики на развитие предприятий «новой экономики» также постепенно исчерпывает запас своего развития). Пока отметим, что в государственном планировании направление индийских грузоперевозок в Персидский залив и далее на Каспий в настоящее время имеет чрезвычайно низкое значение.

Этапы реализации проекта Хазаро-Ганзейского торгового пути (МТК «Север-Юг»)

МТК «Север-Юг», в случае его развития, будет представлять собой сложную транспортную систему, протянутую от Санкт-Петербурга через Волго-Балтийский канал, реку Волгу, Каспийское море и территорию Ирана к Персидскому заливу и Индии. На севере эта дорога может быть продлена за счет Беломоро-Балтийского канала и железнодорожной сети и замкнута на Севморпуть. Маршрут коридора пересекается с Транссибом и Северным коридором Трансазиатской железной дороги, Волго-Донским каналом. Кроме того, российское военное и экономическое присутствие на Каспийском море

оказывает сильное воздействие на транспортные и информационные потоки в Средней Азии и Закавказье.

Уже сейчас видятся следующие стадии реализации проекта Хазаро-Ганзейского торгового пути (МТК «Север-Юг»):

1. Использование уже существующих судов класса «река-море» на маршрутах каспийские порты Ирана — Астрахань–Волго-Балт–СПб–Северная Европа и Каспийские порты Ирана — Астрахань–Волго-Дон–порты Азовского и Черного морей, для чего имеется вся необходимая инфраструктура.

2. Создание иранской стороной (с использованием преимущественно российских технологий, с привлечением российских специалистов, с размещением заказов на российских предприятиях) адекватной поставленным задачам инфраструктуры на южном и восточном побережьях Каспийского моря.

3. Вхождение МТК «Север-Юг» в международную систему европейских (критских) коридоров (ЕЭК ООН) и азиатских коридоров (ЭСКАТО ООН).

4. Расширение порта Астрахань и развитие смешанного транспортного узла Аксарайская–Астрахань.

5. Расширение железнодорожной магистрали Астрахань–Санкт-Петербург (в обход Москвы) и развитие железной дороги Средняя Азия–Аксарайская–Санкт-Петербург.

6. Обеспечение военного присутствия России и Ирана в Каспийском море.

7. Создание Международной организации каспийских портов в целях оптимальной загрузки с учетом сезонного фактора.

8. Принятие всеми каспийскими государствами международного соглашения о статусе водного пространства Каспийского моря.

9. Создание совместных высокотехнологических предприятий с Ираном и Индией вдоль коридора, прежде всего в транспортных узлах (Санкт-Петербург, Петрозаводск, Казань, Астрахань).

10. Создание вынесенного в устье Финского залива международного Северного европорта, замыкающего на себя все морские транспортные потоки Балтийского региона и являющегося конечной точкой коридора.

11. Создание современной высокотехнологической промышленности Северного Ирана.

12. Деятельность народнохозяйственных комплексов России, государств ЕврАзЭС, Ирана в интересах высокотехнологического развития Индии.

13. Подключение к российско-иранскому полюсу экономики Индии.

14. Создание вблизи порта Мумбаи или порта Джавахарлал Неру центра развития высокотехнологических отраслей «традиционной» индустрии и ВПК;

15. Создание в порту Мумбаи или порту Джавахарлал Неру крупного транспортного узла Хазаро-Ганзейского торгового пути, являющегося «индийским стартом» коридора.

16. Юридическое и фактическое оформление полюса Россия–Иран–Индия.

Можно ожидать следующих косвенных выгод от поэтапной реализации проекта:

- решение проблемы занятости населения;
- снижение транспортных издержек;
- значительный рост рынка транзитных перевозок;
- привлечение иранских и индийских инвесторов к инвестированию конкретных проектов;
- строительство новых объектов транспортной инфраструктуры;
- загрузка судостроительной промышленности страны;
- востребованность высококвалифицированных кадров в промышленности и на транспорте;
- открытие новых рынков сбыта в регионе Южной Азии, ранее недоступных из-за транспортных ограничений;
- снижение зависимости от портов Прибалтики и Финляндии;
- возникновение предпосылок к созданию перспективного транспортного коридора Средняя Азия — Казахстан — Центральная Россия — Северо-Запад — Северная Европа.

Проект международного транспортного коридора «Север-Юг», оформив транспортное и юридическое пространства вдоль Волго-

Балтийского, Волго-Донского и Беломоро-Балтийского каналов, поставив Каспийское море под контроль российского военно-морского флага, даст дополнительную ось для нового промышленного развития России и ее союзников по ЕврАзЭС. Лишь при реализации таких больших планов можно быть уверенными, что коридор окажет влияние на развитие экономики, сопоставимое с влиянием Транссиба в XIX–XX веках.

МТК «Север-Юг» отвечает требованиям системности (обладает интегрирующим воздействием на все процессы в регионах, которые он связывает), мультипликативности (проект в целом носит качественно иной характер по отношению к любой своей ветви) и поэтапности.

МТК «Север-Юг»¹

Ассоциация приграничного сотрудничества (АПС) специализируется на консалтинге внешнеэкономической деятельности регионов РФ. Помимо этого, она активно работала с Координационным транспортным совещанием стран СНГ (КТС СНГ), Министерством транспорта Республики Казахстан, в интересах некоторых российских компаний прорабатывала стратегию развития международного коридора «Север — Юг», активно печаталась в российских и балтийских транспортных журналах. Высоко оценивая потенциал российских транспортных компаний, АПС, тем не менее, крайне критически относится к развитию МТК «Север — Юг» в его нынешнем виде. «Контейнерный бизнес» заинтересовали причины такой ситуации, а также то, что можно сделать для действительного развития балтийско-индийского коридора.

На вопросы журнала «Контейнерный бизнес» отвечает руководитель службы стратегического планирования Ассоциации приграничного сотрудничества (АПС) АЛЕКСАНДР СОБЯНИН.

— *Александр Дмитриевич, столько было громких слов о коридоре от балтийских до индийских портов, но почему нет значительного роста перевозок по МТК «Север-Юг»?*

— Можно добавить к Вашему вопросу, что за эти несколько лет к коридору присоединилось много государств, включая и не имеющих выхода ни на Каспий, ни на Балтику, ни в Залив. Причина отсутствия интересных результатов, как ни странно, в том, что в этом не заинтересованы два главных государства — Индия и Россия. Без предельной заинтересованности этих двух стран МТК «Север-Юг» жить не будет, потому что в настоящее время

— — — — —
¹ Опубликовано: Интервью с Александром Собяниным, руководителем службы стратегического планирования Ассоциации приграничного сотрудничества // Контейнерный бизнес. 2006. № 1 (2) [conjuncture.ru/relgaru-01-2006].

он по факту рассматривается лишь как коридор Каспийско-Среднеазиатского региона. Мы видим, что, скажем, Армения или Узбекистан, не имеющие выхода на Каспий, крайне заинтересованы в участии в этом коридоре, но мы не видим интереса портов Балтии и перевозок индийских грузов по этому маршруту.

Это и есть главная причина: коридор по политическим причинам давно начал жить. Но до тех пор, пока мы не предложим Индии (причем именно Россия должна проявить в этом активность) то, что она реально хочет; пока мы не поймем, как коридор будет выгоден портам Балтии, «Север-Юг» так и будет очень медленно развиваться.

— *А почему в коридоре нет индийских грузов?*

— Практически на всех конференциях по МТК «Север-Юг» российская сторона делает упор на том, что везти по коридору — дешевле и быстрее. По поводу «дешевле и быстрее», во-первых, есть достаточно серьезные сомнения, потому что одно дело провезти экспериментальную партию грузов, и совсем другое дело — иметь налаженный бизнес.

Более того, мы можем сказать, что ни по Транссибу, самому качественному российскому международному транспортному коридору, ни, тем более, по «Север-Югу» мы пока не можем обеспечить такую четкость работы, чтобы в течение достаточно долгого времени грузы шли по графику, без сбоев, с надлежащим графиком и по надлежащим ценам.

Но главная причина, конечно же, не в этом. Индия заинтересована сейчас получить выход в Россию и Европу, который бы дублировал и был альтернативным по отношению к пути через Суэцкий канал. В этом смысле то, что Россия может предложить Индии, и то, что Индия, собственно, пытается добиться в российских регионах и через российские министерства, это обеспечить военно-техническое сотрудничество, поставки стратегических видов грузов (не только военно-технических, но различных видов высокотехнологичных грузов, которые попадают под определение стратегических), которые бы не проходили через Суэц. В этом смысле индийская сторона не включится в процесс, пока в нем не

примет участие индийское государство, которое в гораздо большей степени, чем в Китае, скажем, или в той же России, участвует в регулировании коммерческой деятельности.

Россия должна объяснить Индии, как индийская промышленность, высокие технологии, военно-промышленный комплекс и тяжелая индустрия могут пользоваться этим коридором. Все это должно быть достаточно четко прописано, иначе мы далеко не уйдем от пустых слов о том, что везти по коридору дешево, быстро и сердито. Не в коридоре дело. Россия должна сама активно предлагать Индии то, что нужно этой стране для обеспечения национальной безопасности и экономического развития.

— *Почему, несмотря на огромную активность Министерства транспорта Ирана и иранских транспортных компаний, также не наблюдается значительного роста перевозок иранских грузов по коридору «Север-Юг»?*

— Во-первых, очень большая беда российских компаний в том, что они не мыслят стратегически. Они хорошо работают там, где налажен бизнес, там, где можно войти на рынок и взять свою долю, либо отнять эту долю у кого-то, и часто недостаточно эффективно действуют там, где нет рынка, где этот рынок надо фактически создавать.

В случае Ирана мы имеем лишь одну полноценную компанию — это «Совфрайт», который является главным перевозчиком на Каспии, если брать меридиональное направление. «Совфрайт» — стратегический союзник IRISL, иранской государственной компании, которая назначена правительством Ирана для обслуживания пути из Индии в сторону России и между Индией и Ираном. Но одной компании, даже такой крупной, недостаточно.

И вторая причина — это то, что общение с иранцами замыкается на Каспийском море, что является очень большой ошибкой. Пока в этот процесс не включатся крупные порты Волжско-Балтского пути (предположительно Астрахань, Сызрань, Казань, Петрозаводск и Санкт-Петербург), порты на Балтийском море, иранская деятельность не будет эффективной. В этой связи очень показательно, что представительство IRISL в Москве, недоволь-

ное низкой результативностью, решило самостоятельно, без поддержки россиян, работать в Петербурге и портах Балтии. Российская сторона упускает немалые возможности и хорошие деньги.

Причем в первую очередь надо говорить именно о Северо-Западе. Пока этот регион не включится в процесс, мы потока иранских грузов не увидим. Фактически, ключ лежит в городе Санкт-Петербург. А мы в настоящее время замыкаемся только на Каспии.

— *В последние несколько лет прозвучало большое количество заявлений о том, что ключевым моментом в коридоре «Север-Юг» должен стать порт Усть-Луга.*

— Нет, порт Усть-Луга не может быть ключевым для коридора «Север-Юг», потому что этот порт задумывался и проектировался лишь под ряд конкретных типов грузов. Конечной точкой коридора должны стать, во-первых, Санкт-Петербург, во-вторых, Калининград, который вообще сейчас не входит в проект, а между тем, он самый западный из всех портов бывшего Советского Союза, самый удобный для европейских перевозок.

И порты стран Балтии могут присоединиться, но только в том случае, если перевозки будет контролировать Россия. Конечно, нельзя допускать, чтобы порты Балтии, и так держащие Россию в транспортной зависимости, еще больше усилили контроль над российским грузопотоком, если через них пойдут иранские и индийские грузы.

Из общения с руководством Рижского порта, с руководством Клайпедского морского государственного порта, с руководством портов Большого Таллинна, мы вынесли убеждение, что у прибалтов нет никаких психологических препятствий к тому, чтобы включаться в коридор в тесном сотрудничестве с россиянами. «Перетягивать одеяло на себя» они не будут. Но все ждут, конечно же, чтобы Россия четко сформулировала, что от кого она хочет по коридору.

— *В прошлом году очень много говорилось о создании мультимодального транспортного центра в Тольяттинском порту, связывая его строительство с МТК «Север-Юг»...*

— Это инициатива достаточно рядовая. Ее можно представить как результат того, когда крупная компания и государство не

формулируют четко свои задачи, которые были бы достаточно понятны для игроков рынка. Речь идет о машиностроительных и химических грузах. Тольяттинская инициатива не более интересна, чем инициативы города Волжска, Волгограда, Самары и других городов, имеющих крупные речные порты на Волго-Доне и Волго-Балте, поскольку оба этих пути включаются в коридор.

Конечно же, если брать объективную предрасположенность и возможность для нормального роста, главными узлами могут быть только Астрахань-Аксарайская и порт Санкт-Петербург. Астрахань-Аксарайская, включая порт Оля, — морской и железнодорожный большой узел, где можно размещать и крупные производства в том числе, а не только склады, не только собственно транспортную инфраструктуру. Это главный узел на южной границе России. Вторым узлом должен стать Санкт-Петербург.

Кто может претендовать на роль иных центров? Скорее всего, Казань, Сызрань и Петрозаводск, — они также дают возможность легкого, понятного и удобного сочетания речного и железнодорожного транспорта.

— *Что Вы можете сказать о позиции Татарстана?*

— Мы общались с двумя татарстанскими профильными министерствами. Там та же самая проблема. Препятствий нет, им никто не мешает. Более того, у Татарстана есть средства. Недостает только одного — все-таки задачи коридора должны формулировать Россия, Индия и Иран на государственном уровне, а не отдельные регионы этих стран.

Этого не могут сделать девять или десять государств. Только после того, как будет четко понятно, что Российская Федерация и Индия ожидают от коридора такой-то характеристики, такого-то типа грузов из конкретных регионов, можно будет четко сформулировать задачи для Казанского речного и железнодорожного транспортного узла, который очень хорош в этом качестве, потому что расположен близко от места впадения Камы, реки более крупной, чем Волга до слияния с ней.

Казань — это транспортный узел, с поворотом на Уральский промышленный район и на Северо-Запад. В Казани стыкуются

две железнодорожные ветки, от Тюмени и от Свердловска. В случае Татарстана могу четко сказать, что именно российская сторона ведет себя достаточно инертно, потому что индийская сторона уже активно работала в Татарстане. Была сделана даже полноценная программа внешнеэкономического сотрудничества Республики Татарстан и Индии, которая, конечно, не может реализоваться, потому что большая часть интересных татарстанских предприятий — это предприятия федерального значения.

Татарстан — это, действительно, оптимальное место, для реализации проекта нет никаких препятствий. Если Центр готов брать татар в российский обоз и ехать в порт Джавахарлал Неру и в порт Мумбаи, результатов можно достичь достаточно быстро.

— *Почему именно Астраханская область была выбрана в качестве узлового пункта и «полпреда» российских регионов в Иране?*

— Во-первых, Астрахань, как и Санкт-Петербург, — это оптимальная точка включения России в международный коридор.

Во-вторых, конечно, активная деятельность предыдущего губернатора Гужвина, который добился того, что Астраханская область заключила договоры о внешнеэкономическом сотрудничестве не только с Ираном, но и с пятью-шестью иранскими провинциями.

Третья причина — Астрахань — очень хорошее место для главных ворот коридора. На железнодорожном узле Астрахань–Аксарайская можно создать большой промышленный район российско-иранского и российско-индийского сотрудничества. Об этом в различных документах по коридору пока ни единого слова не говорится. А это и есть самый главный интерес индусов, это очень большой, пусть и не главный интерес иранцев — чтобы не просто грузы ехали по коридору, а чтобы были промышленные районы совместного экономического сотрудничества, и чтобы эти районы были на территории России.

В этом есть заинтересованность и Казахстана, который представляет собой самую быстро развивающуюся экономику после России на всем постсоветском пространстве. Казахстану надо уходить от сырьевой специализации западных областей.

Поэтому Астрахань — очень естественный выбор, однако мы должны говорить именно о большом узле, включающем в себя и строящийся порт Оля с его контейнерными терминалами, и существующие возможности астраханского порта, и железнодорожные возможности Астрахани–Аксарайской, которые даже сейчас имеют большое значение, а когда появится железная дорога по восточному берегу Каспия из Казахстана в Россию, наконец состыкуются железнодорожные системы Азербайджана и Ирана, роль Астрахани резко усилится по отношению к, скажем, Махачкале.

Но самое главное — понимать, что нельзя развивать этот большой транспортно-логистический узел сугубо как транспортный узел. Надо вести речь об общероссийском промышленном районе, аналогичном, может быть, с меньшими затратами, но сопоставимом по важности и значению тому же Санкт-Петербургу, Краснодарскому краю или Ростовской области, которые очень бурно развивают свои транспортные возможности. Астрахань надо развивать именно как место промышленного развития, экономических зон, и именно для этого строить собственно транспортную инфраструктуру.

— *Порты Волгоград и Махачкала тоже заявляют о своем желании стать российскими воротами коридора «Север-Юг». Что Вы думаете по этому поводу?*

— Во-первых, их надо развести в разные стороны. Порт Махачкала на сегодня — самый лучший российский порт, пригодный для работы в коридоре, потому что в реальности коридор — это два берега одной реки. Грузы должны идти с юга на север или с севера на юг. В этом смысле на южном берегу все в порядке: совокупные мощности четырех основных иранских портов сейчас превышают в полтора-два раза объединенные мощности Туркмении, Казахстана, России и Азербайджана. На северном берегу самый лучший порт — Актау, а в российской части — это порт Махачкала. В Махачкале удобная железная дорога, налажен терминальный бизнес, хорошие склады, порт удобен для перевозки контейнеров и генеральных грузов.

Другой вопрос, что Махачкала, в отличие от Астрахани–Аксарайской, не может претендовать на роль промышленного уз-

ла. Следует говорить о том, что Махачкале очень важно привлечь перспективные грузы, в первую очередь, контейнерные, т.к. они очень удобны, не нужны большие вложения. Для достижения этого нужно только одно условие, которое, может быть, тяжело выполнимо. Нужно, чтобы дагестанские собственники и руководство допустило федеральные группы. Потому что пока федеральные транспортные группы не будут контролировать поток через Махачкалу, строить коридор сложно.

В случае Волгограда можно говорить об очень активной позиции областного руководства и местных бизнес-ассоциаций, торгово-промышленной палаты Волгоградской области. Мы постоянно видим их представителей в Казахстане и в Азербайджане. Волгоградская область — очень активный, перспективный регион, и, несмотря на то, что он объективно не слишком удобен для коридора, видимо, он будет развиваться очень быстро.

По всей видимости, Волгоград вкупе с Волжским сможет замкнуть на себе роль главного речного порта по распределению грузов на Волго-Дон и Волго-Балт. Вопрос времени, когда Волго-Дон и Волго-Балт решат свои проблему мелководности и другие проблемы, и тогда встанет вопрос, кто будет распределять грузы, кто станет местом перевалки, складской логистики. Волгоград и Волжский, как совместный узел, очень хорошо ложатся в эту схему.

Но самое главное, есть активная позиция местного бизнеса, поэтому перспективы Волгограда хорошие. Им достаточно только самим, не дожидаясь общей раскочки федерального центра, поактивней работать в Актау, в Министерстве транспорта Казахстана, в Министерстве транспорта Ирана и попытаться найти общий язык с такими серьезными перевозчиками, как тот же «Совфрахт».

— *То есть можно сказать, что нельзя называть эти три порта конкурентами, как это иногда подается в печати. У них разные цели и разные ниши, которые они могут занять, и в результате они будут дополнять, а не мешать друг другу. Еще один вопрос. Железнодорожный и автомобильный транзит через Азербайджан. Насколько он нам выгоден, и какие проблемы могут возникнуть?*

— Мне бы хотелось добавить сюда еще и Казахстан, потому что эта тема логична, когда речь идет и об Азербайджане, и о Казахстане. В случае Азербайджана есть только политический вопрос. Сейчас эта страна очень серьезно разворачивается в сторону США. На ее территории установлены американские радиолокационные станции, которые просматривают воздушное пространство Ирана. Азербайджан допустил достаточно массивное американское военное присутствие на Апшеронском полуострове. Сами азербайджанцы называют их советниками, но американцы гораздо четче это формулируют, в более военных терминах.

В стране развернута система «Lily pad» («лиловая подушка»), по которой в Азербайджане создаются три военно-воздушные «базы подскока». Также предусматривается развертывание полномасштабной американской военной базы на Апшеронском полуострове. И в этом случае встает вопрос, настолько ли мудро поступает Россия, когда соглашается строить железную дорогу из Ирана в Азербайджан, стыковать железнодорожную систему этих двух стран?

Однако в транспортном смысле это вещь необходимая, которая рано или поздно будет сделана. Другое дело — Казахстан: там нет таких военных препятствий, есть согласие и понимание Туркмении, готовность иранских и казахских финансовых институтов профинансировать такую большую стройку. В случае строительства железной дороги, которая будет проходить по восточному берегу Каспия, либо через перешеек Кара-Богаз-Гол, либо обходя Кара-Богаз-Гол, но в любом случае по берегу Каспия, путь из Ирана в Россию сократится на сотни километров. Все будет зависеть от того, готовы ли будут включиться в это строительство российские железнодорожники. Как только ОАО «РЖД» скажет, что имеет определенный конкретный интерес, эта дорога появится достаточно быстро. Это вопрос не к Ирану, Казахстану и России, а к акционерному обществу «РЖД».

— *Очень долго прорабатывался вопрос, вести этот путь через Азербайджан или через Армению, и армянское правительство очень активно лоббировало возможность транзита через свою*

страну. В конце концов был все-таки выбран Азербайджан. Как Вы оцениваете перспективы армянского транзита?

— Во-первых, я плохо понимаю слово «выбран». Кем выбран, где и кто несет за это ответственность? Другой вопрос, что с точки зрения реальных перевозок, совершенно неестественный в транспортном смысле, путь через Армению может быть в политическом плане более реальным, потому что меньше политических рисков, нет, скажем, межгосударственных противоречий, которые есть, скажем, между Ираном и Азербайджаном. Между Ираном и Арменией их нет, между Россией и Арменией их тоже нет.

И поэтому, несмотря на полную неестественность в транспортном смысле, этот путь на достаточно долгое время может быть вполне логичным, удобным и прибыльным. В данном случае, все зависит от позиции Ирана, потому что, все, дальше там не потребуются каких-то доработок.

Другой вопрос, что пока нечего везти. Серьезных объемов грузов, которые можно было бы завернуть через Армению, не дожидаясь, пока путь через Азербайджан будет удобен по политическим, финансовым и прочим соображениям, пока нет. Но как только Россия станет говорить с Индией и Ираном об их интересах в коридоре, не о коммерческих интересах транспортных компаний, а о государственных интересах данных стран (достаточно этих двух государств), сразу же путь через Армению будет полностью забит грузами, потому что даже сейчас армянский путь достаточно насыщен. Автотрейлеры идут в нормальном объеме, это армянские грузы, либо грузы через Армению. Если появятся транзитные грузы, путь очень быстро насытится.

А больших возможностей дальнейшего наращивания этого направления конечно же нет. То есть путь через Армению — это очень хороший выбор на ближайшие годы для относительно небольшого роста грузов.

— Как стыкуются транспортные стратегии России и Казахстана, есть ли препятствия по коридору «Север-Юг»?

— Транспортные стратегии стыкуются плохо, потому что транспортная стратегия России разрабатывалась в полном отрыве

от общеэкономической стратегии российского государства, то есть это сугубо транспортный документ. Она делалась так долго, что когда документ был сделан, ситуация в стране изменилась, и, конечно же, российская стратегия никак не стыкуется с транспортной стратегией Казахстана, которая уже дважды менялась только за последние шесть лет.

Если мы посмотрим на фактическое развитие портов, железных дорог и автостроительного комплекса на Каспии по двум странам, то мы увидим, что стыковка тоже плохая, потому что со стороны России все ожидают инициативы. А Россия сама сидит и ждет предложения со стороны остальных участников. Это очень страшная и какая-то тотально ущербная позиция.

В случае Казахстана есть готовность инвестировать, потому что у него, как у успешного государства, возможности заводить большие длинные западные деньги под низкие ставки больше, чем у России. У Казахстана есть больше свободных средств, даже больше, чем у России.

Мы должны предложить то, что им нужно, а именно: Волго-Дон, Волго-Балт, налаженный, отлаженный и четко работающий или выходящий на нормальные порты, такие как эстонская Мууга, литовская Клайпеда, финские Котка и Ханка. Казахстанцам нужны выходы на порты Северо-Запада и порты Черного моря. Потом надо будет создавать российско-казахские группы, которые будут просто четко возить грузы разного назначения. Их не так много: это нефть, нефтепродукты, зерно, продукция горно-рудной промышленности, и направление чаще всего европейское.

Россия просто обязана работать на уровне бизнеса. С казахами работать несложно, но не следует ждать от них денег, надо формулировать им совместные предложения, потому что, когда казахи работают без русских, тоже все-таки не всегда получается успешно. Обе страны страдают от того, что транспортные стратегии не состыкованы. Тем более плохо, что не состыкованы в таком важном моменте, как коридор «Север-Юг», который несет еще и военно-стратегическое значение. Для Казахстана это тоже очень важно. Но диалог нужно вести и на уровне бизнеса (если речь

идет о портах Краснодарского края и Ростовской области и портах Северо-Запада) и на уровне структур безопасности (это Совбезы, администрации президентов, соответственно, профильные ведомства).

— *Как порт Актау может вписаться в систему этого транспортного коридора?*

— Порт Актау очень хорошо вписывается даже сейчас, когда нет железной дороги из Ирана, потому что это самый мощный порт на севере Каспия, он очень современный. Там практически все терминалы, все оборудование современное.

Также он очень хорошо вписывается, если речь идет о перенаправлении грузов в промышленные районы Южного и Среднего Урала, о переброске через Актау по Волго-Дону и Волго-Балту грузов из Узбекистана и Таджикистана. Именно эти две страны формируют грузопоток. Скажем, Туркмения и Киргизия грузопоток по железным дорогам не формируют. Актау очень хорошо может через себя перебрасывать грузы из этих стран. А далее речными волжскими пароходствами через порты, соответственно, речные, грузопоток должен выходить на Черное море и на Балтику.

Однако порт Актау очень важно включить в какие-то межгосударственные совместные проекты с тремя другими портами — это Махачкала, Оля и Астрахань. Если с ними сформировать четырехугольник, или с включением порта Атырау (пятиугольник), это будет очень выигрышный портовый узел, фактически, универсальный. Конечно же надо преодолеть недоверие и в российском Дагестане и в Казахстане, но и выгода, конечно, будет очень мощная. Безусловно, это дело очень крупных финансово-промышленных групп, возможно даже на сегодняшний день непрофильных для данного бизнеса.

— *То есть возить через Казахстан иранские и индийские грузы тоже является выгодным для России. Выгод больше, чем мы можем потерять при перегоне этих грузов по казахской территории?*

— Выгод гораздо больше именно в том случае, если порты формируют узел. Соответственно есть возможность в оперативном режиме перенаправлять грузопотоки, типы грузов, конкретные суда или составы. Все это будет выгодно только в одном слу-

чае: если есть общее экономическое образование, т.е. некий межгосударственный консорциум, который управляет процессом.

Успешный пример есть, это КТК (каспийский трубопроводный консорциум), где много участников, включая частные западные компании и государства России и Казахстан, достаточно успешно перебрасывает нефть на Новороссийск. И в этом смысле каких-то технических или юридических препятствий нет.

Есть только политические препятствия. Захочет ли Россия? Для создания достаточного транспортного узла, который был бы оптимален для Ирана, не нужно согласия Азербайджана и Туркмении. Это тоже очень важный момент. Это вполне реалистично, потому что достаточно политической воли двух государств, Казахстана и России.

Как только эти пять портов будут работать согласованно в рамках некоего российско-казахстанского или российско-казахстанско-иранского консорциума, эффективность, прибыльность и коммерческая привлекательность резко вырастут, причем даже не дожидаясь индийских грузов. Просто за счет потенциально существующих грузопотоков.

— *В чем причина того, что, говоря о коридоре «Север-Юг», имеют в виду именно порт Оля, хотя его мощности уступают мощностям других российских портов?*

— Когда появлялся порт Оля, речь шла о том, что он не замерзает. На самом деле он тоже может замерзнуть, хотя, может быть, реже, чем Астрахань, потому что он достаточно близко к Астрахани. Но если отвлечемся от деклараций, то порт Оля можно действительно сделать портом, полностью настроенным на коридор и на транзитные грузы, если они, скажем, идут из Казахстана.

Порт Оля легко сделать специализированным в перспективе. В этом порту нет таких проблем, которые есть в Астрахани, где терминалы разбросаны на огромные расстояния, где нет единого руководства, а собственность многих транспортных мощностей разная, т.е. построить порт Оля, образно выражаясь, это все равно что написать с нового листа историю Астраханского транспортного узла в морском каспийском исполнении. В этом смысле все делается правильно.

Однако порт Оля надо развивать не как самостоятельную единицу, а как транспортный узел в целом, т.е. включая астраханские мощности и мощности судоремонтных заводов, которые, конечно же в перспективе могут становиться очень хорошими составляющими астраханского узла. Надо вести речь о железнодорожной развязке: в случае Аксарайской — это казахское направление, в случае Астрахани — азербайджанское и дагестанское. Оля следует включать в общую единицу, сохраняя исключительно российское государственное управление в этом порту, потому что государство обязано иметь по коридору и в Петербурге и в Астрахани (порт Оля) такой тип управления в целях национальной безопасности, двустороннего сотрудничества с Ираном или с Индией. Поэтому порт Оля должен сохраняться полностью под государством, но в составе большого Астраханского транспортного узла. Со специализацией в виде контейнерных, военно-технических и иных специальных видов грузов.

— *Что препятствует нормальному финансированию железнодорожных и автодорожных проектов, которые входят или потенциально войдут в МТК «Север-Юг»?*

— В случае Азербайджана, о котором мы говорили выше, существуют военно-политические риски. И эти риски очень серьезные, потому что речь идет о том, что в течение полугода либо будет изменен режим в Азербайджане на проамериканский, либо Ильхам Алиев сможет выбрать молдавский вариант и станет более проамериканским, чем оппозиция. Но оба этих варианта негативны.

При этом мы видим очень странную позицию, когда российские компании и РЖД готовы участвовать в достройке железнодорожного пути из Ирана в Азербайджан. А вот в случае восточного проекта, который в казахстанских транспортных документах называется «казахстанский луч» или «восточный луч» коридора МТК «Север-Юг», пока не хватает готовности РЖД участвовать в этом проекте. Несомненно, что готовности Казахстана и Ирана профинансировать строительство, а также заинтересованности Туркмении достаточно, чтобы проект реализовался. Но он бессмысленен, если нет готовности российских железных дорог принимать эти грузы.

В этом случае, все пока в ожидании позиции РЖД. Конечно же, российские железные дороги рано или поздно в это включатся, возможно, что просто нужно некоторое время для того, чтобы были решены все крупные существующие проблемы у РЖД, чтобы РЖД занялось международными проектами, чтобы оно могло правильно оценить выгоду для России, и чтобы российское руководство (в конце концов, все-таки это государственное акционерное общество) подвигло руководство РЖД к тому, чтобы работать с Ираном и Казахстаном по железнодорожному проекту. Тут нет никаких препятствий.

— *Какие препятствия, если они есть, в России для ускоренного развития коридора?*

— Самое главное препятствие это то, о котором мы говорили в самом начале: отсутствие понимания, зачем коридор нужен России. Нельзя назвать основой для такого крупного и серьезного проекта одни голословные утверждения о том, что грузы надо возить, любые грузы надо возить, как можно больше и как можно дешевле и как можно более прибыльно, при этом не предпринимая никаких активных действий.

— *Какие есть препятствия по портам Балтийского моря и в целом по транспортной системе Северо-Запада России и стран Балтии, преодоление которых позволило бы улучшить работу коридора?*

— Препятствий много, это даже не препятствия, а отсутствие понимания, зачем это нужно, сколько в это надо вкладывать денег, сколько это принесет прибыли, в конце концов.

Очень характерно, что представительства иранских транспортных компаний вынуждены помимо московского представительства открывать либо свои представительства в Петербурге и портах Балтии, либо хотя бы искать транспортников там, которые бы представляли их интересы. Потому что транзитный коридор не может существовать, пока он существует как сугубо Каспийский проект. А он сейчас именно в таком режиме и существует. Очень важно в этот проект включить порты Калининград и Клайпеду. Надо, чтобы в этом участвовали финские порты, завязанные на петербургский транспортный узел.

Для начала достаточно активной позиции руководства портов, чтобы ситуация переломилась к лучшему. Однако в решении проблемы должны активно участвовать и руководство регионов Северо-Запада и полпредство президента в Северо-Западном федеральном округе, особенно в том случае, когда речь идет об участии в проекте Калининграда, Клайпеды и других портов стран Балтии.

— *А зачем вообще иранцам этот «Север-Юг»?*

— Иранцам этот «Север-Юг» критически важен, потому что Иран формулирует для себя военно-экономические угрозы, и в этом смысле путь через Суэц становится практически непригодным в случае любой военной конфронтации.

Ирану очень важно подключиться к технологиям, к сотрудничеству с теми государствами, которые создавали — ни много ни мало — ядерную ракетную программу Пакистана, другой исламской страны. Это Голландия, Франция, Германия.

Ирану очень важно иметь надежную транспортную связь с российским военно-промышленным комплексом, на который завязан иранский военно-промышленный комплекс. При этом и атомная энергетика Ирана завязана на Россию и Германию. Иран крайне заинтересован, чтобы и по нормальным мирным, гражданским грузам был путь доставки, независимый от Суэца.

Пока, конечно, этого ничего нет, потому что Иран не может преодолеть «проклятия» коридора «Север-Юг», которое заключается в его сугубо каспийском измерении, в пассивной роли двух главных игроков, российского и индийского. Сам Иран самостоятельно данные проблемы преодолеть не может.

— *Будет ли МТК «Север-Юг» развиваться, если в странах-участницах проекта начнутся военные действия?*

— Рано или поздно, проект МТК «Север-Юг» все равно будет реализован, потому что этом есть объективная необходимость экономик стран коридора. Но безусловно, что любой, кто будет говорить, что даже если начнутся военные действия, тем не менее государства коридора в целях экономического сотрудничества будут продолжать работу по МТК, это будет неправда, и любые военные действия, которые задевают Иран,

на достаточно долгое время поставят крест на развитии коридора.

— *В последние несколько лет Иран активно строит дороги к границе с Афганистаном для выхода в Среднюю Азию и Индию. Что Вы об этом думаете?*

— Иран строит дороги и в восточном направлении через провинцию Хорасан, где живут хазарейцы. Это монголоидные ираноязычные мусульмане-шииты. Иран строит большие планы и по железной дороге, и по нормальным полноценным автодорогам в направлении Таджикистана, Туркмении и Узбекистана.

Иран достаточно активно пытается подключиться к газотранспортным проектам в направлении Индии и Китая. Их много, ни один из них пока не выглядит реалистичным, но рано или поздно эти газотранспортные проекты будут реализованы. Иран достаточно активно работает с казахстанским Министерством транспорта. Речь идет не только о «восточном луче» коридора «Север-Юг» по берегу Каспия, а об улучшении и сотрудничестве в нефтетранспортной сфере по нефтепроводам, улучшении характеристик существующих трубопроводов и строительстве новых. Речь идет об увеличении грузопотока и сотрудничестве с Казахстаном по существующим железным дорогам.

В этом пока не участвует Россия, но это вопрос времени. Иран в любом случае — единственное место, где в коридор вливаются автотранспортные, автодорожные проекты. Потому что, собственно, они и будут формировать дополнительные крупные грузопотоки.

Пока что мы видим в коридоре? Мы видим, что грузоформирующий регион западной Индии, порт Мумбаи и порт Джавахарлал Неру, не работают в коридоре. Мы видим, что в этом коридоре не работают порты Северо-Запада. Помимо этих ключевых точек (они все-таки главные) поток должен браться из сопредельных государств, а для этого нужны не железнодорожные, не речные, а именно автодорожные проекты. В этом смысле Иран становится ключевой страной и для Армении и для Узбекистана, и для Таджикистана, и для Киргизии, и для Казахстана, потому что Казахстан — такое огромное государство в территориальном

смысле, что он в коридор включается всеми путями: и речными и железнодорожными, и автодорожными, и морскими.

— *Насколько вообще, в принципе, возможен транзит через Афганистан в настоящее время?*

— Через Афганистан возможны только две линии транзита и, как ни странно, они меньше зависят от военных рисков. Это линии транзита из порта Карачи, по одному направлению, и из Индии и Китая, по другому. Речь идет и о Белуджистане (находится на юге Афганистана), и о северном Афганистане. Дело в том, что коммерческие перевозки в Афганистане предельно раздроблены, после уничтожения советско-афганской автотранспортной компании «АФСОТРА» там нет крупных компаний и нет предпосылок появления крупных компаний. Но когда грузы везут собственно афганские перевозчики, это относительно надежно. Речь идет только о том, что страховые риски будут больше, так же как и вероятность потери грузов, но не более того. Все равно это можно будет логически просчитать и признать достаточно более надежным, чем при сопровождении, скажем, американских военных или иных военных сопровождающих. Для Афганистана это хлеб. Для афганских племен это хлеб, и они предельно заинтересованы в безопасности перевозок. Речь идет о выстраивании некой высокорисковой, но вполне надежной просчитываемой автотранспортной линии.

Но она может появиться только в том случае, если в это включатся автотранспортные системы среднеазиатских государств СНГ. Как только это произойдет, все это станет осмысленно, выгодно, и с большими или меньшими рисками просчитываемо.

— *Мы знаем о довольно напряженных отношениях Пакистана и Индией. Насколько возможно их взаимодействие в рамках коридора? Не будут ли им мешать постоянно возникающие разногласия?*

— Пакистан крайне заинтересован в снятии груза многолетних противоречий с Индией. Пакистан и Индия заявили о своем желании быть полноправными участниками Шанхайской организации сотрудничества, организации, которая провозглашает экономические цели, но в общем выстраивается как военный блок анти-НАТО на сегодня. Эти две страны входят в Совещание по выра-

ботке мер доверия в Азии (СВМДА) — блок, созданный по инициативе Назарбаева при участии руководителей России, Китая, Индии, Пакистана и других стран. Пакистан и Индия, Китай и Индия именно в 2005 году резко улучшили взаимоотношения. Вопрос времени, когда Пакистан и Индия найдут общий язык по самому страшному и сложному вопросу — по Кашмирскому.

Сейчас все предельно заинтересованы, чтобы грузы из Китая, Пакистана и Индии перевозились беспрепятственно, чтобы появился надежный коридор для газотранспортировки. Объективная заинтересованность настолько велика, что вне зависимости от большего или меньшего наличия военных конфликтов и военных противоречий (а они наверняка будут), этот вопрос будет урегулирован достаточно быстро. Стремительно растущие экономики Индии и Китая очень нуждаются в газе каспийского региона.

— *Что бы Вы посоветовали транспортным компаниям, заинтересованным в работе в Иране, Индии и других странах коридора?*

— В первую очередь, четкого понимания, когда это направление станет выгодным. А оно станет выгодным только тогда, когда включатся индийские порты и порты Северо-Запада.

Второе — понимать, что ждать поддержки государства сейчас не очень правильно. И поэтому надо самим ехать в порты Персидского залива, в порты Джавахарлал Неру, Мумбаи. Затем, когда уже есть некие предварительные договоренности с иранской и индийской стороной, обращаться за поддержкой Российского государства, международных объединений, ЕврАзЭС, ШОС, СВМДА, за поддержкой конкретных министерств, отвечающих за это направление.

Потому что все они конечно же нуждаются в том, чтобы коридор жил, чтобы министерства в этом участвовали. Но инициатива все-таки должна быть со стороны транспортных компаний. Для этого надо работать непосредственно там. Пока мы можем сказать, что кроме «Совфрахта» в Иране никто не работает. Иранцы очень хотели бы, чтобы российские компании действовали также и на плече от индийских до иранских портов.

Иран очень ждет, чтобы Россия выбрала и создала порт присутствия в Персидском заливе для коридора. Это может быть Бендер-Аббас или другие порты. Там не такой большой выбор, но он должен быть сделан, особенно если какая-нибудь российская компания проявит достаточную инициативу. В том случае, если вопрос будет проработан, поддержка Российского государства может быть очень различной, в том числе и крупной финансовой, что для любой частной компании всегда привлекательно.

Самое сложное и, может быть, трудное для крупных компаний, это начать работать непосредственно в индийских портах. Не абстрактно в Индии, не с индийским Министерством транспорта, а именно в конкретных портах. Они достаточно небольшие, например, по сравнению с китайскими портами, совсем маленькие по грузоперевалке. А вот относительно российских портов они соизмеримы. Договориться всегда можно.

Если вы спрашиваете о компаниях среднего размера, то, скорее всего, надо думать о конкретных плечах, где компания могла бы контролировать все плечо. Это могут быть автотранспортные плечи или локальные конкретные железнодорожные проекты. Для компаний среднего размера нужно выбирать только те проекты по коридору, где есть возможность контролировать все плечо.

В случае портов Северо-Запада, наверное, достаточно для начала наладить отношения с иранским министерством транспорта, с IRISL и с речными портами по Волго-Балту. Опять же порты Северо-Запада могут рассчитывать на государственную поддержку, если проработают вопрос, если будут понимать, что предложить государству. У государства нельзя просить просто денег, государство должно понимать, зачем оно эти деньги дает, ради каких целей национальной безопасности.

Чернов М.И.

Средняя Азия «уплывает» от России.
О реализации программы по созданию
транспортного коридора «Север-Юг»¹

Чтобы сохранить влияние на экономические и политические процессы в ЕврАзЭС, России необходимо предложить участникам сообщества новую транспортную концепцию.

На прошлой неделе в Киргизии состоялось очередное заседание совета по транспортной политике Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС), где рассматривался вопрос о едином транспортном пространстве в рамках сообщества, которое будет координироваться специальным центром в Минтрансе России. Однако никаких конкретных решений на киргизской встрече принято не было — прозвучали лишь «общие слова» о необходимости «сближения и создания полноценного единого экономического пространства». Между тем союзники Москвы начинают постепенно переориентировать свои транзитные грузопотоки на маршруты, альтернативные российскому, что, по мнению экспертов, может привести к снижению российского влияния в Центральной и Средней Азии. Основная причина того — отсутствие у России самостоятельной стратегии развития национальной транспортной системы.

На прошедшее заседание совета по транспортной политике ЕврАзЭС (в интеграционный блок входят Россия, Казахстан, Белоруссия, Киргизия и Таджикистан; имеют статус наблюдателей Армения, Молдавия и Украина) большинство экспертов не возлагало каких-либо больших надежд. Во-первых, по данным источника RBC daily, близкого к переговорам, «в мероприятии участвовали не те лица, которые принимают реальные решения и определяют транспортную политику в транспортных ведомствах

— — — — —
¹ Опубликовано: RBC daily. 25.07.2003 [conjunction.ru/rbcdaily-ru-25-07-2003].

стран ЕврАзЭС». И во-вторых, что главное, «прорывных решений» не может быть в принципе, пока главный субъект ЕврАзЭС — Россия — не выработала стратегии развития своей транспортной системы. В Российской империи, а после и в Советском Союзе, своя транспортная стратегия была. «В советское время транспортный комплекс СССР развивался по уникальным моделям», — сказал RBC daily руководитель службы стратегического планирования Ассоциации приграничного сотрудничества (АПС) Александр Собянин. Иерархия транспортных приоритетов в Советском Союзе выглядела следующим образом. «Приоритетным было развитие железнодорожного сообщения, затем шли речные перевозки, морские и в последнюю очередь развивался автомобильный транспорт», — рассказывает г-н Собянин (по сути, система с приоритетом железных дорог была заложена еще в царской России реформами Отто Витте). По его мнению, это было правильное решение: железная дорога, несмотря на массу недостатков, сформировала единое хозяйство страны. «На развитие автодорожного транспорта не было денег, о развитии торгового флота до середины 60-х годов тоже не могло быть и речи, поскольку приоритетом было развитие океанского военно-морского флота», — рассказывает Александр Собянин.

После распада СССР на 15 независимых государств советский транспортный комплекс выжил, однако «идеологическая» составляющая в его развитии была утрачена. В итоге Россия фактически переняла европейскую стратегию развития транспорта в соответствии с выделенными европейцами в 1994 году «Критскими транспортными коридорами», определявшую приоритеты в развитии транспорта преимущественно автомобильных направлений. С одной стороны, это пошло России на пользу: началась реализация программ по строительству федеральной автотрассы «Дон», кольцевой автодороги в Петербурге и автотрассы Чита–Хабаровск, связавшей Дальний Восток с остальной Россией, и др. Кредитные ресурсы порядка 700 млн долларов США были предоставлены европейскими структурами. Однако, по мнению некоторых российских экспертов, в целом европейская транспортная стратегия

«в чистом виде», ориентированная на развитие качественной автодорожной сети и создание связей между портами (приоритет — морские перевозки), неприемлема для России. Дело в том, что основной российский производственный потенциал сконцентрирован вдали от портов, поэтому они не имеют в России такого же значения, как в Евросоюзе.

По мнению российских специалистов, основная задача российских транспортников — связать в единую транспортную систему Россию и государства ЕвразЭС, поскольку система, созданная в Советском Союзе, уже не отвечает задачам современности и не способствует интеграции в рамках ЕвразЭС. Для создания такой системы, по словам г-на Собянина, должны быть выработаны приоритеты развития национальной транспортной системы. В настоящее время союзные России государства Средней Азии самостоятельно формируют транспортную стратегию и готовы направить товаропотоки в обход России. Речь идет в первую очередь о развитии «широтного» транспортного коридора Европа–Кавказ–Азия (ТРАСЕКА) (маршрут из Средней Азии по Каспию в Азербайджан и далее через Грузию и Черное море в Европу), объемы перевозок по которому постоянно растут. Кроме того, всерьез обсуждается вопрос о реализации проекта по соединению железнодорожных систем Средней Азии и Китая в Киргизии в рамках Китайско-Киргизской железной дороги (необходима прокладка 250 км путей по киргизскому Памиро-Алтаю, дорога Наньцзян в китайском Синьцзяне уже построена). Кроме того, встал вопрос о запуске уже полностью готового «памирского автомобильного тракта» — из Ташкента через Ферганскую долину и Синьцзян-Уйгурский автономный округ Китая в пакистанский порт Карачи. Реализация этих планов способна существенно ослабить позиции России в регионе.

Между тем Россия способна предложить странам Средней Азии собственный проект. Речь идет о реализации программы по созданию транспортного коридора «Север-Юг», который соединит Северную Европу с Азией (этот проект нужен как минимум Индии, Ирану, Казахстану, Азербайджану, Литве и Финляндии).

По словам Александра Собянина, «такой коридор способен увязать в единую систему (точка пересечения — Каспийский регион) все остальные транспортные проекты, где Россия будет центральным звеном». Проект одобрен российским правительством, но существует только на бумаге. Еще в 2001 году был отправлен пробный транспорт из индийского порта Мумбаи в Роттердам. Маршрут проходил следующим образом: из Мумбаи морем в иранский порт Бандар-Аббас, далее по железной дороге, потом по Каспию, по Волге и Волго-Балтийскому каналу до Санкт-Петербурга и через Балтийское и Северное море в голландский Роттердам. «Даже при условии 5–6 перевалок, по нашим оценкам, перевозка грузов по этому маршруту обходится дешевле, чем транспортировка через Суэцкий канал или же в обход Африки», — говорит Александр Собянин. Транспортировка по этому маршруту занимает 15–23 суток и обходится в 2,4–3,1 доллара США, в то время как путь через Суэцкий канал занимает 38–40 суток и обходится в 3,4–3,5 доллара США. По оценкам АПС, реальный потенциал перевозок по коридору Север-Юг к 2007–2008 году составляет порядка 40 млн тонн в год (оборот одного порта Роттердам составляет порядка 60 млн тонн). Однако и этот потенциал останется нереализованным при отсутствии у России транспортной стратегии. «Российскую транспортную стратегию должен определять президент с учетом геополитических интересов, правительство должно позаботиться о ее экономическом обосновании. Стратегия же ЕврАзЭС должна строиться на основе российской стратегии. Пока же администрация президента самоустранилась от этого процесса, отдав вопрос, имеющий исключительно важное политическое значение, на усмотрение МПС и Минтранса», — говорит Александр Собянин.

Бельдей В.А., Боровиков С.Е., Рахимов К.К., Собянин А.Д.

«2К»: от стратегии выживания к стратегии быстрого роста¹

В последние несколько лет ситуация с портами на Балтике напоминает штормящее море, когда одни порты теряют грузопотоки, другие их наращивают, некоторые порты не справляются с имеющимися грузами, а мощности других загружены лишь частично. Аналогия со штормом приведена потому, что удержать правильный курс в шторм «геополитических и геоэкономических столкновений» намного сложнее, чем в «честной рыночной конкуренции» спокойных времен.

Порт Клайпеда имеет полное право гордиться тем, что, лишившись части российских грузов (в 2002 году доля российских грузов ожидается немногим более 10 проц.), он не только устоял, но сумел найти новые грузопотоки и по-прежнему развивается. Создание «2К» подтверждает желание Клайпеды вернуть российские грузы.

Каким видится механизм вхождения транспортного проекта «2К» в экономическое пространство Калининградской области, остальной России и стран ЕврАзЭС? Есть ли новые грузоформирующие страны или регионы в странах, еще не охваченные службой маркетинга? Где заканчивается пространство балтийского сотрудничества и начинается зона конкуренции?

Мы считаем, что адекватный ответ на эти вопросы и взвешенные действия всех деловых партнеров, мобилизация всех доступных ресурсов способны не только удержать Клайпеду на плаву, но и обеспечить переход от стратегии выживания к стратегии быстрого роста.

¹ ОПУБЛИКОВАНО: Jura/Mоре (Клайпеда). 2002. № 6. С. 26–27 [conjuncture.ru/2k].

Евразийская стратегия «2К»: краткие выводы

– Порт назначения «2К». Необходима кооперация с Калининградом. Она должна иметь не ситуативный характер, а преследовать долгосрочные цели (вплоть до появления в перевозках пункта назначения «2К»).

– Конкурировать на преимуществах. Поскольку гидрогеографические условия Клайпеды и Калининграда не дают достаточных преимуществ перед Таллином или Вентспилсом, необходимо использовать политические (Литва — Россия) и геоэкономические (ближе других портов к Западной Европе) преимущества.

– Работать с Азией — в Азии. Ориентироваться на «дальние» транзитные грузопотоки (Прикаспийско-Среднеазиатский регион, Китай, Иран, Индия, Юго-Восточная Азия) с использованием транспортных коридоров «Север-Юг», Транссиб, ТАЖД и т.д. Работать по привлечению грузов непосредственно в потенциально привлекательных для «2К» регионах — Западный Китай, Северный Иран, ряд регионов Индии.

– Работать в Азии через ЕврАзЭС. Необходима государственная поддержка проекта «2К» Евразийским сообществом, заключение долговременных межгосударственных соглашений. Ни вступления Литвы в Евросоюз, ни подписания литовско-русского соглашения будет недостаточно, чтобы новые грузы из Азии пошли на «2К». В Азии любят силу политических доводов («Президент дал указание») больше, чем экономических.

Попытаемся дать ответ, почему авторы считают, что развитие порта Калининград лишь в рамках существующей стратегии развития «2К», разъясненной в публикациях секретаря проекта «2К» В. Маринеца и выступлениях ряда представителей Клайпедского порта и литовского бизнеса в ходе двух конференций грузовладельцев, будет недостаточной и почему необходим поиск новых направлений развития порта, а именно — продвижение «2К» ближнюю и дальнюю Азию.

Расширение Евросоюза на Восток

Как и остальные порты Балтии, Клайпеда обслуживает, с поправками на нынешнюю ситуацию, экспортный транзитный грузопоток бывшего советского блока, преимущественно России. Стремление России снизить зависимость своего экспорта от внешних политических рисков понятна. Но в ближайшие годы избежать транзита через порты стран Балтии Россия не сможет.

Строительство российских портов имеет не только политические мотивы. Крупные российские финансово-промышленные группы взяли курс на вертикальную интеграцию. Они хотят держать в своих руках весь бизнес — от добычи сырья (особенно нефтепродуктов) до продажи его зарубежному потребителю. Сейчас нефтепродукты в прибалтийские порты доставляются по железной дороге цистернами, а российские нефтетерминалы соединяются с Балтийской трубопроводной системой. Ее пропускную способность планируют увеличить с 12 до 50 млн тонн. Так что с нефтеперевалкой и Латвию, и Эстонию ждут тяжелые времена. По другим видам грузов ситуация будет развиваться по похожему сценарию. Все это создает предпосылки для острой конкуренции за экспортные грузопотоки.

Клайпедский порт переваливает около 17 млн тонн в год, и порог падения российского экспорта уже пройден. Клайпеда самый южный порт в странах Балтии, что дает ему преимущество по незамерзаемости. К сожалению, это единственное географическое преимущество: по удобству портовой навигации, глубинам и тоннажу принимаемых судов он выигрывает разве что у Калининграда. Экономически все страны Балтии примерно в равных условиях, поэтому заманить к себе грузопоток путем ценовой войны в пространстве Евросоюза тоже не удастся. Таким образом, в преддверии начавшегося передела российских транспортных потоков у Клайпеды довольно неудачная позиция. Тем не менее она имеет несколько ключевых ресурсов, которые позволяют изменить ход событий в свою пользу.

Куршский ответ — «2К»

Клайпеда и Калининград неразрывно связаны третьим «К» — Куршской косой. Калининград связан с территорией России преимущественно через транспортную систему Литвы. Построение обходных наземных маршрутов через территорию Польши малоперспективно. Поэтому любая из сторон может заблокировать транспортный поток партнера, а значит, развитие Калининграда и Клайпеды возможно исключительно на почве кооперации.

Эта проблема активно разрешается. Переговоры ведутся вплоть до уровня премьер-министров, они поддержаны регулярной конференцией грузовладельцев. В рамках проекта «2К» Клайпеда может претендовать на загрузку своих мощностей на паритетных началах с Калининградом. Это мощное конкурентное преимущество политического характера, которого лишены Эстония и Латвия. Было бы крайне неразумно им не воспользоваться.

От кооперации в рамках «2К» к формированию общего транспортного пространства «2К» — таков может быть «Куршский ответ» Литвы на потери российских грузов Балтией.

Вступление балтийских государств в Евросоюз поставит хозяйственный комплекс этих стран перед новыми проблемами — общее экономическое пространство резко снижает конкурентоспособность местных экономик. Поэтому вполне возможно, что Евросоюз, чтобы не получить очередное дотируемое пространство, может профинансировать глубокую маркетинговую проработку ситуации с проектом «2К» и всей стратегии транспортного комплекса Литвы на ближайшие годы.

Если в 2000 году общий грузооборот Клайпедского порта составил 19 млн тонн грузов, то в 2001 году он снизился до 17,2 млн тонн. «Куршский» цивилизованный ответ на переговоры ЕС–РФ даст возможность поставить задачу наращивания грузооборота уже в 2003 году до 21–23 млн тонн грузов за счет увеличения российских экспортных и транзитных грузов.

Через ЕврАзЭС в Азию

При активной переориентации российского экспорта на собственные порты становится крайне привлекательным транзит грузов третьих стран в Северную Европу. В нем заинтересованы Казахстан, Китай, Корея, Япония, Иран, Индия. Привлечение грузов этих стран на высвобождающиеся мощности прибалтийских портов весьма заманчиво и перспективно.

Но обеспечение хороших позиций «2К» среди других портов Балтии по азиатскому транзиту возможно лишь в случае формирования на территории Калининградской области крупного транспортно-инфраструктурного узла («Ганзейский путь») коридора «Север-Юг». Отметим, что при определенном встречном движении со стороны Литвы в правительстве России могут рассмотреть вопрос о том, чтобы «2К» наравне с Санкт-Петербургом был узлом этого коридора.

Так как данная статья носит характер стратегических размышлений, надо сказать, что пока на основе имеющихся данных нельзя просчитать реальные объемы и типы грузов, определить регионы формирования грузов, всего, что бы было достаточным для принятия конкретных решений руководством порта. Нужны глубокие маркетинговые исследования непосредственно в регионах Китая, Ирана, Индии. Но ясно, что кто бы ни проводил такие исследования, он обязательно должен включить в них и нетрадиционные для маркетинга политические блоки. Как убедить группы в Казахстане, Китае, Иране, Индии, других странах ЕврАзЭС и Азии, принимающие решения по крупным экономическим вопросам, перенаправить часть транзитного грузопотока на сухопутное направление и замкнуть на «2К»? В Азии это, как уже говорилось, вопрос политический.

Республика Казахстан имеет четкое представление о месте Казахстана в системе коридора «Север-Юг» — формирование «Восточного луча». Одной из его основных задач является создание в порту Актау зоны свободной торговли для обслуживания грузов в направлении Средняя Азия — Европа. Реализация этой задачи тоже может быть замкнута на «2К».

Для Исламской Республики Иран транспортный коридор на север необходим, как воздух. Координация действий России и Ирана по транспортировке нефти и газа на международные рынки — важнейший фактор устойчивости мирового энергобаланса, а характер российско-иранских экономических связей открывает для обеих стран перспективы развития в сторону высокотехнологичной экономики. В этом главный интерес Ирана в его прорыве на Север.

Есть непроявленные пока интересы и у Китая в связи с амбициозной программой «Сибу да кайфа». В целом же, говоря о привлечении азиатского транзита через Россию на «2К», важно не упустить момент, ибо пропускная способность сухопутных транспортных евразийских коммуникаций достаточно ограничена и на все прибалтийские порты ее не хватит.

Ганза как образ будущего

И наконец, нельзя недооценивать мифологизацию современного массового сознания.

Порт Мемель имеет многовековую историю, и былые заслуги предков вполне способны помочь потомкам поддержать его на плаву в смутную пору. Ганзейский союз, который объединял до двухсот городов, от приполярного Бергена в Норвегии, на берегу Северного моря, и вплоть до русского Новгорода. Несмотря на то, что союз утратил свое могущество в связи с открытием Нового Света, он оказал огромное влияние на развитие Северной Европы. В какой-то мере это был «Общий рынок» средневековой Европы.

Для того чтобы воспользоваться его наследием, необходимо установить максимальное количество связанных с ним памятников. Организовать международные мероприятия, фестивали, выставки, научные конференции, посвященные истории Ганзейского союза, роли Мемеля и русских земель в Ганзейском союзе. Визиты копий исторических кораблей по традиционным маршрутам ганзейских купцов, по портам стран Балтии и Северной Европы, сформируют необычный и привлекательный образ «2К», совре-

менного «Ганзейского союза» Литовской Республики, а может, и других стран, и России (или, скорее, ЕврАзЭС).

Ганза — сказка, миф. Мы уверены — бурно растущие азиатские экономики и растущие экономики стран ЕврАзЭС нуждаются в мифе Ганзейского союза, мифе общего торгового пространства Азии и Европы. Вести цивилизованный диалог в пространстве Ганзы — комфортнее, чем гнать русского медведя в пространстве ограниченного европейскими флажками коридора на Калининград.

Бельдей В.А.

Россия и транспортный коридор из Европы в Среднюю Азию: двойные стандарты и новый Ганзейский путь на Балтике¹

10–12 июня 2003 г. Европейская ассоциация интермодальных перевозок (ЕИА) провела в Клайпеде конференцию «Клайпедский порт и транспортная система Литвы — интермодальное связующее звено между рынками ЕС и СНГ». В конференции приняли участие заместители министров транспорта России, Белоруссии и стран Балтии, министры путей сообщения ряда стран, руководители портов и транспортных компаний. Из российских участников конференцию открывал доклад председателя Ассоциации приграничного сотрудничества **Вячеслава Бельдея** (10 июня 2003), текст выступления приводится ниже.

Для справки: международный проект «2К» (Клайпеда и Калининград) объединяет транспортные узлы Литвы и Калининградской области России. Ассоциация приграничного сотрудничества (Россия) и Конфедерация промышленников Литвы начали реализацию двухлетней программы ускорения сотрудничества Литвы и России. В целом программа подразумевает популяризацию «финской модели развития», подобную той, что применяла Финляндия во времена СССР. Важно и то, что, несмотря на сохраняющуюся проблему «калининградского транзита», российско-литовские отношения развиваются позитивно и динамично.

Интермодальные перевозки с участием транспортного комплекса Литвы — перспективы формирования нового Ганзейского узла для перевозок из стран Центральной Евразии и Южной Азии в страны Евросоюза

— — — — —
¹ Опубликовано: Regnum. 12.06.2003 [conjunction.ru/regnum-ru-12-06-2003].

Страны бывшего Советского Союза в настоящее время входят в различные международные объединения, среди которых в первую очередь я бы выделил Европейский союз (ЕС) и Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС). Какой вклад в развитие сотрудничества Европы и стран бывшего Советского Союза могла бы внести Ассоциация приграничного сотрудничества? Что позитивного мы могли бы добавить к тем контактам, которые в настоящее время ведут министерства транспорта, железнодорожные ведомства, отдельные порты или транспортные компании?

Для ответа на этот вопрос я бы начал со встречного вопроса: насколько сотрудничество в сфере транспорта на евразийском континенте отвечает стоящим перед нами экономическим и политическим вызовам? На наш взгляд, отвечает не вполне и не во всем. И что хуже, даже существующие возможности для адекватного ответа на эти вызовы не всегда используются в полной мере.

Остановлюсь на трех возможных задачах, в которых могла бы принять участие Ассоциация приграничного сотрудничества:

1) необходимость отказа в Европе от двойных стандартов по отношению к России, что, в числе прочего, должно выражаться в коррекции применения системы Критских коридоров по отношению к России;

2) необходимость формирования на территории Литвы и Калининградской области России новой торговой и транспортной площадки «Ганзейский путь»;

3) возможная роль России как активного посредника и лоббиста усиления сотрудничества стран Европейского союза со странами Центральной Евразии и Южной Азии.

Все эти три задачи, на наш взгляд, могут быть реализованы при доброжелательном диалоге европейских транспортных организаций с транспортными организациями России и перспективных международных объединений ЕврАзЭС и ШОС, куда входит Россия.

ПЕРВОЕ. Необходимо отказаться от двойных стандартов

После разрушения Советского Союза как-то само собой получилось, что транспортный комплекс Российской Федерации стал активно включаться в существующую европейскую транспортную систему. В 1994 году на 2-й Международной европейской конференции по транспорту, проходившей на острове Крит, были определены 9 основных направлений (коридоров) с 13 ответвлениями. На 1-й Международной евроазиатской конференции по транспорту, проходившей в Санкт-Петербурге, были закреплены механизмы взаимодействия европейских и евразийских транспортных институтов, а ряд российских коридоров вошли составной частью в 9-й и 2-й Критские коридоры.

Тем не менее, одним из результатов ориентации на Критские международные коридоры явилось то, что были некритически восприняты некоторые базовые подходы к развитию транспорта в Европе, где традиционно ведущим является морской транспорт, а железнодорожный обеспечивает связность регионов (идеология «сильных европейских регионов») и взаимодействие между портами различных бассейнов. Развитие регионов в Европе не настолько зависит от состояния транспорта, как в России, что позволяет свести к минимуму государственное регулирование развития этой отрасли. В то же время на азиатских просторах Сибири и Средней Азии лишь при наличии дороги можно говорить об иных хозяйственных задачах, что обязывает государство формировать транспортную систему.

Если мы хотим не просто двигаться от семинара к семинару, от конференции к конференции, от одного проекта к другому, но напротив, самим формировать политические и хозяйственные структуры для новых подходов к сотрудничеству, то мы должны отказаться от дипломатической риторики и попытаться поговорить начистоту.

Давайте посмотрим, насколько обоснован такой конфликтный стиль взаимоотношений российских и европейских транспортных систем:

Маршрут от Алма-Аты до Франкфурга-на-Майне

Российский маршрут: Алма-Ата–Черниговка–Орша–Польша–Франкфурт-на-Майне: расстояние. 6350 км, время в пути; 18 суток зимой, 13 суток летом.

TRASECA: Алма-Ата–Узбекистан–Туркменистан–Каспийское море–Азербайджан–Грузия–Черное море–Болгария–Румыния–Центральная Европа–Франкфурт-на-Майне: расстояние: 6700 км, время в пути: 33,5 суток зимой, 26,5 суток летом.

Как видим, сравнение по срокам не в пользу TRASECA. Но развивается активно именно второй маршрут.

Маршрут от Ашхабада до Франкфурга-на-Майне

Российский маршрут: Ашхабад–Узбекистан–Казахстан–Россия–Беларусь–Польша–Франкфурт-на-Майне: расстояние: 7100 км, время в пути: 19,5 суток зимой, 14,5 суток летом.

TRASECA: Ашхабад–Каспийское море–Азербайджан–Грузия–Черное море–Болгария–Румыния–Центральная Европа–Франкфурт-на-Майне: расстояние: 4800 км, время в пути: 24,5 суток зимой, 20 суток летом.

Опять же не в пользу TRASECA. Но развивается активно именно второй маршрут. Насколько в целом дальновидна транспортная политика, вытекающая из нынешней системы Критских коридоров, по отношению к России? Участие в коридоре TRASECA формально союзных России среднеазиатских стран привело к некоторому ослаблению экономических связей России и стран Средней Азии. Многие грузы идут сейчас из Европы в Узбекистан, Афганистан, другие страны Центральной Евразии без участия российских компаний и без захода на территорию России. На этом фоне вполне естественно, что в 2002 году снизился объем российско-казахстанского экономического сотрудничества.

Необходимо понимать, что Россия будет вынуждена на каком-то этапе защитить свои экономические интересы на Каспии и в Средней Азии. И ответом будет не только развитие международного коридора «Север-Юг», но и другие необходимые меры, в которых может быть задействован весь аппарат внешней политики. Продолжение нынешней европейской транспортной по-

литики вынудит Россию на каком-то этапе принимать ответные необходимые меры.

Давайте же посмотрим на позитив. Европейские финансовые организации кредитовали Россию по таким стратегически важным дорогам, как трасса «Дон», автомагистраль Чита–Хабаровск, кольцевая дорога вокруг Санкт-Петербурга. Всего Россия получила помощь в размере сотен миллионов евро. Там, где вместо конфликта интересов есть сотрудничество, мы видим отсутствие двойных стандартов и готовность Европы услышать встречную позицию России.

Совмещать и дальше конфликтный и комплиментарный подходы было бы ошибкой. Россия будет сильной страной, и выстраивать дальнейшую транспортную политику необходимо с учетом этого нового фактора. Меньше пустой риторики и конфликтных транспортных проектов, больше принятия жестких реалий. Тогда российские транспортные проекты и европейские Критские коридоры будут усиливать друг друга.

ВТОРОЕ. Международные проекты в Балтийском регионе и «Ганзейский путь»

Ассоциация считает, что при встречном движении «2К» может стать одним из балтийских завершений МТК «Север-Юг» и, возможно, некоторых других коридоров, ориентированных сейчас на Санкт-Петербург. Перспективным представляется развивать дорогу Via Hanseatica до Петербурга и Мурманска. Получить хорошую трассу от Мурманского порта, омываемого Гольфстримом, вполне отвечает интересам Евросоюза и России.

Есть также ряд других проектов в духе взаимной пользы.

После того как Австрия показала пример коммерческой привлекательности современных контрейлерных перевозок — комбинированных перевозок с применением платформ для автопоездов, полуприцепов и съемных кузовов, — такие перевозки стали развиваться и в странах СНГ и Балтии. Контрейлерные перевозки позволяют не

только ускорить доставку груза и обойти экологические ограничения, но и уменьшить потери времени на погранпереходах. Прошли опытные контрейлерные перевозки по маршрутам Финляндия–Россия, Польша–Россия, Новороссийск–Москва. На регулярной основе ходит контрейлерный поезд из Клайпеды в Одессу.

Казахстанские железные дороги рассматривали вопрос организации контрейлерных перевозок с транзитом через Россию в порты Балтии и Украины. В 2002 году это выглядело малореалистичным в силу целого ряда обстоятельств. Однако мы считаем, что в случае совместной с европейскими компаниями кропотливой предварительной работы, контрейлерные перевозки из Казахстана через Россию вполне могут стать регулярными.

Приграничное сотрудничество, в том виде, как оно может развиваться в структуре исполнительной власти Российской Федерации, позволяет развивать дальше и существующие позитивные тенденции и формировать новые. Так, транзитные перевозки грузов через территорию Беларуси, осуществляемые из России в Калининградскую область, увеличились в 2002 году по сравнению с 2001 годом в 1,8 раза. Белорусская сторона проявила заинтересованность в развитии порта в г. Балтийск в целях дальнейшего использования порта для экспорта калийных удобрений. Калининградский морской рыбный порт и белорусский «Госрыбхоз» решили создать СП «Росбелрыба».

«Росавтодор», который в соответствии с решением Правительства России готовит приватизацию многих региональных автодорожных предприятий, заинтересован в новых маршрутах движения тяжеловесных и крупногабаритных автотранспортных средств, так как Санкт-Петербургский узел несколько перегружен. России и ее союзникам это позволило бы оптимизировать автотранспортные перевозки, а дорожным предприятиям — загрузить себя работой.

Ассоциация приграничного сотрудничества анализировала ход выполнения федеральных программ в Калининградской области. Проблемы разные, их причины разные. Но в целом на сегодня в России нет системного подхода к развитию Калининградской области.

Комплексный системный подход к развитию Калининградской области мог бы включать в себя такие направления, как:

1. Обеспечение гарантий национальной безопасности России на Балтике через сохранение достаточного военного присутствия и некоторых специальных режимов в Калининградской области.

2. Ориентация экономического развития Калининградской области на включение в общероссийские экономические программы, некоторые европейские или региональные балтийские программы.

3. Приоритет экономического сотрудничества со странами Северной Европы перед сотрудничеством с остальными европейскими странами.

4. Разработка такой стратегии развития Международного проекта «2К» (Калининград–Клайпеда), которая бы максимально учитывала интересы России в регионе и подразумевала эффективное развитие портовых и других транспортно-логистических мощностей Калининградской области.

5. Привлечение инвестиций в Калининградскую область из азиатских стран ближнего и дальнего азиатского зарубежья России в рамках деятельности ЕврАзЭС — как необходимый противовес влиянию через европейские инвестиции.

6. Формирование крупного транспортного узла «Ганзейский путь» с участием транспортных комплексов Калининградской области, Литвы, Швеции, Польши, Беларуси, возможно, других стран.

Если мы посмотрим на региональные балтийские транспортные программы, финансируемые Евросоюзом, то увидим, что точек совпадения с вышеперечисленными российскими интересами крайне мало. Здесь также пока остается пространство сотрудничества с Европой.

Историческая Ганза, этот впечатляющий торговый проект, объединяла много городов Ганзейского союза, одним из ключевых среди которых был современный Гданьск. Тем не менее, лишь «2К» Клайпеда–Калининград, на мой взгляд, могут в настоящее время претендовать на то, чтобы стать центром нового международного торгового и транспортного проекта, новой Ганзы. Потому что не может быть новой Ганзы без участия России, по которой проходят или

должны проходить основные транспортные пути на Каспий («Хазарское море» иранских географических карт) и в Китай.

Россия будет сильной страной, что можно обеспечить лишь при ускоренном транспортно-инфраструктурном развитии. «Ганзейский путь» на базе нынешнего медленно развивающегося проекта 2К мог бы стать одним из приоритетных проектов для России и ЕврАзЭС. Условием этого на Балтике является позиция Литвы.

ТРЕТЬЕ. Россия как посредник между странами Азии и Евросоюзом

«Евразийская» стратегия развития Клайпедского порта и в целом транспортного комплекса Литвы могла бы, на взгляд Ассоциации приграничного сотрудничества, выглядеть следующим образом:

Порт назначения «2К». Необходима кооперация с Калининградом. Она должна иметь не ситуативный характер, а преследовать долгосрочные цели (вплоть до появления в перевозках пункта назначения «2К»). Поскольку гидрогеографические условия Клайпеды и Калининграда не дают достаточных преимуществ перед Таллином или Вентспилсом, необходимо использовать политические (особое отношение России к Литве среди стран Балтии) и геоэкономические (ближе других портов к Западной Европе) преимущества.

Работать с Азией — в Азии. Ориентироваться на «дальние» транзитные грузопотоки (Прикаспийско-Среднеазиатский регион, Китай, Иран, Индия, Юго-Восточная Азия) с использованием транспортных коридоров «Север-Юг», Транссиб, ТАЖД и т. д. Работать по привлечению грузов непосредственно в потенциально привлекательных для «2К» регионах — Западный Китай, Северный Иран, ряд регионов Индии. Сейчас работа идет лишь на Балтике и в Москве.

Работать в Азии через ЕврАзЭС. Необходима государственная поддержка проекта «2К» Евразийским сообществом, заключение долговременных межгосударственных соглашений. Ни вступления Литвы в Евросоюз, ни подписания литовско-русского соглашения

шения недостаточно, чтобы новые грузы из Азии пошли на «2К». В Азии любят силу политических доводов («Президент дал указание») больше, чем экономических. Участие Интеграционного комитета ЕвразЭС в проекте «2К» могло бы повысить политический вес литовских предложений в азиатских странах дальнего зарубежья России.

Сейчас Россия не выступает посредником для транспортных проектов или отдельных компаний из стран Евросоюза. Причем речь идет именно о «посреднике», а не неких «мостах из Азии в Европу». Мосты соединяют берега рек и проливов, где пространство между берегами не несет самостоятельного значения. Посредник же действует инициативно, самостоятельно, опираясь на понимание коммерческих интересов обеих сторон.

Ассоциация приграничного сотрудничества могла бы стать одним из таких российских посредников. Мы готовы через своих представителей в Казахстане, Китае, Иране продвигать совместные проекты. Участие российских федеральных структур в балтийских проектах в качестве посредников или даже полноценных партнеров служило бы дополнительной гарантией от всякого рода политических неприятностей, так осложняющих зачастую бизнес-проекты.

Открытие движения по второй железной дороге, которая соединит западный сектор границы Республики Корея с КНДР¹

Вся проблема заключена в ширине колеи,
и вопрос это не транспортный, а чисто политический
АЛЕКСАНДР СОБЯНИН

Говоря о «Транс-Корее», следует иметь в виду не саму дорогу, а, в первую очередь, возможность выхода в Европу. А заявление об открытии движения — это заявление чисто политического характера. Если разрезали ленточку — это не то же самое, что поезд пошел. Тут как раз тот самый случай, когда поезд не пошел.

Вопрос Транскорейской магистрали — это не транспортный вопрос, а политический. По официальным сообщениям прессы, 35–40 человек от Минтранса РФ ездили на объект, обследовали трассу, пришли к правильному выводу, что возможно строительство колеи любого вида, но, естественно, дали рекомендацию по строительству широкой. Однако южнокорейцы не готовы согласиться на широкую колею, они хотели бы иметь узкоколейную железную дорогу.

Основная проблема состоит в том, что если будет принята узкая южнокорейская колея, это будет означать, что никаких серьезных инвестиций с российской стороны не предполагается, а поддержка будет носить больше политический характер. Если же будет принята широкая колея, то это, наоборот, явится сигналом к тому, что Южная Корея намерена поставлять грузы в Европу.

Отдельная тема — взаимоотношения России с обоими Кореями. Южная — богатая, и, может быть, именно в связи с этим ей уделяется слишком много внимания. А сосредоточиться необходимо на КНДР. Дорога для нее имеет очень важное значение, по-

¹ ОПУБЛИКОВАНО: Кремль.Org, 24.12.2002 [conjunction.ru/kreml-org-24-12-2002].

тому что если Транскорейская магистраль будет где-то модернизирована, а где-то построена за счет южнокорейских денег, то это резко улучшит возможности для восстановления экономического сотрудничества Северной Кореи и России. У России в КНДР широчайший спектр интересов — проекты Минатома, поставки оружия и прочего.

Роль России может быть рассмотрена двояко. Одно дело, если Россия корейцам понадобится только в области обеспечения политической поддержки проекта и, может быть, в качестве исполнителя. И совсем другое — если южнокорейцы все-таки согласятся финансировать строительство широкой колеи для дальнейшей транспортировки грузов в Европу. Тогда дорога станет интересна крупным ФПГ России.

Речь, вероятнее всего, идет все-таки о чисто корейском проекте в контексте мероприятий по соединению двух частей Кореи, о проекте, в который вовлечена Россия. Мы заинтересованы в этом проекте, но надо четко понимать, что хуже всего будет, если появятся некие ожидания, которые не будут подтверждаться жизнью. До сих пор перед Россией никаких обязательств на себя никто не брал.

Чернов М.И.

Россию зовут в Пакистан. Исламскую республику спасут российские железнодорожники¹

Пакистан заинтересован в установлении железнодорожного сообщения с Россией и участии российских компаний в строительстве транспортных коридоров, которые соединят Россию и страны Средней Азии с пакистанскими портами Гвадар и Карачи в Индийском океане. Об этом «РБК daily» заявил экс-президент Пакистана генерал Первез Мушарраф, который посетил Москву с частным визитом. По его словам, речь может идти о строительстве трех железнодорожных коридоров. Первый — через Центральный Афганистан от узбекского города Термез через Кабул до Пешавара, второй — из города Ош в Южной Киргизии через таджикский и афганский Горный Бадахшан (Ваханский коридор) в район Исламабада и третий — железнодорожная ветка в Китай вдоль Каракорумского шоссе в Кашгар, которая также может быть соединена с железными дорогами Средней Азии.

Понятно, что визит политика уровня Мушаррафа в Россию не может быть исключительно частным. Генерал Мушарраф представляет интересы пакистанского генералитета. Влиятельные военные хоть и временно отошли от власти, однако продолжают оставаться, по сути, единственной консолидированной силой в исламской республике, гарантирующей целостность и суверенитет страны. Сейчас Пакистан поставлен «американскими союзниками» в тяжелейшие условия. Пакистанскую армию, по сути, заставляют воевать против своего народа в населенной пуштунами зоне племен на северо-западе страны и в долине Сват. ВВС США совершают регулярные авиаудары по территории Пакистана. Более того, американцы продолжают наращивать свое присутствие

¹ Опубликовано: РБК daily. 28.05.2009 [conjunction.ru/rbcdaily-ru-28-05-2009].

в афганской части Горного Бадахшана. Сейчас США готовятся к строительству в «основании» Ваханского коридора, в районе поселка Пархар, моста, способного обеспечивать передвижение тяжелой военной техники, который свяжет таджикский и афганский Бадахшан. Последующее неизбежное появление в этом районе американской военной базы обеспечит условия для возникновения на американских штыках исмаилитского государства на Памире, которое позволит полностью контролировать пути из России, Средней Азии и Китая в Пакистан и далее в Индию.

Единственная возможность избежать такого сценария — помочь пакистанской военной элите сохранить целостность государства. Для этого необходимо отказаться от поддержки американских военных инициатив в Афганистане и Пакистане и снять де-факто существующее эмбарго на поставки российских вооружений Исламабаду. Кроме того, необходимо принять политическое решение о строительстве железной дороги через Ваханский коридор в Северный Пакистан, отказавшись от участия в строительстве дорог через ненадежный в политическом отношении Узбекистан и контролируемый американцами Центральный Афганистан. Строительство железной дороги и дальнейшее индустриальное развитие примыкающих к полотну территорий — традиционная форма российского продвижения в новые регионы — вкупе с поддержкой Исламабада сделает для США неприемлемыми военные риски и реализацию сценария по расчленению Пакистана.

Григорьев С.Е., Забелло Я.Ю., Чакеева М.У.

Автодорога Ташкент–Карачи:
для российских экспортеров
открываются новые маршруты¹

Сейчас грузопотоки между Россией и странами Азии идут, и это признают все участники рынка, далеко не самыми короткими и дешевыми путями. Например, партия минеральных удобрений с Урала, предназначенная для индийского получателя, движется к цели месяц-полтора: сначала по железной дороге до одного из портов, затем требуется перевалка, которая в зависимости от загрузки порта может занять до двух недель, потом — морем в обход Китая или (если груз отправлен, например, через Санкт-Петербург или Ригу) через Суэцкий канал.

При этом экспортеры, находящиеся на Урале или в Западной Сибири, оказываются в невыгодном положении по сравнению с компаниями, производство которых сосредоточено в западных областях или Приморье. Расстояние до портов Балтийского или Черного морей для уральцев составляет более 2000 км, до Ванино или Находки — около 7000. Учитывая, что реформа МПС предполагает унификацию железнодорожных тарифов, грузопоток в будущем сместится в сторону портов атлантического бассейна. Уже сейчас, несмотря на то, что в сторону Приморья действует понижающий коэффициент, Находка сплошь и рядом простаивает, а в портах Санкт-Петербурга и Новороссийска собираются очереди на разгрузку из нескольких тысяч вагонов. Из-за закупок подъездных путей МПС РФ регулярно вводит конвенции (полные запреты на отдельный период времени для определенных видов грузов) на отправку составов в западном направлении и перенаправляет их к портам Тихого океана. Из-за этого уральским

— — — — —
¹ Опубликовано: Новые рынки. 2002. № 4 [conjuncture.ru/pakistan_01-08-2002].

компаниям сложно точно просчитать транспортную составляющую общих расходов.

Иных путей пока что не было, кроме двух вариантов, которым пользовались фирмы, работающие с Ираном, — по железной дороге до порта Оля на Каспии, а дальше морем, или по железной дороге через Казахстан, Узбекистан и Туркмению через пограничную станцию Серахс.

Тем не менее, более короткий и удобный путь существует и, вполне вероятно, будет доступен российским грузоотправителям уже в ближайшие годы. Речь идет об автомобильном, а затем, возможно, и железнодорожном сообщении через Казахстан, Ташкент и западные области Китая в пакистанский порт Карачи на побережье Аравийского моря. Этот маршрут существует в трех вариантах, из которых используется и, видимо, станет в будущем главным только один:

1. Ташкент — Душанбе — граница Таджикистана с Афганистаном — Афганистан — перевал Барогиль (граница Афганистана с Пакистаном) — порт Карачи;

2. Ташкент — Душанбе — перевал Кульма (граница Таджикистана с КНР) — Каракорумское шоссе — граница КНР с Пакистаном — порт Карачи;

3. Ташкент — Ош (Киргизия) — перевал Иркештам (граница Киргизии и КНР) — Каракорумское шоссе — граница КНР с Пакистаном — порт Карачи.

При взгляде на карту видно, что первый маршрут — самый короткий. Фактически это прямая линия из Ташкента на юг. Однако этот путь вряд ли будет использоваться в ближайшие несколько лет. Во-первых, несмотря на свержение власти талибов, говорить о реальной стабильности пока не приходится. Кроме того, восстановление дорожной сети Афганистана — дело слишком дорогое. Напомним, что когда талибы еще пользовались благосклонностью США и Пакистана, их главной задачей, как планировалось, должен был стать контроль над трансафганскими дорогами и территорией будущего газопровода из Туркмении к Индии и Китаю (газопровод должен был обеспечить энергетическую независи-

мость Пакистана и стать важной составляющей общей энергетической стратегии США). Со своей задачей талибы, как известно, не справились: им так и не удалось подчинить всю территорию Афганистана, а дороги и вовсе пришли в негодность — сегодня, например, 450-километровый участок между Кабулом и Кандагаром занимает у грузовиков целые сутки. Восстановление только этого отрезка обойдется в \$150 млн, но недавно стало известно, что Азиатский банк развития заморозил этот транспортный проект, как и ряд других. Не вдаваясь в причины такого решения, достаточно сказать, что о какой-либо транспортной сети в Афганистане можно пока забыть.

Второй маршрут несколько длиннее и предполагает выход через Таджикистан в Синьцзян-Уйгурский автономный округ на западе Китая и далее на Каракорумское шоссе. Каракорумское шоссе — один из самых крупных и интересных азиатских транспортных проектов, который стоит того, чтобы остановиться на нем подробнее. Работы на трассе, которые полностью планировал, оплачивал и осуществлял Китай, начались еще в 1967 году. Маршрут будущей дороги прошел по очень сложным территориям — узкий горный коридор, одни из самых тяжелых на планете перевалов — и прокладывался на основе передовых для своего времени инженерных решений. Полностью шоссе было открыто для движения только в 1986 году. Оно соединяет китайскую дорожную систему напрямую с Исламабадом и пакистанским портом Карачи, проходя через спорную территорию Джамму и Кашмир. Хотя на данное направление приходится всего 20% экспортно-импортных потоков Пакистана, самому шоссе в Исламабаде придают колоссальное значение — до его постройки единственным связующим звеном между Пакистаном и внешним миром был порт Карачи, что делало экономику страны крайне уязвимой в случае военных действий.

Для КНР же это был первый шаг на пути к восстановлению Великого Шелкового пути как стратегического единства центральноазиатских государств. Создание такой системы, включающей две оси — Север-Юг (через Россию, Казахстан, Узбекистан, западные районы Китая и Пакистан) и Запад-Восток (через

весь Китай, Среднюю Азию и Россию в Европу), — позволит Китаю эффективно контролировать соседние страны и обеспечить себе на случай войны независимость от морских коммуникаций, которые легко перерезать.

Несмотря на постоянную напряженность в штате Джамму и Кашмир, Каракорумское шоссе — исключительно удобный и короткий путь в Южную Азию. В данный момент, однако, ни российские, ни казахские или узбекские компании прямым маршрутом через Душанбе пользоваться не могут — по политическим причинам. Обычно используется объездной путь через территорию Киргизии: город Ош и таможенный пункт Иркештам (третий маршрут в нашем списке). Он модернизирован для проезда автотрейлеров и на данный момент наиболее удобен.

Кому в России мог бы быть интересен такой маршрут? Прежде всего, экспедиторским компаниям, экспортерам и импортерам Урала и Западной Сибири, работающим со странами Азии, и финансово-промышленным группам, которые собираются выходить на рынок автоперевозок в Средней Азии. Маршрут через Казахстан, Ташкент и Каракорумское шоссе — самый короткий маршрут в Пакистан (и в Индию тоже, что по политическим соображениям, однако, неосуществимо), а также, через порт Карачи, в страны Персидского залива, Сингапур, Бангладеш, Малайзию и Индонезию. Кроме того, это самый короткий путь в западные, центральные и отчасти южные провинции Китая.

На данный момент доля перечисленных регионов в общем грузообороте регионов Урала и Западной Сибири со странами Азии составляет, в зависимости от области, от 10% до 30%. До сих пор географически грузопотоки из Сибири и Урала в Азию идут больше чем наполовину через порты Балтийского и Черного морей (Санкт-Петербург, Вентспилс, Рига, Новороссийск, Ильичевск, украинские порты) и примерно на треть — через Ванино и Находку. Часть грузов отправляется в Китай по Забайкальской железной дороге и около 5% — через Казахстан. При этом грузопотоки даже в Малайзию и Сингапур идут почти на 100% через черноморские и балтийские порты, что значительно удлиняет время доставки.

Причины для этого разные. Прежде всего, большая часть экспортеров по условиям контрактов должны везти грузы только до порта — дальше и корабль фрахтует, и маршрут выбирает уже покупатель. Западные порты выбирают, в основном, из-за больших расстояний (и, соответственно, высоких тарифов) до Приморья. Кроме того, многие крупные экспортные компании вложили собственные средства в терминалы портов Балтийского и Черного морей и в дальнейшем намерены пользоваться только ими.

Тем не менее, многие из компаний готовы были бы пересмотреть привычные маршруты. Прежде всего, это экспортеры и получатели грузов, работающие с западными и центральными районами Китая (Урумчи, Болэ, Синин, Ланьчжоу, Чэнду, Чунцин), которые сейчас провозят свои товары по железной дороге через Забайкалье — это примерно половина всех грузопотоков в Китай. В том, что касается номенклатуры товаров, от эксплуатации автомобильного маршрута через Казахстан, Ташкент, Китай и Пакистан выигрывают экспортеры удобрений, металлопроката, органических химических соединений и продуктов неорганической химии, продукции машиностроения, пило- и лесоматериалов, шин, труб, бумаги и картона, а также импортеры известняка, цемента, хлопка, текстиля, чая, кофе, медикаментов, химической продукции. В случае, если речь идет о доставке грузов в Пакистан, Малайзию, Индонезию, автомобильный маршрут позволяет российским компаниям, при примерно одинаковой стоимости перевозки, сэкономить до 10–15 дней.

Кроме того, напомним, что с 2002 года иностранные компании получили прямой доступ к китайским потребителям, минуя местных посредников. Тем не менее, в том, что касается допуска независимых иностранных перевозчиков к перевозкам по стратегическому Каракорумскому шоссе, послаблений ожидать не приходится, однако по-прежнему открыт путь создания совместных русско-китайских транспортных компаний.

Вторая сторона вопроса — борьба за международный транзит Азия–Европа — носит уже стратегический характер. Цена вопроса очень высока. Морским транспортом в настоящее время перевозится около 6 млн контейнеров в год. При этом доля российско-

го транзита в перевозках постоянно снижается: если говорить, например, о железных дорогах, то в 1981 году доля МПС составляла 26% в контейнерных перевозках между Европой и Японией/Кореей, в 1991 г. — только 6% и в 1999 г. — всего 1%. Перспективы международных автоперевозок пока неясны, но Россия рискует упустить и этот очень привлекательный рынок.

В частности, и Каракорумское шоссе, и автодороги Средней Азии являются частью проекта, начатого в 1992 году Экономической и социальной комиссией ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО, UN ESCAP). Проект развития азиатской наземной транспортной инфраструктуры включает создание сети автодорог — «Азиатского шоссе» (Asian Highway, АН) и трансазиатской железной дороги (Trans-Asian Railway, TAR). Россия пока участвует только в одном из подпроектов — создании т.н. Северного коридора авто- и железных дорог от Корейского полуострова через Китай, Монголию, Казахстан и Белоруссию в Европу. При этом значительно меньше внимания уделяется южным маршрутам, связывающим Китай и страны Юго-Восточной Азии с Европой, которые пройдут, как предполагается, мимо российской территории. Поскольку проект изначально ориентирован на облегчение пути из Азии в Европу, это неудивительно — Россия Европой не считается. Важно другое: через 5–10 лет, когда проект будет завершен, большая часть грузопотока по южному коридору пойдет мимо нашей страны.

В организации автомобильных грузоперевозок из России через Каракорумское шоссе в Китай, а также страны Южной Азии и Персидского залива пока много сложностей. Прежде всего, на этом направлении нет ни одной крупной экспедиторской компании. Маршрут пролегает через несколько границ с непредсказуемыми таможенными нравами и через спорную территорию Джамму и Кашмир. Решение этих вопросов требует кропотливой и скоординированной работы правительств России, Казахстана, стран Средней Азии, Пакистана и Китая. Однако, как это ни парадоксально, России в данном случае на руку даже укрепление США в Афганистане — поскольку его конечной целью является

постройка газопровода из Туркмении к портам Индийского океана и в Китай и начало разработки афганских месторождений урана и редких металлов, вряд ли США уйдут из региона в ближайшие десятилетия. Американские интересы в данном случае требуют не только стабилизации обстановки, но и создания эффективной транспортной системы, плодами которой, надеемся, сумеют воспользоваться и российские экспортеры и перевозчики.

Канал из Каспия в Персидский залив — Россия восхищена грандиозным замыслом иранских гидротехников¹

*Академик Академии транспорта России Евгений Казанцев о
постройке судоходного канала в Персидский залив:*

«...Мы просто гордимся и восхищаемся замыслами иранских специалистов-гидротехников, которые решили сделать такое гигантское сооружение, прорыть в таких сложных геологических условиях судоходный канал. В случае осуществления этого грандиозного проекта это будет второй Суэцкий канал, только более экономичный, соединяющий Персидский залив с каспийским регионом с дальнейшим выходом на Южную и Среднюю Европу через Волго-Донской канал и Черное море, и через Волгу на балтийский регион и Северную Европу. Дай бог нам всем быть свидетелями воплощения этого проекта. Но самое главное, такой проект надо экономически подготовить, точно просчитать все затраты, сделать технико-экономическое обоснование (ТЭО). При хорошем ТЭО я уверен, что уровень российских научных и научно-исследовательских институтов, российских проектных организаций, наших строительных подразделений — достаточен для реализации этого грандиозного проекта».

ИРАН.РУ — Евгений Дмитриевич! Конференция «ТрансРоссия — 2002» показала через доклады выступающих, где фигурировал лишь один сухопутный маршрут МТК «Север-Юг» через Азербайджан, что Россия ориентируется исключительно на Азербайджан в выстраивании транзитного потока из Индии и Ирана в Европу через Россию. Видите ли место Казахстана в МТК «Север-Юг», если только не понимать его железнодорожную часть идущей исключительно через Астару и далее по Азербайджану?

— — — — —
¹ ОПУБЛИКОВАНО: Интервью с председателем Исполкома КТС СНГ Е.Д. Казанцевым взял Александр Собянин // Иран.Ру. 09.04.2002 [conjuncture.ru/sobianin_10-04-2002].

КАЗАНЦЕВ Е.Д. — Не могу согласиться, что Россия рассматривает только Азербайджан в проекте «Север-Юг» как самого главного в СНГ партнера в решении транспортных проблем в этом регионе. Если говорить о государствах СНГ, которые участвуют в развитии международного коридора «Север-Юг» — это Туркмения, Казахстан, Азербайджан, Россия, также мы должны сказать отдельно о российских регионах — Калмыкии и Дагестане. И если говорить о реальности, то ведь именно Казахстан подал заявку о вступлении в коридор первым на Каспии. Когда рассматривались проблемы коридора, мы подали этот вопрос Министерству транспорта и коммуникаций Казахстана, и они первыми внесли это предложение, что уже готовы присоединиться.

Задержка с вступлением Казахстана произошла исключительно из-за того, что соглашение, подписанное министрами транспорта Ирана, Индии и России, не было ратифицировано. Сегодня этот процесс закончен, Россия последней ратифицировала соглашение, и, таким образом, сегодня процесс вступления новых государств уже вступил в фазу практической реализации. Азербайджан тоже подал заявление о присоединении к этому коридору. Намечаемая на 26 апреля конференция в Санкт-Петербурге, где будут министры транспорта Ирана, Индии, России, Казахстана и ряда других государств, как раз и продемонстрирует, что началась практическая реализация этого проекта. Поэтому говорить об выделении особо Азербайджана я бы не стал... Азербайджан на сегодня является лишь одним из многих государств, задействованных в этом коридоре, и причем в первую очередь через железнодорожный проект, — это намечаемое продление железной дороги от нынешнего последнего ж.-д. пункта Астары на иранско-азербайджанской границе до иранского города Казвина, есть специальные документы, подписанные Министерством путей сообщения России и соответствующими ведомствами Ирана и Азербайджана. То есть согласие есть, и сейчас прорабатывается пути его реализации. Вот это и есть железнодорожный проект соединения железнодорожной сети России с иранскими железными дорогами, с выходом в Персидский залив. Это очень заманчивый и перспективный вариант направления.

Но пока еще мы построим эту дорогу, — сегодня грузы надо возить, и они сегодня идут. Мы возим грузы через иранские порты Энзели, Амирабад, Ноушахр, другие порты на Каспии, Бендер-Аббас и другие порты в Заливе. И естественно, что все порты на Каспии — Туркменбаши, Баку, Актау, Махачкала, Оля, Астрахань — все порты безусловно должны и будут задействованы в освоении грузопотока, который пойдет.

Что же касается собственно казахстанского порта Актау, я там был два года назад, — это хороший порт, мне очень понравился, очень быстро реконструировался, и сегодня занимает одно из главных мест среди портов на Каспии. Министр транспорта России Сергей Оттович Франк, планируя свой официальный визит к министру транспорта Ирана, на обратном пути планирует посетить порт Актау, с тем, чтобы прямо там на месте посмотреть, как развивается порт, как порт готов к переработке больших объемов генеральных, наливных и насыпных типов грузов.

Мы не можем сказать, что главенствующую позицию на Каспии занимает порт Астрахань, или Баку, или Актау, все должны участвовать, в зависимости от направления грузопотока. Если порт Туркменбаши сегодня может работать на широтной линии коридора TRACECA, связываясь паромной переправой с портом Баку, то развивается именно это направление. Работает уже несколько паромов, и грузопоток осваивается очень капитально. Поэтому запуск паромов от Астрахани и Оли в иранские порты, то есть то, что сегодня российские грузовладельцы осваивают, — это направление также завоевывает свои позиции. И, наверное, задача должна ставиться такая, чтобы паромным сообщением охватить все ведущие порты, чтобы они работали по замкнутому кольцу, чтобы паром, осуществляющий перевозки, например, из порта Оля, мог заходить не только в Актау и Туркменбаши, он должен заходить и в Баку, и в иранские порты, таким образом замыкать оптимально весь грузопоток. Конечно, как говорится, поживем — увидим, но в целом перспективы развития на иранском направлении морских портов впечатляющие.

ИРАН.РУ — Есть ли позиция у Координационного транспортного совещания (КТС СНГ), по проекту, который предлагается

иранской стороной, если не ошибаемся, с прошлого года, — о постройке судоходного канала в Персидский залив из Каспия через озеро Урмия, что позволило бы судам типа «река-море» выводить грузы из Балтики и Черного моря в Персидский залив?

КАЗАНЦЕВ Е.Д. — Я этот вопрос уже слышал несколько лет назад, когда иранская делегация попросила принять их в России, специально показать ряд гидротехнических сооружений на Волге и обсудить этот проект соединения Каспийского моря и Персидского залива через канал по территории Ирана, что вызвало у нас и большое удивление, и большой интерес. Мы дали согласие, и такая делегация иранских специалистов приехала. Мы на примере Волго-Донского судоходного канала показали иранцам полностью все, ничего не скрывая, — как строится такая сложная система гидротехнических сооружений, состоящая из нескольких шлюзов, чтобы поднять уровень воды, затем его спустить. После этого визита, продлившегося примерно дней десять, с изучением документации, практическими осмотрами, иранская делегация осталась очень благодарной и довольной за предоставленную ей возможность.

Дальнейшее развитие событий я не хотел бы сейчас комментировать, но знаю, что с повестки дня не снимается этот вопрос, что он дебатруется, и мы просто гордимся и восхищаемся замыслами иранских специалистов-гидротехников, которые решили сделать такое гигантское сооружение, прорыть в таких сложных геологических условиях судоходный канал.

В случае осуществления этого грандиозного проекта это будет второй Суэцкий канал, только более экономичный, соединяющий Персидский залив с каспийским регионом с дальнейшим выходом на Южную и Среднюю Европу через Волго-Донской канал и Черное море, и через Волгу на балтийский регион и Северную Европу. Дай бог нам всем быть свидетелями воплощения этого проекта. Но самое главное, такой проект надо экономически подготовить, точно просчитать все затраты, сделать технико-экономическое обоснование (ТЭО). При хорошем ТЭО я уверен, что уровень российских научных и научно-исследовательских институтов, российских проектных организаций, наших строительных подразделений — достаточен для

реализации этого грандиозного проекта. Все должно быть взвешено, и если уж нам удастся построить такой канал, — то его, безусловно, можно будет приравнять к восьмому чуду света.

ИРАН.РУ — Россия является однозначным лидером по своему ВВП среди стран СНГ, лидером по экономическому весу, и все это признают. Тем не менее, несмотря на существование СНГ и появление различных интеграционных комитетов и структур, в различной конфигурации продолжают существовать в Каспийско-Среднеазиатском регионе противоречия в подходах по автоперевозкам, морским, железнодорожным. Возможно ли, на Ваш взгляд, Евгений Дмитриевич, снятие подобных противоречий через такое развитие событий, когда деятельность КТС СНГ и Совета по транспортной политике перейдет от координации транспортных политик государств СНГ к выработке единой транспортной политики, безусловно учитывающей интересы республик СНГ, но все-таки вырабатываемой некой конкретной структурой?

КАЗАНЦЕВ Е.Д. — Если брать каспийский регион, то у нас, конечно, очень тесно переплетаются транспортные связи и с Казахстаном, и с Туркменией, и с Азербайджаном. Сегодня, по нашему мнению, такое содружество в транспортной сфере должно определяться несколькими моментами.

Во-первых, мы все — государства каспийского региона — входим в наше Координационное транспортное совещание, в единое объединение всего СНГ. Мы учитываем и уважаем особую позицию Туркменистана, который занимает нейтральную позицию, соблюдает нейтралитет, и тем не менее, мы подаем им официальные приглашения, представители Туркменистана всегда участвуют в заседаниях КТС СНГ. Надо отдать им должное, они приезжают, участвуют самым активным образом, подают свои предложения и высказывают замечания, у нас все в рабочем порядке нормально построено с туркменами. А то, что некоторые моменты не подтверждены документально в официальном плане, я думаю, это дело времени, все нормализуется, главное, чтобы при этом не страдала деятельность транспортных комплексов Туркменистана и других государств.

Затруднения, которые возникают иногда при транспортировке

грузов, заставляют нас всех несколько с недоумением относиться к ряду других вопросов. Например, возьмем введение местных сборов при пересечении границ ряда государств, особенно Казахстана и Туркмении. Это при том, что мы имеем единые документы, соглашения по автомобильным перевозкам, соглашения о международных транспортных коридорах, о создании единой зоны свободной торговли, о формировании и развитии единой сети международных и межгосударственных транспортных коридоров, около десятка документов, которые все сосредоточены на одной задаче — создать максимальное удобство для транспортников.

И когда вразрез соглашению по автоперевозкам и другим соглашениям, например, Казахстан принимает решение в январе этого года о введении сборов за пересечение границ Казахстана, это с недоумением воспринимают перевозчики, — ну как же так, двусторонними соглашениями мы освобождены от таких сборов, а правительственным решением вводится сумма до 160–170 долларов США за одно пересечение. Это идет вразрез со всеми документами и договоренностями, вызывает удивление у перевозчиков, причем не только российских, но и других, в особенности этот вопрос поднимают киргизские перевозчики, которые сталкиваются с этими проблемами. Я понимаю, на этом деле можно зарабатывать деньги, но надо и уважать своих соседей. Если мы все сегодня начнем сейчас вводить подобные сборы, то зачем тогда все наши соглашения, которые мы все подписывали для того, чтобы создать единое транспортное пространство? Непонятно. То же самое в Туркменистане. Сегодня почему должны платить перевозчики по 150 долларов США за пересечение границы, хотя соглашения действуют о пересечении без взимания сборов? Подобные нюансы только приносят вред и осложняют наше дальнейшее взаимодействие. Надо работать по снятию таких нюансов, вот это задача номер один.

Международный союз транспорта (IRU) провел исследования и выработал рекомендации, этот вопрос рассматривался также в прошлом году и в Иркутске, и в Кишиневе, что условия пересечения границ должны быть такими для перевозчиков, чтобы максимально снимать барьеры и развивать международные перевозки. То есть

условия пересечения границ должны работать на развитие грузоперевозок, а не увеличение препятствий для перевозчиков. Решение своих локальных задач в каждом государстве по строительству автомобильных дорог, по приобретению подвижного состава, по другим направлениям не должно происходить за счет увеличения сборов с перевозчиков, которые пересекают это государство.

Простой пример: дорога из России в Белоруссию. Дорога Брест–Москва, сегодня она платная. Почему она платная? Потому что при строительстве этой дороги Белоруссия вынуждена была взять кредит, и чтобы рассчитаться за этот кредит, взятый государством, надо найти деньги. Поэтому с каждого перевозчика взимается определенная плата. Мы говорим: «Это не предусмотрено нашими соглашениями! Почему перевозчики должны платить за каждый проезд по этой дороге?» Нет, вынуждены платить, и платим. Мы знаем, что нужны деньги на погашение кредита. Белоруссия нашла очень, как бы помягче сказать, «красивый» вариант изыскания денег. Дорога сейчас построена, она хорошая, но чтобы по ней проехать, надо заплатить до ста долларов США в один конец.

То же самое Казахстан — если он хочет строить новые дороги, улучшать дорожное покрытие, то почему за счет перевозчиков, которые должны платить не узаконенные соглашениями между двумя государствами сборы? Я понимал бы такое, когда главы правительств, главы государств подписывали эти соглашения, приходя к обоюдному решению. Тогда и Россия должна бы ввести такой же в точности сбор с казахских перевозчиков, чтобы погасить свои потребности в строительстве дорог.

Если мы отменили дорожный сбор — с 1 января 2003 года — то это не значит, что мы за счет других государств будем собирать деньги на строительство дорог. Нет, мы ищем другие варианты — например, за счет увеличения акцизов на нефтепродукты, за счет увеличения транспортного налога и так далее, но в любом случае средства изыскиваем внутри государства. Поэтому я считаю, что такие односторонние действия — за счет других государств найти средства для решения внутренних проблем в своем государстве — идут вразрез с теми договоренностями, которые подписаны руко-

водителями правительств и главами государств, в духе обоюдного уважения и партнерства. Я думаю, что именно на обоюдном уважении и должны строиться наши дальнейшие отношения.

ИРАН.РУ — При каких условиях возможно возвращение части российского грузопотока — а конкретно из уральско-сибирского региона — в иранском направлении через порт Актау? В последние три месяца эти потоки начали заворачивать с порта Актау на порт Оля, порт Махачкала и т.д. Возможно ли возвращение части этого потока на Актау, и что российская сторона ожидает, в свою очередь, от казахстанской стороны?

КАЗАНЦЕВ Е.Д. — Я думаю, что этот вопрос при визите министра транспорта России С.О. Франка в Актау будет затрагиваться. Когда два года назад я был в этом порту, там шел металл с Магнитогорска. Меня заинтересовало, почему этот металл вдруг пошел через порт Актау? Оказалось, что было найдено очень простое решение — снижение железнодорожного тарифа по территории Казахстана на 10–15 процентов, что сразу поставило все на свое место: клиентура, грузоотправители, видя, что тариф через Актау дешевле, чем через Астрахань, естественно, завернули грузопоток туда. Порт заработал, моментально получив объемы металла. Когда Министерство путей сообщения России, по нашей рекомендации, после тщательного изучения ситуации, приняло ответные меры и снизило соответствующие тарифы для грузоотправителей, заинтересованных отправлять грузы через российские порты, грузопоток, конечно, пошел сюда.

Сегодня говорить о том, чтобы груз снова пошел на Актау — это дело грузоотправителя. Если грузоотправитель увидит, что порт Актау предоставляет условия переработки тщательные, отличные, если порт обеспечивает сохранность грузов, соблюдение сроков доставки, сокращение сроков хранения и т.д., тарифы введет приемлемые, конечно, грузовладелец пойдет туда. Но это нам невыгодно, России, что российские грузы уходят не через российские порты, а через другие, поэтому мы принимаем все меры, чтобы грузоотправитель был заинтересован в загрузке российских портов. Мы не будем при этом собакой на сене — мол, и сами не повезем, и не отдадим нашим казахстанским коллегам, нет, мы можем пред-

ложить, когда российские порты не смогут справиться с объемами переработки грузов, то пожалуйста, можно подключать все порты. В конечном итоге, право грузоотправителя — как и по какому направлению ему везти груз. Хотя при этом интересы государства должны превалировать и быть в первую очередь соблюдены.

ИРАН.РУ — Насколько реалистично, на Ваш взгляд, Евгений Дмитриевич, и если реалистично, то под каким статусом могла бы быть сформирована транспортная компания, которая организовывала бы перевозки из Евросоюза в Афганистан, поскольку сейчас к этому подключаются очень крупные европейские грузоперевозчики и российские представители европейских грузоперевозчиков, MAERSK и так далее, — и по туркменскому пути, и по узбекскому, и по киргизско-таджикскому. Возможно ли создание именно межгосударственной компании, а не просто условий для перевозок корпоративными грузоперевозчиками, под управлением России и Казахстана, государств с самыми большими участками этого маршрута, которая взяла бы под свой контроль деятельность корпоративных грузоперевозчиков по организации грузоперевозок в Афганистан из Евросоюза?

КАЗАНЦЕВ Е.Д. — Я думаю, что такое предложение было бы чрезвычайно интересным, и для его проработки абсолютно не закрыты двери, хотя, конечно, потребуется детальная проработка. Если государственные перевозчики сядут за стол переговоров и создадут совместную компанию, — это будет только приветствоваться. Я знаю, такие примеры уже есть, это иранская судоходная компания Khazar Shipping Co. из группы IRISL. Так вот, Khazar Shipping Co. работает с нашим «Совфрахтом» по организации перевозок в южном направлении. Они в прошлом году были здесь в Москве, вели переговоры по созданию именно такой судоходной компании из судов совместного пользования и собственности. Это всем приносит только пользу. «Совфрахт», который возглавляет Юрий Дмитриевич Пурим, очень заинтересован в этом деле, насколько я знаю. Поэтому сегодня в состав делегации Минтранса во главе с министром транспорта России С.О. Франком в Иран был включен генеральный директор «Совфрахта» Д.Ю. Пурим, и, наверное, будут рассматриваться в том числе и эти вопросы. Вот у меня на столе стоит фотография с ними, когда в

прошлом году иранцы были в Москве, мы все сфотографировались, вот рядом все стоим, там посередине стоит член совета директоров Khazar Shipping Co. М. Камаль. Так что это нормальное и нужное было бы сотрудничество.

Тем более, что в случае иранцев, у нас были раньше совместные с иранцами компании, например совместная автомобильная компания «ИрСоТр». Такие совместные компании надо реанимировать и заставлять их работать как положено сейчас, в наших современных условиях, и плюс создание новых совместных предприятий. Когда был создан «ИрСоТр», он зарекомендовал себя очень положительно, но в связи с событиями начала 1990-х годов «ИрСоТр» как-то затерялся, и на сегодня даже по имущественным вопросам не решен до конца вопрос. Госкомимущество России занимается этой проблемой, я думаю, что уже в ближайшее время будут найдены соответствующие решения по имущественным вопросам, и с «ИрСоТром» все станет на свое место, — так, как должно быть. Сохранился, слава богу, тот успешный опыт работы — сохранен, и все люди, кто стоял у руля этой совместной компании — на сегодня работоспособны, так что все это дело можно восстановить.

И также по доставке гуманитарных грузов в Афганистан, проблеме, которая сегодня стоит наиболее остро, — можно вполне опыт совместных предприятий реанимировать и задействовать в новых условиях, в том числе и в форме международных транспортных компаний под управлением государств. Такой же опыт был, помните, — «Астрас», акционерное общество «Астрас», которое тоже нужно в срочном порядке реанимировать и задействовать в этом вопросе. Это акционерное общество было создано в 1983 году, и сегодня есть прямой смысл его реанимировать.

Так что давайте двигаться дальше в сторону интеграции и сотрудничества. Российская сторона открыта для совместной работы. Я думаю, что и иранская, и казахстанская, и азербайджанская и т.д. стороны также готовы к дальнейшему сотрудничеству, в том числе с КТС СНГ, в транспортной сфере в Каспийско-среднеазиатском регионе, и шире, в странах Евразийского материка.

МТК «Север — Юг» нужен России, Индии, Ирану и Пакистану. Хазаро-Ганзейский путь¹

Беседовала Мария Ферсман

Одним из ключевых транспортных проектов, в котором задействованы страны Евразийского экономического союза и, в частности, Россия, является международный транспортный коридор «Север-Юг». Корреспондент Евразийского коммуникационного центра пообщалась с руководителем службы стратегического планирования Ассоциации приграничного сотрудничества, членом экспертного совета Центра стратегической конъюнктуры **Александром Собяниным** и выяснила основные перспективы и трудности по реализации этого крупномасштабного проекта.

— *Насколько МТК «Север — Юг» реальный и реализуемый проект в том формате, в котором он заявляется на данный момент?*

— В том формате, в котором заявляется в понимании европейской системы международных коридоров (МТК), он, наверное, реализован не будет. При этом сам коридор из исторического ганзейского торгового пространства Балтики и Северной Европы в историческое хазарское торговое пространство Каспия, Центральной и Южной Азии абсолютно нужен, абсолютно нужен в первую очередь двум крайним участникам — России и Индии, а также Ирану и Пакистану. Поэтому он появится в любом случае. Коридор настолько нужен, что в реальности он заработает всеми тремя возможными путями — через иранский Бендер-Аббас, через Среднюю Азию по обеим сторонам Каспия. Потому что Россия становится центром развития мира, а не может быть самостоятельного государства, если нет собственного выхода в ключевые порты.

— — — — —

¹ Опубликовано: Евразийский коммуникационный центр. 09.09.2014 [conjuncture.ru/eurasiancenter-ru-09-09-2014].

Жириновскому приписывают фразу «омыть сапоги в Индийском океане» — такой фразы у него не было, это была фраза академика Академии военных наук профессора Владимира Александрова в предисловии к книге Жириновского «Последний бросок на Юг». Как бы там ни было, хотя сама идея выхода России в порты Индийского океана стала выглядеть гротескной, но наша геостратегическая задача от этого не исчезла. Единственное, хотел бы уточнить — нам не нужно присоединение какой-то территории на берегу Индийского океана к России или Евразийскому союзу, нам нужны дружественные порты. И в общем-то выбора нет, выбор за нас сделала география — это порт Гвадар в Пакистане и порты Бендер-Аббас и Чахбахар в Иране. Индии коридор нужен, потому что перевозка стратегических грузов не должна зависеть от военной ситуации в Средиземном море. Индия настолько сейчас будет быстро развиваться, что ей понадобится весь спектр природных ресурсов. Эта огромная страна очень бедная, там населения столько же, сколько и в Китае, а по месторождениям и богатствам она раз в пять-шесть его беднее. Пока Индия не развивалась, она могла обойтись морскими путями, сейчас, при бурном развитии, ей понадобятся все линии транспортного сообщения, а это возможно только через евразийские страны. Военный смысл: дорога проектировалась еще в царское время, первые карты Индо-Волжского пути через Каракалпакию (сейчас Республика Каракалпакстан в составе Республики Узбекистан. — Прим. ред.) были опубликованы еще в 1880-х годах.

— *На сайте ОАО «РЖД» есть информация о том, что к 2015 году общий рынок коридора составит 25–26 млн т в год. Это реальный товароборот или он может быть больше?*

— Нет, конечно, такого объема грузов не будет. К сожалению, таких объемов просто не будет в следующем году. Дело в том, что в реальности еще ничего не сделано. 25 млн т — это серьезный товароборот, чтобы столько возить, логистика должна быть проверенная, точная и надежная, а у нас даже Транссиб ненадежный в плане логистики. Почему многие перевозчики зачастую через Транссиб не возят грузы, хотя это быстрее по сравнению с мор-

ским путем? Только потому, что ненадежно. Экспериментальные транзитные поезда проходили из Владивостока в Роттердам по Транссибу по специально выделенному российским ОАО «РЖД» графику, но даже они застревали. Для перевозки грузов намного важнее не «дешевле» или «дороже», а надежность в сроках и условиях. Если Транссиб не может предоставить пока такой надежности и он еще только-только выходит на уровень советских объемов, когда Япония возила через него грузы, то товарооборот МТК «Север — Юг» даже близко не может пока перевозить такой объем. Тем не менее, динамика будет большой и позитивной, несмотря на мировой финансовый кризис. А во многом именно кризис и связанные с этим военно-политические нестабильности в разных регионах мира и ускорят развитие пути из Балтики в Индию через Иран, где весь путь от начала до конца будут контролировать только дружественные страны ЕАЭС и ШОС.

— *Какие вы видите сложности и угрозы в реализации этого проекта в целом?*

— Угроз никаких для МТК «Север-Юг», или, как мы с соавторами десятков статей по транспортно-инфраструктурному развитию его называем, — для Хазаро-Ганзейского пути, есть неправильное понимание. Нельзя этот проект развивать как рыночный, рассчитывая на быструю окупаемость вложений, он тогда просто не будет развиваться. Это не угроза извне для коридора, а скорее неверное понимание в странах-участниках, что делает в ближайшее время этот проект идеалистичным, несколько «бумажным», — конференции проходят, а грузоперевозки растут медленно. Проект будет реализовываться очень быстро — сразу и морской путь, и сухопутный, через Среднюю Азию, — оба пути заработают довольно быстро при активной роли российского государства и Индии, Ирана и Пакистана. Путь может заработать буквально через полгода после принятия серьезного политического решения.

— *Какие шаги должна предпринимать именно Россия для реализации этого проекта?*

— Первое: понять, что нельзя все сразу хватать, что звучит из уст аналитиков, экспертов, ученых, — подавишься. Нельзя всерь-

ез работать в Афганистане, если мы сейчас не в Средней Азии. Россия в регионе имеет очень слабую позицию, выступает в основном в качестве денежного донора, военной защиты для среднеазиатских государств, но это не полномасштабное присутствие. Этого достаточно, чтобы там не появились американцы, достаточно, чтобы удерживать Среднюю Азию в российской зоне влияния, но это не присутствие. О том, как должно выглядеть нынешнее «Третье продвижение России в Среднюю Азию», мы с соавторами описали в книге «Россия в Средней Азии и на Кавказе: «центр силы» постсоветского пространства». Самое главное для проекта дороги в Индию — полностью, масштабно и самостоятельно Россия должна прийти в Среднюю Азию. Я думаю, это в ближайшие полгода-год будет осуществлено, а как только это будет осуществлено, так сразу встанет вопрос об Афганистане, Индии и Пакистане. О том самом выходе к Индийскому океану.

— *С 2000 года к проекту международного транспортного коридора «Север — Юг» подключились еще ряд стран, в частности, Турция, Украина, Беларусь, Оман. Какова роль этих игроков? Оман может предложить, наверное, морские порты для коридора, а в чем роль Турции?*

— Оман — это не морские порты и не отдельная «арабская ваххабитская» транспортная и геоэкономическая стратегия. Все ваххабитские монархии залива никогда не проводят отдельной стратегии от американцев. В политике могут быть серьезные различия и трения, но никогда в вопросах стратегических. Присутствие в проекте МТК «Север-Юг» султаната Оман — это надежный контроль американцев за тем, чтобы проект не развивался или развивался медленно. Чтобы по проекту международного коридора из Балтики в Южную Азию проводились обсуждения, конференции, семинары, но чтобы проект не перешел в стадию реального развития. Именно Оман часто финансирует конференции по проекту транспортного коридора, но главная их цель простая — чтобы проект ни в коем случае не перешел в реальное развитие. Я ничего страшного в этом не вижу — это же наша собственная недоработка, недопонимание, о чем мы говорили с вами выше.

Турция — совсем другое дело. Для нее полноправное вхождение в проект коридора «Север-Юг» — это обретение полноты экономических связей, для которых Средиземного моря недостаточно, необходим еще и Индийский океан. Турция сильно заинтересована в проекте. Вдобавок, это прямо к теме нашего разговора не относится, но тем не менее, участие одновременно Турции, Армении и Азербайджана, России и Ирана в одном большом геостратегическом инфраструктурном проекте серьезно снижает возможность случайной или преднамеренной военной эскалации вокруг Нагорного Карабаха.

Неправильное понимание проекта: пока проект находится в европейской парадигме, он не будет развиваться. Понимание и парадигма должны быть евразийскими, нашими. Что, по большому счету, выгодно будет всем, в том числе и странам Восточной и Северной Европы.

— *В начале года говорили о включении в проект и строительства железнодорожной ветки между Арменией и Ираном.*

— Эта дорога появится гораздо быстрее, чем это могут представить скептически нас воспринимающие западные наблюдатели. В плане строительства там пара месяцев работы. В сентябре 2013 года главный в стране аналитический центр — Российский институт стратегических исследований при Президенте РФ — выпустил книгу «Осетия: Рождение большой мечты». Автор книги — замдиректора нашего Центра стратегической конъюнктуры Михаил Чернов. Там четко обосновывается необходимость железной дороги из России в Иран. После этого в Москве и во Владикавказе прошло уже несколько международных конференций и круглых столов, с самым активным участием иранских дипломатов и транспортников. Так что я уверен, что уже в 2015 году мы увидим начало строительства железнодорожной ветки между РСО-Аланией и Республикой Армения через Республику Южная Осетия. Помимо прочего, это позволит быстро и масштабно вовлечь Грузию в полноценное экономическое сотрудничество со странами Евразийского союза и с Исламской Республикой Иран.

— *Вступление Армении в Таможенный союз повлияет на скорость работы?*

— Конечно. Армяне просто молодцы, что в прошлом году отказались от евроинтеграции сами, и прямо заявили о вхождении в Таможенный союз, не стали устраивать в своей стране евромайдан, иначе там было бы то же самое, что и на Украине. Это однозначное свидетельство высокого уровня политической ответственности армянской политической элиты. Сейчас мы видим, насколько быстро идет переговорный дипломатический и технический регламентный процесс о вхождении трех горных республик — Республики Армения, Киргизской Республики и Республики Таджикистан в интеграционное объединение более высокого, чем ТС, уровня — в Евразийский экономический союз. Понятно, что Киргизия в ЕАЭС войдет несколько раньше, т.к. с киргизами работа началась намного раньше, Таджикистан войдет позже Армении, но в любом случае в ближайшие полгода, к весне 2015 года, к иранскому и среднеазиатскому Наврузу — Новому году по региональному календарю — Киргизия и Армения, а возможно даже, и Таджикистан будут приняты полноправными членами ЕАЭС.

РАЗДЕЛ 2

Коридор Россия–Иран
как опорный проект СТЕК на Кавказе

Собянин А.Д.

Задачи независимой Абхазии — безопасность России и хорошие дороги¹

Дорогие коллеги!

Позвольте остановиться лишь на двух моментах — на вопросе обеспечения государственной безопасности России в Северокавказском и Азово-Причерноморском регионах, а также на том, какие проекты, на наш взгляд, являются на сегодня важнейшими для будущего Абхазии.

Исчерпывающие выступления Юрия Михайловича Лужкова и Сергея Васильевича Багапша, других выступающих позволяют уйти от экономического анализа ситуации в Республике Абхазия. Все ранее сказанное четко показывает, как глубока интеграция абхазской экономики с российской.

Как вы хорошо знаете, президент России Владимир Путин придает исключительное значение Олимпиаде-2014. Неслучайно он лично летал на решающее заседание Международного Олимпийского комитета, неслучайно так оперативно правительство Российской Федерации приняло 30 октября Федеральный закон № 238-ФЗ «О Государственной корпорации по строительству олимпийских объектов и развитию города Сочи как горноклиматического курорта». Это, напомню, в дополнение к Федеральной целевой программе, принятой 8 июня 2006 года, № 357 «О Федеральной целевой программе «Развитие г. Сочи как горноклиматического курорта (2006–2014 годы)» [объем финансирования ФЦП 313 887 млрд руб.]. Общий объем средств на строительство объектов олимпийской инфраструктуры, которые заявлены от лица государства и частных корпораций, составляет на сегодня 14–17 млрд долла-

— — — — —
¹ Опубликовано: Выступление на научно-практической конференции «Россия и Абхазия: навстречу единому экономическому пространству» // ИА ОСинформ. 09.11.2007 [conjuncture.ru/osinform-ru-09-11-2007].

ров США. А вы хорошо знаете, что почти всегда смета расходов на олимпиаду превышает в 2–3 раза по сравнению с изначально заявленной.

Теперь позвольте отойти на несколько лет назад, ко времени противостояния кандидата Сергея Багапша и кандидата Рауля Хаджимбы. Море грязного компромата было вылито тогда как на членов семьи Владислава Ардзинбы и Рауля Хаджимбу, так и на победившего Сергея Васильевича Багапша. В числе прочего была попытка привязать имя гендиректора «Черноморэнерго» к именам Александра Анкваба и отца-сына Яхьи и Инала Казанов. Последний посыл был адресован в первую очередь силовым структурам России. Что такое семья Казанов и какова была реальная стратегия США? Речь шла о трех важнейших следствиях, которые были бы, слава богу это оказалось неправдой, в случае прихода про-американского режима в Абхазии.

ПЕРВОЕ. Деятельность семьи Казанов — это американская игра на объединение под антироссийскими знаменами народов адыго-абхазской группы. Американцы никогда бы не допустили поглощения Абхазии Грузией, но начали бы возбуждать население в Адыгее, Карачаево-Черкесии, Кабардино-Балкарии.

ВТОРОЕ. Радиоразведка США от абхазско-грузинской границы была бы передислоцирована к абхазско-российской, что создало бы неприемлемые риски безопасности как для резиденции «Бочаров ручей» и других таких объектов, так и ряда стратегических военных объектов и полигонов на территории Краснодарского и Ставропольского краев, Ростовской области.

ТРЕТЬЕ, и самое важное, важнее, чем два предыдущих момента.

Примерно в то же время в США активизировалась дискуссия в среде экспертов и аналитиков о необходимости придания Волго-Дону статуса международных вод, наподобие того, какой имеют Дунай и ряд других международных водных путей. Ключевыми условиями для начала реальной политической кампании по вхождению чужих морских флагов на Каспий должны были стать коса Тузла и изменение статуса на Азове и Абхазия.

Прошло несколько лет. Мы все убедились в ничтожности тех прошлых страшилок, Россия успешно, хоть и несколько топорно, решила вопрос и по Тузле, и по Абхазии. И это стало возможным лишь потому, что руководство Абхазии во главе с Сергеем Багапшем не только полностью подтвердило курс на независимость и дальнейшее вхождение Абхазии в состав России, но сделало гораздо больше — обеспечило стабильность и безопасность в Абхазии, перешло в экономической политике от стратегии выживания туристической, лесной и пищевкусовой промышленности к стратегии развития всех отраслей хозяйства республики.

Теперь ситуация изменилась. Одно дело обеспечивать безопасность президента России и военных объектов МО и ФПС России, и другое дело обеспечить безопасность Олимпиады, куда приедут сотни тысяч гостей со всего мира. Эта задача сложнее.

Уверен, что помимо предпринимаемых мер по эту сторону границы крайне важно не только силами силовых структур Абхазии, но и силами непосредственно Минобороны и Федеральной пограничной службы России обеспечивать оперативные мероприятия на регулярной основе на глубине в несколько десятков километров по ту сторону независимой Абхазии. Юридически это решаемо. Такой опыт есть не только у США, Турции, Пакистана, Марокко, других стран, но и у России. Я имею в виду наших пограничников и отдельные десантно-штурмовые группы в ряде провинций Афганистана, которые действовали вне мандата Ограниченного контингента советских войск, зачастую даже не на уровне межгосударственных договоренностей, а на уровне сотрудничества приграничных регионов.

Это первый пункт моего выступления. Второй гораздо короче, о проектах.

Я бы просил коллег не переоценивать очередную бархатную революцию в Грузии. Неслучайно американцы активно поддерживают оппозицию, неслучайно активизировалась оппозиция против Саакашвили в Великобритании и ряде других стран. Шило на мыло, кто бы там ни пришел. Не надо питать иллюзий.

Республика Абхазия состоялась как государство.

Республика Абхазия доказала свою полноценность.

Ни при каком грузинском руководстве возвращения в состав Грузии не будет. Но будет, на основе опыта Абхазской АССР, курс на возвращение в состав России.

Что же в этой связи представляется важнейшим? На взгляд экспертов Ассоциации приграничного сотрудничества, это не туризм и не сельское хозяйство. Эти две отрасли, а также некоторые лесоторговые компании развиваются более чем успешно. И огромная заслуга в этом правительства Москвы и личной позиции Юрия Михайловича Лужкова. Это не порты и не железнодорожный транспорт, у проектов железнодорожного развития Республики Абхазия лоббистов ничуть не меньше, чем у курортов.

А вот прорывным направлением могло бы стать строительство автодорожной сети с качественным технологически современным дорожным покрытием. Тут не только вопрос безопасности России, но и мощный стимул для инвесторов. Потенциальных инвесторов немало — «Русский уголь», «Уралвагонзавод», НПО «Луч», «Релтрансбыт» и другие близкие к СКЖД транспортные компании, компании, заинтересованные в абхазских лесе, угле, барите, свинце, других полезных ископаемых. Все инвесторы заинтересованы, но никто не будет вкладываться в инфраструктуру, так обстоит и в самой России.

Это вопрос компетенции правительства Республики Абхазия, и он при желании решаем. Статус непризнанности не является непреодолимым препятствием. У международного сообщества большой опыт не только по гуманитарным операциям, но и по решению инфраструктурных задач в зонах тлеющих военных конфликтов, в зонах с неурегулированным статусом. А если будет даже частичное, небольшое, софинансирование со стороны международных организаций, то в России быстро найдутся инвесторы, которые будут вкладываться в строительство дорог в Абхазии. Без хороших дорог на строительстве олимпийских объектов мы увидим лишь гальку, щебень и гастарбайтеров из Абхазии, но в самой Абхазии серьезно никто вкладываться не будет. Дороги после российских решений по Олимпиаде-2014 становятся важнейшим направлением.

Безопасность России на хорошем расстоянии от Псоу и качественное дорожное покрытие. Это сейчас самое главное.

Трансевразийский и Трансазийский коридоры развития¹

Через Сибирь будет 2 коридора. Причем они по масштабу крупнее остальных. Это коридор инфраструктурного развития из США, из Аляски через Чукотку и Якутию к Казахстану с разветвлением на арабские страны и Индию. И Трансазийский коридор развития от Северной Европы (Британии) через Ямал в Западную Сибирь и дальше опять в Казахстан: те же самые 2 развилки. Оба этих коридора развития по масштабу даже не являются нашими евразийскими коридорами — это мировые коридоры.

См. ВИДЕО на Ютубе (Собянин: 06:40-07:07-07:49)

www.youtube.com/watch?v=CyNqgvmeKMo.

¹ ОПУБЛИКОВАНО: ЕврАзЭС: маршрут построен // Россия 24.29.09.2014 (Собянин: 06:40-07:07-07:49) [conjunction.ru/vesti-ru-29-09-2014]. **Источник:** www.youtube.com/watch?v=CyNqgvmeKMo.

На территории единой страны возможны проекты евразийского значения¹

Осетия — это территория, в которой реализуются крупные проекты российского и общеевразийского значения. Об этом, как передает корреспондент ИА REGNUM, говорится в заявлении движения «Единая Осетия», которое выступает за объединение осетинских земель в составе Евразийского союза.

«Северному Кавказу и Северному Каспию (Россия и Казахстан) необходим автодорожный и железнодорожный выход в Армению и к кавказским портам, в первую очередь, к порту Батуми в Аджарии. Предстоит строительство Транскавказской магистрали (Транскама) через Рукский перевал со второй веткой через Мамисонский перевал по дорогим новым технологиям предели постнапряженных бетонных плит. Такие высокотехнологичные решения сделают дорогу надежной и долговечной, удобной для перемещения военной техники и грузов (для поддержания боеспособности российских военных баз в Южной Осетии и Армении), а также российских и казахстанских гражданских грузов, идущих в Закавказье и в направлении портов на Черном море», — отмечают составители заявления.

По их мнению, «за последние 20 лет Осетия добилаь многого. Осетинский народ выстоял в нескольких войнах. Мы получили второе национальное государство — Республику Южная Осетия. Наше государство было признано великой Россией. Однако мы должны смотреть правде в глаза. Положение Осетии остается шатким. У нас не выстроена цельная и устойчивая политическая система, у нас разрушены остатки советской экономики и не выстроено экономики новой. Наш народ лишен плодов своей победы, изменения жизни людей к лучшему отсутствуют, хозяйственный упадок продолжается, часть осетинских элит готова предать

¹ Опубликовано: ИА REGNUM. 13.02.2013 [conjunction.ru/regnum_13-02-2013].

национальные интересы Осетии и России в угоду своим частным интересам. Мы, вместе с нашими соратниками по всей России и в государствах будущего Евразийского союза народов, такого положения дел принять не можем. Южная Осетия доказала, что даже небольшое осетинское общество может ставить перед собой задачи и добиваться своего, добиваться того, что в начале пути кажется невозможным. Осетины будут решать большие задачи в масштабах Единой Осетии, России и всего Евразийского союза народов».

«Республика Южная Осетия (РЮО) — достояние всего осетинского народа. Международное общественное движение «Единая Осетия» поддерживает независимость РЮО. Народ Южной Осетии может в дальнейшем принять решение о вхождении в состав России, или об объединении с Северной Осетией в составе России, или о вхождении в состав Евразийского союза народов в качестве суверенного государства, или принять решение об иных формах государственного воссоединения с Россией. У осетинского народа два родных государства — Южная Осетия и Россия», — подчеркивают составители заявления.

Они акцентируют внимание на том, что «Осетия едина и никогда более не будет разделена. Осетия едина как географическое, политическое, экономическое и культурное понятие. Осетия никогда не будет в составе Грузии, не войдет с Грузией или какой-либо частью грузинской территории в федеративные или конфедеративные отношения. Единство важно для жизни народа».

По этой причине активисты движения намерены «добиваться восстановления справедливости в отношении исконных земель осетинского населения Казбекского района, района города Они, Горийского района, Триалетской Осетии. Осетия никогда не откажется от этих земель, как бы этого ни хотели недруги осетинского народа. Любые переговоры с Грузией возможны только в условиях воссоединения исконно осетинских земель. Потому что это воля нашего народа и всех наших друзей на Северном Кавказе и в Большой России».

Движение «Единая Осетия» поддерживает действующие власти РСО-А и РЮО. При этом необходим крайне строгий монито-

ринг и публичное обсуждение действий чиновников, неправительственных организаций, руководителей осетинских общин, государственных и частных компаний на предмет соответствия их деятельности национальным интересам Единой Осетии и России.

«Осетинский народ ради собственного светлого будущего сконцентрируется на сверхзадачах для быстрого выхода на новые экономические и политические уровни и горизонты в масштабах всего постсоветского пространства. Осетины всегда шли как яркие личности. В Российской империи и в СССР осетинский военный, осетинский чиновник, осетинский инженер и осетинский учитель означало для всех, что это человек справедливый, сильный, надежный, что это красивая личность и хороший друг. И сейчас это по-прежнему так», — уверены в движении.

«Единая Осетия — это Осетия, в которой реализуются крупные проекты российского и общеевразийского значения», — отмечается в документе.

«Северному Кавказу и Северному Каспию (Россия и Казахстан) необходим автодорожный и железнодорожный выход в Армению и к кавказским портам, в первую очередь, к порту Батуми в Аджарии. Предстоит строительство Транскавказской магистрали (Транскама) через Рукский перевал со второй веткой через Мамисонский перевал по дорогим новым технологиям пред— или постнапряженных бетонных плит. Такие высокотехнологичные решения сделают дорогу надежной и долговечной, удобной для перемещения военной техники и грузов (для поддержания боеспособности российских военных баз в Южной Осетии и Армении), а также российских и казахстанских гражданских грузов, идущих в Закавказье и в направлении портов на Черном море. Необходима реализация проекта «Российских железных дорог» по строительству ветки Алагир–Цхинвал с дальнейшим выходом на Закавказскую железную дорогу и железнодорожную сеть Армении», — уверены авторы.

Согласно их данным, «инфраструктура, стратегически важная для всей страны, укрепит физическое и географическое единство осетинского народа в Большой России и Евразийском союзе на-

родов. Единая Осетия и осетинские общины в регионах Российской Федерации будут активны и инициативны во всех важнейших проектах: новом освоении Восточной Сибири и Арктических территорий, развитии Дальнего Востока, и новом русском, российском, евразийском, то есть нашем осетинском походе на Восток. Поход на Восток для создания нового Большого Российского государства — Евразийского союза — проявит все сильное, воинское, мужское и справедливое, что всегда было и есть в нашем народе». «Нам не будет стыдно перед нашими старшими, которые выстояли и победили в Великой Отечественной войне, которые защитили нашу советскую родину, которые отстояли Дзауджикау и совсем недавно защитили Цхинвал. Впереди у нас большая работа, а у наших младших — великая, большая и счастливая страна», заключают авторы заявления.

Документ подписан руководством движения «Единая Осетия», в числе которых Председатель Совета движения МОД «Единая Осетия» Алихан Хугаев (Владикавказ), исполнительный секретарь — и.о. председателя Исполкома МОД «Единая Осетия», Михаил Чернов (Цхинвал–Москва), член Исполкома МОД «Единая Осетия», писатель, член исполкома Международного исполкома писательских союзов Бронтой Бедюров (Республика Алтай), член Исполкома МОД «Единая Осетия» Сослан Бекоев (Цхинвал), член Исполкома МОД «Единая Осетия», директор издательства «Общественно-политическая мысль», исполнительный директор Центра стратегической конъюнктуры Александр Воробьев (Москва), полковник внутренних войск запаса, член Исполкома МОД «Единая Осетия», сопредседатель Ассоциации выпускников российских взов в Киргизии Токтогул Какчекеев, член Исполкома МОД «Единая Осетия», руководитель службы стратегического планирования Ассоциации приграничного сотрудничества Александр Собянин (Москва).

Границы Осетии должны быть пересмотрены.
«Это наши земли. И Трусовское ущелье,
и Гудское ущелье, и Кобинская котловина»¹

6 августа [2013 года] исполнится пять лет со дня признания Россией независимости Южной Осетии и Абхазии. В эти годы уместилась эйфория от победы, и политического признания, и несбывшихся надежд на элементарное житейское благополучие. Тональность российско-грузинских отношений заметно смягчилась, однако по сути ничего не изменилось. Несмотря на осторожные реверансы в сторону официального Тбилиси, Россия не собирается пересматривать свои фундаментальные политические решения о признании Республики Южная Осетия (РЮО) и Абхазии. Грузия же устами МИДа и министра по вопросам евроинтеграции Алекси Петриашвили в очередной раз подтвердила курс на вступление в НАТО и ЕС, а также «возвращение» в свой состав независимых и признанных РФ новых кавказских республик. О войне 2008 года и о будущем Южной Осетии рассказывает экс-президент РЮО **Эдуард Кокойты**.

— *Прошло пять лет после августовской войны и российского признания. Оба этих события пришлись на годы вашего президентства. Что бы произошло, если бы история пошла иначе и не было ни той войны, ни последующего признания Россией? Еще 25 августа 2008 года чиновники и депутаты в Москве в интервью давали понять, что признания Осетии и Абхазии не будет...*

— Иначе быть не могло. Тогда это была бы не Россия. Признание было predeterminedено всей российской историей, в том числе и логикой новейшей истории. Так же как predeterminedено было и поведение осетин, которые защищали родной город и защищали

— — — — —
¹ ОПУБЛИКОВАНО: Интервью со вторым президентом Республики Южная Осетия Эдуардом Кокойты взял Михаил Чернов // **Эксперт Online**. 21.08.2013 [conjuncture.ru/chernov_21-08-2013].

бы Россию в Осетии в любом случае и при любом исходе неравной борьбы...

Понимаете, во мне сейчас говорит человек, на плечи которого легла вся ответственность за малочисленный осетинский народ. Наш народ, наши предки выбрали свой путь в 1774 году, добровольно присоединившись к России. И это нас ко многому обязывает, так же как и русских. Наши предки оставались верными своей клятве. Что нам мешает в современных условиях соблюдать эту клятву?

Самая большая дипломатическая академия — это наши традиции и наш патриотизм. Если мы это потеряем, потеряем Осетию — нам никто ее не вернет. Потеряем Россию — другой России не будет.

Ведь противостояние грузинской агрессии касается не только Южной Осетии, но и всей России. Для тех сил на Западе и в Грузии, которые осуществляли геноцид осетинского народа и использовали войну 2008 году для реализации своей геополитической стратегии, Южная Осетия и Абхазия были только началом проекта. И именно на нас они сломали свои зубы. Беда первой пришла в наш дом еще в самом начале 1990-х годов. Прояви тогда слабую волю осетины и абхазы, трагедия бы полыхала сегодня в Кабардино-Балкарии, Дагестане, Чечне и т.д. Хочу особо отметить Чечню. Ведь Чечня и Южная Осетия — это как два Сталинграда современности. Чечня противостояла и выстояла перед силами международного терроризма. Через Осетию и Чечню, через межнациональные и религиозные войны планировалось подорвать Северный Кавказ и развалить Россию, заставить Москву отказаться от Кавказа и на следующем этапе развалить страну. Такой план есть, но мы затормозили его.

Повторюсь, враждебные силы обломали зубы на Южной Осетии, Абхазии и Чечне. Они не предполагали, что малочисленные абхазский и осетинский народы могут оказать такое ожесточенное сопротивление. Если бы мы не выдержали этого натиска, России некого было бы спасать. Южная Осетия держалась два десятилетия, а в ходе массовой агрессии августа 2008 года — три дня!

– *Но на Северном Кавказе до сих пор неспокойно. По различным линиям идут все новые попытки расшатать ситуацию...*

– Грузия и ее патроны проиграли, но от своих планов не отказались. Они хотят развалить Россию. Посмотрите, какие деньги бросают на организацию митингов, демонстрации оппозиции, на организацию беспорядков в Москве. Миллиарды долларов тратятся на поддержку НПО, чтобы расшатать Россию. Вот нам, чтобы сохранить свою родину, — платить не надо. Были попытки и подкупить меня. К сожалению, и в Северной Осетии и в Южной подкупили отдельных лиц, которые начинают распространять разговоры, что зачем нам Северная Осетия, она, мол, нам не очень эффективно помогала. Эти люди замахиваются на святая святых — единство нации. Любой человек, вносящий раскол между севером и югом Осетии, — враг Осетии. Любой человек, любые силы, пытающиеся рассорить народы Северного Кавказа, народы России, тоже враги. Поэтому мы должны быть готовы к тем испытаниям, которые нам еще предстоят. Мы должны воспитывать свою молодежь в духе интернационализма. Россия — великое государство и много делает для наших народов. Но если придут завоеватели, они будут вести здесь себя как хозяева, и мы перестанем быть равными в своей стране.

Здесь нельзя не сказать о роли президента Владимира Путина в современной России. То, что этот человек и как патриот и как достойный сын России сделал для Родины, должны уважать все. Ведь Путин настолько сильно поставил Россию, что весь агрессивный западный мир, стремящийся поглотить Россию, считается с Россией, с ее мнением. А когда позиции России на Кавказе сильны, здесь царят мир и стабильность, когда ослабевают российские позиции на Кавказе — всегда война. Развалился СССР, и начались конфликты — армяно-азербайджанский, грузино-осетинский, осетино-ингушский. Великим государством Россия стала, потому что всегда являлась справедливым государством.

Надо понимать, что Путин возродил Россию, которую многие уже считали развалившейся страной. Я приведу такой пример. Когда я был избран президентом, а мне было тогда 37 лет, были

такие «старшие товарищи» в действующих структурах исполнительной власти, чьи имена я пока не буду называть, которые советовали мне смягчить свою позицию к тому же Шеварднадзе и тому же Западу: «Мы больше повидали в этой жизни. Учти, что Россия скоро развалится, чтобы ты так для себя знал, и нужно делать выводы из этого. Не нужно сжигать мосты, нужно искать другие пути». Ну, а я в ответ прямо высказался, я тогда еще молодой был в политике. Подумал даже, может, меня специально прощупывают. Ответил, что если каждый будет поддаваться на такие панические настроения и не будет бороться, то, конечно, Россия развалится, а нам нужно бороться.

– Вы в свое время заявили о претензиях на историческую часть Осетии — Кобинскую котловину и Трусовское ущелье, оказавшиеся в 1920-е годы прошлого века в составе Грузинской ССР, и сегодня эти земли — часть Казбекского района Грузии. Не изменилось ли ваше мнение по этому вопросу?

– Еще раз подтверждаю свои слова. Это наши земли, и это актуальный вопрос. И Трусовское ущелье, и Гудское ущелье, и Кобинская котловина. Там расположены осетинские села, осетинские святилища, могилы наших предков. Этот вопрос должен стать краеугольным камнем в переговорном процессе с Грузией, когда он начнется. Наши претензии абсолютно обоснованны и подкреплены историческими документами. Там до сих пор находится множество осетинских селений, родовых селений целого ряда осетинских фамилий. К большому сожалению, режимом Саакашвили эти села превращены в пастбища и военные полигоны. Осетины, испокон веков проживающие на этих землях, не могут сейчас попасть в свои дома, на свою родину в села Трусовского ущелья, да и в целом в остальные населенные пункты Казбекского района.

Когда я поднимал этот вопрос, как ни странно, первая реакция на мои слова последовала из Вашингтона. США очень болезненно отреагировали на мои заявления. В частности, тогдашний госсекретарь Кондолиза Райс чуть ли не в российский МИД России звонила, что, мол, «осетины предъявляют территориальные претензии». Да, мы предъявляем территориальные претензии! И когда

сегодня Грузия начинает истерить на весь мир, что Россия и Южная Осетия обустроивают государственную границу РЮО с помощью российских пограничников (это делается в соответствии с подписанными соглашениями, договорами) и что мы углубились на какие-то 10 метров в Грузию, — это ложь и вранье. Никакой грузинской территории там нет...

К большому моему сожалению, в Цхинвальском районе несколько осетинских сел отрезаны от Южной Осетии. Мы должны не только об этих нескольких населенных пунктах говорить, но и о тех опустевших по вине политического руководства Грузии осетинских селах Трусовского ущелья. Почему на переговорах нельзя поставить эти вопросы и сказать всему миру, что грузины у нас захватили еще большую часть нашей земли?! Если бы руководство России не приняло решение завершить войну в столь сжатые сроки, все было бы по-другому. Я выполнил просьбу руководства РФ, хотя у меня уже была готова серьезная группа, которая должна была выдвинуться в села Трусовского ущелья вплоть до Казбеги и вернуть Южной Осетии эти земли обратно вместе с Ленингорским районом, потому что это наши земли. Но, к большому сожалению, мне чуть-чуть не хватило времени. Дня два. Я это прямо говорю. Мне не хватило дня два, чтобы провести эту операцию и взять на себя всю ответственность за это решение.

Сегодня на этих землях располагаются всякого рода лаборатории, радиолокационные установки и т.д. А ведь это наша земля, осетинская. И на ней работают военные объекты против нашего народа и против России.

– Как решать эту проблему, учитывая современные политические реалии? Силовой сценарий сейчас уже нереализуем.

– Я не призываю к войне. Это реальная тема для переговоров. Южная Осетия стала независимым международно признанным государством — это факт. И обратно это уже никто не развернет. Между Южной Осетией и Грузией должны вестись переговоры, в том числе и по тем территориальным претензиям. У нас они есть, и об этом нужно говорить и не стесняться. В данном случае Осетия — это жертва грузинской агрессии.

Повторюсь, я не призываю идти войной на Грузию, но нужно обговорить и создать такие условия, чтобы мои братья и сестры, родившиеся в Трусовском ущелье, могли спокойно посещать свои дома и им никто не препятствовал. Чтобы по их домам никто не стрелял и не превращал осетинские села и пастбища в какие-то военные полигоны. Вот в чем вопрос. Эти земли, конечно же, нужно возвращать, но не военным путем, а путем мирных переговоров. Я так думаю, что придут в Грузии к власти люди, способные нормально и цивилизованно вести диалог. Я этого желаю и нынешнему правительству Грузии, поскольку у них есть пока только на словах инициативы. Я был бы очень рад, если бы эти инициативы привели к установлению контактов, конечно, в первую очередь с Российской Федерацией.

– В Южной Осетии вопросы международной, да и внешней политики почти не освещаются.

– Я хочу сказать, кто бы что ни говорил, но я полностью поддерживаю Леонида Харитоновича Тибилова как законно избранного президента. И в то же время у меня, да, есть очень серьезные претензии к тем людям, которые сегодня подводят президента и сводят на нет его усилия. Многих из них я прекрасно знаю. Это амбициозные и некомпетентные люди, которые готовы пройти по головам, лишь бы остаться у власти или, если угодно, дорваться до власти.

– Какие уроки можно извлечь из той войны и признания РЮО?

– Знаете, после любой войны, трагедии обычно народ мобилизуется. Мы прошли испытание войной, но очень тяжело проходим испытание миром. Я бы хотел, чтобы мы больше никогда не говорили о войне, а обсуждали наши победы и достижения в спорте, науке, образовании, искусстве.

Кавказ, Каспий и Средняя Азия связаны войной¹

Международное общественное движение «Единая Осетия», совсем недавно выступило с заявлением, где в числе своих основных приоритетов обозначило ряд проектов евразийского значения — в том числе привязанных к Казахстану. Аналитики ИА REGNUM заинтересовались планами политических конструкторов движения и предложили ответить на вопросы агентства и.о. председателя правления МОД «Единая Осетия» МИХАИЛА ЧЕРНОВА.

ИА REGNUM: Как Казахстан может быть привязан проектами к «Единой Осетии»? Существуют ли уже сейчас проекты евразийского значения, полностью проработанные и способные привлечь элиту — то есть и крупные, и амбициозные, и инфраструктурные?

На сегодняшний день проработанных проектов, которые можно было бы изучать в институтах развития Казахстана, — нет. Но есть три проекта, которые с помощью казахских инвестиций, при участии казахстанских институтов развития могут оказаться не только успешными и прибыльными, но и стать пилотными проектами для двустороннего российско-казахстанского сотрудничества или трехстороннего сотрудничества компаний из России, Белоруссии и Казахстана на всем Северном Кавказе.

Во-первых, это начало строительства дорог из постнапряженных и преднапряженных бетонных плит с гарантированным сроком эксплуатации в 60–80 лет с возможностью беспроблемной транспортировки любой номенклатуры грузов. Во-вторых, это прокладка надежного инфраструктурного транспортно-логистического

¹ Опубликовано: С и.о. председателя правления МОД «Единая Осетия» Михаилом Черновым беседовал Михаил Пак // ИА REGNUM. 04.03.2013 [conjunction.ru/chernov_04-03-2013].

коридора через Рукский и Мамисонский перевалы в направлении черноморских портов Батуми и, возможно, даже Поти, и в Закавказье в направлении Армении и Ирана. Этот коридор свяжет Россию, Иран, Пакистан, Индию, Казахстан, государства Средней Азии, Турцию, государства Черноморского бассейна. Сюда входит и короткая железнодорожная ветка Алагир–Цхинвал, и восстановление разрушенного участка Цхинвал–Гори.

В-третьих, проект создания надежной малой энергетики для малого и среднего бизнеса на Северном Кавказе. В регионе много предприимчивых людей, для развития бизнеса которых, в том числе в отдаленных горных районах, не хватает электричества. Это и малые ГЭС на реках, и малые солнечные ГЭС, другие виды энергетики. Казахстан в течение последних трех лет многого добился как в развитии высокой атомной энергетики, так и в малой. Во всех этих трех позициях Казахстан может сыграть значительную роль.

ИА REGNUM: В вашем первом заявлении вы наметили довольно четкие планы по строительству авто- и железнодорожного выхода в Армению и к кавказским портам и ТРАНСКАМА. Можете ли сейчас технически пояснить эти направления вашего сотрудничества — что это за проекты? Кто инициатор, кто финансирует — и как будет идти реализация?

Да, конечно, это можно. Нравится или не нравится — но в районе центрального Кавказа, черноморском побережье Кавказа, на Каспии, новых масштабных проектов не будет. Все вышеперечисленные проекты — это реализация еще советских заделов. В частности, транскавказская железная дорога, которая (в разных вариантах) соединяла Алагир с Цхинвалом или Владикавказ с Цхинвалом, проектировалась еще в советское время. Было несколько таких проектов в 30-е, 40-е и 60-е годы XX века. Поднимались они из-под сукна и в середине 90-х. Тогда развитие увязывалось с созданием свободной экономической зоны, прокладкой многополосной автодороги и вводом в строй Зарамагской ГЭС. В разработке проектов принимала участие компания ЗАО «Иралан», финансирование полагалось на АКБ «Иронбанк» и внешних

европейских и турецких инвесторов. Но, по понятным причинам, реализованы они не были.

Сейчас развитие проектов рассматривается в новых условиях независимости республики Южная Осетия и ее признания со стороны РФ. В 2009 году президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин заявлял о готовности построить железнодорожную ветку Алагир–Цхинвал. На сегодня можно сказать, что прежние схемы финансирования нереализуемы: участники их просто не потянут. На сегодня реализация этого сложного по структуре, но относительно небольшого по финансированию проекта возможна только в случае появления в инвесторах «Внешторгбанка» и «Внешэкономбанка» в связке с зарубежными банками с участием АО «Банк развития Казахстана».

ИА REGNUM: Транспортный коридор в обход Азербайджана, но с выходом в Турцию — это очень интересный с точки зрения геополитики проект. А как его можно реализовать, не затронув интересов американских, британских и турецких компаний?

А о каком транспортном коридоре в обход Азербайджана идет речь? Транспортный коридор ТРАСЕКА начерчен, в первую очередь, для китайских товаров. Пусть работают. Для грузов из Сибири и Северо-Западных областей Казахстана он не нужен.

Вопрос развития Северо-Западных областей Казахстана крайне политизирован. Тут и Жанаозен, и столкновение казахских рабочих с китайскими и турецкими рабочими на нефтепромыслах. Эти проблемы уже озвучены в парламенте республики Казахстан, в правительстве. Само наличие транспортных коридоров из Атырау, Актау через Россию в европейском и средиземноморском направлении — облегчает выход регионам республики на новые рынки и направления при сохранении контроля Астаны за регионами. Включение Астаны в транспортные и инфраструктурные проекты позволяет снять и, возможно, навсегда снять проблему сепаратизма в Северо-Западных регионах Казахстана.

ИА REGNUM: Идеология движения — сугубо евразийская, но тогда в нее не попадают страны, которые все меньше хотели бы видеть себя в составе ЕАС и ТС. Как, например, вы относитесь к

Узбекистану, чем можно было бы привлечь в евразийские проекты узбекскую элиту? Или напротив, вы видите себе евразийское пространство — без Украины и Узбекистана?

Во-первых, глупо думать, что людей, компании и целые государства можно привлечь в «евразийские проекты» под евразийскую идеологию. Люди и государства вовлекаются только в общее хорошее будущее. Только потом появляется евразийская идеология как политико-идеологический и культурный инструмент. Вот и все.

Во-вторых, не может быть и не будет Евразийского союза народов без самого крупного государства Средней Азии, Узбекистана, и самого крупного после России постсоветского государства Восточной Европы, Украины. На Украине сосредоточено более высокообразованное, мобилизованное и дисциплинированное население, чем даже в России. Но это будет потом. Сначала должно собраться ядро из России, Белоруссии и Казахстана, к которому присоединятся братья с гор Киргизии, Таджикистана и Армении. И только потом все остальное.

ИА REGNUM: Как вы расцениваете вообще ситуацию в Средней Азии — с привязкой к ситуации на Северном Кавказе. Очевидно же, что весь регион, который вы себе представляете, как регион сотрудничества, — вполне может стать завтра регионом войны?

Это уже сегодня регион войны. Но надо сделать его регионом сотрудничества. Идет много попыток выделить регионы Большого Ближнего Востока, Центральной Евразии, Черноморско-Каспийский регион, Кавказско-Каспийский регион, Каспийско-Центральноазиатский регион. Но это три совершенно разных пространства развития: Кавказ, Каспий и Средняя Азия. Просто они взаимосвязаны.

Казахстан — нравится это кому-то или не нравится — не является решающим игроком ни в одном из этих пространств, но он вполне может таковым стать, если Астана будет думать не о репутации Казахстана в глобальных проектах, но будет участвовать в разрешении проблем как малая, умная и самостоятельная сила. В этом случае многие проблемы могут быть разблокированы.

Речь идет и о военных проблемах, связанных в том числе и с атомными угрозами со стороны Израиля, Ирана и Пакистана. Астана сможет играть роль, которую не могут сыграть Россия или США, — взять на себя ответственность за региональные решения. Казахстан в свое время совершил ошибку, отказавшись от атомного оружия под гарантии суверенности со стороны мировых держав. Это, повторяю, была ошибка. Вместе с тем Казахстан сохранил свой атомный комплекс и усилил его по отношению к атомному комплексу КазССР. Ни Россия, ни Украина, ни Таджикистан, ни Узбекистан не улучшили свой атомный комплекс по отношению к соответствующим республикам СССР. В Казахстане дела лучше, и Астана может выступать как страна, которая может иметь ракетно-ядерное оружие, имея все инженерно-технические возможности для этого, но не делает этого, поскольку решила бороться за мир, потому что может брать на себя ответственность. Принято считать, что ответственность за критические и судьбоносные решения несут только США и Россия, но мир изменился.

Ответственность предполагает готовность заплатить за эти региональные решения, и это нормально. В этом плане Казахстан пока не дорабатывает. Нужно, чтобы население понимало, сколько это стоит, что потребуется решимость поддержать лидера нации в том, что маленький Казахстан, являясь сильной экономикой, сплоченным обществом, должен заплатить за решение региональных проблем. Серьезных оппонентов такому подходу не будет. Мировые и региональные игроки удивятся, но примут такой поворот, если Казахстан не просто будет проводить форумы, но возьмется за разрешение международных проблем, многие из которых он реально может разрешить.

ИА REGNUM: Можно ли, на ваш взгляд, рассматривать ситуацию в Афганистане и ситуацию в Иране вне рамок вашего движения? Какова ваша позиция по этим государствам?

Она совершенно четкая. Афганистан напрямую не может быть привязан к этим проблемам. Только косвенно. Наркотрафик в значительной степени перенаправлен в сторону нынешней Грузии и ее черноморских портов. Понятно, что в единой Осетии, где будут

стоять российские войска, масштабному наркотрафику не быть. Через Казбекский район в сторону Ингушетии, через Триалетскую Осетию к портам Батуми и Поти трафик будет перекрыт. Развести же Осетию и Иран, конечно же, нельзя. Это два братских народа, выросшие из одного арийского корня. Не случайно в самоназвании народов есть корень «ирон». «Ирони» звучит актуально и во многих государствах Средней Азии.

Чернов М.И.

Россия выйдет на границы Армении.
Выработан новый формат российского
продвижения в Закавказье. РФ заинтересована в
развитии ТрансКАМа, соединяющего Северный
Кавказ с Арменией и Ираном¹

В понедельник, 3 ноября [2014], в Государственную Думу абхазской стороной была передана рабочая версия «Договора о союзничестве и стратегическом партнерстве» между Россией и Абхазией. Первоначальный проект соглашения подготовлен российскими специалистами: в исходной версии он назывался «Договором о союзничестве и интеграции». Ожидается, что окончательный вариант документа будет согласован и подписан до конца 2014 года. По информации «Ленты.ру», аналогичный договор готовится сейчас в России и для Южной Осетии. Работа, по словам источника «Ленты.ру», над ним также завершится в этом году, и «в отличие от абхазского варианта», он «подразумевает гораздо более тесную интеграцию». Итог таких соглашений — фактическое вхождение независимых республик в общее правовое, военное, таможенное пространство России и Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Институт двусторонних договоров может стать новым инструментом российской внешней политики, позволяющим России решать свои задачи в Закавказье без лишних осложнений в международных отношениях.

Кавказский вызов

Россия по политическим соображениям пока не готова принимать в свой состав новые территории и ограничилась на данный мо-

¹ ОПУБЛИКОВАНО: [Лента.ру](http://lenta.ru). 07.11.2014 [conjunction.ru/lenta-ru-07-11-2014].

мент Крымом. Вопрос включения в состав РФ Донецкой и Луганской народных республик (ДНР и ЛНР) не рассматривается, как не рассматривается в краткосрочной перспективе и присоединение Абхазии и Южной Осетии. В Сухуме никогда не скрывали, что Абхазия не собирается вступать в РФ. Разве что в Цхинвале всегда существовал политический консенсус элит и населения о вхождении в том или ином виде в состав России.

Однако нежелание РФ на данном этапе интегрировать в свой состав уже признанные Москвой закавказские республики вовсе не означает, что Россия отказывается от продвижения на юг и решения своих задач в Закавказье. Таких базовых задач у РФ в регионе две, и они тесно связаны друг с другом. Первая — не допустить создания в Грузии военной инфраструктуры НАТО и полноценного вхождения республики в экономические структуры ЕС.

Вторая задача — обеспечение надежного прямого транспортного выхода в Армению. Республика присоединилась к Евразийскому экономическому союзу (ЕАЭС), и для полноценной интеграции Еревана в блок, реализации потенциала евразийских связей необходима общая граница России (страны ЕАЭС) с Арменией с дальнейшим выходом «евразийских» пограничников и таможенников на армяно-иранский рубеж. Кроме того, контроль РФ за транспортными коммуникациями обеспечит полноценное функционирование российской военной базы в Армении. Стратегически ее значение трудно переоценить. Расстояние от южного пограничного города Мегри в Армении до иракского Курдистана по прямой — менее 250 километров, то есть в зоне досягаемости не самых современных тактических ракетных систем.

Договоры с Абхазией и Республикой Южная Осетия (РЮО) позволят решить вопрос институциональной комплексной интеграции двух закавказских независимых республик в российское и евразийское пространство при сохранении государственной независимости. Согласно содержанию предварительного варианта договора с Абхазией, российская инициатива предусматривает создание единого оборонного и таможенного пространства, унификацию законодательства, совместную работу органов внут-

ренных дел, выравнивание уровня социальной защищенности с показателями Южного и Северо-Кавказского федеральных округов, особые условия предоставления российского гражданства и фактический перенос международной границы России и ЕАЭС на южные рубежи независимых республик.

Южный вектор

Впрочем, в свете изложенных выше стратегических задач, остановиться на южных рубежах Абхазии и РЮО Россия не может. В пятницу, 31 октября, во Владикавказе состоялся съезд Международного общественного движения «Высший совет осетин», в котором приняли участие глава Республики Северная Осетия-Алания (РСО-А) Таймураз Мамсуров, президент Республики Южная Осетия (РЮО) Леонид Тибилов, представители православного и мусульманского духовенства. На съезде, «случайно» совпавшем с пятидесятилетием экс-президента РЮО Эдуарда Кокойты, выступил и бывший глава южноосетинского государства. Он поставил вопрос о принадлежности к Осетии Трусовского ущелья и Кобинской котловины (в настоящее время относится к Казбегскому району Грузии). Местные наблюдатели расценили выступление Кокойты как возвращение в публичную политику. Присутствие в Казбегском районе позволит контролировать небольшой стратегически важный участок Военно-Грузинской дороги, самого короткого пути из России в Армению.

Вместе с тем, РФ больше заинтересована в развитии Транскавказской автомобильной магистрали (ТрансКАМ), соединяющей российский Северный Кавказ через Северную и Южную Осетию, территории Грузии с Арменией и Ираном (рассматривается также вопрос строительства железнодорожного отрезка в 160 километров Алагир — Цхинвал, который свяжет Северо-Кавказскую железную дорогу с Закавказской железной дорогой). «Западный» маршрут в Армению проходит через Горийский район, огибает Триалетскую Осетию, где до начала 90-х годов проживало значи-

тельное количество осетин, а также населенную армянами Самцхе-Джавახетию.

Политическая ситуация в Грузии может способствовать росту нестабильности в республике. В начале ноября в отставку ушли сразу несколько ключевых министров правительства Ираклия Гарибашвили: министр обороны Ираклий Аласания, госминистр по европейской и атлантической интеграции Алекси Петриашвили и министр иностранных дел Майя Панджикидзе. Также лишились своих постов заместители министров. Лидер новых оппозиционеров Аласания обвинил власти страны в недостаточной приверженности курсу на евроатлантическую интеграцию. В свою очередь, руководство оппозиционной партии сторонников экс-президента Михаила Саакашвили «Единое национальное движение» призвало Аласанию «совместно выступить против российской оккупации». Госдепартамент США в лице официального представителя Джен Псаки выразил обеспокоенность политическим кризисом в Грузии и призвал «сохранить в республике стабильность и демократию».

Учитывая грузинскую политическую традицию насильственной смены власти, в республике возможна дестабилизация по украинскому сценарию. В этих условиях Россия не только выполнит союзнические обязательства по защите Абхазии и Южной Осетии, но и будет вынуждена обеспечить стабильность и безопасность населения, а также функционирование экономики в регионах Грузии. В этом случае двусторонние договоры о сотрудничестве и интеграции могут заключаться и с властями отдельных грузинских регионов, которые будут признаны легитимными местным населением и Москвой.

ДЕКЛАРАЦИЯ Международного общественного движения «Единая Осетия».

Движение «Единая Осетия» за объединение всех осетинских земель в составе Евразийского союза¹

За последние 20 лет Осетия добилась многого. Осетинский народ выстоял в нескольких войнах. Мы получили второе национальное государство — Республику Южная Осетия. Наше государство было признано великой Россией. Однако мы должны смотреть правде в глаза. Положение Осетии остается шатким. У нас не выстроена цельная и устойчивая политическая система, у нас разрушены остатки советской экономики и не выстроено экономики новой. Наш народ лишен плодов своей победы, изменения жизни людей к лучшему отсутствуют, хозяйственный упадок продолжается, часть осетинских элит готова предать национальные интересы Осетии и России в угоду своим частным интересам. Мы, вместе с нашими соратниками по всей России и в государствах будущего Евразийского союза народов, такого положения дел принять не можем. Южная Осетия доказала, что даже небольшое осетинское общество может ставить перед собой задачи и добиваться своего, добиваться того, что в начале пути кажется невозможным. Осетины будут решать большие задачи в масштабах Единой Осетии, России и всего Евразийского союза народов.

Республика Южная Осетия (РЮО) — достояние всего осетинского народа. Международное общественное движение «Единая Осетия» поддерживает независимость РЮО. Народ Южной Осетии может в дальнейшем принять решение о вхождении в состав России, или об объединении с Северной Осетией в составе России, или о вхождении в состав Евразийского союза народов в качестве суверенного государства, или принять решение об иных

¹ ОПУБЛИКОВАНО: **Центр стратегической конъюнктуры**. 13.02.2013. [conjuncture.ru/ossetia_13-02-2013].

формах государственного воссоединения с Россией. У осетинского народа два родных государства — Южная Осетия и Россия.

Осетия едина и никогда более не будет разделена. Осетия едина как географическое, политическое, экономическое и культурное понятие. Осетия никогда не будет в составе Грузии, не войдет с Грузией или какой-либо частью грузинской территории в федеративные или конфедеративные отношения. Единство важно для жизни народа.

Мы будем добиваться восстановления справедливости в отношении исконных земель осетинского населения Казбекского района, района города Они, Горийского района, Триалетской Осетии. Осетия никогда не откажется от этих земель, как бы этого ни хотели недруги осетинского народа. Любые переговоры с Грузией возможны только в условиях воссоединения исконно осетинских земель. Потому что это воля нашего народа и всех наших друзей на Северном Кавказе и в Большой России.

Движение «Единая Осетия» поддерживает действующие власти РСО-А и РЮО. При этом необходим крайне строгий мониторинг и публичное обсуждение действий чиновников, неправительственных организаций, руководителей осетинских общин, государственных и частных компаний на предмет соответствия их деятельности национальным интересам Единой Осетии и России.

Осетинский народ ради собственного светлого будущего сконцентрируется на сверхзадачах для быстрого выхода на новые экономические и политические уровни и горизонты в масштабах всего постсоветского пространства. Осетины всегда шли как яркие личности. В Российской империи и в СССР осетинский военный, осетинский чиновник, осетинский инженер и осетинский учитель означало для всех, что это человек справедливый, сильный, надежный, что это красивая личность и хороший друг. И сейчас это по-прежнему так.

Единая Осетия — это Осетия, в которой реализуются крупные проекты российского и общеевразийского значения.

Северному Кавказу и Северному Каспию (Россия и Казахстан) необходим автодорожный и железнодорожный выход в Армению

и к кавказским портам, в первую очередь, к порту Батуми в Абхазии. Предстоит строительство Транскавказской магистрали (Транскама) через Рукский перевал со второй веткой через Мамисонский перевал по дорогим новым технологиям пред- или постнапряженных бетонных плит. Такие высокотехнологичные решения сделают дорогу надежной и долговечной, удобной для перемещения военной техники и грузов (для поддержания боеспособности российских военных баз в Южной Осетии и Армении), а также российских и казахстанских гражданских грузов, идущих в Закавказье и в направлении портов на Черном море. Необходима реализация проекта «Российских железных дорог» по строительству ветки Алагир–Цхинвал с дальнейшим выходом на Закавказскую железную дорогу и железнодорожную сеть Армении.

Инфраструктура, стратегически важная для всей страны, укрепит физическое и географическое единство осетинского народа в Большой России и Евразийском союзе народов. Единая Осетия и осетинские общины в регионах Российской Федерации будут активны и инициативны во всех важнейших проектах: новом освоении Восточной Сибири и Арктических территорий, развитии Дальнего Востока, и новом русском, российском, евразийском, то есть нашем осетинском походе на Восток. Поход на Восток для создания нового Большого Российского государства — Евразийского союза — проявит все сильное, воинское, мужское и справедливое, что всегда было и есть в нашем народе.

Нам не будет стыдно перед нашими старшими, которые выстояли и победили в Великой Отечественной войне, которые защитили нашу советскую родину, которые отстояли Дзауджигкау и совсем недавно защитили Цхинвал. Впереди у нас большая работа, а у наших младших — великая, большая и счастливая страна.

ХУГАЕВ Алихан Заурбекович, Председатель Совета движения
МОД «Единая Осетия», Владикавказ

ЧЕРНОВ Михаил Игоревич, исполнительный секретарь — и.о.
председателя Исполкома МОД «Единая Осетия», Цхинвал-
Москва

БЕДЮРОВ Бронтой Янгович, Эль-Башчи (избранный Эль Курултаем духовный глава алтайского народа), член Исполкома МОД «Единая Осетия», писатель, член исполкома Международного исполкома писательских союзов, Горно-Алтайск (Республика Алтай)

ВОРОБЬЕВ Александр Викторович, член Исполкома МОД «Единая Осетия», директор издательства «Общественно-политическая мысль», финансовый директор Центра стратегической конъюнктуры, предприниматель, Москва

КАКЧЕКЕЕВ Токтогул Какчекеевич, полковник внутренних войск запаса, член Исполкома МОД «Единая Осетия», сопредседатель Ассоциации выпускников российских вузов в Киргизии, Бишкек, гражданство Киргизской Республики

СОБЯНИН Александр Дмитриевич, член Исполкома МОД «Единая Осетия», руководитель службы стратегического планирования Ассоциации приграничного сотрудничества, Москва

Пак М., Алиева Н.

Дорожная карта Кебедова. Сельский житель построил стратегически важную для России дорогу своими силами. Аваро-Кахетинская дорога¹

В августе в Дагестане начнется реконструкция стратегического долгостроя, начатого еще при Александре II в 1859 году. Речь идет об Аваро-Кахетинской дороге. Власти республики объявили о грядущем запуске строительства трассы, которая пройдет через четыре горных района. Между тем, эта дорога уже существует. Построил ее на собственные средства житель села Бежта Магомед Кебедев.

Дорога в рай

Пятьдесят четыре километра грунтовой дороги шириной четыре метра — таков итог пятнадцатилетней работы дагестанского предпринимателя Магомеда Кебедова. Для него трасса от села Бежта в Дагестане через Вантляшевский перевал до грузинского села Ахалсопели во всех смыслах является «дорогой жизни» — уже 27 лет он возводит ее собственными руками, закупая нужную технику на собственные средства. Это стратегическое, а во многом и стойкое решение он принял в 1987 году. В то время 37-летний Кебедев был не единственным энтузиастом. «Строительство я начал при участии общественности района, — рассказывает он. — Нам удалось расчистить горные тропы, расширив их до полутора метров, и дойти до Вантляшевского перевала. Фактически до границы с Грузией. Однако дальше дело не пошло: мне надо было зарабатывать на жизнь. Второй этап строительства начался уже после развала Союза, в 1991 году».

¹ ОПУБЛИКОВАНО: Лента.Ру. 09.07.2014 [conjunction.ru/lenta-ru-18-07-2014-2].

Отсутствие интереса к проекту дороги со стороны властей предприниматель считает странным: стратегическое значение наличия коммуникаций между Дагестаном и Грузией осознавали еще в царской России: как иначе перебрасывать войска из Грузии в случае нападения Турции? В условиях современных экономических отношений, дорога от Каспийского моря к Черному — будет востребована вне зависимости от политической конъюнктуры. В Таможенный союз России, Белоруссии и Казахстана готовится войти Армения, и эта дорога — наиболее удобный для нее выход к Каспийскому морю.

Между тем, с Аваро-Кахетинской дорогой местное население связывают определенные традиции. Во всяком случае, именно из разговора с Кебедовым становится понятно, почему местное население готово отстаивать проект строительства. «Раньше дороги из нашего поселка в Махачкалу не было, — старательно рисует на земле некое подобие карты отчаянный предприниматель. — Чтобы не помереть с голода, мы все необходимое завозили из Грузии. Разница ведь ощутима: к центру Дагестана мы ехали традиционно два дня, а по Аваро-Кахетинской дороге до грузинского изобилия [имеется в виду советское время. — Прим.] добирались за несколько часов. По этой причине взрослые всегда зимой работали в Грузии».

Естественно, этой дорогой родители водили и маленького Магомеда, которому путешествие через горы навсегда врезались в память вместе с дружбой народов и вкусными грузинскими фруктами. «Грузины возили сюда фрукты, овощи, вино — у них же благоприятное место, что ни посади, вырастет даже на камне. Со временем мы все обрели там кунаков, подружились. Никто же не знал русского языка в то время, только родной [сложный диалект аварского] и грузинский», — вспоминает Кебедов. Он внимательно смотрит в горы, когда рассказывает эту часть своей истории. «А как была рада моя мама этой дороге (я начал строить еще при ее жизни)! У грузин и дагестанцев много схожих черт характера и они могут ужиться вместе — говорила она. Времена Гамсахурдии, когда был провозглашен националистический лозунг: «Грузия для грузин», сами грузины вспоминают с сожалением», — с горечью говорит он.

Угроза безопасности США

Тем временем, спустя 150 лет после Александра II Аваро-Кахетинская дорога снова «зазвучала» в высших эшелонах власти России: в 2008 году неожиданно прилетевший в Дагестан президент Владимир Путин пообещал местным жителям, что дорога из Ботлихского и Цумадинского районов будет проложена до границы с Грузией. Это заявление вызвало панику в руководстве Грузии — напряженность тогда нарастала и спустя полгода вылилась в грузино-осетинский конфликт. Однако в тот момент, еще до принуждения к миру, Россия ввела облегченный режим для перехода границ грузинскими гражданами, что было воспринято Тбилиси в штыки и рассматривалось ни много ни мало — как угроза безопасности страны. Не помог даже тот факт, что Москва всего лишь пыталась решить проблемы аварского населения Дагестана, исторически проживающего по обе стороны границы. Так в эпопее со строительством Аваро-Кахетинской дороги появился еще один нюанс: геополитический, расположившийся по ту сторону Атлантики.

«Вы представляете, — раздражение в голосе Кебедрова нарастает, — оказалось, что моя дорога мешает американцам. Через друзей и знакомых я узнал, что они всячески препятствуют реконструкции этой дороги — оказывают давление на Грузию, чтоб дорогу не открыли. Я трижды просил Шеварднадзе через депутата их парламента, ставил вопрос об открытии упрощенного пропускного пункта. Каждый раз Шеварднадзе только отмахивался, дескать, этот вопрос преждевременный». «А еще в 1991 году полковник КГБ Грузии приехал и говорит мне слово в слово, что я делаю благородное дело, и что грузины знают, какая от этого польза будет и как это нужно. Но Грузия тогда согласовывала свой бюджет с Америкой — и всем дорога оказалась без надобности», — Кебедров уже не жалуется, а просто перечисляет этапы своей борьбы с Тбилиси и Вашингтоном. После этого с новыми властями — Саакашвили и Иванишвили он уже не связывался.

В настоящий момент дорога закрыта, по ней никто не ездит. Это связано не только с политикой, но и с элементарными прави-

лами безопасности — за горной дорогой надо постоянно ухаживать, иначе ее начинают разбивать обвалы и оползни. Кроме того, после отказа Грузии ввести упрощенный въезд гражданам приграничных регионов, закрыта и граница — пограничники не пропускают никого по обе стороны от пограничного столба. Сам же Кебедов к властям уже не обращается, считает, что от чиновников только вред. Он уверенно говорит о том, что «деньги, отпущенные на дорогу, беспощадно воруют» и, ссылаясь на российские законы, предлагает отдать Аvaro-Кахетинскую дорогу в его, частные руки. Эти предложения даже не отвергаются — они просто остаются без ответа. И Кебедов понимает, почему так происходит. «Если Магомед километр дороги строит за один миллион, а не за пятнадцать, как чиновники, естественно возникает вопрос, почему транжируются государственные деньги», — поясняет он.

Бумага стерпит все

Между тем, объявлено, что в августе этого года «Дагавтодор» начнет реконструировать участок Аvaro-Кахетинской дороги, чтобы довести асфальтовое покрытие до всех райцентров. На инициативу уже выделено 32 миллиарда рублей, но о выходе к Грузии пока речи нет. «Асфальтовая дорога соединит центры Шамильского, Цунтинского, Тляратинского районов и Бежтинского административного участка. Что касается доведения дороги до границы и соединения ее с грузинской частью — это дело отдаленной перспективы. Если будет принята соответствующая федеральная программа», — говорят в ведомстве.

Кебедов относится к этим заявлениям с горькой иронией, говорит, что «миром правит взятка». Ему, к слову, много раз предлагали за банальный откат продовать нужное решение, но предприниматель всякий раз отказывался. «Я разорился на кредитах, пришлось дом продать, жены украшения. Дети мои босиком в школу ходили. Я самый большой противник взятки — никогда не брал и не давал никому. Сколько раз ко мне домой приходили

киллеры и хотели заставить взять деньги, чтоб я откат отдал. Депутаты района обращались к председателю правительства с просьбой или изыскать оплату, или разрешить достроить дорогу до конца в частном порядке. Ни того, ни другого», — говорит он. И подчеркивает с истинно горским запалом: «Они мне говорили, чтобы я писал смету побольше, чтобы и на откат и на дорогу хватило. Я своему кодексу изменить не могу, я считаю тех, кто берет взятки, предателями».

В свое время около двух тысяч жителей района подписались под обращением, в котором просили руководство Дагестана оказать содействие в строительстве «стратегически важной» дороги. Однако в 1998 году случился захват здания правительства и чиновники сказали, что это обращение потерялось. Больше бумаг за подписью жителей района не появлялось. Все остальные открытые письма подписаны именем Магомеда Кебедова.

Чернов М.И.

Инфраструктурная матрица
Кавказа в Евразийском союзе:
основные транспортные проекты в 2014–2017 гг.¹

Уважаемые товарищи, дамы и господа!

Участие в международной конференции «Безопасность и сотрудничество на Южном Кавказе», столь важном и своевременном для всех наших государств мероприятии — большая честь для меня.

2014–2017 годы станут судьбоносными в истории наших государств, нашего народа. Процесс становления Таможенного союза (ТС) России, Белоруссии и Казахстана, создания Евразийского экономического союза (ЕЭС), который неизбежно в дальнейшем приобретет и некие политические формы, уже запущен. Установлены и определенные сроки. ЕЭС начнет действовать с 1 января 2015 года. В эту организацию, я уверен, войдет и Республика Армения. К 2017 году Евразийский союз обретет свою собственную, более четкую государственную матрицу, в которой займут свое достойное место большая часть постсоветских стран.

Логика возвращения России в Закавказье связана с объективными экономическими и политическими интересами будущего Евразийского союза на Большом Кавказе и на Ближнем Востоке. На Кавказе можно выделить три экономических региона. Во-первых, это Восточный Кавказ, к которому относятся Астраханская область, Дагестан и Азербайджан. Эта зона целиком и полностью связана со странами Каспия, Средней Азией и Ираном, проектами по добыче и транзиту углеводородов, прикаспийской торговле. Второй регион — Центральный Кавказ — к нему относятся русский Ставропольский край, Чечня, Ингушетия, Кабарди-

— — — — —
¹ Выступление Михаила Чернова на международной конференции: «Безопасность и сотрудничество на Южном Кавказе» (18–20 декабря 2013 года, Ереван) // Центр стратегической конъюнктуры. 16.01.2014 [conjuncture.ru/chemov-16-01-2014].

но-Балкария, Карачаево-Черкесия, Северная и Южная Осетия, восточная часть Грузии и Армения. Регион Центрального Кавказа связан с развитием гидроэнергетики, горной добычи и технологий. Он также станет ядром инфраструктурной и транспортной матрицы всего Большого Кавказа. К третьему региону можно отнести Западный Кавказ, к которому относятся Краснодарский край, Адыгея, Республика Абхазия, западная часть Грузии, Аджария, Мингрелия и Сванетия. Этот регион ориентирован на сотрудничество и отношения со странами Черноморского и Средиземноморского бассейна, с Европейским союзом. Это ворота Большого Кавказа в Европу и выход Евразийского союза в Южную Европу.

Основное значение для России и Евразийского союза имеет Центральный Кавказ. Именно здесь находится ключ к безопасности всего региона, прямой военный выход на Ближний Восток, наиболее удобный коридор для сухопутной торговли с Ираном, Ираком, Турцией. России необходим прямой транспортный и инфраструктурный выход в Армению для поддержания боеспособности и наращивания возможностей военной базы в Гюмри. Сейчас у многих в Ереване возникают вопросы, как будет функционировать экономика Республики в ТС и ЕЭС, Евразийском союзе, не имея общей границы. Эта тема будет снята в самое ближайшее время. Прямая граница между Россией и Арменией, Евразийским союзом и Арменией будет установлена в ближайшие 2–4 года, Россия получит прямой выход в Армению, а Армения в Россию, беспрепятственный доступ к Черному и Каспийскому морям.

Реализован такой выход будет в результате продолжения процесса изменения границ в Закавказье, установлении новых справедливых границ, соответствующих новым экономическим и политическим реалиям. Основа новых реалий — развитие транспортных коридоров, которые закладывались еще в Российской империи, развивались при Советском Союзе, и будут активно развиваться в рамках Евразийского союза. Основная автомобильная магистраль, которая свяжет российский Северный Кавказ и Западный Казахстан с Закавказьем — Транскавказская магистраль (ТРАНСКАМ). Она была введена в эксплуатацию в конце 1986 года. В настоящее время

трасса функционирует с ограничениями и соединяет Северный Кавказ с Республикой Южная Осетия. По политическим причинам трасса перекрыта на границе РЮО с Грузией в районе населенного пункта Эргнет. Кроме того, проводится реконструкция основной штольни Рукского тоннеля, которая займет еще около двух лет. В настоящее время тоннель работает в реверсивном режиме. ТРАНСКАМ должен быть модернизирован с применением новых для РФ технологий укладки дорожного полотна из постнатяженных или преднапряженных бетонных плит, что позволит перевозить любую номенклатуру военных и гражданских грузов без ущерба для трассы, включая тяжелую военную технику. Кроме того, в планах соединение Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД) с Закавказской железной дорогой. Для этого должен быть построен отрезок пути Алагир–Цхинвал (около 150 километров) и отремонтирован участок пути Цхинвал–Гори. Планы по обеспечению железнодорожного выхода в Закавказье через Большой Кавказский хребет были еще у Российской империи, конкретные проекты рассматривались и прорабатывались в СССР и Российской Федерации в 30-х, 60-х и 90-х годах XX века. Однако они так и не были реализованы. В 2008 году глава РЖД Владимир Якунин на встрече с президентом РФ Дмитрием Медведевым сообщил о начале работы по подготовке проекта строительства железнодорожного сообщения между Россией и Южной Осетией. В настоящее время проект прорабатывается в профильных ведомствах. Автомобильная и железная дороги свяжут РФ, Западный Казахстан через Осетию с Арменией с дальнейшим выходом на Иран, в том числе в перспективе и железнодорожным.

Быстрая реализация этих проектов связана со справедливым решением осетинского вопроса, который еще не разрешен окончательно. Существует признанная Россией Республика Южная Осетия (РЮО), однако границы, которые она занимает, границы бывшей Юго-Осетинской автономной области (ЮОАО) в составе Грузинской ССР не соответствуют историческим реалиям и понятиям о справедливости. Совсем недавно в начале 90-х годов XX века из внутренних районов нынешней Грузии было изгнано около

ста тысяч осетин. Значительная их часть была выдавлена из Триалетской Осетии (регион, который должен был, но так и не вошел в начале 1920-х годов в ЮОАО), Горийского и Казбекского районов Грузии. Соответственно стоит вопрос о соблюдении прав осетинских беженцев на возвращение и установление справедливых границ в Закавказье с включением в состав Единой Осетии Горийского района РГ, Триалетской Осетии, Казбекского района РГ и района города Они. Таким образом, под контролем России окажется Транскавказская магистраль с выходом на Армению, Военно-Грузинская дорога, связывающая Владикавказ и Тбилиси, и Военно-Осетинская дорога, которая после укладки асфальтового полотна свяжет Северный Кавказ с Западной Грузией и портом Батуми. Изменение границ Осетии будет способствовать развитию евразийской транспортной инфраструктуры в Закавказье. Транскавказская автомобильная и железная дорога через Южную Осетию (включая Горийский район и Триалетскую Осетию) получит выход к Ахалкалакскому и Ахалцихскому районам нынешней Грузии и далее на Армению и Иран. Параллельно поднят вопрос о строительстве Военно-Сухумской дороги, которая свяжет Северный Кавказ и Карачаево-Черкесию с абхазскими портами Сухум и Очамчира. Необходимость строительства этой дороги (точнее, участка дороги через Большой Кавказский хребет) связана с перегрузкой черноморских портов Новороссийска и Туапсе и перегрузкой авто- и железнодорожной инфраструктур, подходящих к этим портам. Оставшиеся части Восточной и Западной Грузии также будут включены в процесс евразийской интеграции.

Еще одной транспортной артерией, важной для Армении, станет открытие Аваро-Кахетинской автомобильной дороги, которая свяжет Восточную Грузию с портом Махачкала. В 2008 году президент России Владимир Путин заявил о необходимости открытия этой трассы, в 2013 году с соответствующим заявлением выступил глава Дагестана Рамазан Абдулатипов. Между тем, Аваро-Кахетинская дорога уже существует, и необходимо лишь ее заасфальтировать. В 1991 году дагестанский предприниматель Магомед Кебедов зарегистрировал кооператив «Строитель» с намерением закончить возведение Аваро-

Кахетинской дороги. К 1996 году он закончил строительство 55-километрового участка, из которого 36 километров прошли по территории Грузии на свои и заемные средства. В 1997 году на границе должен был быть открыт пункт пропуска, однако в этом же году российские пограничники закрыли дорогу.

Процессы создания новой транспортной инфраструктуры на Кавказе в интересах Евразийского союза окажут значительное влияние на Армению.

1. Прямой выход на Российскую Федерацию положит конец экономической и транспортной блокаде РА со стороны внешних игроков.

2. Появятся перспективы быстрого роста экономики РА за счет развития горной добычи и энергетики, строительства и реконструкции железных и автомобильных дорог, транзита.

3. Армения получит доступ к черноморскому порту Батуми в Аджарии и далее на страны черноморского и средиземноморского бассейнов и в Европу, прямой самостоятельный выход и налаживание сообщения с Абхазией и регионами Северного Кавказа, где проживает значительное количество этнических армян, что также важно для развития армянского государства и экономики Армении.

4. Армения получит короткий выход на Каспий, минуя Азербайджан.

5. Резко повысится уровень и качество сотрудничества евразийской Армении с Ираном. В инфраструктурном плане РА перестанет быть тупиковой веткой для Ирана, а превратится в серьезного партнера по транзиту в Россию и площадку обмена и внедрения современных технологий и технологических решений.

Эти перемены объективны, естественны и неизбежны. Россия несколько раз уходила с Кавказа в своей истории, и Россия всегда возвращалась на Кавказ. И при каждом возвращении менялись региональные границы и экономические схемы. Они уже начали меняться с возникновением и признанием Абхазии и Южной Осетии. Этот процесс еще не закончен. Он приведет к созданию новой региональной инфраструктуры и новой евразийской реальности, которая даст новый импульс и российско-иранскому сотрудничеству в Закавказье.

Mikhail I. Chernov

Caucasus Infrastructural Matrix in Eurasian Union: Basic Transport Projects in 2014–2017¹

Ladies and gentlemen!

The participation in the South Caucasus Security and Cooperation international conference — an event that is very important and timely to our states — is an honour to me.

2014-17 will be crucial to our states and our people. The establishment of the Customs Union of Russia, Belarus and Kazakhstan and the Eurasian Economic Union (EEU), which is bound to gain certain political forms as well, has been launched. A deadline has been set too. EEU will come into effect on 01 January 2015. I am certain the Republic of Armenia will join the organisation. By 2017, the Eurasian Union will gain a more clear-cut matrix of its own, in which most former Soviet states will occupy a noteworthy place.

The logic of Russia's return to Transcaucasia is owing to the objective economic and political interest of the future Eurasian Union in the Greater Caucasus and Middle East. There are three economic regions in the Caucasus. Firstly, there is the East Caucasus comprising the Astrakhan Region, Dagestan and Azerbaijan. The area is completely linked with the Caspian states, Central Asia and Iran as well as hydrocarbons production and transit projects and trans-Caspian trade. Secondly, there is the Central Caucasus with Russia's Stavropol Territory, Chechnya, Ingushetia, Kabardino-Balkaria, Karachay-Cherkessia, North and South Ossetias, eastern part of Georgia, and Armenia. The Central Caucasus region is characterised by hydroelectric power generation, mining and technology projects. It also will become the core of the infrastructural and transport matrix of the whole of the Greater Caucasus. Thirdly, there is the West

¹ PUBLISHED: **Report by Mikhail Chernov** at South Caucasus Security and Cooperation international conference (Yerevan, 18-20 December 2013) [conjunction.ru/chernov-16-01-2014-eng].

Caucasus — the Krasnodar Territory, Republic of Abkhazia, Adjara, Mingrelia and Svanetia. The region is oriented at the cooperation and relations with Black and Mediterranean Sea states and the European Union. It is the Greater Caucasus's gate to Europe and the Eurasian Union's access to Southern Europe.

The Central Caucasus is of key importance to Russia and the Eurasian Union. It is the Central Caucasus that is the key to the security of the whole region, a direct military access to the Middle East and the most convenient corridor to the trade with Iran, Iraq and Turkey by land. Russia needs a direct transport and infrastructural access to Armenia to beef up the combat capabilities of its military base in Gyumri. Many in Yerevan are wondering about the future of the country's economy in the Customs Union, EEU and Eurasian Union without a common border. The immediate border between Russia and Armenia, the Eurasian Union and Armenia shall have been introduced in the coming two to four years: Russia will have gotten a direct access to Armenia and Armenia to Russia along with an unimpeded access to the Black and Caspian seas.

The access will be implemented as part of a border change in Transcaucasia — an introduction of new, fair borders meeting the new economic and political realities. The basis of the new realities lies in the development of transport corridors laid down by the Russian empire, developed by the Soviet Union and bound to be developed further by the Eurasian Union proactively. The key motorway to link western Kazakhstan and Russia's North Caucasus with Transcaucasia is the Transcaucasian Highway (Russian acronym TransKAM) commissioned in late 1986. Now, the motorway is in limited operation. It links the North Caucasus and the Republic of South Ossetia. For political reasons, the road is blocked on the South Ossetian-Georgian border near the village of Ergnet (Ergneti). In addition, the main gallery of the Ruk (Roki) tunnel is being reconstructed, which will have taken about two years to complete. At present, the tunnel operates in reverse mode. TransKAM is to be modernised by means of an advanced post- and pre-stressed concrete slab roadway surfacing technology that is novel to Russia. This will

allow the carriage of any military or commercial cargo, including heavy combat vehicles, without damaging the roadway.

In addition, plans provide for linking the North Caucasus Railway and Transcaucasian Railway. For this purpose, the Alagir-Tskhinval railway leg, measuring about 150 km, has to be built and the Tskhinval-Gori leg has to be repaired. Plans for gaining a railway access to Transcaucasia via the Greater Caucasus Range were harboured by the Russian Empire. The Soviet Union and Russian Federation considered detailed projects in the 1930s, '60s and 90s, but they have never been implemented. At a meeting with Russian President Dmitry Medvedev in 2008, Vladimir Yakunin, head of Russian Railways, reported his company had started working out a project of a Russia-South Ossetia railway line. At present, the project is being analysed by relevant agencies. A motorway and a railway will link Russia and western Kazakhstan, on the one hand, and Armenia, on the other, via Ossetia, with a further access to Iran, the access including a railway line further down the road.

Quick implementation of the projects is linked with a just resolution of the Ossetian problem, which is yet to be done. There is the republic of South Ossetia recognised by Russia, but its borders — the borders of the former South Ossetian Autonomous Region of the Georgian Soviet Socialist Republic — run counter the historic realities and the very notion of justice. Recently, in the early '90s, about 100,000 ethnic Ossetians were driven out of present-day Georgia's inner areas. Many of them were driven out of Trialetian Ossetia (the region that was supposed to become part of the South Ossetian Autonomous Region in the 1920s, but never did) and the Gori and Kazbegi districts of Georgia. There is the problem of the observance of the Ossetian refugees' rights to return and to fair borders in Transcaucasia, including the Gori and Kazbegi districts of the Republic of Georgia, Trialetian Ossetia and the area around the town of Oni joining United Ossetia. Thus, Russia will assume control over the TransKAM with an access to Armenia, the Georgian Military Road linking Vladikavkaz and Tbilisi, and the Ossetian Military Road that will connect the North Caucasus, on the one hand, and western

Georgia and port city of Batumi, on the other, once it has been provided with asphalt surfacing. A change to Ossetia's borders will facilitate the evolution of the Eurasian transport infrastructure in Transcaucasia. The Transcaucasian motorway and railway running through South Ossetia, including the Gori District and Trialetian Ossetia will get an access to the Akhalkalaki and Akhaltsikhe districts of present-day Georgia and farther on into Armenia and Iran. At the same time, the issue of building the Sukhumi Military Road has been raised, with the road to connect the North Caucasus and Karachay-Cherkessia, on the one hand, and Abkhaz port cities of Sukhum and Ochamchira. The need of constructing the road (a stretch running via the Greater Caucasus Range, to be more accurate) is due to the overloading of the Black sea ports of Novorossiisk and Tuapse and the vehicular and railway infrastructure leading to them. The remaining parts of eastern and western Georgia will join the Eurasian integration too.

Another transport corridor important to Armenia will be the Avar-Kakhetian Road that will link eastern Georgia and the port city of Makhachkala. In 2008, Russian President Vladimir Putin spoke of the need for the road; a similar statement was made by Dagestan's leader Ramazan Abdulatipov in 2013. Meanwhile, the Avar-Kakhetian Road does exist, needing only to be asphalted. In 1991, Dagestani businessman Magomed Kebedov set up the Stroitel cooperative to complete the construction of the Avar-Kakhetian Road. By 1996, he had built a 55-km-long stretch, of which 36 km ran through Georgia, having paid out of pocket and using loans. A border crossing point was to be opened on the border in 1997, but the Russian border guards closed the road in the same year.

The development of new transport infrastructure in the Caucasus in the interest of the Eurasian Union will influence Armenia considerably.

1. The direct access to the Russian Federation will put an end to the economic and transport blockade of the Republic of Armenia by outside players.

2. There will be a prospect of the quick growth of Armenia's economy through mining, power generation, railway and motorway construction and reconstruction, and transit.

3. Armenia will get access to the Black Sea port of Batum in Adjara and further on to Black Sea and Mediterranean Sea countries and Europe, an independent access to and establishing of communication with Abkhazia and the North Caucasus, where numerous ethnic Armenians live, which also is important to the development of the Armenian state and economy.

4. Armenia will get a short way to the Caspian, bypassing Azerbaijan.

5. The scale and quality of Eurasian Armenia and Iran will be stepped up. In terms of infrastructure, the republic of Armenia will cease to be a dead end for Iran; rather, it will turn into its solid partner in transit to Russia and a venue for exchange and introduction of up-to-date technologies and technological solutions.

These changes are objective, natural and unavoidable. Russia has left the Caucasus several times in the past and it has always returned, with each of its returns the regional borders and economic models changing. They already began to change with the emergence and recognition of Abkhazia and South Ossetia. The process is still under way. It will lead to the development of new regional infrastructure and a new Eurasian reality that will give new impetus to the Russian-Iranian cooperation in Transcaucasia as well.

Чернов М.И.

Транспортный коридор Россия–Иран
как опорный проект системы транскавказских
транспортно-инфраструктурных проектов
и логистических центров¹

Выступление заместителя директора Центра стратегической конъюнктуры Михаила Чернова на Международном экономическом форуме государств-участников СНГ 15.03.2014 в секции «Финансирование инфраструктурных проектов на пространстве Содружества. Создание транспортно-логистических центров».

Уважаемые дамы и господа, товарищи!

Прежде всего, хочу выразить искреннюю признательность всем организаторам, представителям власти и бизнеса, принимающим участие в МЭФ государств СНГ, а также в работе нашей секции. Ситуация в нашей стране и в мире, вокруг нас стремительно меняется. С 1 января 2015 года вступят в силу договоренности о создании Евразийского экономического союза (ЕЭС). Появляются масштабные инфраструктурные и транспортно-логистические задачи, которые необходимо решать в достаточно сжатые сроки, в частности на российском Кавказе и в государствах Закавказья.

Сейчас на наших глазах на Большом Кавказе складывается новая экономическая реальность. Впервые почти за сто лет Россия и государства Таможенного союза, Евразийского экономического союза после вступления Армении, через Армению получают общую границу с Исламской Республикой Иран. Я не оговорился. Советско-иранскую границу нельзя было считать таковой. В силу различных причин она была закрыта для перемещения людей, то-

— — — — —
¹ Опубликовано: **Центр стратегической конъюнктуры**. 17.03.2014 [conjuncture.ru/chernov-15-03-2014].

варов и идей. Теперь она открывается, открывается навсегда, что позволит вывести российско-иранское сотрудничество, сотрудничество России и Ирана с государствами Закавказья на принципиально иной уровень. Сухопутная граница — это не морская граница: она позволяет обеспечить большее сближение, резко увеличить товарооборот, изменить номенклатуру и характер торговли, перевести торговое сотрудничество в стратегическое. Новые транскавказские сухопутные транспортные коридоры станут органичным дополнением к каспийским морским путям.

На Кавказе можно выделить три экономических региона. В-первых, это Восточный Кавказ, к которому относятся Астраханская область, Дагестан и Азербайджан. Эта зона целиком и полностью связана со странами Каспия, Средней Азией и Ираном, проектами по добыче и транзиту углеводородов, прикаспийской торговлей.

Второй регион — Центральный Кавказ — к нему относятся русский Ставропольский край, Чечня, Ингушетия, Кабардино-Балкария, Карачаево-Черкесия, Северная и Южная Осетия, восточная часть Грузии и Армения. Регион Центрального Кавказа связан с развитием гидроэнергетики, горной добычи и технологий. Он также станет ядром инфраструктурной и транспортной матрицы всего Большого Кавказа. Именно здесь находится ключ к безопасности всего региона, наиболее удобный коридор для сухопутной торговли с Ираном, Ираком, Турцией.

К третьему региону можно отнести Западный Кавказ, к которому относятся Краснодарский край, Адыгея, Республика Абхазия, западная часть Грузии. Этот регион ориентирован на сотрудничество и отношения со странами Черноморского и Средиземноморского бассейнов, с Европейским союзом. Это ворота Большого Кавказа в Европу и выход Евразийского союза в Южную Европу.

Начну с основного транспортного коридора, вокруг которого будет выстраиваться вся система транскавказских транспортных коридоров. Основная автомобильная магистраль, которая свяжет российский Северный Кавказ и Западный Казахстан со странами Закавказья и Ираном — Транскавказская магистраль (ТРАНС-КАМ). Она была введена в эксплуатацию в конце 1986 года. В на-

стоящее время трасса функционирует с ограничениями и соединяет Северный Кавказ с Республикой Южная Осетия. По политическим причинам трасса перекрыта на границе Южной Осетии с Грузией в районе населенного пункта Эргнет. Кроме того, проводится реконструкция основной штольни Рукского тоннеля, которая будет завершена досрочно. Тоннель планировалось сдать в конце 2015 года. Однако он будет сдан уже в сентябре этого, 2014 года. В настоящее время тоннель работает в реверсивном режиме. Сам ТРАНСКАМ должен быть модернизирован с применением новых для РФ технологий укладки дорожного полотна из напряженных или преднапряженных бетонных плит, что позволит перевозить любую номенклатуру стратегических и гражданских грузов без ущерба для трассы. Трасса начинается в Алагире в Северной Осетии, проходит через Республику Южная Осетия, территорию Грузии, Армению и выходит в Иран, где ударными темпами ведется строительство большой современной широкой трассы на смену существующим старым дорогам — стройка уже подошла к армянской границе. С технической точки зрения, после завершения реконструкции Рукского тоннеля эту дорогу можно будет эксплуатировать. Общая протяженность этого маршрута от Владикавказа до населенного пункта Мегри на армяно-иранской границе составит порядка 970 километров через Ахалцихе, Ахалкалаки на грузинской территории и через Гюмри и Ереван в Армении, или около 890 километров, если пойдет через Тбилиси и минуя Ереван по более сложному и опасному в эксплуатации горному маршруту.

Кроме того, назрел вопрос о соединении Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД) с Закавказской железной дорогой. Для этого должен быть построен отрезок пути Алагир–Цхинвал (около 150 километров) и отремонтирован участок пути Цхинвал–Гори. Планы по обеспечению железнодорожного выхода в Закавказье через Большой Кавказский хребет были еще у Российской империи, конкретные проекты рассматривались и прорабатывались в СССР и Российской Федерации в 30-х, 60-х и 90-х годах XX века. Однако они так и не были реализованы. В 2008 году глава РЖД Владимир Якунин на встрече с президентом РФ Дмитри-

ем Медведевым сообщил о начале работы по подготовке проекта строительства железнодорожного сообщения между Россией и Южной Осетией. В настоящее время проект прорабатывается в профильных ведомствах. Автомобильная и железная дороги свяжут Россию, Западный Казахстан через Осетию с Арменией с дальнейшим выходом на Иран, в том числе в перспективе и железнодорожным. В настоящее время руководством Армении рассматривается возможность строительства железнодорожной ветки в Иран, протяженностью 529 километров, включая 80 километров по территории Ирана до железнодорожной станции Маранд.

Магистральный транспортный коридор через Центральный Кавказ будет иметь и несколько ответвлений, своего рода страховочных маршрутов, ряд из которых будет выполнять и собственную самостоятельную функцию. Действует в настоящее время Военно-Грузинская дорога, связывающая столицу РСО-Алания Владикавказ с Тбилиси. Основной ее недостаток — сложность маршрута и проблемы эксплуатации в зимний период. В то же время по расстоянию — это кратчайший путь из Владикавказа в Иран — всего 807 километров. Одним из ответвлений может стать и Военно-Осетинская дорога через Мамисонский перевал, которая свяжет Северную Осетию с Западной Грузией и портом в Батуми.

Еще одним ответвлением Центральнокавказского коридора можно считать и Аваро-Кахетинскую автомобильную дорогу, которая свяжет территории Восточной Грузии с дагестанским портом Махачкала. В 2008 году президент России Владимир Путин заявил о необходимости открытия этой трассы. В 2013 году с соответствующим заявлением выступил глава Дагестана Рамазан Абдулатипов. Между тем, Аваро-Кахетинская дорога уже существует, и необходимо лишь ее заасфальтировать. В 1991 году дагестанский предприниматель Магомед Кебедов зарегистрировал кооператив «Строитель» с намерением закончить возведение Аваро-Кахетинской дороги. К 1996 году он закончил строительство 55-километрового участка, из которого 36 километров прошли по территории Грузии, на свои и заемные средства. В 1997 году на

границе должен был быть открыт пункт пропуска, однако в этом же году российские пограничники закрыли дорогу. Именно благодаря энтузиазму простого жителя Горного Дагестана в середине 90-х годов, когда рушилась наша страна, вопрос открытия этой трассы для движения автотранспорта может быть решен сейчас достаточно быстро. Особенно эта трасса интересна для Армении, которая таким образом может получить выход на Каспий в обход Азербайджана.

Через автодорожную и железнодорожную сеть Армении и Грузии бизнес Северного Казахстана, Астраханской области, центральных и восточных районов Кавказа, а также Иран получают выход к черноморским портам, что важно для развития торговых отношений этих регионов и Исламской Республики со странами бассейнов Черного и Средиземного морей, государствами Европейского союза. Расстояние от конечной точки ТРАНСКАМа в Гори до порта Батуми — всего 288 километров по отличной бетонной трассе.

Хочу особо отметить, что значение транспортного коридора через Центральный Кавказ прекрасно понимают в Иране. Только за последние три недели прошли несколько мероприятий высокого уровня с участием иранской стороны и представителей бизнес- и властных кругов, экспертного сообщества РФ, регионов Северного Кавказа. Особо отмечу конференцию 5 марта во Владикавказе. Иранцы и публично, и в кулуарах встречи дали понять, что заинтересованы в развитии именно этого коридора, основные логистические мощности которого будут размещены в Северной Осетии во Владикавказе и, возможно, в Алагире, точке «входа» на Транскавказскую магистраль. Более того, представители Ирана не скрывают, что рассматривают Осетию как наиболее перспективную площадку для выстраивания торговых отношений с регионами Северного Кавказа и Центральной России. Удобной точкой с точки зрения размещения складских и перевалочных мощностей на Транскаме за Кавказским хребтом стал бы и район села Эргнет, расположенного на границе Южной Осетии с Грузией. На протяжении десятка лет там располагался один из крупнейших рынков, работавший как на

Закавказье, так и на республики Северного Кавказа. Особое значение иранцы придают и установлению железнодорожного сообщения. Позавчера посол ИРИ в РФ Мехди Санаи встречался с главой РЖД Владимиром Якуниным. На встрече обсуждались вопросы организации железнодорожного сообщения.

Центральнокавказский коридор, хоть и будет основным коридором, связующим Россию и страны Закавказья, Россию и Иран, но он не будет единственным. Близок к завершению железнодорожный коридор на Восточном Кавказе, Россия–Азербайджан–Иран, связанный с предстоящим завершением строительства железнодорожной ветки Астара–Решт–Казвин, который является частью Международного транспортного коридора «Север–Юг» (МТК «Север–Юг»). Этот коридор позволит быстро нарастить объемы товарооборота между Россией и Ираном, снизить издержки транспортировки грузов, однако он никогда не будет основным. Его недостатки пока связаны с политическими ограничениями и географией. Двусторонние отношения между РФ и Азербайджаном и между Ираном и Азербайджаном имеют огромный потенциал и неуклонно развиваются. Однако на данном этапе на него нельзя полностью полагаться в вопросах транспортировки из России в Иран стратегических грузов, он не развивает важные для экономики горные районы и не проходит по территории евразийской Армении, оставляя ее за скобками. Поэтому он будет носить важное торговое, но пока не стратегическое значение.

Существуют перспективные транскавказские коридоры и на Западном Кавказе. Поднят вопрос о строительстве Военно-Сухумской дороги, которая свяжет Северный Кавказ и Карачаево-Черкесию с абхазскими портами Сухум и Очамчира. Необходимость строительства этой дороги (точнее, участка дороги через Большой Кавказский хребет) связана с перегрузкой черноморских портов Новороссийска и Туапсе и перегрузкой авто- и железнодорожной инфраструктур, подходящих к этим портам. При этом в районе Сухумского порта (к северу от самого города) в районе Нижних Эшер имеются прекрасные возможности для возведения современного логистического комплекса. Целесообразно также

строительство новых портовых терминалов в Сухуме, Нижних Эшерах, Гудауте, Очамчире для морских перевозок в направлении Турецкой республики и далее в Средиземное море, а также каботажных перевозок Сухумского портового района к другим портам РА, Краснодарского края, Ростовской области и Республики Крым. Однако руководством Абхазии пока не принято политическое решение по строительству этой автодороги.

Ограничены и перспективы восстановления сквозного движения по железной дороге из России через Абхазию и западные районы Грузии. Для пропуска большого объема грузов на Армению, Турцию и Иран железная дорога должна быть серьезно модернизирована. Однако она проходит по курортной линии, что может крайне негативно сказаться на туристической отрасли Республики Абхазии. То же самое касается и автомобильных дорог по восточному побережью Черного моря.

Возможной формой, удобной для реализации больших транскавказских проектов, может стать создание Госкорпорации с международным участием с рабочим названием Корпорация «Инфраструктура Кавказа» (СП ОАО «Кавказская транспортно-инфраструктурная и логистическая корпорация»). Экспертная группа Центра стратегической конъюнктуры прорабатывает этот вопрос.

Завершая этот краткий обзор сухопутных транспортных коридоров из России через государства Закавказья в Иран, я хочу вернуться к тому, с чего начал свое выступление. Создание новой региональной инфраструктуры и новой евразийской реальности даст новый импульс развитию российского Северного Кавказа, государств Закавказья, обеспечит связность с евразийской Арменией, выведет на новый уровень российско-иранское сотрудничество. Более того, инфраструктурное развитие сделает возможным ускоренное развитие горнодобывающей промышленности, энергетики, будет способствовать привлечению значительных инвестиций в регион Большого Кавказа. Эти проекты будут реализованы, потому что это надо России и Евразийскому союзу, нашим союзникам и партнерам в регионе и за его пределами.

Чернов М.И.

Новые транспортные коридоры на Кавказе. Россия–Иран¹

*Уважаемые товарищи, дамы и господа, представители
России, Исламской Республики Иран, государств Закавказья!*

Прежде всего, хочу выразить искреннюю признательность всем организаторам данного форума «Развитие делового сотрудничества бизнеса Юга России, Кавказа и Исламской Республики Иран». Это очень своевременное событие!

Ситуация в мире стремительно меняется. Стремительно меняется она и на нашем Кавказе и в государствах Закавказья. Сейчас на наших глазах складывается новая экономическая реальность. Впервые почти за сто лет Россия и государства Таможенного союза, Евразийского экономического союза после вступления Армении, через Армению получают общую границу с Ираном. Я не оговорился. Советско-иранскую границу нельзя было считать таковой. В силу различных причин она была закрыта для перемещения людей, товаров и идей. Теперь она открывается, открывается навсегда, что позволит вывести российско-иранское сотрудничество, сотрудничество России и Ирана с государствами Закавказья, или, если хотите, Южного Кавказа, на принципиально иной, новый уровень. Сухопутная граница — это не морская граница: она позволяет обеспечить большее сближение, резко увеличить товарооборот, изменить номенклатуру и характер торговли, перевести торговое сотрудничество в стратегическое. Новые транскавказские сухопутные транспортные коридоры станут органичным дополнением к каспийским морским путям.

— — — — —
¹ Выступление Михаила Чернова на международном бизнес-форуме «Развитие делового сотрудничества бизнеса Юга России, Кавказа и Исламской Республики Иран» (Владикавказ. 05.03.2014) // Центр стратегической конъюнктуры. 07.03.2014 [conjuncture.ru/chernov-07-03-2014].

На Кавказе можно выделить три экономических региона. Во-первых, это Восточный Кавказ, к которому относятся Астраханская область, Дагестан и Азербайджан. Эта зона целиком и полностью связана со странами Каспия, Средней Азией и Ираном, проектами по добыче и транзиту углеводородов, прикаспийской торговлей.

Второй регион — Центральный Кавказ — к нему относятся русский Ставропольский край, Чечня, Ингушетия, Кабардино-Балкария, Карачаево-Черкесия, Северная и Южная Осетия, восточная часть Грузии и Армения. Регион Центрального Кавказа связан с развитием гидроэнергетики, горной добычи и технологий. Он также станет ядром инфраструктурной и транспортной матрицы всего Большого Кавказа. Именно здесь находится ключ к безопасности всего региона, наиболее удобный коридор для сухопутной торговли с Ираном, Ираком, Турцией.

К третьему региону можно отнести Западный Кавказ, к которому относятся Краснодарский край, Адыгея, Республика Абхазия, западная часть Грузии. Этот регион ориентирован на сотрудничество и отношения со странами Черноморского и Средиземноморского бассейнов, с Европейским союзом. Это ворота Большого Кавказа в Европу и выход Евразийского союза в Южную Европу. Это и будущие ворота Исламской Республики Иран на европейские рынки, минуя нестабильные государства и регионы Ближнего Востока.

Начну с основного транспортного коридора, вокруг которого будет выстраиваться вся система транскавказских транспортных коридоров. Основная автомобильная магистраль, которая свяжет российский Северный Кавказ и Западный Казахстан со странами Закавказья и Ираном — Транскавказская магистраль (ТРАНС-КАМ). Она была введена в эксплуатацию в конце 1986 года. В настоящее время трасса функционирует с ограничениями и соединяет Северный Кавказ с Республикой Южная Осетия. По политическим причинам трасса перекрыта на границе Южной Осетии с Грузией в районе населенного пункта Эргнет. Кроме того, проводится реконструкция основной штольни Рукского тоннеля, которая будет завершена досрочно. Тоннель планировалось сдать в конце 2015 года. Однако он будет сдан уже в сентябре это-

го, 2014 года. В настоящее время тоннель работает в реверсивном режиме. Сам ТРАНСКАМ должен быть модернизирован с применением новых для РФ технологий укладки дорожного полотна из постнапряженных или преднапряженных бетонных плит, что позволит перевозить любую номенклатуру стратегических и гражданских грузов без ущерба для трассы. Трасса начинается в Алагире в Северной Осетии, проходит через Республику Южная Осетия, территорию Грузии, Армению и выходит в Иран. С технической точки зрения, после завершения реконструкции Рукского тоннеля эту дорогу можно будет эксплуатировать.

Кроме того, в планах соединение Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД) с Закавказской железной дорогой. Для этого должен быть построен отрезок пути Алагир–Цхинвал (около 150 километров) и отремонтирован участок пути Цхинвал–Гори. Планы по обеспечению железнодорожного выхода в Закавказье через Большой Кавказский хребет были еще у Российской империи, конкретные проекты рассматривались и прорабатывались в СССР и Российской Федерации в 30-х, 60-х и 90-х годах XX века. Однако они так и не были реализованы. В 2008 году глава РЖД Владимир Якунин на встрече с президентом РФ Дмитрием Медведевым сообщил о начале работы по подготовке проекта строительства железнодорожного сообщения между Россией и Южной Осетией. В настоящее время проект прорабатывается в профильных ведомствах. Автомобильная и железная дороги свяжут Россию, Западный Казахстан через Осетию с Арменией с дальнейшим выходом на Иран, в том числе в перспективе и железнодорожным. В настоящее время руководством Армении рассматривается три возможных маршрута трассы Армения–Иран.

Магистральный транспортный коридор через Центральный Кавказ будет иметь и несколько ответвлений, своего рода страховочных маршрутов, ряд из которых будет выполнять и собственную самостоятельную функцию. Действует в настоящее время Военно-Грузинская дорога, связывающая столицу РСО-Алания Владикавказ с Тбилиси. Основной ее недостаток — сложность маршрута и проблемы эксплуатации в зимний период. Одним из ответвлений может стать и Военно-Осетинская дорога через Ма-

мисонский перевал, которая свяжет Северную Осетию с Западной Грузией и портом в Батуми.

Еще одним ответвлением Центральнокавказского коридора можно считать и Аваро-Кахетинскую автомобильную дорогу, которая свяжет территории Восточной Грузии с дагестанским портом Махачкала. В 2008 году президент России Владимир Путин заявил о необходимости открытия этой трассы. В 2013 году с соответствующим заявлением выступил глава Дагестана Рамазан Абдулатипов. Между тем, Аваро-Кахетинская дорога уже существует, и необходимо лишь ее заасфальтировать. В 1991 году дагестанский предприниматель Магомед Кебедов зарегистрировал кооператив «Строитель» с намерением закончить возведение Аваро-Кахетинской дороги. К 1996 году он закончил строительство 55-километрового участка, из которого 36 километров прошли по территории Грузии, на свои и заемные средства. В 1997 году на границе должен был быть открыт пункт пропуска, однако в этом же году российские пограничники закрыли дорогу. Именно благодаря энтузиазму простого жителя Горного Дагестана в середине 1990-х годов, когда рушилась наша страна, вопрос открытия этой трассы для движения автотранспорта может быть решен сейчас достаточно быстро. Особенно эта трасса интересна для Армении, которая таким образом может получить выход на Каспий в обход Азербайджана.

Через автодорожную и железнодорожную сеть Армении и Грузии Иран получит выход к черноморским портам, что важно для развития торговых отношений Исламской Республики со странами бассейнов Черного и Средиземного морей, государствами Европейского союза.

Центральнокавказский коридор, хоть и будет основным коридором, связующим Россию и страны Закавказья, Россию и Иран, но он не будет единственным. Близок к завершению железнодорожный коридор на Восточном Кавказе, Россия–Азербайджан–Иран, связанный с предстоящим завершением строительства железнодорожной ветки Астара–Решт–Казвин, который является частью Международного транспортного коридора «Север–Юг» (МТК «Север–Юг»). Этот коридор позволит быстро нарастить

объемы товарооборота между Россией и Ираном, снизить издержки транспортировки грузов, однако он никогда не будет основным. Его недостатки пока связаны с политическими ограничениями и географией. Двусторонние отношения между РФ и Азербайджаном и между Ираном и Азербайджаном имеют огромный потенциал и неуклонно развиваются. Однако на данном этапе на него нельзя полностью полагаться в вопросах транспортировки из России в Иран стратегических грузов, он не развивает важные для экономики горные районы и не проходит по территории евразийской Армении, оставляя ее за скобками. Поэтому он будет носить важное торговое, но пока не стратегическое значение.

Существуют перспективные транскавказские коридоры и на Западном Кавказе. Поднят вопрос о строительстве Военно-Сухумской дороги, которая свяжет Северный Кавказ и Карачаево-Черкессию с абхазскими портами Сухум и Очамчира. Необходимость строительства этой дороги (точнее, участка дороги через Большой Кавказский хребет) связана с перегрузкой черноморских портов Новороссийска и Туапсе и перегрузкой авто- и железнодорожной инфраструктур, подходящих к этим портам. Однако руководством Абхазии пока не принято политическое решение по строительству этой автодороги. Ограничены и перспективы восстановления сквозного движения по железной дороге из России через Абхазию и западные районы Грузии. Для пропуска большого объема грузов на Армению, Турцию и Иран железная дорога должна быть серьезно модернизирована. Однако она проходит по курортной линии, что может крайне негативно сказаться на туристической отрасли Республики Абхазии. То же самое касается и автомобильных дорог по восточному побережью Черного моря.

Завершая этот краткий обзор сухопутных транспортных коридоров из России через государства Закавказья в Иран, я хочу вернуться к тому, с чего начал свое выступление. Создание новой региональной инфраструктуры и новой евразийской реальности даст новый импульс и российско-иранскому сотрудничеству в Закавказье. Эти проекты будут реализованы, потому что это надо России и Евразийскому союзу, это надо Ирану, это надо нашему общему будущему.

РАЗДЕЛ 3

Ключевая роль Казахстана в коридорах СТЕК

Мальшев А.А., Рахимов К.К., Собянин А.Д.

Казахстан в системе транспортных евразийских коридоров¹

Железные дороги Казахстана занимают исключительное место в системе республиканского хозяйства. Огромные размеры республики при малой плотности населения, разнесенность на тысячи километров основных промышленных районов сохраняют административную и хозяйственную независимость и удерживаются от центробежных тенденций исключительно благодаря высокой развитости инфраструктуры и коммуникаций — железных дорог, трубопроводного транспорта, электросетей, телекоммуникаций. Автодорожная сеть и автомобильный транспорт развиты несколько хуже, но также справляются с основными задачами.

Ниже мы хотели бы остановиться не только на успехах транспортной системы Казахстана, но и на необходимости расширения внешних направлений развития — прежде всего в северном, южном и юго-восточном векторах. Эти вектора развития транспортной системы Казахстана имеют уже свои международные формы — Евразийское экономическое сообщество, МТК «Север-Юг» (Белоруссия и Казахстан в 2003 году приняты в число участников «Север-Юга») и Шанхайская организация сотрудничества. Однако от реальных интеграционных процессов несколько запаздывает, на наш взгляд, готовность транспортного комплекса Казахстана максимально использовать появляющиеся через участие в международных организациях возможности.

«Казахстан темір жолы» — крупнейшее по обороту и числу работающих предприятие в числе других четырех казахстанских предприятий, компания успешно котируется западными агентствами. 7 октября 2002 года международное рейтинговое агентство «Standard&Poor's Ratings Services» сообщило о том, что прогноз кредитного рейтинга компании РГП «Казахстан темир жолы

— — — — —
¹ ОПУБЛИКОВАНО: **Казахстан**. 2003. № 2. Август. С. 60–68
[conjuncture.ru/investkz-com-02-08-2003].

(КТЖ)», монополиста на рынке железнодорожных услуг Республики Казахстан, изменен с ВВ/«Стабильного» на ВВ/«Позитивный». Улучшение прогноза отражает также «Позитивный» прогноз кредитного рейтинга Республики Казахстан (в местной валюте: ВВ+/Позитивный/В; в иностранной валюте).

15 марта 2002 года Правительство Республики Казахстан приняло Постановление № 310 «О создании закрытого акционерного общества «Национальная компания «Казакстан темір жолы». ЗАО «НК «Казакстан темір жолы»» со 100% пакетом акций государства было образовано путем слияния республиканского государственного предприятия «Казакстан темір жолы» с его дочерними предприятиями, такими как «Инфраструктура», «Локомотив», «Грузовые перевозки», «Дирекция по строительству и временной эксплуатации железнодорожной линии Хромтау–Алтынсарино», Первая, Вторая и Третья государственные компании по управлению вагонным парком.

В соответствии с постановлением магистральная железнодорожная сеть была выведена из имущественного комплекса Республиканского государственного предприятия «Казакстан темір жолы».

Основными видами деятельности Общества определено владение и пользование магистральной железнодорожной сетью и выполнение функций оператора сети и перевозчика. Президентом ЗАО «НК «КТЖ» был назначен Ерлан Атамкулов.

Высокий уровень менеджмента, объемы и качество предоставляемых железными дорогами услуг не подвергаются сомнению ни одним международным или казахстанским экспертным агентством. Тем не менее, наступила пора для обсуждения вопроса об изменении или коррекции стратегии развития транспортной системы Казахстана и ее станового хребта — железных дорог. К сожалению, есть и субъективные препятствия для такого разговора: запуганные угрозой судебных преследований чиновники Минтранскома и служащие КТЖ «дуют на воду» во время проведения тендеров (только в октябре 2002 года были отменены тендеры на исследования ОСЖД-2 и китайского направления).

В 2001–2003 гг. по целому ряду важнейших экономических задач Республики Казахстан инициативы Президента Назарбаева зачастую

опережали самые смелые стратегические планы корпоративных структур. Это касается в первую очередь финансовой системы республики и ее нефтегазового сектора. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан просто обязано адекватно вызову времени выработать такое понимание стратегических перспектив, которое соответствовало бы уровню Президента Казахстана. Развитие транспортной инфраструктуры Казахстана не может не учитывать тенденции других секторов народного хозяйства Казахстана и тенденции развития международных экономических связей.

Взгляды президента Республики Казахстан на развитие транспортно-коммуникационного комплекса легли в основу «Стратегического плана развития Республики Казахстан до 2010 года» (Раздел V. Транспортная инфраструктура), регламентирующего деятельность и определяющего перспективы развития транспортного комплекса Республики Казахстан. В целом план характеризуется комплексностью рассмотрения основных составляющих транспортного комплекса республики, в нем выделяются актуальные проблемы, намечаются пути решения.

Иерархия коридоров

Постановление Правительства Республики Казахстан от 27.04.2001 «О Концепции развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан» обобщило опыт предыдущих лет и подвело логическую черту под экономическими и инвестиционными возможностями, которые давала прежняя стратегия. В этом постановлении, а также в «Программе развития транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан» были верно определены, сформулированы и перечислены основные перспективные международные транспортные транзитные коридоры и отдельные межграницные транспортные участки.

В настоящее время по территории Казахстана пролегают 2, 8, 5, 10-й транспортные коридоры ОСЖД, а также ответвление 1-го транспортного коридора. Евроазиатские международные маршруты по территории Казахстана проходят по трем направлениям, которые

внутри республики классифицируются как Северный, Центральный и Западный коридоры. Кроме направлений, участвующих в формировании основных трансконтинентальных маршрутов, необходимо отметить еще один транспортный коридор — Среднеазиатский, имеющий важное значение для осуществления международных связей государств Средней Азии.

ТАБЛИЦА 1. *Технико-эксплуатационные характеристики основных транспортных коридоров*

Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели по коридорам			
		Северный	Центральный	Среднеазиатский	Западный
Эксплуатационная длина	тыс. км	1,9	1,8	2,1	1,1
Протяженность участков:					
– однопутных	тыс. км	1,0	1,0	0,9	1,1
– двухпутных	тыс. км	0,9	0,8	1,2	—
То же, по видам тяги:					
– электрическая	тыс. км	0,9	0,9	0,1	—
– тепловозная	тыс. км	1,0	0,9	2,0	1,1
Протяженность участков с полезной длиной приемо-отправочных путей:					
– 850 м	км	1,2	1,8	2,1	0,4
– 1050 м	км	0,7	-	-	0,7
Протяженность участков, оснащенных системами сигнализации, блокировки, централизации:					
– диспетчерской централизацией	тыс. км	1,2	1,1	2,0	1,1
– автоблокировкой	тыс. км	0,4	0,4	0,1	—
– полуавтоматической блокировкой	тыс. км	0,3	0,3	—	—
Весовые нормы грузовых поездов	т	2700–6000	2700–4500	2700–4500	2000–4500
Средние скорости движения грузовых поездов:					
– участковые	км/час	43	41	45	39
– технические	км/час	49	47	48	45

В целом указанные характеристики подтверждают высокий потенциал наращивания грузоперевозок по территории Республики Казахстан. Тем не менее, одним из недостатков вышеуказанной Программы является то, что на агрегативном уровне происходит перечисление транспортных коридоров, проходящих или не проходящих по территории, без проведения анализа важности их для экономики Республики Казахстан в свете экономической и геополитической обстановки в мире и регионе, и, следовательно, без указания иерархии приоритетности их развития.

Необходимо сосредоточение негосударственных инвестиционных и государственных финансовых вложений лишь в выделенные как наиболее значимые на ближайшую перспективу коридоры. На наш взгляд, иерархия выделенных как наиболее значимых для приоритетного развития транзитных и межграницных транспортных коридоров могла бы выглядеть следующим образом:

I. Среднеазиатский коридор, с выделением узбекистанского и таджикистанского транзита в отдельные подпрограммы в силу различия в экономиках двух государств. Данное направление представляется наиболее перспективным в силу объемов грузоперевозок в эти страны через Казахстан (2-е и 3-е место после РФ), как по причине возможности использования уже существующей транспортной системы по этому коридору в Казахстане и Узбекистане, так и в силу заинтересованности западных государств в увеличении экономического присутствия в Средней и Центральной Азии.

II. Казахстанско-российские межграницные участки. В 2000 и 2001 годы было продемонстрировано начало стратегического разворота России в южном и восточном направлении. Поскольку главы регионов России обладают значительной самостоятельностью в выработке внешнеэкономической региональной политики, а сами регионы имеют разные территориально-экономические характеристики, необходимы различные подпрограммы по увеличению грузоперевозок, рассчитанные на перспективные регионы РФ в Южном, Приволжском, Уральском, Сибирском федеральных округах. Следует учитывать,

что грузопоток из/в Россию формируется как российско-казахстанскими перевозками, так и российско-среднеазиатским транзитом через Казахстан.

Ш. Северный коридор Трансазиатской железной дороги. Этому направлению до сих пор уделялось значительное внимание, проходили презентации КТЖ в Урумчи и Пекине, однако адекватных затраченным усилиям успехов не достигнуто. В ближайшей перспективе наращивание транзита по Северному коридору ТАЖД будет происходить прежде всего за счет китайско-российского и китайско-европейского транзита. На наш взгляд, для развития Северного коридора ТАЖД необходимо перенести представительство КТЖ из Урумчи в столицу 12 западных регионов КНР город Чунцин (либо открыть в Чунцине третье представительство).

IV. Международный коридор «Север-Юг». Ориентация грузопотоков из Ирана на российский порт Оля и другие порты России говорит о необходимости выработки согласованной казахстанско-российской позиции по развитию мультимодального коридора «Север-Юг» с учетом необходимости развития индийско-иранского транзита через порт Актау. Авторы считают, что в ближайшие годы высокое политическое значение казахстанского участия в МТК «Север-Юг» не будет подкреплено столь же высокой экономической отдачей, что и позволяет поставить данное направление после российского и китайского.

Одним из примеров актуальности разработки новой транспортной стратегии является медленный рост грузоперевозок по Северному коридору ТАЖД.

Представительство в Чунцине

При прежних планах наращивания перевозок через пограничную станцию Дружба–Алашанькоу были не учтены собственно китайские взгляды на данный вопрос, и, шире, китайская концепция развития 12 западных провинций.

В настоящее время становится очевидным необходимость учета геополитической компоненты в выработке стратегии развития

любой экономически и политически значимой для государства отрасли, каковой для Республики Казахстан, несомненно, является транспортная отрасль промышленности. Занимая известное географическое положение и имея очевидно вытекающие из этого положения преимущества, выгоды и специфику транспортной и железнодорожной отрасли в частности, необходимо, прежде всего, рассмотреть и всесторонне учесть настоящее экономическое состояние и перспективы (программы) развития крупнейших экономических и геополитических игроков данного и соседних регионов. В такой постановке вопроса максимальное внимание должно быть уделено, прежде всего, принятой руководством КПК и китайским правительством государственной программы «Сибуда кайфа» — Стратегии развития 12 Западных районов КНР, известной также как «Развитие Запада», а также факторы общегосударственного развития КНР на ближайшие годы.

2001 год — начало практической реализации программы освоения западных районов Китая, что влечет за собой существенное увеличение спроса на строительные материалы, машиностроительное и энергетическое оборудование, транспортные средства. Значительная часть поставщиков необходимого для реализации Стратегии развития Запада находится в России и странах Евросоюза, что позволяет транспортным ведомствам Республики Казахстан, прежде всего ЗАО «НК «КТЖ», найти свое место в проектах индустриализации западных районов. Пока же среди 6 млн тонн грузов, перевозимых через «Дружбу–Алашанькоу», место транзитных грузов очень скромное. Собственная работа казахстанских транспортников ведется, и очень успешно, в одном из наиболее развитых регионов Запада — Синьцзян-Уйгурском автономном районе КНР.

Справедливости ради мы должны указать, что и в России, для которой китайское направление является одним из самых перспективных, работы по вхождению в различные проекты в западных регионах КНР также не ведется, — по старинке, российские представители различных компаний сидят чаще всего в Урумчи, Пекине, Харбине, Шанхае, Гуанчжоу и Сянгане (Гонконге), в Ланьчжоу и Чунцине российских представителей практически нет.

Летом 2002 года один из авторов данной статьи в докладной записке в РГП «КТЖ» обосновывал необходимость открытия представительств КТЖ в Тегеране и Чунцине. Если решение открыть представительство в Тегеране было принято, то предложение по Чунцину было отклонено.

Западные территории КНР включают 12 провинций и районов, из них 6 на северо-западе: провинции Шэньси, Ганьсу, Цинхай, а также Нинся-Хуэйский автономный район, Синьцзян-Уйгурский автономный район, Автономный район Внутренняя Монголия и 6 на юго-западе: провинции Сычуань, Гуйчжоу, Юньнань, а также Тибетский и Гуанси-Чжуанский автономные районы, город центрального подчинения Чунцин. Из них наиболее крупными по валовому продукту являются СУАР, АРВМ, Чунцин, Цинхай, ГЧАР.

Китай в 2001–2005 годах инвестирует в железнодорожное строительство 42,3 млрд долларов США. Министерство железных дорог планирует построить 7 тыс. км железных дорог, в результате чего общая протяженность железнодорожных линий в республике составит около 75 тыс. км (на Запад приходится около 36% общей протяженности железных дорог). Из них 14 тыс. км — скоростные железные дороги. Прокладка новых рельсовых путей составила 1 350 км, а прокладка второй колеи — 800 км. Общая протяженность сданных в эксплуатацию новых линий составила в 2002 году 1210 км, второй колеи — 1460 км, электрифицированных путей — 2620 км.

Участие компаний из стран ЕвразЭС в «Сибу да кайфа» возможно в самых различных формах, но необходимо присутствие представителей компаний из евразийских стран в Чунцине и в столицах тех регионов КНР, где компании намерены действовать. Решение по таким серьезным вопросам, как прокладка местных авто- или железных дорог, готовится коммерческими структурами, но принимается обязательно на политическом уровне глав регионов или местных администраций.

Чунцин является официальной «столицей Запада» Китайской Народной Республики. В этом городе проходят все наиболее значимые для промышленного развития западного макрорегиона промышленные и иные выставки, находятся представительства министерств

КНР, общекитайских ведомств, отвечающие за реализацию программы «Сибу да кайфа», а также штаб-квартиры транснациональных корпораций, имеющих свои интересы в Синьцзяне, Тибете и других западных провинциях. Для понимания важности «Сибу да кайфа» можно, помимо цифр в сотни миллиардов долларов США на западные проекты, привести такой факт. В 2002 году президент Чунцинской промышленной корпорации «Лифань» Инь Миншань был избран заместителем председателя Народного политического консультативного совета (НПКС) города Чунцина. Инь Миншань стал первым за время реформ и открытости в Китае частным предпринимателем, вступившим в руководящий состав НПКС провинциального уровня. Таким образом, именно на примере столицы Запада руководство КНР готово продемонстрировать эффективность нового партийного курса «тройного представительства», решение по которому было принято в ноябре 2002 года на XVI Съезде КПК.

Перенаправление грузопотока в рамках проектов по программе «Стратегия развития Запада» из 12 западных регионов КНР с портов на железнодорожный транзит возможно лишь при участии руководителей провинций и автономных районов, а также представительств центральных ведомств китайского правительства в городе Чунцин. Необходимо повысить уровень казахстанско-китайских контактов в рамках участия Республики Казахстан в проектах Западного развития и создать представительство МТК в «столице Западного Китая» г. Чунцине, для координации деятельности казахстанских транспортных организаций в КНР и включения казахстанских организаций в различные проекты стратегической программы развития западных регионов КНР «Сибу да кайфа».

Может быть также рассмотрен вопрос об открытии в Чунцине постоянного представительства ЕвразЭС, что позволило бы лоббировать проекты с участием не только казахстанских, но также российских и белорусских железных дорог. Сотрудничество России, Казахстана и Белоруссии уже начинает осуществляться на другом направлении — в нынешнем году [2003] Казахстан и Белоруссия были приняты, теперь уже официально, в число участников МТК «Север-Юг».

Хазария и Ганза

Сегодня в Российской Федерации и Республике Казахстан достаточно остро стоит вопрос о выборе перспективной стратегии развития транспорта, как отрасли народного хозяйства. России и ее союзникам по Евразийскому экономическому сообществу (ЕврАзЭС) и Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) необходима новая транспортная идеология, составной частью которой должна стать Система транспортных евразийских коридоров (СТЕК). Она призвана обеспечить безопасность и надежность функционирования континентальных транспортных маршрутов, а также развитие территориально-производственных комплексов (ТПК). При нынешних подходах к решению проблемы транспорт не может обеспечить ни первой задачи, ни второй.

После того как перестал существовать СССР, транспортный комплекс стран СНГ стал активно включаться в существующую европейскую транспортную систему. В 1994 году на 2-й Международной европейской конференции по транспорту, проходившей на о. Крит, были определены девять основных направлений (коридоров) с тринадцатью ответвлениями. На 1-й Международной евроазиатской конференции по транспорту, проходившей в Санкт-Петербурге, были закреплены механизмы взаимодействия европейских и евразийских транспортных институтов, а ряд российских коридоров вошла составной частью в 9-й и 2-й Критские коридоры.

В то же время очевидно, что Критская система и коридоры ЭСКАТО ООН, будучи созданными в интересах других стран, не дают России и ее союзникам объединить в транспортном и инфраструктурном отношении евразийский континент, чтобы реализовать свой потенциал развития.

Одним из результатов ориентации на Критские международные коридоры явилось то, что были некритически восприняты некоторые базовые подходы к развитию транспорта в Европе, где традиционно ведущим является морской транспорт, а железнодорожный транспорт обеспечивает связность регионов (идеология «сильных европейских регионов») и взаимодействие между портами различных бассейнов.

Создание предприятий или развитие регионов в Европе не является задачей транспорта, что позволяет снизить к минимуму государственное регулирование транспортного развития, в то же время на азиатских просторах Сибири и Средней Азии лишь при наличии дороги можно говорить об иных хозяйственных задачах, что должно было бы обязывать к максимальной вовлеченности государства.

Сегодня странам ЕвразЭС необходимо развивать свою транспортную систему лишь в координации с европейской, южно- и восточноазиатской транспортными системами, делая основной упор на независимом развитии и формировании собственного транспортного комплекса вокруг центральноевразийского региона.

Этот вывод опирается прежде всего на ту предпосылку, что транспортно-коммуникационные сети должны решать две задачи, на первый взгляд, взаимоисключающие. Во-первых, для государства транспортные коридоры суть механизмы, обеспечивающие экономическое и культурное единство некой территории. Во-вторых, в рамках общего геоэкономического пространства они представляют собой обобщенную систему обмена сырьем, технологиями, смыслами и т.д. между геоэкономическими полюсами, странами, цивилизациями.

Двум задачам соответствуют две различные формы транспортно-коммуникационных сетей. Для сохранения организующих структур, «размываемых» транспортной теоремой (если вложения Центра в транспортно-инфраструктурные проекты в регионе недостаточны для развития приграничной территории, эта территория попадает под влияние соседних стран), наиболее адекватными являются замкнутые кольцевые структуры, прорезанные сравнительно короткими радиальными ветвями. Геоэкономическая карта евразийского континента насчитывает пять транспортных колец — Центрально-европейское, Североевропейское, Средиземноморское, Дальневосточное и Центральноевразийское. Эти транспортные кольца организуют функционирование национальных экономик. Можно с сожалением констатировать, что лишь одно из них сейчас как-то функционирует — Центральноевропейское.

Центральноевразийское транспортное кольцо может включать в себя Грузию, Армению, Азербайджан, Турцию, Казахстан, Иран,

Ирак, северо-западные регионы КНР, Афганистан, Пакистан, северные штаты Индии, российские регионы Северного Кавказа, Поволжья, Урала и Южной Сибири. Центральноевразийское транспортное кольцо фокусируется в регионе Каспийского моря и может в перспективе иметь три точки «подключения» к системе мировой торговли — континентальную на Памире, южноазиатскую в порту Бендер-Аббас, черноморскую в Новороссийске.

Подробнее транспортные кольца евразийского континента рассматривались авторами в других работах, здесь же выделим приоритет среди всех коридоров — «Север-Юг».

Хазаро-Ганзейский торговый путь (ХГТП), понимаемый как стратегическое развитие современного коридора из Балтики к индийским портам «Север-Юг», имеет особое значение. ХГТП соединяет Севморпуть (в Петрозаводске), Трансиб (в Казани), Турксиб (в Сызрани), имеет выход к Средиземноморскому транспортному кольцу (Волго-Донской канал) и проходит через наиболее нестабильные территории целого ряда стран формирующейся центральноевразийской геоэкономической структуры. Узловые точки Санкт-Петербург, «2К» (Калининград–Клайпеда), Петрозаводск, Казань, Сызрань, Астрахань–Аксарайская, Актау, Махачкала, Баку, Туркменбаши, Энзели, Амирабад, Тегеран, Бендер-Аббас, Мумбаи (или соседний порт Джавахарлал Неру).

ХГТП может иметь сухопутное ответвление от Астрахани–Аксарайской через Казахстан и Киргизию — Памирский тракт. Памирский тракт ХГТП, с двумя маршрутами в Средней Азии (через Узбекистан–Киргизию и через Казахстан–Киргизию), с выходом на Каракорумское шоссе и далее до порта Карачи, может в перспективе стать общим экономическим проектом России, стран ЕврАзЭС, Китая, Пакистана и Индии в рамках деятельности Совецания по выработке мер доверия в Азии (СВМДА). В случае подключения сухопутного плеча ХГТП в рамках деятельности СВМДА (последнее необходимо, так как в настоящее время часть этого маршрута проходит через оккупированную Пакистаном часть индийского штата Джамму и Кашмир), — к ХГТП добавятся узлы Кандагач, Арысь–Ташкент, Луговая, Бишкек, Ош, Хорог, Таш-Курган, Исламабад, Карачи.

Особо следует отметить, что, если основной маршрут Хазаро-Ганзейского торгового пути от «2К» и Санкт-Петербурга к Джавахарлал Неру и Мумбаи уже фактически начал развиваться в рамках МТК «Север-Юг», то Памирский тракт требует долгого переговорного процесса в рамках СВМДА. Начавшееся в 2002 году строительство современных мостов через пограничный Пяндж может стать началом движения СВМДА к заключению Памирского пакта стран СВМДА по обеспечению гарантий безопасности и экономического сотрудничества всех стран-участников Совещания по выработке мер доверия в Азии.

Впрочем, жизнь может резко ускорить заключение Памирского пакта и начало активных перевозок по автотрассе на Карачи. Те политические шаги, которые начал президент Казахстана Нурсултан Назарбаев, когда инициировал создание СВМДА, поддержаны в России. Президент России Владимир Путин имел 5 февраля продолжительную беседу с руководителем Пакистана Парвезом Мушаррафом. Основное внимание на встрече было уделено именно вопросам экономического сотрудничества с Россией или при участии российских компаний в Памирском регионе.

В настоящее время Казахстан имеет прямой железнодорожный выход к портам Персидского залива (через узбекские Джизак и Бухару, туркменские Чарджоу и Мары, иранский Серахс). Планируется строительство вместе с Туркменистаном ветки вдоль восточного побережья Каспийского моря. Казахстанско-туркменская железнодорожная ветка может пройти либо по маршруту Ералиево–Туркменбаши (через залив Карабогазгол), либо по маршруту Узень–Газанджик (с обходом восточнее Карабогазгола). Второй маршрут несколько длиннее, однако легче по геологическим условиям строительства, кроме того, он представляется более перспективным с учетом экологической непредсказуемости последствий от строительства крупного транспортного сооружения через залив Карабогазгол.

В перспективном плане представляется необходимым замкнуть «Восточный луч» меридионального коридора в главном логистическом центре МТК «Север-Юг» — транспортном узле Аксарай-

ская–Астрахань. В этом случае грузы по железной дороге переваливались бы в порту Бузан, находящемся всего в 12 километрах от железнодорожной станции Аксарайская. Связка порт Бузан — Аксарайская организовывала бы смешанные перевозки из/в Среднюю Азию в направлении Волго-Донского и Волго-Балтийского каналов. Направление Аксарайская — порт Бузан — Волго-Дон — Азовское море перспективно в числе прочего и для перевозки нефти в железнодорожных цистернах и малых танкерах.

Задачи Казахстанского «Восточного луча» МТК «Север-Юг», на взгляд авторов, могут быть следующими:

1) обслуживание портом Актау экспортно-импортных потоков Уральского и Сибирского регионов (в частности, отработанный маршрут Никель-Тау Оренбургской области — порт Актау);

2) развитие паромного сообщения между портом Актау и портами других государств Каспийского бассейна;

3) создание в порту Актау зоны свободной торговли для обслуживания грузов по МТК «Север-Юг» и направлением Средняя Азия — Европа;

4) использование существующих железнодорожных маршрутов через Мешхед для снятия возможного дисбаланса в связи с сезонностью и грузонапряженностью маршрута;

5) строительство ветки вдоль восточного побережья Каспийского моря Узень–Газанджик;

6) создание зоны свободной торговли в районе смешанного узла Аксарайская–Астрахань для работы на ряде казахстанских маршрутов и транзитных маршрутов через Казахстан;

7) создание совместного казахстанско-российского танкерного флота;

8) создание российско-казахстанской автотранспортной компании;

9) восстановление и модернизация автодорожных магистралей Восточного Каспия.

Характерно, что и на другом конце коридора — на Балтике Казахстан действует самым активным образом. Балтийск (Калининградская область) и некоторые другие порты готовят специальные предложения для порта Актау и казахстанских компаний (ранее ка-

казахстанские компании пытались приобрести портовые мощности в Риге, Мурманске, Санкт-Петербурге, но не очень успешно). ЗАО «Продкорпорация» успешно решает задачу быстрого наращивания казахстанского зернового экспорта, казахским компаниям удалось зимой 2002–2003 гг. увеличить зернотранзит через украинские, российские и балтийские порты, а с портом Клайпеда казахстанской стороной даже достигнута договоренность о стратегическом партнерстве (в конце 2002 года Клайпедский государственный морской порт ввел в действие современный зерновой терминал).

Ускорение интеграции

Начало 2003 года ознаменовалось резким ускорением интеграции на пространстве евразийского материка. Состоявшийся Госсовет России при участии президента Путина 22 января был целиком посвящен вопросам приграничного сотрудничества, а соответствующая программа получила государственный статус (основными кураторами определены МИД и Минэкономразвития РФ). Первый экономический форум ЕврАзЭС 19–20 февраля обозначил приоритеты Российского государства в интеграционном процессе. Среди этих приоритетов, как подчеркивает генеральный секретарь ЕврАзЭС Григорий Рапота, транспортное сотрудничество имеет наибольшее значение, так как создает инфраструктуру для взаимодействия в других отраслях.

Заключение соглашения о сотрудничестве между министерствами транспорта Республики Беларусь и Республики Казахстан в нынешнем году, одновременное вхождение двух стран в МТК «Север-Юг», показывает, что к интеграционному тандему Россия–Казахстан присоединилась ключевая страна на европейском направлении ЕврАзЭС — Республика Беларусь.

В Белоруссии присутствует понимание невозможности развития евразийских коридоров на территории Белоруссии без сильного азиатского вектора, в Казахстане европейское направление давно является одним из важнейших. Как было подчеркнуто в

выступлении Президента Республики Казахстан и в завершающем выступлении Генерального секретаря ЕврАзЭС Григория Рапоты на Первом экономическом форуме ЕврАзЭС, евразийская интеграция есть нечто большее, чем простое сотрудничество — это взаимная ответственность и общая экономическая политика на рынках третьих стран. Балтийское, среднеазиатское, китайское, иранско-индийское направления развития транспортного комплекса Республики Казахстан органично легли бы в общее развитие транспортной системы стран ЕврАзЭС.

Malyshev A., Rakhimov K., Sobyenin A.

Kazakhstan in the System of Eurasian Transport Corridors¹

In the present trend towards globalisation the transport policies of many countries depend on the economic potential and development level of neighbouring states, as well as on basic 'geostrategic' interests of leading regional and global states.

In this connection, advantages Kazakhstan can gain due to its geopolitical position are influencing the development strategy of the country's transport sector.

In this article the authors discuss the possibilities for external development of the Kazakhstani transport system in northern, southern and south-eastern directions. Although these three routes have gained their international organizational forms as Eurasian Economic Community (EurAsEC), North-South International Transportation Corridor (Kazakhstan and Belarus became members in 2003) and the Shanghai Organisation of Co-operation (SOC) the Kazakhstani transport sector is not being used to the full.

Corridor hierarchy

Currently, the so-called second, eighth, fifth and ninth (and a branch of the first) transport corridors of Organization for Railway Cooperation (ORC) are running through Kazakhstan. Eurasian international routes go in three directions and are classified in Kazakhstan as Northern, Central and Western corridors, respectively. The Central Asian corridor should also be mentioned

¹ Published: KAZAKHSTAN. 2003. № 2, August. P. 60-64 [investkz-com-02-08-2003-eng].

because it is important for international relations between the states located in this region.

Characteristics in the table show high potential of cargo traffic through Kazakhstan. Below we propose our view of the hierarchy of the most important, and thus, the most promising transport and interborder corridors.

Central Asian corridor (the Uzbek and Tajik transit is treated as separate subprograms because of economic features of these two states). This route is the most promising one because: (1) Uzbekistan and Tajikistan (after Russia) have the second and third largest cargo volumes (respectively) transported through Kazakhstan; (2) this corridor lets Kazakhstan and Uzbekistan use the existing transportation system; (3) western states are concerned about increasing their economic presence in Central Asia.

The Kazakhstani and Russian interborder sections. As Russian regions are quite independent in regard to implementing foreign economic policy there is the necessity to develop various programs aimed at increasing cargo traffic with promising areas such as Southern, Volga, Ural, and Siberian federal districts. It should be noted that cargo traffic to and from Russia is formed by the Russia-to-Kazakhstan as well as the Kazakhstan-to-Russia shipments, along with the Russian and Central Asian transit through Kazakhstan.

The Northern corridor of TransAsian Railway (TAR). Kazakhstan has been paying much attention to the development of this route. But the Urumchi and Beijing presentations of the National Company Kazakhstan Temir Zholy (KTZ) did not achieve success equal to the efforts spent. In the very near future, transit over Northern corridor of TAR will be increased with the help of the Chinese and Russian, and Chinese and European transit. We suppose that for the sake of Northern corridor development the representative office of the KTZ should be moved from Urumchi to the city of Chongqing, the capital of 12 western regions of China, or the third representative office should be opened there.

International North-South corridor. Orientation of the Iranian cargo traffic to Olya and other Russian seaports proves that it is necessary to establish a uniform Kazakhstani and Russian view on the multimodal North-South corridor that would include Indian and

Iranian transit through Aktau seaport. However, according to the authors' view, active political participation of Kazakhstan in the North-South ITC will not be reinforced by high economic feedback in the near future, and this is why we placed this route after the Russian and Chinese ones.

Slow growth of cargo traffic along Northern corridor of TAR is one of the examples confirming that development of the new strategy is highly relevant.

Northern corridor

While implementing plans for increasing cargo traffic through this route, especially when speaking of transportation of goods through the frontier station Druzhba-Alashankou, we should include the factors influencing the economic development of China in recent years. For example the practical implementation of the development program of Western Chinese regions (Xibu da Kaifa) was launched in 2001. This will result in a significant increase in demand for building materials, engineering and power equipment, and means of transportation produced in Russia and EU countries. This is an opportunity for the transportation departments of Kazakhstan, and first of all for the KTZ, to participate in the projects on industrialization of Western Chinese regions.

In this connection, it is noticeable that the Xibu da Kaifa program provides reorganisation of the West Chinese transportation system from seaport to railway transit. China's investment in railway building will reach USD 42.3bn in 2001–2005. It is planned to lay 7,000 km of railways to increase the aggregate length of the national railway network to 75,000 km (with 36% of its total lengths running through western regions) of which 14,000 km will be high-speed railways. There have already been laid 1,350 km of new rail tracks, and 800 km of the second rail track. The total length of commissioned new lines made up 1,210 km, the length of the second line reached 1,460 km, and electrified lines made up 2,620 km in 2002.

Western China includes 12 provinces and regions, with 6 of them situated in the northwest and 6 in the southwest of the country. The largest of them with regard to gross production are Xinjiang Uygur Autonomous Region, Inner Mongolia Autonomous Region, Chongqing, Qinghai, and Guangxi Zhuang Autonomous Region. Practical retargeting of the Western China cargo traffic to railway transit under the 'Great Development of the West' program is possible only in association with heads of these provinces and autonomous regions, and representatives of the central governmental authorities in Chungqing (official capital of Western China). This city is the centre of all the exhibitions important for the industrial development of the region. The representative offices of the Chinese ministries that implement the Xibu da Kaifa program are there, as are the headquarters of transnational corporations which do business with Xinjiang, Tibet and other western regions.

In this connection we propose the Ministry of Transportation and Communications of Kazakhstan to raise the level of contacts between Kazakhstan and China by opening its representative office in Chungqing. This will provide an opportunity to co-ordinate activities of the Kazakhstani transport organisations in China and participate in the projects of the strategic program on development of the Western China.

It is fair to say that even in Russia, where the Chinese route is being actively developed, no work on participation in any projects implemented in Western China is being done. Thus, there are representative offices of many Russian transportation companies in Urumchi, Beijing, Harbin, Shanghai, Canton and Xianggang (Hong Kong), but there are few of them in Lanzhou and Chungqing.

That is why we can speak of opening a permanent representative office of EurAsEC in Chungqing. This would allow lobbying of the projects with participation of not only Kazakhstani, but also Russian and Byelorussian railway companies.

Eastern line of the North-South ITC

At present, it is an open question that Russia and Kazakhstan must choose a perspective strategy for the development of the transportation branch of the economy. Russia and its EurAsEC and SOC allies need new transportation methods that would include the System of Eurasian Transportation Corridors (SETC). Its objective is to provide security and reliability of the work of continental transportation routes and development of the territorial production complexes (TPC). Current approaches to this problem do not allow transportation networks of Russia and Kazakhstan to deal either with the first, or the second objective.

After the collapse of the USSR, its transportation complex has been actively entering the European transportation system. Nine major corridors with thirteen branches were designated during the Second European Transport Conference (Crete, Greece) in 1994. A cooperation scheme of European and Eurasian transportation institutes was approved at the First Eurasian Transport Conference (St. Petersburg), and a number of Russian corridors were included in the 9th and 2nd Crete corridors.

At the same time, it is clear that the Crete system and UNO ESCAP corridors created for the convenience of other countries do not let Russia and its allies develop their potentials through consolidation of Eurasian transport and infrastructure.

Orientation on the Crete international transportation corridors led to a positive perception of some basic approaches to the development of European transport. This continent's leading means of transport is maritime transport; railways just provide communication between regions (a method of the "strong European regions") and interaction between the seaports of different basins. The creation of new facilities or regional development is not Europe's task for transport. This makes reduction of governmental control of transportation sector possible. At the same time efficient solution of national economy problems in Siberia and Central Asia is possible only if there are railway communications, which presupposes maximum governmental involvement in these processes.

This is why today's EurAsEC countries should develop an independent transport system with emphasis on establishing the transport complex around the so-called Central-Eurasian region.

The Central-Eurasian transport circuit may include Georgia, Armenia, Azerbaijan, Turkey, Kazakhstan, the Central Asian states, Iran, Iraq, north-western regions of China, Afghanistan, Pakistan, northern states of India, Russia's Northern Caucasus regions, the Volga, Ural and Southern Siberia regions. Being focused in the Caspian region this circuit will have three points through which it may access international trade. They are: continental at Pamir, South Asian at port Bender-Abbas (Iran), and Novorossiysk at the Black Sea.

Khazar-Hanseatic Trading Track (KHTT) is seen as the strategic a continuation of the modern corridor from the Baltic to Indian North-South seaports and plays a special role. It connects the Northern Sea Route (Petrozavodsk), Transsib (Kazan) and Turksib (Syran) and has access to the Mediterranean transport circuit (through the Volga-Don Canal) laying over the most unstable areas of the number of countries situated in the developing Central Eurasian geo-economic region. Junction points include St. Petersburg, 2K (Kaliningrad-Klaipeda), Petrozavodsk, Kazan, Syran, Aksaray-Astrakhan, Aktau, Makhachkala, Baku, Turkmenbashi (Ashgabad), Enzeli, Amirabad, Tehran, Bender-Abbas, and Mumbai (or the neighbouring port Jawaharlar Nehru).

KHTT may have an overland branch from Astrakhan-Aksaraiskaya through Kazakhstan and Kyrgyz Republic called the Pamir passage. This structure with two Central Asian routes (over Uzbekistan and Kyrgyzstan, and Kazakhstan and Kyrgyzstan), and with access to the Karakorum highway and further to the Karachi seaport could become a common economic project. The States involved would be Russia, EurAsEC countries, China, Pakistan, and India within the framework of a Conference on Interaction and Confidence-building Measures in Asia (CICA). In this case KHTT would have additional junction points in Kadagach, Arys-Tashkent, Lugovaya, Bishkek, Osh, Khorog, Tash-Kurgan, Islamabad, and Karachi.

It should be noted that the main KHTT route from 2K and St. Petersburg to Jawaharlar Nehru and Mumbai is practically developing under the North-South ITC, but the development of the Pamir passage demands lengthy negotiations under CICA. Construction of modern

bridges over the frontier Pyandzh started in 2002 may become the starting point for making the Pamir pact of CICA countries on guaranteeing security and economic co-operation.

However, the current situation may speed up the signing of the Pamir pact and the beginning of active shipment over the Karachi motorway. For example, Russia has supported measures taken by the Kazakhstani President Nursultan Nazarbayev on establishing CICA. Russian President Vladimir Putin had a long talk with Pakistani leader Pervez Musharraf on 5 February 2003. During their conversation they touched upon the question of economic co-operation between the countries located in the Pamir region.

Currently Kazakhstan has a direct railway route to Persian Gulf seaports through the Uzbek Jizzak and Bukhara lines, Turkmen Chardzhou and Mary, and Iranian Serahs. It is planned to build a railway branch along the Caspian coast in association with Turkmenistan. The Kazakhstani-Turkmenian railway branch can pass over the Yearliyev-Turkmenbashi route (over Karabogazgol gulf), or the Uzen-Gazandjik route (east of Karabogazgol). The second route is a bit longer, however, due to geological conditions it will be easier to build. In addition, this route is considered more promising in comparison with construction of a large transportation structure over the Karabogazgol gulf, which may cause unpredictable ecological consequences.

In future it is expected to lock the Eastern line of the meridian corridor in the main logistics centre of the North-South ITC (transportation junction being Aksaraiskaya-Astrakhan). In this case cargo transported by train would be trans-shipped in the Buzan seaport situated 12 km away from the railway station Aksaraiskaya. The Buzan-Aksaraiskaya link would promote mixed shipping to and from Central Asia directed to the Volga-Don and the Volga-Baltic Canals. The route Aksaraiskaya-Buzan seaport-Volga-Don Canal-Sea of Azov gives opportunities for oil transportation in rail vessels and smaller tankers.

According to the authors view, the ITC Eastern line may have the following objectives:

- servicing of exports and imports from Ural and Siberia region by the Aktau seaport (especially when speaking of a developed Nikel-Tau (Orenburg region)-Aktau seaport route);
- developing the ferry service between Aktau seaport and the other ports of Caspian states;
- creating a free trade zone in Aktau seaport to service cargo following the North-South ITC and Central Asia-Europe routes;
- using the existing railway routes over Meshkhed for eliminating the possible disproportions connected with seasonal features and freight density of the route;
- building of an Uzen-Gazandjik railway branch along the Caspian coast;
- creating a free trade zone in the Aksaraiskaya-Astrakhan region to work with a number of Kazakhstani and transit routes;
- establishing the Kazakhstani-Russian tanker fleet;
- establishing the Kazakhstani-Russian trucking company;
- reconstructing and modernising the Eastern Caspian trunk road.

Kazakhstan actively operates even at the other end of the corridor, the Baltic Sea. Baltiysk (Kaliningrad region) and several other seaports prepare a special offering for Aktau seaport and Kazakhstani companies (which had tried to acquire marine facilities in Riga, Murmansk and St. Petersburg but failed). Due to rapid increase in grain exports from Kazakhstan in winter 2002–2003 the transit of grain through Ukrainian, Russian and Baltic ports has also increased. Kazakhstan concluded an agreement on strategic co-operation with Klaipeda port (Klaipeda State Seaport introduced a modern grain terminal in late 2002).

Acceleration of integration

Early 2003 was marked by the growth of integration all over Eurasia. President Putin held the State Council of Russia devoted to the issues of frontier co-operation on 22 January. A corresponding program gained the state status. The priorities of Russia in the integration process were specified at the First EurAsEC Economic Forum that

took place on 19–20 February in Moscow. The most important issue was transportation co-operation, because it creates infrastructure necessary for co-operation in other industries.

The transport ministries of Byelorussia and Kazakhstan negotiated an agreement on co-operation in 2003. In addition, simultaneous entry of these countries in the North-South ITC confirms that the integration tandem of Russia and Kazakhstan accepted the key state on the European direction of EurAsEC, the Republic of Belarus.

Byelorussia understands that development of Eurasian corridors is impossible without establishment of Asian routes. At the same time, European direction in Kazakhstan has long ago become the priority. As Kazakhstani President Nazarbayev and EurAsEC Secretary General Grigory Rapota pointed out during the First EurAsEC Economic Forum, Eurasian integration is more than just co-operation; it is mutual responsibility and common economic policy in regard to the third countries' markets. Baltic, Central Asian, Chinese, Iranian and Indian lines of Kazakhstan's transportation sector development would perfectly comply with the general development of the transportation system of EurAsEC countries.

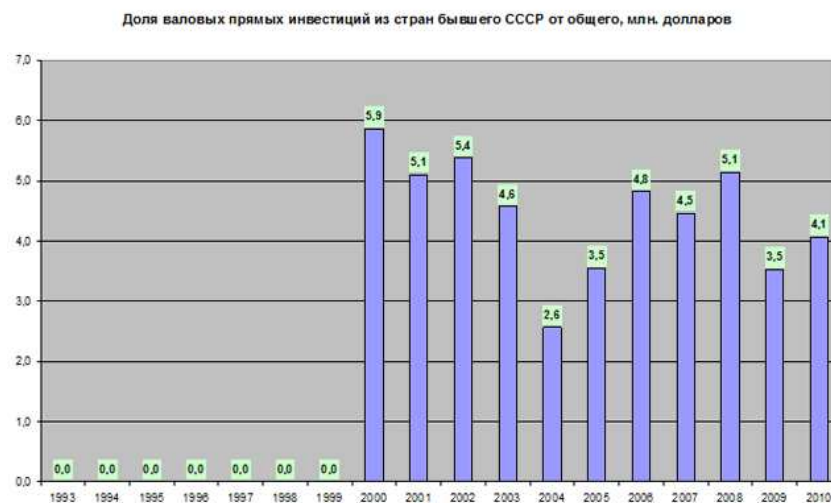
Шибутов М.М.

Осуществимость создания Союза центральноазиатских стран — взгляд из Казахстана^{1,2}

Периодически в Казахстане возникают идеи о создании союза центральноазиатских государств и большей интеграции с южными соседями. Однако реальная экономика говорит совсем о другой тенденции.

Торговля и инвестиции

Практически единственная страна СНГ, которая вкладывает ощутимые инвестиции в Казахстан, — это Российская Федерация. Доля остальных стран крайне мала. Если говорить о доле в общих инвестициях, то страны СНГ занимают не больше 6%.



¹ Опубликовано: Доклад на Международной конференции «Проблемы и перспективы развития центральноазиатского региона: безопасность, экономика, миграция». Астана, 16 января 2012 г. // **Институт парламентаризма НДП «Нур Отан», Казахстанская правда**. 18.01.2012. [conjuncture.ru/shibutov_18-01-2012]

² ПРЕЗЕНТАЦИЯ ДОКЛАДА см.: conjuncture.ru/shibutov-18-01-2012_presentation.

Инвестиции из Казахстана и в Казахстан среднеазиатских стран крайне малы — практически находятся на грани статистической погрешности.

Таблица 1. Инвестиции из Казахстана в среднеазиатские страны, млн долларов США

Страна	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	9 месяцев 2011	2004-2011
ИТОГО	425	307	1 292	2 637	4 642	5 150	10 272	6 932	31 658
Кыргызстан	16,3	41,1	102,8	144,6	13,8	57,9	5,2	36,3	418,0
Таджикистан	0,0	0,1	12,3	20,9	8,8	12,0	6,5	3,9	64,4
Туркменистан	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	1,8	-0,2	0,2	1,9
Узбекистан	0,2	7,8	86,0	34,9	3,4	1,5	-0,1	-5,5	128,2
Средняя Азия	16,5	49,0	201,1	200,3	26,1	73,1	11,4	34,9	612,4
% от общего	3,87	15,94	15,57	7,60	0,56	1,42	0,11	0,50	1,93

Таблица 2. Инвестиции в Казахстан среднеазиатских стран, млн долларов США

Страна	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	9 месяцев 2011	1993-2011
ИТОГО	8 317	6 619	10 624	18 453	19 760	19 138	18 076	15 650	142 486
Таджикистан	0,3	0,0	-0,2	6,3	0,0	0,0	0,0	0,1	7
Туркменистан	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,1	0,2	0,0	0,0	0
Узбекистан	0,9	0,7	0,2	0,4	0,4	0,3	12,9	1,7	19
Кыргызстан	3,4	1,8	1,0	1,4	2,8	8,2	3,5	3,0	27
Средняя Азия	5,0	3,0	1,0	8,0	3,0	9,0	16,0	5,0	52
% от общего	0,06	0,04	0,01	0,04	0,02	0,05	0,09	0,03	0,04

Если же проанализировать взаимодействие со среднеазиатскими странами, то видны следующие тенденции:

1. Экономика Туркменистана закрыта для иностранных инвестиций.
2. Товарооборот с Узбекистаном сознательно сдерживается узбекской стороной, точно так же как и инвестиции.
3. Инвестиции в Кыргызстан и Таджикистан хотя и возможны, однако слишком рискованны

4. В целом потеря рынка Средней Азии в любом случае для Казахстана не является ощутимой проблемой.

5. Перспективы улучшения нынешнего взаимодействия скорее всего отрицательны.

Таблица 3. Отношения Казахстана со странами Средней Азии на 2009 год

Страна	Товарооборот	Количество СП
Узбекистан	1 млрд 196,3 млн долларов США (экспорт — 891,8 млн., импорт — 304,4 млн)	В Узбекистане действуют 173 предприятий с участием казахстанских инвестиций, в том числе 48 совместных предприятий.
Туркменистан	170,3 млн долларов США (экспорт — 108,9 млн; импорт — 61,4 млн)	—
Таджикистан	255,1 млн долларов США (экспорт — 240,3 млн, импорт — 14,8 млн)	47 совместных предприятий
Кыргызстан	507,0 млн долларов США (экспорт — 390,5 млн, импорт — 116,5 млн)	В Кыргызстане функционируют свыше 400 совместных предприятий с участием казахстанского капитала. В Казахстане зарегистрировано более 250 предприятий с участием кыргызского капитала

Как видно из статистики, экспорт Казахстана примерно в 3 раза больше легального импорта (контрабанду в расчет не берем). Экспорт Казахстана включает в себя пшеницу, муку, уголь, нефтепродукты, сахар и ряд других товаров. Импорт Казахстана — это газ природный, овощи, фрукты.

Практически отсутствует импорт товаров из Таджикистана и Туркменистана.

Таблица 4. Экспорт Казахстана в среднеазиатские страны, млн долларов США

Страна	2008	2009	2010
Кыргызстан	437,2	390,5	424,3
Таджикистан	268,5	240,3	259,7
Узбекистан	1272,1	891,8	1101,2
Туркменистан	217,6	108,9	91,6
Средняя Азия	2195,4	1631,5	1876,8
% от общего экспорта РК	3,08	3,78	3,14
Всего	71183,6	43195,7	59830,3

Таблица 5. Импорт Казахстана из среднеазиатских стран,
млн долларов США

Страна	2008	2009	2010
Кыргызстан	171,2	116,5	165,7
Таджикистан	8,6	14,8	16,6
Узбекистан	516,1	304,4	473,3
Туркменистан	220,3	61,4	9,5
Средняя Азия	916,2	497,1	665,1
% от общего импорта РК	2,42	1,75	2,16
Всего	37889,0	28408,7	30839,3

Региональные проекты

Если посмотреть какие-либо региональные экономические проекты, то видно, что для их функционирования нужен внешний участник, который и является основным двигателем проекта. Перечислим несколько предполагаемых и уже осуществляемых проектов:

1. CASA-1000 (строительство ЛЭП Кыргызстан — Таджикистан–Афганистан–Пакистан от гидроэлектростанций на притоках Сырдарьи и Амударьи) — Россия

2. Прикаспийский газопровод (газопровод из Туркменистана в Россию через Казахстан) — Россия

3. Железная дорога «Узень–Кызылкая–Берекет–Этрек–Горган» (Казахстан–Туркменистан–Иран) — Иран

4. Газопровод «Средняя Азия–Китай» (Туркменистан–Узбекистан–Казахстан) — Китай. Возможно, к нему еще присоединится Россия в виде Газпрома.

5. Железные дороги «Китай–Средняя Азия–Иран», проходящие через Кыргызстан, Таджикистан–Китай.

В то же время Объединенная энергетическая система ЦА постоянно сбивает из-за аварий и несанкционированного отбора электроэнергии. Практически единственный интеграционный проект региона не может поддерживаться работоспособным.

Будущие риски

Основным риском, разумеется, является демографический (по прогнозам ООН):

«В 2025 году казахстанцев будет в 3,2 раза меньше, чем жителей Средней Азии

«В 2050 году будет в 3,4 раза меньше, чем жителей Средней Азии.

Сочетание незащищенной границы, большого количества свободных земель, мягкой миграционной политики у Казахстана в сочетании с ростом населения на юге является поводом для переселения на север, возникновения мощных диаспор и сепаратизма.

Причины для конфликтов могут быть разные, однако некоторые из них перманентны и в ближайшее время решены не будут. Ниже речь пойдет именно о таких очагах взаимной напряженности.

Анклавы

Как известно, большая часть границ региона до сих пор не оформлена и уж тем более не имеет физического воплощения. Основные анклавы в регионе сосредоточены в Ферганской долине.

Всего их около 8. Они имеют разную величину и количество населения. Самыми большими из них являются (они заодно лежат еще и на транспортных магистралях):

1. Анклав Таджикистана Ворух в Кыргызстане, где живет 30 000 человек.

2. Анклав Узбекистана Сох в Кыргызстане, где живет около 50 000 человек.

Помимо обычных проблем, связанных с пересечением границы, распределением земель и вододелением, анклавы практически не контролируются правительствами обеих стран. Поэтому в них могут укрываться преступники и экстремисты, что также вызывает проблемы. С дальнейшим ростом населения в Ферганской долине или засухами такие анклавы станут естественным поводом для военных действий между тремя странами — Кыргызстаном, Таджикистаном и Узбекистаном.

Водные проблемы

Также вечной проблемой будет использование вод трансграничных рек. Страны региона поделились на 2 группы — водоизбыточные (Кыргызстан и Таджикистан) и вододефицитные (Узбекистан, Туркменистан и Казахстан). Первые строят гидроэлектростанции с водохранилищами или переводят уже существующие ГЭС на энергетический режим вместо ирригационного. В результате вторые вынуждены терпеть или сбросы большого количества воды, или нехватку воды летом. Пока данная проблема не решается — особенно это видно на примере Рогунской ГЭС.

Существует еще проблема устойчивости гидротехнических сооружений — если их не ремонтировать или строить с нарушениями, то они в силу изношенности или в результате землетрясения могут разрушиться, вызвав мощнейшее наводнение, уничтожающее все в нижнем бьефе.

Таблица 6. Показатели обеспеченности Казахстана и сопредельных государств ресурсами поверхностных вод, тыс. куб. м в год

Показатели	Казахстан	Узбекистан	Кыргызстан
1 км ² площади	37,6	233	248
1 жителя	6,66	7,87	13,9

Контрабанда

Контрабанда в Казахстан поступала различными путями соответственно границам:

1. Из Узбекистана. В данном случае контрабанда выгодна обеим странам — узбеки получают по низким ценам муку, сахар, бытовую технику и потребительские товары, а казахстанцы дополнительный дешевый хлопок.

2. Из Кыргызстана. Данный канал контрабанды специализировался на транзите китайских товаров, крайне дешевых благодаря членству Кыргызстана в ВТО. В настоящее время из-за Таможенного союза практически закрыт.

Пока контрабанда представляет только экономический риск и ощутимого другого риска не представляет.

Наркотрафик

Главным источником поставок опиатов в Казахстан является Афганистан, при этом поставки идут через Таджикистан, Кыргызстан и Узбекистан. Площадь посадок опийного мака там составляет 123 000 га — это 63% от мировой площади посадок мака. Правда, в 2010 году урожай мака там сократился из-за болезни растений, но поставки были закрыты за счет старых запасов. Мировой рынок опиатов в 2009 году оценивался в 68 млрд долларов США, из которых 61 млрд долларов США приходится на потребителей героина. Афганские фермеры заработали в 2010 году всего около 440 млн долларов США, тогда как самую большую прибыль получили организованные преступные группировки в основных странах потребления. Получение среднеазиатскими преступными группировками доходов от наркотрафика позволяет им влиять на политику как Таджикистана, так и Кыргызстана.

ТАБЛИЦА 7. Основные виды конфликтов в регионе

Страна	Конфликты			
	Военные	Территориальные	Межэтнические	Гражданские
Казахстан	Нет	Территориальные споры с Китаем, Узбекистаном. Споры о казахстанской собственности с Кыргызстаном	Крупных нет	Трудовые и социальные конфликты (забастовки, проблема самозахвата земель). Терроризм, связанный с исламским радикализмом
Кыргызстан	Вторжение боевиков ИДУ — «Баткенские события»	Территориальные споры с Китаем, Казахстаном, Узбекистаном, Таджикистаном	Масштабный	Несколько революций, окончательно подорвавшие авторитет власти. Криминализация общества. Социальные конфликты (самозахват земель, отъем собственности у иностранных инвесторов, массовые грабежи).
Узбекистан	Нет	Территориальные споры с Таджикистаном и Кыргызстаном. Установка минных полей на границе	Крупных нет	Терроризм, связанный с исламским радикализмом. Массовые антиправительственные восстания (Андижан). Социальные конфликты (крайняя бедность населения, вынужденная трудовая миграция)

Таджикистан	Гражданская война. Вторжение боевиков из Афганистана	Территориальные споры с Китаем, Узбекистаном,	Крупных нет	Терроризм, связанный с исламским радикализмом. Социальные конфликты (крайняя бедность населения, вынужденная трудовая миграция). Наличие старых конфликтов еще с гражданской войны. Вовлечение населения в наркотрафик.
Туркменистан	Нет	Нет	Крупных нет	Социальные конфликты (бесправие и бедность населения, закрытость страны)

Осуществимость интеграционных процессов

Необходимо констатировать:

1. Экономических предпосылок для интеграции нет. Сотрудничество сознательно ограничивается.
2. Идеологии Казахстана и стран Средней Азии базируются на разных ценностях и не предусматривают объединения.
3. Интеграционные проекты возможны только при вмешательстве стран не из данного региона.
4. Казахстан в ближайшее время ждут большие внутренние проблемы, как и страны Средней Азии. В данном случае, лучшее для стран Средней Азии — это экспорт «лишнего населения» и связанных с ним проблем в Казахстан и Россию. Но это является основным риском для Казахстана.

Таким образом, с точки зрения Казахстана, никакой интеграции со странами Средней Азии быть не может. Возможны лишь ситуативные союзы с одними странами против других.

Шибутов М.М.

Матрица противоречий и совпадения интересов
Российской Федерации, Казахстана
и стран Средней Азии. Основные уровни анализа
политики постсоветских стран¹

Одной из наиболее популярных тем сейчас являются интеграционные объединения постсоветских стран — СНГ, ЕврАзЭС, ОДКБ, ЦАС и др. Все хотят объединения, но на практике не получается ничего. Как показывает опыт последних лет, все это происходит не только по причинам политических позиций лидеров государств и самих государств, но также из-за непонимания и упрощения политики стран относительно друг друга. Все надеются на общий опыт проживания в СССР, но республики и в то время достаточно сильно отличались друг от друга, а ведь уже прошло 17 лет, как распался Советский Союз, и бывшие советские республики получили государственную независимость. Различий между нашими странами все больше, а общего все меньше. Этот негативный процесс, как начался в 1991 году, так и не собирается останавливаться в году 2008-м. Под пропагандистские шумные уверения о дружбе и интеграции наши страны все больше расходятся под действием гравитационного притяжения других крупных геоэкономических и геополитических субъектов.

Немалую роль в этом играют научные и экспертные сообщества в постсоветских странах, которые зачастую не могут предложить своим властям хорошо проработанные предложения для принятия реальных политических и экономических решений, зачастую лишь постфактум описывают «сильные и слабые стороны» уже принятых решений, дают запоздалый анализ «текущей ситуации» в момент давно идущих позитивных или негативных

— — — — —
¹ Опубликовано: Информационно-аналитический центр МГУ (ИА «МиК»). 01.04.2008 [conjuncture.ru/shibutov_27-03-2008_matrix_interests].

процессов. Поэтому партнеры по интеграционным объединениям в лице президентов и правительств постсоветских стран не учитывают интересы друг друга и многочисленные соглашения остаются только на бумаге, — у них, как у генералов на поле боя, просто нет готовых разработок своих гражданских генеральных штабов, нет дерзких и глубоко проработанных стратегических планов. Так что дело тут отнюдь не только, и даже не столько в пресловутом «вашингтонском обкоме партии» или других внешних операторах процессов на территории наших стран.

В нижеприведенной таблице показана матрица противоречий и совпадения интересов Российской Федерации и стран Средней Азии. Она позволяет достаточно ясно увидеть реальный уровень интеграции постсоветских стран на примере региона Казахстана и Средней Азии.

Как видим, чаще всего нейтральный уровень мы видим там, где «нет возможности для разработки, покупки», где, собственно, нет глубокого сотрудничества. А большая часть противоречий и совпадений интересов российского геоэкономического тяжеловеса с Казахстаном и со странами Средней Азии практически полностью наблюдалась и десять лет назад. Это и есть реальный осязаемый результат интеграционных усилий наших стран, — т.е. почти полное отсутствие осязаемого результата.

Подобную матрицу можно дорабатывать, совершенствовать, уточнять. Главное, что хотелось бы ею продемонстрировать на данном семинаре, посвященном интеграционным процессам в среднеазиатском/центральноевразийском регионе — анализ интеграции должен быть и, с одной стороны, системным и полным, и, с другой стороны, понятен для восприятия политическим руководством.

На мой взгляд, в политике стран СНГ можно выявить несколько уровней со своими особенностями, которые необходимо учитывать в подобной работе:

1. Уровень «исторической судьбы». Политика на этом уровне определяется глобальными геополитическими факторами, развитием истории и суперэтносов. Перемены на этом уровне идут десятками и сотнями лет. Изменения в политике обычно связаны или с коренной трансформацией страны, или с мировыми войнами.

Таблица 1. Матрица противоречий и совпадения интересов Российской Федерации, Казахстана и стран Средней Азии

№	Интересы	Что хочет Россия		Что хотят Казахстан и страны Средней Азии				
		Российская Федерация	Казахстан	Кыргызстан	Узбекистан	Таджикистан	Туркменистан	
<i>1. Разработка полезных ископаемых и экспортно-импортные операции</i>								
1.1	Разработка месторождений нефти и газа	Совместная разработка и переработка. Закупка углеводородов и их перепродажа	Выделение небольшой доли в разработке. Совместная переработка (Оренбургский ППЗ)	Нет	Только поставка газа РФ	Нет	Только поставка газа РФ	
1.2	Разработка урановых месторождений	Получение максимального количества урана	Совместная переработка	Нет	Нет	Нет	Нет	
1.3	Разработка месторождений железа и алюминия	Совместная разработка и переработка	Поставка сырья по максимальной цене	Нет	Нет	Совместная работа по выплавке алюминия	Нет	
1.4	Разработка месторождений цветных металлов	Совместная разработка и переработка	Конкуренция на рынках и за минеральную базу	Нет	Нет	Нет	Нет	
1.5	Разработка месторождений благородных металлов	Совместная разработка и переработка	Конкуренция на рынках	Конкуренция на рынках	Конкуренция на рынках	Нет	Нет	
1.6	Разработка месторождений неметаллических ископаемых	Совместная разработка и переработка	Конкуренция на рынках и за минеральную базу	Нет	Нет	Нет	Нет	
1.7	Экспорт в Россию	Получение сырья и товаров, не производящихся в РФ	По ряду позиций конкуренция с российскими производителями (уголь, профиль, зерно и т.д.)	Поставки продукции сельского хозяйства	Максимальные поставки газа, овощей, фруктов и автомобилей	Поставки продукции сельского хозяйства	Продажа газа	
1.8	Импорт из России	Поставка товаров с максимальной добавочной стоимостью	Промышленные товары, продукция машиностроения, продукция ВПК и наукоемких технологий	Промышленные товары, продукция машиностроения	Промышленные товары, продукция машиностроения	Промышленные товары, продукция машиностроения	Промышленные товары, продукция машиностроения	

2. Транспортировка углеводородного сырья							
2.1	Транспортировка газа	Полный контроль за транспортными коридорами. Регулирование поставок. Максимальные тарифы	Минимальные тарифы. Свободные поставки, альтернативные транспортные коридоры	Нет	Минимальные тарифы. Свободные поставки, альтернативные транспортные коридоры	Нет	Минимальные тарифы. Свободные поставки, альтернативные транспортные коридоры
2.2	Транспортировка нефти	Полный контроль за транспортными коридорами. Регулирование поставок. Максимальные тарифы	Минимальные тарифы. Свободные поставки, альтернативные транспортные коридоры	Нет	Минимальные тарифы. Свободные поставки, альтернативные транспортные коридоры	Нет	Минимальные тарифы. Свободные поставки, альтернативные транспортные коридоры
3. Транспортировка товаров							
3.1	Поставка товаров в Европу	Полный контроль за транспортными коридорами. Регулирование поставок. Максимальные тарифы	Минимальные тарифы. Свободные поставки, альтернативные транспортные коридоры	Не участвует	Минимальные тарифы. Свободные поставки, альтернативные транспортные коридоры	Не участвует	Минимальные тарифы. Свободные поставки, альтернативные транспортные коридоры
3.2	Поставка товаров в Китай	Минимальные тарифы. Свободные поставки, альтернативные транспортные коридоры	Максимальные собственные поставки и транзит	Не участвует	Не участвует	Не участвует	Не участвует
3.3	Поставка товаров в Южную Азию	Минимальные тарифы. Свободные поставки, альтернативные транспортные коридоры	Возможно участие как перевалочной базы и территории транзита	Не участвует	Возможно участие как перевалочной базы и территории транзита	Не участвует	Возможно участие как перевалочной базы и территории транзита

4. Энергетика						
4.1	Поставка электроэнергии	Сокращение зависимости, поставка собственной электроэнергии	Экспорт электроэнергии в Россию из Эквипадные регионы. Сокращение зависимости за счет строительства ТЭЦ на газе <i>Строительство АЭС в Актау</i>	Обеспечиваются собственными ресурсами и поставками из РК	Обеспечиваются собственными ресурсами	Обеспечиваются собственными ресурсами
4.2	Строительство АЭС и ГРЭС	За счет наличия собственных технологий — экспорт их в другие страны		Новых мощностей не планируется	<i>Строительство ГРЭС</i>	Новых мощностей не планируется
5. Трансграничные реки и водные ресурсы						
5.1	Реки, текущие с юга на север	Получение максимумы с минимальным загрязнением	Забор максимального количества воды	Нет	Нет	Нет
5.2	Реки, текущие с севера на юг	Забор максимального количества воды	Получение максимального стока воды с минимальным загрязнением	Нет	Нет	Нет
6. Трудовая миграция						
6.1	Легальная трудовая миграция	Прием необходимых специалистов	Заинтересован в миграции из РФ высококлассных специалистов, без выезда своих	Заинтересован в максимальной миграции	Заинтересован в максимальной миграции	Выезда нет
6.2	Незаконная трудовая миграция	Ограничение и в скором времени прекращение	Легализация трудовых мигрантов из РФ	Заинтересован в максимальной миграции гастарбайтеров	Заинтересован в максимальной миграции гастарбайтеров	Выезда нет
7. Положение диаспор						
7.1	Положение русскоязычных диаспор	Максимальное переселение в Россию	Прекращение миграции и максимальное	<i>Четкой позиции нет. Многие</i>	Диаспора отсутствует	Выезда нет

	(национальный взгляд)	для восполнения убыли трудовых ресурсов	возвращение уехавших граждан. Примет желанных из Узбекистана и Кыргызстана	<i>где уезжают в Казахстан</i>	<i>где уезжают в Казахстан</i>		
7.2	Положение русскоязычных диаспор (имперский взгляд)	Использование диаспоры как инструмента влияния на страну	Выход русскоязычной диаспоры из влияния России	<i>Четкой позиции нет</i>	Консолидируется, пока отсутствует	Диаспора отсутствует	Консолидируется, диаспора отсутствует
7.3	Положение диаспор центральноазиатских народов (национальный взгляд)	Строгий отбор при въезде, максимальная ассимиляция	Выезд крайне мал или отсутствует	<i>Заинтересован в максимальной миграции в РФ для снятия демографического давления</i>	<i>Заинтересован в максимальной миграции в РФ для снятия демографического давления</i>	Выезд нет	Выезд нет
7.4	Положение диаспор центральноазиатских народов (имперский взгляд)	Заселение пустующих территорий. Использование диаспоры как инструмент влияния	Поддержка соотечественников, как за счет культурных связей, так и за счет переселения	<i>Консолидируется, диаспора отсутствует</i>	Консолидируется, пока отсутствует	Консолидируется, диаспора отсутствует	<i>Имеется диаспора из оппозиционных режимов людей, что является предметом торга</i>
8. Образование							
8.1	Открытие филиалов вузов	Открытие филиалов российских вузов, но ранних стадий обучения — для возможной вербовки перспективных кадров	<i>Способствование открытию филиалов</i>	<i>Способствование открытию филиалов</i>	Обучение в собственных ВУЗах	<i>Способствование открытию филиалов</i>	Обучение в собственных ВУЗах
8.2	Направление студентов гражданских специальностей на учебу	Получение прибыли, формирование дружественной элиты	<i>Широкая программа отправки студентов</i>	<i>Широкая программа отправки студентов</i>	Возможно, но небольшими группами	Возможно, но за счет России	Обучение в собственных ВУЗах
8.3	Направление студентов военных специальностей на учебу	Получение прибыли, формирование дружественной элиты	<i>Широкая программа отправки студентов</i>	<i>Широкая программа отправки студентов</i>	Возможно, но небольшими группами	Возможно, но за счет России	Обучение в собственных ВУЗах

9. Наука						
9.1	Покупка технологий	Максимальный экспорт технологий без продажи лицензии	Покупка исключительных технологий, в настоящее время не используемых в РФ	Нет возможности для покупки	Нет возможности для покупки	Нет возможности для покупки
9.2	Совместные научные проекты	Разработка совместных проектов при преимущественном финансировании другой стороны	<i>Финансирование совместных проектов в области космоса, биотехнологий, ядерных технологий</i>	Нет возможности для разработки	Нет возможности для разработки	Нет возможности для разработки

ПРИМЕЧАНИЕ: Красным (жирным) шрифтом отмечено противоречие с интересами РФ, желтым нейтральное отношение, зеленым цветом (курсивом) совпадение интересов.

2. Уровень «политического руководства». На данном уровне определяется текущая политика страны. Обычно она делается высшим политическим руководством страны. Поэтому данный уровень, с одной стороны, наиболее открытый и доступный для изучения, а с другой — наиболее непредсказуемый, так как первые лица страны в угоду узкособственническим интересам вполне могут пойти против естественного развития событий.

3. Уровень «экономических интересов». Кроме геополитических и политических, у государства есть еще и экономические интересы, которые оно хочет соблюсти. Допустим, Россия и Казахстан являются политическими союзниками, но в сфере продажи углеводородов и зерна они конкуренты. Но это компенсируется сотрудничеством в атомной отрасли, ВПК и энергетике. Из-за сохранившихся хозяйственных связей и экономико-географических факторов политика тут меняется с ритмом 5–10 лет, а то и больше.

4. Уровень «регионов и ФПГ». Каждое государство неоднородно — там есть группы влияния и есть региональные элиты, чьи интересы часто не совпадают с интересами других уровней. Часто они настолько сильны, что их лоббистские усилия определяют политику уровней № 2 и 3. Региональные элиты могут определять характер и интенсивность приграничного сотрудничества. В любом случае, и ФПГ и региональные элиты надо учитывать и даже использовать как союзников. Этот уровень наиболее быстрый — изменения идут за месяцы и годы.

5. Уровень «человек к человеку». Тут уровень определяется исторической судьбой, а также взаимной комплементарностью государствообразующих этносов. Отдельные изменения могут быть вызваны политикой на уровне № 2, выражаемом в пропаганде СМИ, но это легко изменяемый эффект.

Все эти уровни могут противоречить друг другу, преобладать или быть незаметными в тот или иной период времени, что и составляет колебания политики государства. Позиция любого из движущих сил может меняться под влиянием внешних сил или глобальных политических изменений, что необходимо постоянно учитывать.

Зная позицию партнеров по любому вопросу, можно будет учесть их интересы и предложить взаимовыгодное партнерство, чего так нашим евразийским — постсоветским — странам и не хватает сейчас.

Шибутов М.М., Сабкалов Владимир, Шабдолов Шоди

Проект железной дороги по маршруту Китай–Таджикистан–Иран никогда не будет принят¹

Проект антироссийской железной дороги по маршруту Иран — Афганистан — Таджикистан — Киргизия — Китай никогда не будет принят, — об этом в интервью ИА REGNUM заявил казахстанский представитель Ассоциации приграничного сотрудничества Марат Шибутов, комментируя заявление посла Ирана в Киргизии Манучехра Моради, который заявил о поддержке маршрута Китай — Киргизия — Узбекистан.

По мнению Марата Шибутова, «ситуация довольно проста. Ирану нужно иметь несколько новых сухопутных путей получения грузов и экспорта. Путь на запад Ираном контролируется слабо, особенно если свергнут (лидера Сирии Башара) Асада. На юге — Индийский океан, где господствуют американский и индийский флоты. На востоке — Афганистан с его постоянными рисками. Остается только север и северо-восток, поскольку на северо-западе находится проамериканский Азербайджан. Получается, Ирану нужно идти на север и северо-восток, чтобы взаимодействовать с дружественными Россией и Китаем через нейтральные к Ирану страны Средней Азии и Казахстан. При этом строить все нужно быстро, чтобы строительству железных дорог не смогли помешать».

Дело в том, поясняет эксперт, «быстро, дешево и минимальные риски — это дорога через Узбекистан, где можно использовать уже имеющуюся железную дорогу (с перегрузкой на другую колею) к примеру. Кроме того, таджикский вариант (Иран–Афганистан–Таджикистан–Киргизия–Китай) сделан по принципу «лишь бы досадить Узбекистану и не позволить ему заблокировать Таджикистан при обострении взаимных отношений».

¹ Опубликовано: ИА REGNUM. 19.06.2012 [conjuncture.ru/regnum-19-06-2012].

«Большая часть трассы через Узбекистан пройдет по равнине и по неопасным территориям. Таджикский вариант намного длиннее и опаснее, так как проходит в основном по горам и через Афганистан, где железная дорога будет находиться под угрозой нападения боевиков. Поэтому его никогда не примут», — уверен специалист. Он убежден, что рассматривать данную железную дорогу надо, как «китайско-иранский проект, направленный против блокады Ирана силами США и для обеспечения энергетической безопасности Китая. Ну, и это является инструментом воздействия Китая на регион, так как узкая колея дороги позволит китайцам быстро перемещать войска по ней».

В этом контексте необходимо напомнить, что заявление посла Ирана в Киргизии Манучехра Моради, который заявил киргизскому информагентству АКИpress, что его страна готова выделить Киргизии средства для строительства железнодорожной магистрали Китай–Киргизия–Узбекистан, вызвало немалое удивление в Таджикистане.

«Если рассматривать все проекты региональных магистралей, то, с точки зрения экономики и логики, самый ближайший путь к мировому океану лежит через территорию Ирана», — сказал посол, отметив, что для Ирана «нет разницы по маршруту, страна готова принять вариант, который выберет киргизская сторона для того, чтобы выйти из тупика». «Думается, что проект железной дороги Китай — Киргизия или через территорию Узбекистана, или Таджикистана приемлем. Для нас нет разницы. В конце концов, она должна соединиться с железной дорогой Ирана. На сегодня других путей не существует. Возможные альтернативы небезопасны и экономически невыгодны», — сказал он.

Любопытно, что позже похожее заявление в Киргизии сделал министр транспорта и коммуникаций Киргизии Калыкбек Султанов, заметивший, что «его страна не даст согласия на реализацию проекта (по маршруту через Таджикистан — ИА REGNUM)».

Недоумение таджикских экспертов не заставило себя ждать.

Неизвестно, чем мотивирует Киргизия отказ от участия в строительстве железной дороги Китай–Киргизия–Таджикистан–

Афганистан–Иран. Об этом в интервью ИА REGNUM заявил заместитель директора Государственной унитарной компании «Таджикская железная дорога» Владимир Сабкалов, комментируя заявление министра транспорта и коммуникаций Киргизии Калыкбека Султанова. Как сообщил интернет-изданию Tazabek министр, Таджикистан предлагает Киргизии проект строительства железнодорожной магистрали Иран–Афганистан–Таджикистан–Киргизия–Китай. «Пока данный проект не обсуждался. Он нас мало интересует, так как есть другой проект — это Китай–Киргизия–Узбекистан, он более важен в экономическом и стратегическом планах. Скорее всего, мы не дадим согласия», — отметил министр.

Как считает Владимир Сабкалов, железная дорога Китай–Киргизия–Таджикистан–Афганистан–Иран своей стратегической и экономической значимостью отличается от проекта строительства дороги Китай–Киргизия–Узбекистан.

«Мне непонятны мотивы, которыми руководствуются киргизские чиновники. Они не представили свои доводы. Но однозначно могу заявить, что проект дороги из Китая в Иран через территорию Таджикистана очень выгоден. К тому же, этот маршрут станет «бесперегрузочным», то есть колея путей будет единой. А это ускорит прохождение вагонов до пункта назначения», — отметил Сабкалов. При этом он сообщил, что пока не известна точная сумма данного проекта.

«Для этого необходимо подготовить ТЭО проекта. В настоящее время иранская компания «Метро» при финансовой поддержке иранских властей готовит ТЭО таджикского участка данного проекта. До конца года это ТЭО будет готово. В 2003 году российские эксперты при вертолетном облете трассы будущего маршрута заявили о том, что примерная стоимость данного проекта составит 4,5–5 миллиардов долларов [США]», — сообщил Сабкалов. Как считают эксперты, в случае реализации проекта строительства железной дороги Китай–Киргизия–Таджикистан–Афганистан–Иран Душанбе избавится от железнодорожной зависимости от Ташкента.

Между тем подчеркивается, что и у Киргизии периодически возникают похожие проблемы с Узбекистаном. Поэтому строи-

тельство новой железной дороги через Узбекистан в будущем может создать для Киргизии определенные проблемы в транзите грузов по территории этой страны.

В свою очередь, как заявил ИА REGNUM Шоди Шабдолов, член парламента Таджикистана, Киргизия просто намерена получить как можно быстрее дивиденды от транзита грузов в Китай и обратно по своей территории. «Маршрут Китай — Киргизия — Узбекистан является частью проекта создания коммуникационных путей из Европы в Китай. Далее он должен соединиться через Казахстан с российскими железными дорогами. А если Китай намерен проложить дорогу в сторону портов Персидского залива, то самый оптимальный маршрут лежит через территорию Таджикистана. И даже если Киргизия не намерена участвовать в этом проекте, не беда. Есть вариант прокладки магистрали из Китая через территорию таджикского Бадахшана (Памир). Тем более, что китайцы уже подвели железнодорожные пути практически к таджикской границе. Учитывая опыт Китая в строительстве высокогорных железнодорожных путей, можно не сомневаться в успешной реализации и этого проекта. Преимущество же этого маршрута заключается еще и в том, что он может выйти и на Кабул, а далее в Пакистан. Иран же уже построил железную дорогу до афганской границы. Поэтому можно с уверенностью сказать, что дорога из Китая в сторону портов теплых морей обязательно проляжет через Таджикистан», — заявил Шоди Шабдолов.

При этом крайне интересно, что в марте нынешнего года в Душанбе на встрече президентов трех персоязычных стран — Афганистана, Ирана и Таджикистана было принято решение о соединении железнодорожных и автомобильных путей этих стран с последующим выходом на железнодорожную систему Китая. Как сообщил ИА REGNUM источник в посольстве Ирана в Душанбе, работы в этом направлении активно продолжаются. «Эксперты трех стран в настоящее время заняты разработкой маршрута и подготовки всех необходимых документов для подписания соглашения», — сообщил источник. По его словам, стороны также изучают вопрос финансирования данного проекта и

намерены привлечь средства региональных финансовых институтов.

Напомним, в 2009 году Таджикистан самостоятельно приступил к строительству одного из участков будущей трассы от города Вахдат до Кургантюбе, областного центра Хатлонской области. К этому таджикских властей вынудили действия узбекской стороны, которые препятствовали транзиту таджикских железнодорожных вагонов по направлению к Хатлонской области. Премьер-министр Таджикистана Акил Акилов 16 июня [2012] ознакомился с ходом строительства железной дороги Душанбе — Курган-тюбе на участке будущей железной дороги Вахдат — Яван, сообщили в секретариате премьер-министра. По словам источника, премьер-министра информировали, что с 2009 года, когда начались строительные работы, до сегодняшнего дня на указанном участке проведено 2,5 млн кубометров земляных работ, построено около 30 малых объектов, протянуто более 5 км железнодорожного полотна. Согласно ТЭО, строительство железной дороги от Душанбе до Курган-тюбе оценивается в \$130 млн, и предполагает также строительство 18 крупных и малых мостов, одного тоннеля протяженностью 2340 метров.

Персидский недолив. Есть ли перспективы у железной дороги Казахстан–Туркменистан–Иран?¹

*В плане транспорта РФ от Казахстана
зависит критически*

Железная дорога Казахстан–Туркменистан–Иран была открыта в декабре 2014 года и представлена ее участниками как проект с огромным транзитным потенциалом. Тем не менее, по прошествии более чем полугода, полноценное функционирование дороги с полной мощностью — 10 млн тонн — остается отдаленной перспективой. Успех реализации проекта в большой степени зависит от того, насколько удастся сбалансировать экономические и геополитические интересы стран-участников, а также других крупных игроков в регионе. «Къ» обратился к экспертам, для того чтобы узнать, что уже сделано в вопросе реализации проекта и каковы его перспективы.

То, что железная дорога Казахстан–Туркменистан–Иран имеет свою политическую цену, понимают в Казахстане хорошо. Еще за месяц до официального запуска пути председатель Национального банка РК Кайрат Келимбетов заметил, что мы подключаемся к иранским железным дорогам и что есть вопросы, связанные с определенной изоляцией Ирана.

«В перспективе мы считаем, что это самый короткий путь для стран Центральной Азии в регион Персидского залива с огромными возможностями для сельского хозяйства и огромными возможностями для наших сырьевых отраслей», — подчеркнул он.

В частичной изоляции

Строительство самой дороги — только начало пути, так как предстоят многочисленные переговоры для лучшего функционирова-

¹ Опубликовано: **Курсив**. 08.07.2015 [conjunction.ru/kursiv-kz-08-07-2015].

ния дороги. «Дорога построена недавно. Поэтому предстоит большая работа по доведению ее возможностей до задуманных мощностей. Здесь есть чисто техническая работа. Для увеличения грузопотока нужно строить вдоль дороги сопутствующую инфраструктуру, торговые и грузовые терминалы», — сказал министр иностранных дел РК Ерлан Идрисов в апреле этого года.

Так в конце июня было объявлено о переговорах Казахстана и Ирана о введении единых тарифов. Чрезвычайный и полномочный посол Исламской Республики Иран Моджтаба Дамирчилу подчеркнул, что для того, чтобы новая железная дорога заработала в полную силу, предполагается гармонизировать регулирование и законодательство между тремя странами — Казахстаном, Туркменистаном и Ираном, вдобавок к положениям, которые необходимы для того, чтобы иметь единые транспортные тарифы.

Как считает директор аналитического центра МГИМО Андрей Казанцев, значение этой дороги для Казахстана огромно. «Во-первых, это — часть транзитного маршрута «Север-Юг», который должен соединить Россию и Иран. Для передвижения людей и товаров по этому маршруту есть огромный потенциал. Во-вторых, этот маршрут начнет, со временем, естественным образом взаимодействовать с маршрутами по оси «Восток-Запад», которые связывают страны Азиатско-Тихоокеанского региона с Европой. В какой-то мере это воскрешение былых торговых связей времен Великого шелкового пути, когда статус Центральной Азии в мире был совсем другим», — сказал он.

Что же касается чисто местного значения маршрута, г-н Казанцев считает, что для перевозок между Казахстаном и Туркменистаном, Казахстаном и Ираном оно небольшое, потому что у этих государств достаточно схожая структура экономики и мало чем можно торговать друг с другом.

«Таким образом, надо просто подождать, пока заработает вся новая система трансконтинентальных связей. На это может потребоваться, как мне представляется, до 10 лет. До этого объем перевозок на маршруте будет достаточно скромным», — сказал он.

Пространство возможностей

Важность нового направления для Казахстана подчеркнул и главный редактор EnergyBrains.org и эксперт по европейской и постсоветской энергетике Паоло Сорбелло. «Как только этот путь будет открыт, Иран может стать пространством возможностей для Казахстана, чтобы воплотить свою многовекторность. Ожидаемое снятие санкций поставило бы РК и Туркменистан в выгодное положение, если дорога станет хорошо функционирующей. Раньше Казахстан виделся как государство, заинтересованное только в развитии транспортных связей с Россией и Китаем с железной дорогой Западная Европа — Западный Китай, то есть с востока на северо-запад. Иран может быть первой ступенью в район Персидского залива и его рынков», — сказал эксперт.

Также г-н Сорбелло отметил и особую роль Казахстана в проекте. По его мнению, «казахстанское участие в этой трехсторонней дороге повышает вероятность ее воплощения: если дорога была бы только между Туркменистаном и Ираном, появились бы вопросы о демократических стандартах и защите прав человека. Запад мягче относится к Казахстану и это дает легитимность этому железнодорожному проекту».

Эксперт по внешней политике Института мировой экономики и политики (ИМЭП) Асет Ордабаев также придает большое значение тому, что благодаря дороге у Казахстана появился выход и в Персидский залив.

«В Иране есть два довольно больших порта, один из них называется Чахбехар, другой — Бендер-Аббас. Эта дорога сейчас сопряжена с Бендер-Аббасом — это порт с дальнейшим выходом на рынки стран Персидского залива. И это очень важно. Плюс Казахстан получил прямое соединение со своими соседями из Туркменистана, так что думаю, что эта дорога будет играть важное значение с точки зрения, во-первых, новых рынков, во-вторых, в силу объявленных программ по развитию инфраструктуры, потому что мы стремимся достичь становления транзитного хаба», — подытожил он.

Высказался г-н Ордабаев и по поводу начавшихся в июне переговоров между Казахстаном и Ираном о введении единых тарифов на этой дороге.

«Я думаю, что это будет очень хорошим подспорьем для импорта. Тарифы влияют на скорость передвижения товаров. Введение единого тарифа может интенсифицировать торговые потоки, потому что увеличится скорость пропуска этих товаров, будет понятная прозрачная оплата для людей, которые будут там заказывать товары, и для тех, кто занимается доставкой этих товаров. На мой взгляд, это может хорошо сказаться на самой дороге и на том, чтобы она стала выгодна для людей, которые будут перевозить свои товары из нашей страны или из других стран к нам. Это позволит лучшему пониманию того, сколько нужно будет потратить средств на транзит, и это положительно скажется на перспективах этого железнодорожного пути», — сказал он.

У каждого свой интерес

О наличии проблем в этом проекте рассказал руководитель службы стратегического планирования Ассоциации приграничного сотрудничества Александр Собянин, который заметил, что «когда еще в 2002–2003 годах казахская сторона обсуждала этот проект с иранцами, предполагалось, в основном, что опора будет на нефтепоставки, то есть преимущественно на одну специализацию. Но сейчас очевидно, что перспективы у такой специализации небольшие».

Также, как считает г-н Собянин, «дорога может полноценно работать не направлением Иран–Казахстан, так как объемов грузов недостаточно, а направлением Иран — Центральная Россия — российская Сибирь, тогда объемы были бы больше. Однако Россия пока не торопится обсуждать такой вариант, потому что для нее это малозначимый проект. Для России в Центральной Азии приоритетом остаются поставки в Таджикистан, поскольку они достаточно большие по объему, а таджикская экономика очень сильно зависит от них».

Для России транзит не особо интересен, ей интересны грузы для внутреннего развития. Для Казахстана транзит интересен, потому что пространство огромное по отношению к небольшому населению и транзит необходим для развития инфраструктуры, в том числе за чужие деньги. Кроме того, казахские железные дороги раньше, в основном, работали на транзит, а в последние годы развиваются уже и свои собственные поставки, пояснил А. Собянин.

«Дорога в Иран сейчас носит в большей степени политический характер, а это означает, что проект будет пока двигаться медленно. Но, судя по тому, насколько быстро идет расширение сотрудничества РФ и Исламской Республики Иран, вполне возможно, что уже в 2016 году для России участие в этом казахском проекте станет актуальным. В плане транспорта РФ от Казахстана зависит критически. Я уже упомянул поставки для Таджикистана, имея в виду не столько поставки нашей российской базе, сколько снабжение экономики Таджикистана, ведь это большие объемы. Важную роль играют перевозки по железной дороге западная Сибирь — Казахстан — северный Кыргызстан — южный Кыргызстан — Таджикистан, которая среди железнодорожников называется ЖДЧФ (железная дорога Чуй–Фергана). Понятно, что позиция Казахстана здесь критическая. И это очень хорошо понимают в России. Например, я хотел бы напомнить о том, что на церемонии подписания соглашения между президентами Таджикистана и Кыргызстана в Бишкеке об этой железной дороге присутствовали и Нурсултан Назарбаев, и Владимир Путин. Таким образом, было обозначено, что это проект, который Казахстан и Россия считают, в том числе, и своим, то есть общеевразийским», — резюмировал А. Собянин.

Что представляет собой железная дорога Казахстан–Туркменистан–Иран?

Железная дорога Казахстан–Туркменистан–Иран является восточной частью международного транспортного коридора «Север–Юг». Соглашение о прокладке новой железнодорожной линии

«Узень–Гызылгай–Берекет» три государства-участника подписали в 2007 году. Строительство самой дороги началось в 2009 году. Согласно данным «Казахстан Темир Жолы» на строительстве части дороги — линии Узень — госграница с Туркменистаном — в пиковые периоды было задействовано около 4 тыс. человек. В процессе эксплуатации участка создано 812 рабочих мест. На железнодорожной линии построено семь новых отдельных пунктов, в том числе две станции: Болашак и Бопай и пять разъездов: Бастау, Акбобек, Тайгыр, Курмаш, Бесторткуль. 2 декабря 2014 года Нурсултан Назарбаев сказал: «В связи с прокладкой железной дороги в направлении Персидского залива товарооборот за этот год вырос на 38%». 3 декабря 2014 года состоялось торжественное открытие железной дороги протяженностью 146 км в Казахстане, 470 км — в Туркменистане и 70 км — в Иране. Официально было объявлено, что объем грузов может достичь 10 млн тонн в год. Стоимость дороги для Туркменистана составила 371 млн долларов США, для Казахстана — 430 млн долларов США, для Ирана — 106 млн долларов США.

РАЗДЕЛ 4

Китайско-Киргизская железная дорога
из Синьцзяна в Ферганскую долину

Бессарабов Г.Д., Собянин А.Д.

Об экономическом присутствии России в Западном Китае и Центральной Азии: Китайско-Киргизская железная дорога¹

РЕЗЮМЕ

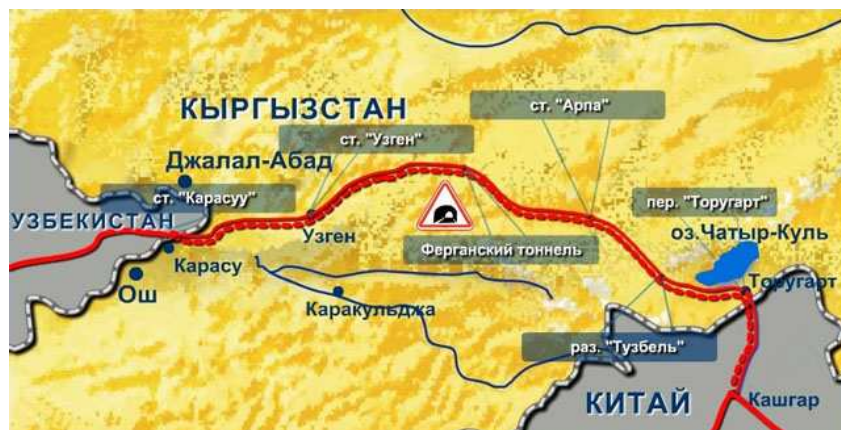
1. Стратегическое присутствие России в регионе Центральной Азии ложится большим бременем на российский бюджет и требует поиска источника финансирования. При этом само присутствие России является насущным требованием как с точки зрения ее международной политики, так и с точки зрения обеспечения внутренней безопасности России.

2. Наиболее крупными перспективными проектами в регионе Центральной Азии являются проекты, связанные с быстрым развитием экономики КНР (нефте- и газопроводы с региона Каспийского моря через Афганистан и Пакистан, транспортные пути в Европу), а также начало массового освоения полезных ископаемых высокогорных районов Памира и Тянь-Шаня.

3. В силу недостаточности собственных финансовых ресурсов России необходимо выделить направления преимущественного вложения капитала и ресурсов. Одним из таких выделенных направлений мог бы стать железнодорожный путь из южных районов СУАР КНР через киргизский Памиро-Алай в Ферганскую долину с выходом на железнодорожную сеть СНГ и далее в Европу.

4. Проект строительства ККЖД (Китайско-Киргизской железной дороги) мог бы стать положительным примером сотрудничества России и Китая со странами Центральноазиатского региона, дал бы экономический импульс сотрудничеству стран Шанхайского форума.

— — — — —
¹ Опубликовано: Профи. 2001. № 1–2. С.51–53 [conjuncture.ru/sobianin_19-10-2000].



Победы Наполеона ни к чему не привели, но его дорога через Симплон надолго останется связующим звеном между мирными народами.

ВАЛЬТЕР СКОТТ

Проект строительства транспортного коридора, соединяющего морские порты Китая с Европой через Среднюю Азию, о котором «Профи» писал ранее (см. С. 33), уже запущен. Еще 31 сентября 2000 года, с открытием туннелей через перевалы Камчик и Резак, начала действовать крупнейшая в Азии стратегическая международная автомобильная магистраль Ташкент–Ош (Киргизия)–Кашгар (Китай)–Пекин–восточное побережье КНР. В октябре 2000 года в Китае было завершено строительство железнодорожной линии Корла–Аксу–Артуш–Кашгар, которой предстоит соединиться со среднеазиатской магистралью через намеченную к строительству на данный момент ветку Андижан–Балыкчи–Кара-Кече–Джалал-Абад–перевал Торугарт. Этот (первый) этап проекта обойдется сторонам в 2 млрд долларов США и должен быть завершен к 2005 году.

Впервые мысль о целесообразности строительства ККЖД была высказана в России еще в XIX веке. Впрочем, тогда проект рассматривался главным образом с военной точки зрения. Предполагалось построить военно-стратегическую дорогу, связывающую густонаселенные области Средней Азии с Памиром, чтобы тем

убить двух зайцев: утвердить российский контроль над Памиром и в перспективе выйти в Индию, минуя Афганистан. Именно эти цели преследовало строительство высокогорной автотрассы Ош–Хорог, которое началось еще до Первой мировой войны и было продолжено в 1920-е годы.

За истекшее столетие ситуация во многом изменилась. Неудивительно, что, когда разговоры о создании ККЖД возобновились, инициатива исходила уже со стороны нового регионального лидера — Китая. В переговорах участвовали Узбекистан, Кыргызстан и КНР; к осени 2000 года было завершено ТЭО проекта и определена точка пересечения железнодорожных линий на границе КНР и Кыргызской Республики.

В конце декабря 2000 года Законодательное собрание парламента Кыргызстана приняло Закон «О приоритетности строительства железной дороги Джалал-Абад — Казарман — Торугарт с выходом на Китай». Для конкретной реализации проекта теперь остается подписать трехстороннее соглашение между Китаем, Кыргызстаном и Узбекистаном. Предварительно трехсторонняя комиссия должна представить окончательное заключение правительствам своих стран. Это событие ожидается в марте 2001 года, а окончательный вариант трассы будет утвержден в мае. Проект предполагается финансировать частично за счет государственных участников, частично за счет заемных средств и грантов. Так, Евросоюз уже включил проект в свою техническую программу; Киргизия получит его грант на сумму 1 035 000 евро для проведения проектно-оценочных работ. Кроме того, Азиатский банк развития (АБР) предоставляет займы соответственно в 5 и 65 млн долларов США Киргизии и Казахстану на ремонт существующих железнодорожных путей и усовершенствование пограничных контрольно-пропускных пунктов. Выплатить свою долю Кыргызстан должен будет в течение 32 лет, а Казахстан — 24 лет; это вполне осуществимо, учитывая, что проект, как предполагается, полностью окупит себя за 15 лет.

Ожидается, что строительство ККЖД принесет значительные выгоды всем участникам. Появится кратчайший транспортный

путь от портов тихоокеанского побережья в Европу, который будет на 8000 км короче морского пути через Суэцкий канал и на 15 000 км — вокруг мыса Доброй Надежды. В проекте уже участвуют 18 стран, включая государства Евросоюза, а в будущем к нему, возможно, присоединятся Индия и Иран.

От эксплуатации своего участка магистрали Кыргызстан, например, будет получать более 200 млн долларов США ежегодно, а в ходе строительства будет создано около 50 тыс. новых рабочих мест (по данным информационного агентства КАБАР). Ныне строящийся участок позволит в будущем разрабатывать угольный разрез Кара-Кече, запасы которого позволяют добывать до 1 млн т в год. Но и другим центральноазиатским государствам проект сулит исключительные выгоды: кратчайший доступ к морским портам, доходы от транзита грузов, бурное развитие вспомогательных служб, рост туризма и т.д.

Однако, как любое другое благо, проект ККЖД таит в себе немало опасностей и подводных камней. Его возможные последствия для стран региона рассмотрены в нижеследующих материалах. Раскрыта в них и позиция России, точнее, отсутствие таковой.

ККЖД означает влияние в регионе и доступ к стратегически важным природным ресурсам, за которые, как ожидается, развернется мировое соперничество в наступившем столетии. В случае если Россия и дальше будет занимать столь же пассивную позицию, как сейчас, она окончательно лишится и стратегического контроля над регионом, и доступа к кладовым Памира и Тянь-Шаня. Мы продолжаем надеяться, что вопрос о ККЖД начнет рассматриваться государственными структурами России, Кыргызской Республики, Китая и Узбекистана как общий проект — в настоящее время официальные контакты и уже принятые решения среднеазиатских государств демонстрируют (как бы там ни было на словах), что Россию не желают видеть в числе основных участников. Узбекистан и Киргизия продвигают заведомо непроходные варианты строительства дороги, которые оправдываются государственной заботой о национальных стратегических интересах

и, соответственно, страдают невниманием к национальным интересам иных государств. Китай, как положено пяти тысячелетнему мудрецу, держит паузу и, выслушивая киргизскую и узбекскую позицию, ждет реакции России. Однако китайская пауза долго не продлится, Пекин вскоре примет решение о том или ином варианте ККЖД.

Мы по-прежнему считаем, что проект ККЖД реален лишь в одном случае — если он соответствует национальным интересам и Китая, и России, и Киргизии, и Узбекистана. В любом ином случае он рискует остаться очередным неосуществленным транспортным проектом.

Наньцзян

В 1992–1993 годах в научных и проектных организациях Киргизской Республики был сделан просчет возможного строительства железных дорог из столицы г. Бишкека в крупнейший на юге республики г. Ош, а также из приграничных с Киргизской Республикой районов СУАР КНР в г. Ош и далее в Узбекистан. Однако по ряду политических причин тогда проект не получил дальнейшего развития.

6 мая 2000 г. орган ЦК КПК газета «Жэньминь жибао» сообщила о завершении строительства Южно-Синьцзянской железной дороги (сокращенное название Наньцзян) длиной 1451 км. По случаю прибытия поезда в конечный пункт город Кашгар (Каши) на митинге выступил заместитель председателя Всекитайского собрания народных представителей уйгур Томур Давадат. В приветственной телеграмме строителям, основной костяк которых составили военные, председатель КНР Цзян Цзэминь указал, что строительство дороги Наньцзян будет способствовать процветанию людей всех национальностей.

Окончание строительства железной дороги — безусловно очень важное событие, речь идет в перспективе о транспортно-коммуникационном единстве Евразийского континента. Если в начале XX века был сооружен российский широтный континен-

тальный коридор Транссиб, то в самом конце столетия возник второй железнодорожный континентальный мост (Китай — Казахстан — Европа).

Начало XXI века может ознаменоваться строительством третьего, самого короткого варианта Шелкового пути, если построить Китайско-Киргизскую железную дорогу, то есть продолжить Наньцзян на запад от Кашгара по долине реки Кызыл-Су через пограничный с Киргизией пункт Иркештам, далее через поселок Сары-Таш на Гульчу (здесь уже проходит шоссейная дорога) на город Ош и на Андижан.

Но вернемся снова к Южно-Синьцзянской железной дороге, которая явилась одной из основных строек 9-й пятилетки Китая. Еще до 1984 г. от г. Турфан, который стоит на транспортной железнодорожной магистрали в Казахстан, была построена дорога до Курля длиной 476 км. С 1996 г. началось строительство железной дороги на запад по южному подножию Тянь-Шаня, переходящему в Таримскую впадину. Были последовательно построены станции Луньтай, Куча, Синьхэ, Аксу, Бачу. Дорога до Каши протянулась, таким образом, еще на 975 км. Было перемещено свыше 42 млн кубометров грунта, построено 54 больших и 317 малых мостов. Стоимость дороги, по данным газеты «Жэньминь жибао», около 4,8 млрд долларов США. Объем годового грузооборота по проекту составит 10–12 млн т. В районе трассы проживают 7,6 млн человек, из которых 85% принадлежит к нацменьшинствам. В районе открыты месторождения нефти и газа, здесь выращивается 60% хлопка Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР).

Дорога сблизила не только западные провинции Китая, но и территории Киргизии, Таджикистана, Пакистана, Афганистана. Для внутриматериковых стран строительство современных транспортных сетей является важнейшим средством для разрушения физической изоляции и, как они полагают, повышения своего статуса в мировой экономике и политике, так как уже сейчас экономическое развитие среднеазиатских стран упирается в слабую транспортную инфраструктуру.

Конфликтный регион

Основная роль в пропаганде широтных мостов через Евразию принадлежит Китаю. Уже сейчас основной поток грузов через первые два моста (сибирский и казахский) идет из Китая. Краеугольный камень современной китайской стратегии — государственная политика открытости. Наньцзян — это реальная подготовка для строительства третьего пути на Запад, но для этого надо построить Китайско-Киргизскую железную дорогу (ККЖД).

Прокладка самого короткого Шелкового пути должна пройти по территории, представляющей собой очень беспокойное конфликтное поле.

Во-первых, это национал-сепаратистские движения в СУАР, ядро которых составляют уйгуры. Цель радикальных уйгурских группировок — создание собственного исламского государства в СУАР.

Во-вторых, нестабильность в Афганистане, Таджикистане и Южной Киргизии.

В-третьих, планы ваххабитов по созданию Ферганской Исламской республики.

В-четвертых, один из основных путей доставки наркотиков на Запад лежит через памирские перевалы на город Ош, где как раз может пройти трасса ККЖД.

Наличие в регионе развитой железнодорожной сети укрепило бы безопасность государств Шанхайского форума, поскольку резко облегчило бы переброску крупных войсковых соединений в наиболее угрожаемые районы.

Позиция России

В такой ситуации свою позицию по проекту ККЖД должна сформулировать Россия.

Идеальным было бы весомое присутствие российского капитала в проекте ККЖД, что, впрочем, представляется проблематич-

ным ввиду отсутствия в России достаточных средств на крупные стратегические проекты.

Дорога послужила бы делу дальнейшей ориентации Киргизии и Таджикистана в политической, экономической и культурной сферах на Россию как гаранта политической безопасности и экономического процветания.

Россия могла бы в силу своего научно-технического потенциала обеспечить проект квалифицированными инженерными кадрами и провести качественное технико-экономическое обоснование проекта, поставить соответствующую горнопроходческую технику, чтобы решить технические проблемы строительства туннелей в условиях высокогорья. Строительство ККЖД усилило бы конкурентоспособность Транссиба, так как, по признанию самих китайцев, состояние транспортной инфраструктуры Южно-Синьцзянской железной дороги еще долго не будет соответствовать показателям, принятым на международном рынке транспортных услуг.

Для России ККЖД не представляет конкурентной угрозы Транссибу. Если эту дорогу рассматривать в динамике экономического развития в XXI веке, то ни Транссиб, ни путь из северного Синьцзяна через Казахстан не справятся с прогнозируемым объемом перевозок из прибрежных провинций Китайской Народной Республики в Европу. Транссибирская магистраль и Китайско-Киргизская железная дорога резонировали бы в сторону увеличения рынка транспортных услуг, расширяя объем грузопотока из Азии в Европу по евразийскому континенту за счет оттока грузов с более долгого морского пути.

Строительство ККЖД является столь грандиозной задачей, что потребует согласования интересов сразу многих государств. Напомним, что ранее обсуждение идеи ККЖД наталкивалось на несогласованность интересов Республики Узбекистан и Киргизской Республики, с одной стороны, и Китайской Народной Республики и Киргизской Республики — с другой. Узбекистан хотел бы видеть себя в ведущей роли данного международного проекта, однако это не встретило энтузиазма в

Киргизии. Киргизская сторона пыталась настоять на прохождении ККЖД через другой перевал — перевал Торугарт, поскольку в этом случае республика решила сразу несколько важнейших задач обеспечения безопасности — дорога дала бы новый импульс развитию высокогорной Нарынской области. И это не встретило понимания в Китае. Китайская сторона не согласилась на этот путь, поскольку экономическая целесообразность пути через Торугарт сомнительна. Другим важным аргументом для потенциальных инвесторов данного крупномасштабного проекта является то, что только путь через Иркештам дал бы возможность наладить промышленную добычу ископаемых недр Памирского региона.

Роль ККЖД для стран Шанхайского форума

Каждое из государств, вовлеченных в проект строительства дороги, в одиночку не в состоянии решить все проблемы. Необходим крупный международный консорциум для финансового обеспечения проекта. В первую очередь в такой консорциум должны войти Китай, Россия и Киргизия. Также возможный консорциум не сможет работать без привлечения к проекту Узбекистана и Казахстана, так как именно по их территории проходят основные железные дороги в Россию, а также Таджикистана, на территории которого расположены многие из наиболее перспективных месторождений полезных ископаемых. Не в последнюю очередь данный проект мог бы послужить конкретным примером наполнения «стратегического партнерства» между Россией и Китаем, которое пока не хочет выходить за рамки военно-технического сотрудничества.

В последние годы в СНГ явно преобладало стремление к немедленному разрыву отдельных стран с транспортной зависимостью от России, проводилась дискриминационная политика в отношении российских автомобильных и железнодорожных перевозчиков.

В печати среднеазиатских государств СНГ встречаются самые неожиданные прогнозы развития ситуации в ближайшие годы:

- самый невероятный, — будет восстановлен СССР;
- Россия сохранит свое влияние на среднеазиатские государства СНГ, — ни Запад, ни Турция, ни Иран окажутся не в состоянии заменить Россию в качестве полноценного партнера;
- Россия потеряет полностью контроль в регионе Центральной Азии, наибольшее влияние в регионе Центральной Азии приобретут США и мусульманские государства в рамках Организации экономического сотрудничества (ЕСО).

Чтобы создать правильный информационный фон в России в отношении проекта ККЖД, необходимо учесть целый ряд факторов.

Дорога в будущем, несомненно, даст импульс экономическому сотрудничеству в регионе, привлечет иностранные инвестиции, разовьется приграничная торговля. В настоящее время исторические торговые пути из Ферганской долины в Кашгар, которые всегда были самыми оживленными караванными трассами Шелкового пути, почти не используются. Также почти не разрабатываются полезные ископаемые — наиболее успешный во всем СНГ проект, горнодобывающий комплекс в узбекистанском Навои (уран, золото, полиметаллы), представляет собой разработку месторождений на самом выходе горной системы Тянь-Шаня в долинные районы.

Действительная ситуация в Киргизии и СУАР продолжает характеризоваться исключительно низким жизненным уровнем населения, низкой производительностью труда. ККЖД позволила бы создать экономическую базу подъема жизненного уровня населения, создала бы десятки тысяч новых рабочих мест. Одним словом, строительство ККЖД будет способствовать достижению нового уровня международного сотрудничества в регионе.

Россия может участвовать в стратегическом проекте строительства Китайско-Киргизской железной дороги, который может значительно повлиять на происходящие в Центральной Азии процессы.

Баденков Ю.П.

Каратегин-Алайский транспортный коридор:
ключ к интеграции Таджикистана
в Центральную Азию¹

Маргинальное положение Каратегина
в развитии хозяйства Таджикистана

Восточные провинции Таджикистана — Каратегин (Комсомолабад, Гарм, Таджикабад, Джиргиталь), Дарваз и Вахио (Тавильдара) — до настоящего времени находятся в оппозиции к центральному правительству. Эта ситуация, не выходя на поверхность политической жизни Таджикистана, существовала и в советский период. Поэтому административные районы этих исторических провинций Предпамирья управлялись непосредственно из Душанбе и имели статус «районов республиканского подчинения». Причинами этого могут быть названы:

- удаленность этих горных территорий от главных политических центров (Душанбе, Худжанд, Курган-Тюбе) и, как следствие, стремление местных лидеров к большей автономии,
- традиционный консерватизм населения к политическим и экономическим нововведениям, что вообще свойственно горным сообществам; кланово-региональная борьба за власть,
- дискриминационная социальная и миграционная политика центрального правительства: именно из этих регионов происходило масштабное переселение на хлопковые плантации Вахшской долины в 50–60-е годы,
- инвестиционная политика правительства не способствовала экономическому развитию этих регионов.

— — — — —
¹ Опубликовано: Профи. 2001. № 1–2. С. 53–55 [conjuncture.ru/abirus-ru-badenkov-2001].

Маргинальность и периферийность Каратегина во многом зависела и от характера отношений с соседними республиками, прежде всего — с Киргизией. Дело в том, что при «историческом» размежевании среднеазиатских республик в 20-е годы в пределы Таджикистана решением Правительства СССР были включены «спорные территории». К таковым относится самый восточный Джиргитальский район, этническое большинство которого составляли кочевники-киргизы. Подобный волюнтаристский принцип формирования государственных границ в СССР породил хорошо известный феномен: горные регионы соседних республик были закрыты для межреспубликанских связей, хотя в историческом контексте здесь проходили торговые караванные пути (ответвления Шелкового пути). В советской научной литературе эта ситуация получила название «транспортных межреспубликанских тупиков». Понятно, что такое положение препятствовало экономической интеграции соседних государств и искусственно сдерживало развитие маргинальных горных районов.

После развала СССР (как правило, эти районы субсидировались из Государственного бюджета СССР) и нынешнего экономического и политического кризиса Таджикистана положение районов Каратегина стало еще более драматичным: вследствие полной изоляции от центральных районов Таджикистана и сложной борьбы местных политических лидеров, основное население оказалось в состоянии нищеты и голода. Причем истинную картину в настоящее время, не имея достоверной информации, представить весьма сложно.

Вместе с тем, в силу своего географического положения и высокой культуры земледелия и традиций местного населения, Каратегин может сыграть исключительную роль в оживлении экономики и развития не только всего Таджикистана, но и более обширного региона, включая южный Киргизстан и западный Синьцзян.

Каратегин-Алайский коридор может замкнуть среднеазиатское транспортное кольцо

На наш взгляд, главным условием развития Каратегина и оживления экономики Республики Таджикистан в целом является формирование многофункционального транспортно-экономического коридора по долине Сурхоба и Кызыл-Суу (Алайская долина, Киргизстан) с выходом на Сары-Таш. Сары-Таш может рассматриваться как важнейший узел Трансазиатской транспортной сети: с одной стороны, он замыкает кольцо с Памирским трактом, с другой — открывает дорогу на Китай, в Кашгар (Каши) и замыкает кольцо с Каракарумским шоссе. Если принять во внимание заканчивающееся строительство автомобильной дороги Мургаб (ГБАО) — Ташкурган (СУАР, Китай) через перевал Кульма, то степень открытости горных районов Западного Памира и их интегрированность в единое этнокультурное пространство Северного Пакистана можно считать состоявшимся фактом.

Преимуществами предполагаемого транспортного Каратегин-Алайского коридора являются:

1) всесезонность: по трассе, проходящей вдоль одной реки Вахш — Сурхоб — Кызыл-Суу, отсутствуют перевалы и труднопроходимые участки. Три перевала в Китае по шоссе Симхана — Улугчат — Кашгар открыты 11 месяцев в году.

2) Наличие уже существующих дорог: лишь на отдельных участках 750-километровой трассы отсутствуют обустроенные дороги. На всем протяжении от Душанбе до Кашгара покрытие дорог асфальтовое или гравийное.

3) Расстояние от Душанбе до Кашгара составляет всего 750–800 км (от Гарма — 540 км, от Джиргаталья — 465 км). Ниже приводятся приблизительные оценки расстояния по трассе на отдельных отрезках: Душанбе — Джиргаталь — 284 км; Джиргаталь — Карамык (граница с Киргизией, начало Алайской долины) — 60 км; Карамык — Сары-Таш (пересечение с Памирским трактом) — 130 км; Сары-Таш — Иркештам (граница с Китаем) — 60 км; Иркештам — пер. Карабель (2931 м, открыт с I по XII) — 20 км;

пер. Карабель — пос. Улугчат (30 км); пос. Улугчат — пер. 2990 м (I–XII) — 25 км; пер. 2990 — пер. Тактубулакдаван (2587 м, I–XI) — 30 км; пер. Тактубуладаван — Кашгар — 110 км.

Хозяйственные, социальные, экологические выгоды проекта

Выгоды от реализации этого проекта лежат в нескольких плоскостях:

1. В политическом отношении: транспортный коридор Гарм–Алайская долина–Сарыташ–Кашгар может рассматриваться как «ось устойчивости своеобразной «оазисной» модели развития», которая будет поддерживать интеграцию маргинальных, периферийных и слаборазвитых регионов в общий контекст развития Центральной Азии. При этом должна быть проявлена политическая воля Таджикистана, Киргизстана и Китая, подкрепленная межгосударственными соглашениями (типа Памирской Конвенции). Политика развития этой транспортной зоны должна строиться на принципах доверия и взаимовыгоды, что продемонстрирует новое видение путей развития традиционно отсталых горных районов и сообществ.

2. В экономическом отношении: эта транспортная зона должна рассматриваться в качестве катализатора по развитию экономики и социальной сферы прилегающих районов в водосборном бассейне Вахша — Сурхоба — Кызыл-Суу. При этом открывается большой простор для выбора моделей развития (свободные экономические зоны, льготные тарифы и налоги, Программа Ага Хана по поддержке развития сельских районов (AKRSP), которая хорошо зарекомендовала себя во многих районах Каракорума и Западных Гималаев и др). В определенном смысле, эта новая многофункциональная зона может явиться альтернативой перегруженному и конфликтному коридору Ферганской долины. Кроме того, здесь могут быть всерьез задействованы и модели «север-юг», включающие в себя Памирский тракт, Каракорумское шоссе и новые направления на Казахстан и Киргизию (пер. Торугарт), юг Сибири (Чуйский тракт на Алтае — Новосибирск) и Монголию.

3. В социальном аспекте: в зоне предполагаемого транспортно-го коридора проживают многочисленные народы и этнические группы: таджики, киргизы, казахи, уйгуры и т.д., представляют собой исключительную культурную общность, нуждающуюся в сохранении и защите. Политика их поддержки через создание культурных центров, этнографических парков и т.д. может сыграть важную роль в поддержке всего проекта.

4. В экологическом плане: несмотря на то, что регион является областью древнейшего освоения человеком, в силу изолированности и маргинальности, индустриальные воздействия были минимальны и слабо изменили культурные ландшафты (кочевников-киргизов и ирригационных земледельцев-таджиков). Выдающиеся по красоте ландшафты горных цепей и межгорных котловин открывают большие перспективы в развитии охраняемых территорий, национальных парков и туризма. В конце 80-х годов Министерство охраны природы Таджикистана разработало концепцию Памирского национального парка, которая не потеряла своей актуальности и сегодня.

Проект Каратегин-Алайского коридора как поле научного сотрудничества исследователей стран Центральной Азии

Автор данной статьи убежден, что эта идея заслуживает внимания и нуждается в более глубокой проработке. Для этого желательно выполнить проект «Стратегия развития транспортного коридора Каратегин–Алайская долина–Кашгар». Этот проект может быть частью программы Университета Центральной Азии, Договор об учреждении которого был подписан президентами Таджикистана, Киргизии, Казахстана и духовным лидером исмаилитов Ага Ханом в августе этого года в столицах этих республик. На мой взгляд, такой научный проект может оказаться идеальной консолидирующей платформой как для преподавателей, так и для студентов, поскольку включает в себя широкий круг проблем, связанных с вопросами интегрального развития горных районов в региональном центральноазиатском контексте.

Акимов Т.К.

ККЖД как геополитическая магистраль¹

Этот материал был написан еще до того, как парламент Кыргызстана приступил к детальному изучению вариантов строительства железной дороги из Китая через Кыргызстан. После рассмотрения депутатами было решено внести некоторые изменения в предлагаемый проект и предложить его на рассмотрение и утверждение Президента страны А. Акаева. Одновременно уточненный вариант был направлен на ознакомление в парламент Китая. Как было сообщено на последней дискуссии парламентариев о вариантах этой ветки, внесены существенные с точки зрения интересов Кыргызстана новшества, которые не обязательно могут включать вариант соединения железной дороги с южным городом Джалал-Абад с дальнейшим выходом в Узбекистан. Судьба такого варианта будет зависеть от позиции нынешнего руководства Узбекистана, которое до сих пор не скрывало своего предпочтения строительства дороги через КПП «Иркештам», а не через КПП «Торугарт». Очевидно одно, что кыргызские парламентарии воочию убедились в необходимости строительства железной дороги через центральный Кыргызстан с выходом к узлу в Балыкчи через Казарман и Мин-Куш. Это даст возможность Нарынской области полнее развиваться и откроет доступ к природным залежам области.

Идея ККЖД — будущей Кыргызско-Китайской железной дороги, витает над Кыргызстаном уже добрый десяток лет. Сегодня в парламенте страны идут ожесточенные споры, помимо плюсов эта дорога несет и минусы. Хотя никем неоспоримо то, что никакие другие коммуникационные проекты не могут окупить себя настолько эффективно и быстро, как железная дорога в географиче-

— — — — —
¹ Опубликовано: Профи. 2001. № 1–2. С. 55–57 [conjuncture.ru/abirus-ru-01-02-2001]. Печатается в сокращении. Впервые опубликовано ИА «Кабар» 4 января 2001 года.

ских условиях Кыргызстана. Причин для такого вывода более чем достаточно. Во-первых, Кыргызстан имеет очень глубокое внутриконтинентальное географическое положение, что весьма сильно затрудняет процессы интеграции Кыргызстана с остальным миром, а этот проект дает Кыргызстану шанс обеспечить себе самый короткий выход к морским портам. Во-вторых, она призвана решить многие внутренние экономические проблемы республики. По словам начальника УКЖД Омуркулова И.Ш., «эта транзитная дорога по своей доходности может заменить десятки «Кумторов». При существующем годовом внешнеторговом обороте в направлении Европа–Азия, дающем прибыль порядка 100 млрд долларов [США] в год и при участии в нем Кыргызстана хотя бы на 1%, позволит инвестировать в экономику Кыргызстана только за счет трансасиатской магистрали 1 млрд долларов [США]». В-третьих, появляется реальная возможность постепенного освоения подземных и надземных богатств, вдоль будущей трансконтинентальной железнодорожной коммуникации.

Нетрудно догадаться, что при таком раскладе одним из кратчайших путей интеграции Востока и Запада является территория Кыргызстана, но она не имеет современных автомобильных и железных дорог, способных обеспечить транзитный грузопоток на евразийском континенте. Однако ситуация в мире быстро меняется, и Кыргызстан может оказаться в выгодном для себя геополитическом положении, если сумеет построить железную дорогу проходящую через свою территорию. В случае ее построения новая железная дорога между побережьем Китая и Европой будет примерно на 8000 км короче морского пути через Суэцкий канал, и на 15 000 км (дороги) — вокруг мыса Доброй Надежды.

Основным мотивом для построения этого звена Шелкового пути является глобализация мировой экономики, когда даже самые закрытые страны вынуждены идти на интеграцию. К тому же это будет самый короткий вариант Шелкового пути, где наиболее потенциально мощным и заинтересованным звеном является Китай и Запад. Так, по расчетам западных и китайских экспертов-экономистов наиболее стабильный экономический рост в мире

наблюдается в Китае. Ежегодный прирост валового внутреннего продукта (ВВП) в отличие от всех развитых капиталистических стран в последние годы составлял в среднем по стране 8%, а в Шанхае достигал иногда до 11%. При таких темпах экономического роста Китай выйдет на первое место в мире, опередив ведущие западные страны к 2050 году. Однако, как отмечают некоторые западные экономисты, в силу сдержанной экономической политики официального Пекина, реальный курс юаня по отношению к доллару США сейчас занижен примерно в 2,5 раза. Видимо, это обусловлено тем, что китайское руководство не желает импульсивного развития экономики, особенно с учетом последствий Юго-Восточного кризиса 1997–1998 годов, и по основным экономическим показателям Китай должен выйти на первое место в мире по уровню ВВП уже к 2020 году. Китай к этому сроку превратится в крупнейшего потребителя и производителя в мире. Следовательно, рынки Запада и Востока будут просто вынуждены интегрироваться между собой. Сигналом к этому является и ожидаемое вступление Китая в члены ВТО (Всемирная торговая организация).

Значит, дорогу надо строить. И первый философский вопрос, который стоит на повестке дня, — сможет ли Кыргызстан построить железку самостоятельно? Ответ — нет. Если учитывать, что строительство этой дороги требует около 2 (двух) миллиардов долларов США, а запас разведанных природных богатств Кыргызстана равен 5 млрд при сумме внешнего долга 1,6 миллиардов, то приходишь к выводу, что кредитный портфель Кыргызстана практически исчерпан. Никто не решится занимать Кыргызстану еще 2 млрд долларов. Отсюда вывод — «стройка века», планируемая хозспособом «ашар», при всем оптимизме некоторых руководителей — просто утопия.

Однако именно этот проект может оживить экономику Кыргызстана в будущем и привнести реальные дивиденды. Дело в том, что только такие трансконтинентальные проекты и мощные финансовые перспективы способны заинтересовать крупнейших инвесторов вкладывать деньги в Кыргызстан. Ведь им важен финансовый результат и масштабы международных перевозок, — как твердая гарантия возврата вложенных средств.

При этом следует отметить, что основные страсти шумят не по поводу строительства ККЖД, а в выборе маршрута по территории Кыргызстана. Дело в том, что существует опасный и безопасный проекты, которые весьма сильно разнятся по многим аспектам.

Безопасный и опасный пути ККЖД

«Балыкчи–Кочкор–Торугарт», с выходом в портовый город Балыкчи расположенный на берегу Иссык-Куля, проходящий через отсталый, но центральный Кыргызстан и далее бегущий в Казахстан (безопасный).

«Торугарт–Андижан», с выходом на Узбекистан и далее (опасный).

Разница между двумя проектами в протяженности, затратах и времени составляет примерно полтора раза. Маршрут «Торугарт–Андижан» дешевле. Следовательно, ввиду ощутимых финансовых и политических мотивов, перед Кыргызстаном остро встал вопрос железных партнеров, которыми пока желают стать лишь три страны мира: Узбекистан, Китай и Россия, хотя наиболее заинтересованным на просторах СНГ должен быть Казахстан, так как именно по его территории проходят основные железные дороги в Россию и на Запад.

Казахстан

Казахстан может добавить кыргызский участок к своим двум шелковым, через Дружбу и Хоргос — планируемый. Тогда он практически приберет к рукам всю трансазиатскую транспортную систему Восток-Запад и займет полный контроль над железнодорожным мостом (Китай–Казахстан–Европа), получая самые прекрасные дивиденды. При таком раскладе Казахстан заметно усилит свои региональные позиции перед Узбекистаном и превратится в нового регионального гегемона.

Но пока братья-казахи гадают с Хоргосом и рассматривают ККЖД как конкурента, хотя китайского и западного добра хватит

всем, узбеки лоббируют стройку через себя. Но еще неизвестно, есть ли возможности для инвестиций у Казахстана, хотя геополитически ему стоит лоббировать ККЖД через себя, поскольку Хор-гос никуда не денется.

Узбекистан

На этом фоне завидное упорство проявляют узбекские политики, которые готовы вложить деньги в проузбекский проект «Торугарт–Андижан» и даже больше. Они лоббируют «Иркештам–Андижан».

Если железная дорога из Китая пройдет через Узбекистан, то значительная часть грузопотока «Восток–Запад» и «Запад–Восток» будет проходить через Ферганскую долину, что способствует быстрому развитию и скорейшей интеграции Узбекистана в мировое сообщество. Следовательно, этим шагом Узбекистан обеспечит себе заинтересованность Запада и Востока в защите своей внутривнутриполитической стабильности, в казну посыплются экономические дивиденды и инвестиции, а в итоге еще более укрепит политическая независимость Узбекистана. И он действительно превратится в регионального лидера.

Прекрасно осознавая это, Ташкент периодически идет на некоторые уступки перед Кыргызстаном по конъюнктурным вопросам политики, но в тот же момент оказывает жесткое давление по приграничным спорам. Бесцеремонно минует все спорные сопредельные территории и ведет тихую экспансию кыргызских земель и промышленных объектов, при этом всячески демонстрируя военные мускулы. Подтверждением можно привести статью И. Гребенщикова «Кыргызстан — самая уязвимая фигура в центральноазиатской шахматной партии», где прекрасно изложены многие аспекты южной безопасности Кыргызстана. Одним словом, «соседний Узбекистан действительно является страной с наибольшим индексом опасности для Кыргызстана. На закрытых парламентских слушаниях основной угрозой называется именно эта страна, с которой Кыргызстан подписывает договоры о «вечной» дружбе».

Следует отметить, что Кыргызстан уже имеет опыт узбекского сотрудничества по строительству автомобильной дороги «Иркеш-

там–Андижан». По условиям этого автодорожного проекта, Узбекистан вложит 30 млн долларов США, будет своими силами строить и обеспечит работой своих граждан, затем получит право бесплатного пользования. С учетом такого опыта, многие политики в Кыргызстане задались вопросом — зачем Кыргызстану такие дивиденды, или чужая дорога на своей территории? С железным проектом Кыргызстан ожидают еще большие сюрпризы и проблемы, на которых мы остановимся ниже.

На основе многолетних опытов и методов воздействия официального Ташкента на Бишкек, теоретически нетрудно смоделировать, что в случае различных военно-политических провокаций 7-я область Кыргызстана (Баткенская) будет отрезана от центра (Бишкека) в один миг, особенно с учетом контроля Узбекистаном воздушного пространства юга Кыргызстана. Как показывает практика последних десяти лет, официальный Бишкек мало способен достойно ответить на амбиции Ташкента, и ему следует по многим параметрам предполагать, что ККЖД вектором на Узбекистан вполне может превратиться в еще одно минное поле «вечной дружбы». Вдобавок к приграничным, водным, энергетическим, воздушным, транзитным, газовым и многим другим проблемам, Кыргызстан получит еще и железнодорожную. В данном случае, как сказал один из российских политологов, «плюс этой ситуации в том, что узбекским заверениям о вечной дружбе нельзя верить, но возможно знать, чего от них следует ожидать». Узбекистан в отношении Кыргызстана стал вполне предсказуем.

В свою очередь, маршрут «Балыкчи–Кочкор–Торугарт» позволяет избежать узбекского прессинга и позволяет более действенно разрешить проблемы внешнеполитической, энергетической и социально-экономической безопасности Кыргызстана в целом. Дает возможность иметь независимые дивиденды от узбекского транзита, усиливает региональные позиции Кыргызстана и позволяет иметь дополнительные плюсы, как развитие отсталых центральных территорий. В противном случае Кыргызстан, имеющий ограниченный внутренний рынок потребления, не сможет в ближайшие 100 лет без железки «Балыкчи–Кочкор–Торугарт» привлечь круп-

ных инвесторов в свою малоразвитую дотационную Нарынскую область.

В случае 2-го опасного варианта Кыргызстан к вышеперечисленным проблемам с Узбекистаном получит железку, проходящую через окраину, к тому же весьма взрывоопасную (достаточно посмотреть географическую карту Кыргызстана), что создает угрозу перспективам ККЖД в целом. Как известно, Ферганская долина является очагом нестабильности на почве межэтнических и социальных противоречий, имеющих весьма глубокие корни, которые еще долго будут детонатором целого ряда конфликтных ситуаций. Этому подтверждением можно привести межэтнические конфликты на заре независимости, когда произошли чистки по отношению к туркам-месхетинцам, затем попытки провозглашения узбекской автономии на юге Кыргызстана и ряд других столкновений. Этнические противоречия в Ферганском регионе существует и к этому надо реально относиться.

И самое главное, при узбекском векторе, зажатый двумя гегемонами Китаем и Узбекистаном, Кыргызстан всегда будет проигрывать на весах большой политики, где интересы более мощного и независимого Узбекистана всегда будут перевешивать в глазах Москвы, Астаны и других заинтересованных стран мира, а потенциал Кыргызстана будет ничтожно мал и просто несравним. Любая страна мира будет прежде всего считаться с Узбекистаном.

Баткенские и Сурхан-Дарьинские военные кампании последних двух лет тоже говорят о многом. Подпитываемые различными силами извне, повлиять на которые ни Кыргызстан, ни Узбекистан не в состоянии, они еще долго будут накатываться как эхо афганской войны. Не следует забывать, что весьма размытые политические настроения существуют до сих пор и в Таджикистане. Все это будет потенциальной угрозой для любых заинтересованных инвесторов, даже если дорога пройдет через Узбекистан. Возможно, именно понимание этих вопросов подвинуло Китай построить железную дорогу с выходом на Торугарт, что ближе к Балыкчи и будет пролегать через центральный и стабильный Кыргызстан, абсолютно независимый от политических настроений соседей по опасному ферганскому региону.

Китай

Относительно его можно сказать немного. Этой могущественной державе абсолютно все равно, в каком направлении будет пролегать маршрут через территорию Киргизии, — лишь бы он был. Это даст ему дополнительную разгрузку накапливающегося экспорта, развивает отсталый и сепаратистски настроенный СУАР, где открыты огромные месторождения нефти и газа и выращивается 60% хлопка.

К тому же вымывает многих граждан Китая за пределы страны, чем разрешает многие демографические проблемы внутри и дает возможность более ощутимо влиять во всем Центрально-Азиатском регионе. Особой опасности для гиганта Китая в этих проектах нет, хотя вполне ощущается ее потребность. Китай более других настроен на ее построение, к тому же финансами располагает и в средствах не стеснен. (Ему стоит собрать по одному доллару от своих граждан на пожертвование, и 70% проблем этой дороги будут решены.) Защитить дорогу от посягательств Китай всегда в состоянии, да и никому в голову не придет эта сумасшедшая идея. В рамках Шанхайского форума Китай по железке может в любой момент совершить переброску крупных войсковых соединений в этот регион.

Но Китай также прекрасно понимает и вопросы беспокойной Ферганы. И он особо не желал бы «экшн-вестернов» на своем Диком Западе. Тем более, когда спецслужбы Китая прекрасно осведомлены о связях уйгурского сепаратизма с узбекским экстремизмом последних лет. К своему счастью, Китай могуч и имеет выбор — он может построить железку в любом направлении Кыргызстана.

Россия

Она кровно заинтересована в этом проекте. Особенно с учетом того, что и без нее Китай готов самолично ее строить, чтобы дополнительно упрочить свое влияние и позиции, — да и Запад не против этой затеи. Как говорят многие русские аналитики — «присутствие России является насущным требованием, как с точки зрения ее международной политики, так и с точки зрения обес-

печения внутренней безопасности России». К тому же в современном мире стало возможным упрочить свое влияние только путем экономических инъекций, а особо опираться на военную экспансию или сотрудничество сильно не приходится.

В этой связи России приходится идти на экономические шаги, хотя это ложится огромным бременем на ее бюджет. При всем нежелании появления таких транспортных коридоров в ущерб Транссибу, Россия вынуждена ради своего присутствия в этом регионе быть инициатором таких проектов, что в свою очередь позволяет контролировать и влиять.

Однако, в противовес киргизским интересам, России предпочтительнее проузбекский маршрут, чтобы иметь более полный доступ ко всем ферганским государствам одновременно и иметь прорусскую ориентацию в регионе в целом. В принципе российский контроль вполне знаком и устроит многих в регионе. Ее недостаток для Кыргызстана лишь в том, что Россия не может защитить Кыргызстан от притязаний Узбекистана, как это было в годы СССР. Следовательно, это не устраивает многих здравомыслящих политиков Кыргызстана. Поэтому Кыргызстану необходимо сильно подумать, прежде чем просто пойти за Москвой, а насколько соответствуют российские капиталы их геополитическим интересам — покажет время.

Россия и Казахстан никак не могут понять, что в случае соединения Узбекистана с Китаем по маршруту Торугарт (Иркештам)–Андижан как минимум 50% своих проблем Узбекистан решит, минуя их, начиная с ширпотреба, кончая военно-техническими закупками. Ташкент получит уже два выхода во внешний мир, через туркмено-иранский «Теджен–Серахс», а также через ККЖД «Андижан–(Торугарт) Иркештам». Ни Россия, ни Казахстан не смогут далее оказывать существенного влияния на Узбекистан. Одним словом, Ташкент еще дальше отойдет от «третьего Рима» и будет еще меньше нуждаться в российском и СНГовском покровительстве.

* * *

P.S. Таковы экономические выгоды и политические ловушки, предостерегающие Кыргызстан на его железном пути. Следовательно

но, при решении такого глобального для Кыргызстана вопроса и сопровождающего его комплекса проблем, официальному Бишкеку необходимо отбросить иллюзии на вечную дружбу, реально оценить свой экономический потенциал и действительную расстановку сил в мире, в регионе и внутри страны. Не забывая при этом политические настроения ближних соседей.

Если же Бишкек рассчитывает на защиту демократических ценностей, то на такой крепкий случай ему следует разработать механизмы привлечения демократических инвесторов как США, Япония и др. Этих гигантов 2 млрд долларов США особо не стеснят, но есть хорошая американская поговорка «...там, где США вложили 5 млрд, там должен стоять 6-й американский флот». Ведь Кыргызстану в данном случае приходится выбирать, — между демократической или не совсем демократической экспансией. Возможно, заслуживает внимания и вариант полной передачи ККЖД инвестору — на временный откуп, по примеру Гонконга.

Учитывая политические ошибки пройденных лет, данная работа требует тщательного и скрупулезного изучения во всех аспектах: политическом, экономическом, военно-стратегическом и других, чтобы наиболее надежно обеспечить и укрепить свою безопасность. Права на ошибку у Кыргызстана с каждым годом остается все меньше.

Рахимов К.К.

Куда повернется транспортный вектор Кыргызстана?¹

Кыргызская Республика принятым Жогорку Кенешем Законом «О приоритете проекта строительства железнодорожной линии Балыкчы–Джалал-Абад–Торугарт с выходом в Китай» от 29.12.2000 закрепила приоритетность строительства Китайско-Киргизской железной дороги по маршруту Кашгар–Торугарт–Узген–Джалал-Абад–Кочкор-Ата–Балыкчи с дальнейшим выходом на станцию Луговая железных дорог Казахстана.

Декларируемая экономическая задача ККЖД на первом этапе — обеспечение доступа к углю и другим ресурсам, стратегическая — решение ключевой проблемы разделенности горными хребтами Северного и Южного Кыргызстана. Китайская заинтересованность в финансировании строительства ККЖД иная — прежде всего выход в Ферганскую долину и получение сухопутного пути в Европу в обход территории Российской Федерации.

Киргизские и китайские комментарии по ККЖД разнятся значительно. Так, в сентябре 2001 года китайские газеты «Жэньминь жибао» и «Саут Чайна Морнинг Пост» в публикациях о железнодорожном строительстве в КНР по-прежнему писали о «строительстве железной дороги между Кашгаром и Андижаном в целях получения выхода грузов от тихоокеанских портов и восточных провинций в Центральную Азию», т.е. опять речь шла об Узбекистане в первую очередь. На Узбекистан также было рассчитано очень быстрое строительство автодороги Ташкент–Ош–Гульча–Сары-Таш–Таш-Курган с дальнейшим выходом автотрэйлеров на Каракорумское шоссе и далее на автодорожную сеть Пакистана. Об организации перевозок из Пакистана шла речь на встречах

¹ ОПУБЛИКОВАНО: Профи. 02.12.2002 [conjuncture.ru/centrasia-ru-02-12-2002].

официальных лиц Китая и Таджикистана в 2001–2002 годах. В начале сентября этого года правительство Китая выделило 15 млн юаней на изыскательские работы, опять-таки, «по железной дороге Китай–Кыргызстан–Узбекистан». Об обеспечении стратегической цели связать железной дорогой Юг и Север Кыргызстана официальные лица предпочитают распространяться поменьше, так как понимают, насколько это труднодостижимо.

Хочу обратить особое внимание на то, что ситуация с развитием транспорта в горном регионе Памира и Тянь-Шаня выглядит сложно даже без учета стран, которые являются наиболее влиятельными в регионе. Так куда же повернет транспортный вектор Кыргызстана? Насколько эффективной и долгосрочной может быть политика игнорирования вполне объективных различий в подходах к транспортным проектам стран, влияющих на экономическую жизнь Кыргызстана? К интересам каких стран потенциально ближе транспортные приоритеты Кыргызстана?

Казахстан и Кыргызстан: противоречия остаются, перспективы есть

Для того чтобы мы смогли порассуждать и придти к неким выводам по теме транзита через Казахстан, рассмотрим некоторые цифры по перевозкам за 2000–2001 годы транзитом по территории Казахстана железнодорожным транспортом [данные о транзитных перевозках по территории Казахстана железнодорожным транспортом год, «Казахстан темір жолы». Таблицы см. на сайте «Профи» — ЦА].

Таким образом, по перевозимым железнодорожным транспортом Казахстана транзитным грузам, доля Кыргызстана составляла как страны формирования 5% (и в 2000 г., и в 2001 г.) или 262,8 тыс. тонн, а как страны назначения — 9% в 2000 г., 7% в 2001 г. или 367 тыс. тонн.

Сопоставимая картина по автомобильным перевозкам, однако, ввиду практически полного отсутствия статистической отчетности

с обеих сторон, кроме таможенной, а также высокой доли «серых» перевозок и скрытого реэкспорта наших соседей, достаточно сложно точно оценить рынок автоперевозок. Проблема учета грузоперевозок вне таможенной статистики остро стоит перед всеми странами СНГ, это еще одно из последствий развала единого народнохозяйственного механизма.

Так что не стоит преувеличивать значение фактора кыргызстанского транзита для Казахстана — что, мол, только за счет Кыргызстана живут и так далее. Приведенные выше цифры очень четко показывают долю Кыргызстана в транзитных перевозках по железной дороге и, надеюсь, не позволят в дальнейшем быть предметом популистских спекуляций на эту тему.

И при всем том, существующая транзитная политика Казахстана является более чем жесткой по отношению к Кыргызстану — разница между транзитным и внутренним тарифом по железной дороге составляет порядка 3–7 (!) раз в зависимости от конкретных товарных позиций, а по автоперевозкам регулируется квотой на бесплатные транзитные разрешения, стоимостью платных разрешений, таможенного конвоя на подакцизные товары и т.д., и т.п.

Если в ближайшее время не произойдет изменений в тарифной политике Казахстана и России по отношению к союзникам по ЕврАзЭС, а также снятия нетарифных ограничений и барьеров (принятия озвученного министром путей сообщения РФ Г.М. Фадеевым предложения России о переходе на единые ставки по преysкуранту 10–01 по железнодорожным перевозкам внутри СНГ и др.), то однозначно постановка вопроса о продолжении курса Кыргызстана на альтернативные и, более того, на транзитные, потенциально доходные транспортные коридоры, становится актуальной как никогда. Но все ли так просто, как хотелось бы представить на столь заманчивом пути? Все ли возможные варианты оптимизации существующих транспортных потоков рассмотрены и использованы?

Даже уважаемые авторитетные эксперты могут противоречить основным постулатам экономической теории: бывший министр транспорта Казахстана, а ныне и бывший заместитель генерально-

го секретаря ЕврАзЭС Н.К. Исингарин в интервью литовскому журналу «JURA» («Море») умудрился договориться до того, что (цитирую): «На перевозки грузов не влияют политические решения. Это рынок. Сегодня никто не может заставить возить грузы по тем маршрутам, которые дороже, и торговать с тем партнером, который устанавливает более высокую цену. Конечно, такие случаи бывают, но это всегда сопряжено с какими-то криминальными решениями. Это должно быть исключено. Поэтому никакое межправительственное соглашение не может заставить, куда направлять грузопоток. Это нужно очень четко понимать. Остается только один путь — это удешевление стоимости обработки грузопотока». Жизнь, однако, дает абсолютно обратную картину, чем нарисовал уважаемый Нигматжан Кабатаевич.

Практически все транспортные потоки на постсоветском пространстве (и не только) осознанно жестко контролируются государственными органами управления, и зачастую тарифные или пропускные проблемы увязываются с другими — двусторонними и многосторонними военно-политическими, торговыми, водно-энергетическими и т.п. вопросами. Проблемные вопросы транспорта и инфраструктуры становятся хорошей разменной монетой, универсальным инструментом в решении других вопросов, скажем, по увязке водно-энергетических проблем с вопросами погашения задолженности перед железнодорожниками и т.п.

Практическое блокирование любых инициатив по либерализации транзитной политики Казахстана по отношению к Кыргызстану вызвано, на мой взгляд, несколькими причинами:

1. Слабостью Кыргызстана в политическом, военном и экономическом аспекте — «Ты виноват лишь в том, что хочется мне кушать». Классический вариант. С Узбекистаном или с Россией Казахстану гораздо сложнее разговаривать с позиции силы. Пример: узбеки и россияне пользуются в отличие от Кыргызстана и Таджикистана безразрешительной системой проезда автотранспортных средств по территории Казахстана. Почувствуйте разницу.

2. Совокупный доход, как официальный (идущий в бюджет Казахстана и как доход транспортных организаций), так и неофици-

альный (оседающий в карманах таможенников, транспортных инспекторов, офицеров дорожной полиции), достаточен, чтобы от него взяли и просто так расстались с ним из-за призрачных идей интеграции, добрососедства и т.д. Если люди платят, экономя на других составляющих цены товара, кроме транспортной — значит, могут. А раз могут, значит, так надо и так будет. В деловой хватке Казахстану не откажешь, да и естественно-монопольное положение лежит в основе бизнеса. Вывод: надо договариваться (имея за спиной Россию — «Большого Белого Брата») или иметь альтернативный коридор (с участием и за деньги Китая — «Большого Желтого Брата»).

3. Зависимость Кыргызстана от железнодорожного перехода на Китай Дружба–Алашанькоу (хотя, и это смешно на самом деле, сами китайцы правильно называют свою станцию Алатаушанькоу (Alatawshankou), что говорит о нашей элементарной небрежности и неуважении к историческим (тюркским!) названиям на территории СУАР — Восточного Туркестана).

Металлолом возить лучше вагонами через Дружбу, чем тащить через Торугарт машинами. Экономика плюс пропускная способность плюс реальный рынок сбыта (а он в Урумчи, а не в Кашгаре). Такая же картина и по некоторым другим товарным позициям, хотя торугартский коридор набирает обороты по ТНП. Строительство ККЖД — во-первых, перспектива, а во-вторых, где пройдет трасса Китайско-Киргизской железной дороги благодаря активному давлению Китая и Узбекистана? Правильно, по Югу, следовательно, опять же грузам из северной части Кыргызстана, ввиду отсутствия внутриреспубликанской железной дороги с Севера на Юг, придется еще очень долго двигаться через Дружбу–Алатаушанькоу.

4. Исторически сложившиеся торгово-экономические связи Кыргызстана в первую очередь с Россией, со странами Европы и собственно с Казахстаном не позволят быстро, безболезненно и эффективно переключиться на совершенно других по культуре и менталитету бизнес-партнеров. А это очень важный фактор, так как от него зависит язык внешнеторговых контрактов и операций Южно-Киргизского транзитного коридора (позвольте иногда так назы-

вать ККЖД, т.к. на мой взгляд, это будет стимулом думать постоянно о Северо-Киргизском или ТрансКиргизском коридоре, что в общем-то и подразумевалось изначально). А языком будет либо китайский, либо узбекский. Но не русский и не киргизский. История повторяется дважды: первый раз как трагедия, второй раз как фарс.

Китай и Кыргызстан: Большой Желтый Брат и просто кыргызы

Исторический шанс Кыргызстана на данный момент, по мнению автора, в том, что Казахстан изначально неправильно занял позицию по стыковке своего территориально-экономического развития с очень серьезными планами «Большого Желтого Брата». Речь идет об амбициозной программе «Сибу да кайфа» (Западный поход). То, что начали делать Касымжомарт Токаев (бывший премьер-министр, ныне госсекретарь Казахстана) и Карим Масимов (вице-премьер Казахстана) — профессиональные дипломаты-китаисты, а именно — развернуть гигантский бюрократический механизм Поднебесной империи к инвестициям в инфраструктуру западных районов, непосредственно выходящим к границе Казахстана, теперь будут делать сами китайцы, исходя только из своих интересов. И то, если очень захотят. А реалии таковы: от Дружбы–Алашанькоу до Урумчи неэлектрифицированная однопутка, спецтарифы, превышающие среднекитайские, нехватка тягового и подвижного состава, затянута процедура таможенной обработки грузов и т.д. Самое главное, что станция с китайской стороны на пределе технических возможностей. Конечно, огромная заслуга казахстанских железнодорожников, что они смогли в начале 90-х годов на средства японского займа практически с нуля построить современную железнодорожную станцию Дружба. За 2001 год было перевезено порядка 6 миллионов тонн грузов, из них порядка 9% транзитных (имеется в виду для Казахстана, т.е. и из Киргизии в том числе). Но дальнейшего роста не будет по объективным причинам, по крайней мере, речь идет о действительно значимых

объемах прироста грузопотока, особенно транзитного. В планах у китайской стороны активно финансировать развитие своего участка не наблюдается, по крайней мере, в ближайшие годы.

Приоритетность финансирования крупномасштабных проектов на Западе Китая продиктована необходимостью экономического развития слаборазвитых западных регионов и реализации ресурсного потенциала с целью снятия диспропорции экономического развития восточных и западных регионов КНР.

Китай в 2001–2005 годах инвестирует в железнодорожное строительство около 42 млрд долларов США (350 млрд юаней), из них более 15 млрд на строительство железных дорог в 12 западных регионах. Основная часть из этих 15 млрд пойдет на достройку Цинхай-Тибетской железной дороги и строительство железнодорожной инфраструктуры в Синьцзян-Уйгурском автономном районе.

Объемы инвестиций и масштабность планов впечатляют, однако насколько планы мировой державы учитывают интересы развития Кыргызстана? Думаю, что необходима широкая дискуссия по планам китайской стороны в вентральноазиатском регионе с проигрыванием возможных, не обязательно сверхоптимистических сценариев развития региона после строительства ККЖД по китайскому варианту. К большому сожалению, пока что чаще именно неоправданный оптимизм демонстрируют представители Кыргызстана, когда речь заходит о ККЖД.

Некоторые выводы

1. С Казахстаном

– Постоянный переговорный процесс с учетом того, что в Министерстве транспорта и коммуникаций обеих стран сильные прагматичные профессионалы: со стороны Казахстана министр Кажмурат Нагманов, опытный транспортник и бывший министр транспорта действительно в лучшем смысле слова «непотопляемый» Юрий Иванович Лавриненко, ныне первый вице-министр транспорта и коммуникаций, Ерлан Думшебаевич Атам-

кулов, президент ЗАО НК Казахстан Темир Жолы — опытный переговорщик и прагматик, выходец из крупного бизнеса; со стороны Кыргызстана министр Кубанычбек Мырзабекович Джумалиев с не менее богатой биографией достижений позитивных результатов, заместитель министра Айзат Токторбекович Ажикеев (транспортник и политик до мозга костей и по опыту, и династийно), Иса Шейшенкулович Омуркулов, начальник Управления Киргизской железной дороги, также досконально владеющий ситуацией по данной проблематике;

- использование российского фактора и интеграционных процессов в рамках ЕврАзЭС, — поиск серьезных аргументов для получения преференций по железнодорожным тарифам, в частности, в случае перевода части грузопотока в/из Кыргызстана с автомобильных перевозок на железнодорожные;

- консолидация автоперевозчиков для защиты своих гражданских и экономических прав на территории Казахстана;

- создание крупной совместной российско-казахстанско-кыргызстанской автотранспортной компании с всемерной поддержкой на уровне правительственных структур трех стран;

- введение института уполномоченного по транзиту в посольстве Кыргызской Республики в Республике Казахстан с соответствующими полномочиями от Минтранскома КР для оперативного взаимодействия с Минтранскомом РК;

- обязательный учет результатов работы кыргызстанско-казахстанской межправкомиссии в базовых и программных документах, связанных с развитием транспортно-коммуникационных комплексов двух стран.

2. С Китаем

- однозначно вести речь о строительстве только колеи 1520 мм, которая традиционна для постсоветских стран и соответствующей инфраструктуры по перестановке колесных пар на кыргызско-китайской границе, а не на кыргызско-узбекской. Судя по всем признакам, китайцы, будучи готовыми построить дорогу на территории Киргизии, явно склонны навязать свою технологию и уз-

кую колею (1435 мм), чего нельзя допустить. В противном случае, Кыргызстан станет страной, в которой одновременно две колеи и колесные пары меняются внутри страны, а не на границе. Самое страшное — разный технологический уклад усугубит проблему разделенности Севера и Юга.

– срочно начать подготовку кадров — железнодорожников, таможенников, пограничников с базовым знанием китайского языка из числа местного населения территорий, по которым пройдет ККЖД. Данный блок необходимо уже сейчас закладывать во все возможные планы по строительству ККЖД. Последствия неприятия мер — по всему маршруту ККЖД будут работать китайцы. Или узбеки...

– необходимо заложить в проект максимально возможное из инфраструктуры железной дороги на территории Кыргызстана — строительство современных многофункциональных станций на межгосстыках (узбекском и китайском) с учетом таможенных, пограничных и других служб, локомотивное и вагонное депо, базу путевого хозяйства с резервом мощности, достаточный парк тягового и подвижного состава и т.д. Если пускать ККЖД, то так, чтобы была отдача по максимуму, с реальным мультипликативным эффектом для экономики.

– анализировать, проигрывать всевозможные сценарии, думать о будущем, быть прагматичным — это самое важное, на мой взгляд, во взаимоотношениях с Китаем. Понимать, какой интерес и выгода побуждает Китай финансировать кыргызстанское движение к строительству ККЖД. Без этого не выйти из нынешней эйфории.

3. С Российской Федерацией

Вопреки некоторым мнениям в среднеазиатских странах, в реальности не существует целостной (будь то эффективной или неэффективной) «среднеазиатской» стратегии России, зато есть несколько сценариев, которых придерживаются те или иные группы влияния в российском руководстве. В случае Кыргызстана или Казахстана это не так, в этих странах есть единое понимание государственной внешнеэкономической и внешнеполитической стратегии.

Российский фактор (включая ЕврАзЭС как самое перспективное интеграционное объединение на постсоветском пространстве) — один из наиглавнейших в рассмотрении и решении вышеуказанных проблем. Им необходимо заниматься очень глубоко, тщательно отрабатывать аргументацию, четко держаться интеграционного вектора на деле, а не на словах. Надо очень ясно дать понять России и Казахстану, что союзнические обязательства есть и будут, что нет никакой двойной игры, что есть баланс интересов и союзники по ЕврАзЭС имеют право голоса при принятии стратегических решений. Необходимо донести как до российских и казахстанских полисимейкеров транспортной политики, так и до коллег-транспортников в Минтрансе и МПС РФ, Минтранском РК, что развитие транспортного комплекса Кыргызстана действительно нуждается во всемерной поддержке и участии транспортного комплекса России и Казахстана в создании новой транспортной системы Кыргызстана с учетом современных геоэкономических и геополитических реалий.

4. Евразийское экономическое сообщество

Наиболее важным, по мнению автора, является фактор необратимых процессов интеграции в рамках ЕврАзЭС. В первую очередь имеется в виду обязательность решений, принятых в рамках Сообщества, в отличие от аморфно-рекомендательных документов исполнительных органов СНГ. Политическая воля и умение идти на компромиссы, уходить от политики лоббирования узконациональных интересов через представителей своих стран в интеграционных структурах ЕврАзЭС — вот главные движущие силы евразийского интеграционного процесса. В первую очередь, ставка сделана именно на интеграцию в энергетике, транспорте и унификацию таможенного законодательства. Соответственно, ЕврАзЭС — именно та площадка, где спокойно, последовательно будут и должны решаться вопросы защиты экономических и политических интересов ближайших союзников по Сообществу. Это дает надежду на то, что от политики согласований в транспортной отрасли страны ЕврАзЭС перейдут к единой политике с четко определенными гео-

политическими и геоэкономическими приоритетами во благо народов стран Евразийского Экономического Сообщества.

Итак, ККЖД превратилась у нас в статье де-факто в Южно-Киргизский транспортный коридор, а планы, что либо Россия, либо Китай, либо Иран либо еще кто-то построит Транскиргизский коридор с соответствующим освоением Кара-Кече и т.п., увы, могут остаться просто планами. Это уже проект национального значения, лишь постольку поскольку интересный соседям Кыргызстана. Добыча угля в Кара-Кече и замена казахстанского угля явно не в тактических интересах Казахстана, хотя стратегически является хорошей подстраховкой в будущей картине энергетического рынка всего центрально-азиатского региона. Разделенность страны — также хорошая возможность достаточно долго играть в разные геополитические игры разным участникам, даже очень далеким от Средней Азии. Если ККЖД в южном исполнении начнет приносить доход, то его весь необходимо реинвестировать в Транскиргизский коридор, что целесообразно закрепить законодательно. Либо перевести проект в концессионный вариант с обязательным условием для иностранного инвестора построить Транскиргизский коридор, соединяющий Север и Юг.

Это вопрос целостности страны и его экономической и политической перспективы. И без России, а возможно и Казахстана, поддержки на уровне Евразийского экономического сообщества проект Транскиргизского коридора не вытянуть, даже если будут предоставлены кредиты от международных финансовых организаций, и тем более, если строительство ККЖД будут финансировать Китай и/или Иран.

Рахимов К.К.

Железная дорога в Китай — цивилизационный выбор Киргизии против России и Казахстана¹

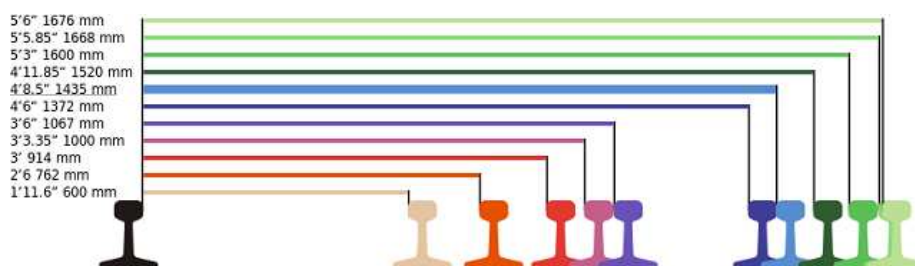
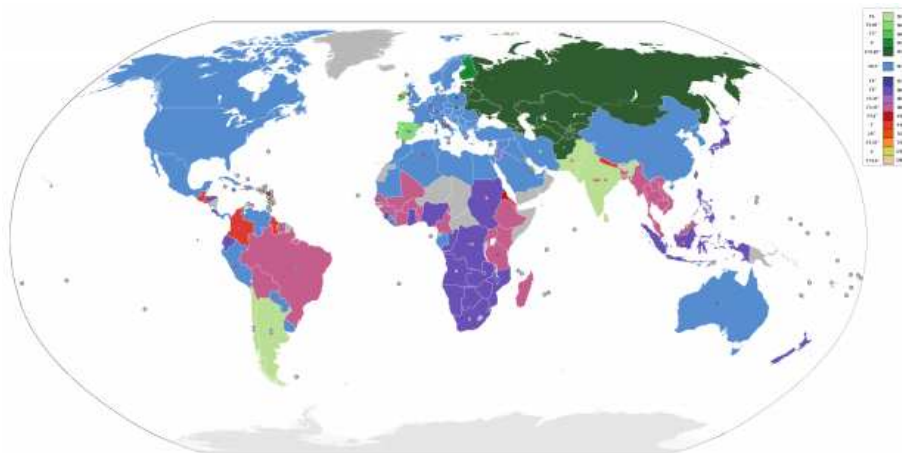


СХЕМА: Основные стандарты железнодорожной колеи: Википедия.



Зеленым цветом выделен российский стандарт 1520 мм, который используют в России, странах СНГ, Монголии, Финляндии, частично в Афганистане и Словакии.

¹ Интервью с Рахимовым К.К. Опубликовано: ИА REGNUM. 28.03.2012. [conjunction.ru/regnum-ru-28-03-2012] Продолжение опубликовано: ИА REGNUM. 23.05.2012. [conjunction.ru/regnum-ru-23-05-2012] См. в данной книге: С. 386–397.

ИА REGNUM: Киргизское правительство заявило о твердом намерении построить железную дорогу Китай–Киргизия–Узбекистан. Как вы оцениваете этот проект? Каковы плюсы и минусы?

Для начала давайте уточню — зачастую сами китайцы называют эту дорогу просто «китайско-узбекской железной дорогой». То есть это уже показатель. Они «забывают» упомянуть, что 268 километров этой железной дороги проходят по территории Киргизии. В чем опасность? Есть геополитический аспект и геоэкономический аспект. То есть то, о чем я говорю на всех мероприятиях, связанных с транспортом, строительство железной дороги — это осознанный цивилизационный выбор Киргизии. То есть, посути, есть три сценария. Первый — это сохранение вектора ориентации на Россию и на постсоветское пространство — не просто сохранение, но реальные шаги по интеграции. То есть сначала в Таможенный союз, затем — в Единое экономическое пространство и будущий Евразийский союз. В этом случае просто нужно быть честными и сказать: «Да, мы ориентированы по этой оси». В ориентации на Китай есть краткосрочный положительный эффект, в первую очередь экономический — строительство дороги, Китай богатая страна, реальный инвестор, торговый партнер и так далее. Но в долгосрочном плане китайское «вхождение» превратится в экспансию. Я могу привести внутрикитайский пример — это строительство Цинхай-Тибетской железной дороги. С инженерно-технической точки зрения это интересный проект — потому что некоторые железнодорожные станции расположены на высоте около 5 тысяч метров над уровнем моря, пассажирам даже выдают кислородные маски, там есть уникальные мосты и тоннели и так далее. Однако не стоит упускать из виду социально-экономические последствия вхождения большого Китая в автономный Тибет. Китайцы, которые приезжают туда из внутреннего Китая, обратно не возвращаются, причем их количество исчисляется сотнями тысяч человек, то есть происходит массовый наплыв низкоквалифицированной рабочей силы.

Из-за строительства дороги и освоения месторождений, которые входят в число крупнейших по добыче меди и никеля, коренные ти-

бетцы были вынуждены уйти со своих обжитых территорий, получив лишь мизерную компенсацию. Происходит разрушение экологического баланса. В целом тибетцам эта дорога ничего не дала. Только увеличился поток туристов, но вместе с тем, также возрос поток людей, которые не признают местные жизненные ценности.

Касательно Киргизии — в республике, по официальным данным, зарегистрировано 90 тысяч официальных китайских мигрантов. Но, как показывает опыт всех «чайна-таунов», неофициальные цифры обычно превышают этот показатель в 2,5–4 раза, в зависимости от уровня коррумпированности правоохранительных органов. Поэтому, я думаю, что в Киргизии реальное количество китайских мигрантов уже около четверти миллиона. Теперь рассмотрим население Киргизии — его численность будет 5,5 миллионов человек, из которых 500 000 стабильно на заработках — в России, в Казахстане, еще где-то. А вместо этих людей, отсутствующих в стране, мы уже получили четверть миллиона китайцев. Если же будет эта железная дорога, то численность китайцев в Киргизии точно вырастет до полумиллиона — несмотря на усиление милиции, таможни, миграционной и пограничной служб. Что такое 500 000 китайцев — это уже 10% населения республики. Это уже «критическая масса».

ИА REGNUM: Что вы можете сказать о китайских мигрантах? Насколько они идейны?

Китайцы, приезжающие в Среднюю Азию, очень пассионарны. Как ни странно, все эти торговцы, поденные рабочие, фермеры — они очень идейные. Они все являются патриотами «большого Китая», носителями имперской идеологии. Конечно, они об этом на каждом углу не кричат, и значок с изображением Мао носят, наверное, только по праздничным дням. Но попробуйте пообщаться с ними, и вы поймете, что они даже за рубежом работают на благо большой идеи Чжунго (Срединного государства, Поднебесной империи как центра Вселенной). Таким образом, можно прийти к тому, что каждый десятый житель Киргизии окажется китайцем-хуацяо.

Второй риск — китайцы используют самые «варварские» технологии добычи полезных ископаемых. Разработка месторожде-

ний в Тибете и СУАР показали, что экономическая целесообразность превалирует над иными соображениями. И если есть возможность использовать низкоквалифицированный труд массы работников вместо эксплуатации дорогостоящих современных аппаратов, то китайцы предпочтут использовать людей. На первом этапе будет позитивный эффект от такого сотрудничества, но затем, я сомневаюсь, что жители Киргизии будут рады видеть изуродованный пейзаж — незакрытые хвостохранилища, разрушенные тяжелыми грузовиками дороги. Китайцы не церемонятся — в том же Тибете они уничтожили порядка 15 процентов всех пастбищ. Кстати, немаловажный момент — пока мы будем строить вышеупомянутую железную дорогу, китайцы успеют раздолбать те автомобильные дороги, которые сами же сейчас в Киргизии в кредит строят. Ведь они не соблюдают весовые нормативы. В итоге это ляжет тяжким бременем на Киргизию — это же кредиты, хоть и долгосрочные. При таком отношении китайцев к чужой экологии, в Киргизии после этого расти вообще ничего не будет.

Третий риск. Есть со стороны инициаторов строительства Китайско–Киргизско–Узбекской железной дороги, я сказал бы, наив или злой умысел — что китайцы создадут очень много рабочих мест для местного населения. Я, как эксперт по транспорту, как исследователь в этой области, могу сказать несколько простых вещей. Первое, в Тибете железную дорогу строили этнические ханьцы. То есть тибетцы там не работали, хотя формально китайцы должны были их брать на работу. Одной из причин послужил языковой барьер. Представьте себе взаимодействие китайского прораба и киргизского рабочего — это нужно нанимать еще и переводчика? В бюджете проекта явно это не заложено! Также немалую роль играет низкая квалификация — по мнению китайцев, местное население имеет недостаточный уровень знаний, навыков и слишком лениво.

Дальше, посмотрите, кто строит дорогу Торугарт–Бишкек? Китайцы. Китайская рабочая сила, китайские строители и китайская же техника. Ну, может быть, они покупают топливо и какие-то продукты питания у местных поставщиков. И все... По сути, они

приехали, заработали денег и уехали. То есть эффект на уровне местной, локальной экономики — мизерный. То же самое будет и при строительстве железной дороги Китай — Узбекистан. Формально будет объявлено о создании 10 тысяч рабочих мест, а фактически дорогу будут строить 2–3 тысячи китайцев.

ИА REGNUM: Это будут сотрудники одной из китайских корпораций?

Нет. В Китае большинство железных дорог строят солдаты знаменитых железнодорожных войск НОАК. В этом случае военнослужащие китайской армии, пусть даже они из железнодорожных войск, будут около 6–7 лет находиться на территории Киргизии. Пусть они будут в гражданской одежде и с паспортами, но мы-то знаем, что в Китае железные дороги строят военные.

ИА REGNUM: И что это меняет? Захватить Киргизию Китай при желании может и начав наступление со своей территории...

Мы не говорим о захвате. Мы ведем речь о «просачивании» военнослужащих Китайской народно-освободительной армии на территорию Киргизии. Пусть и с благими целями, но это — «просачивание». В рамках строительства железной дороги оно не будет оговариваться как взаимодействие по двусторонним военно-политическим соглашениям. То есть, если бы говорилось о том, что власти КНР и Киргизии подписывают соглашение о военно-стратегическом партнерстве, в рамках которого китайская сторона делегирует 2 тысячи безоружных военнослужащих железнодорожных войск, то это одно. А то, что такая бумага не будет подписана, — это уже другое. Я сомневаюсь, что они вообще будут поднимать эту тему.

Киргизия — это *portu franco* для геополитических игр. Хотим мы того или нет, но есть американский «Центр транзитных перевозок», есть российские военные объекты — нам еще, как говорится, не хватало только китайцев. То есть китайских военных, строящих железную дорогу. Пусть нам тысячекратно будут доказывать, что это гражданские лица, но, еще раз повторю, в Китае железные дороги строят военные — потому что китайцы понимают, что железная дорога подразумевает наличие стратегии. Причем военной стратегии.

ИА REGNUM: Не могли бы вы объяснить момент с шириной колеи? Так, чтобы это было предельно понятно с точки зрения стратегической ценности.

Колея, она имеет, как правило, две составляющих: экономическую и военно-стратегическую или военно-тактическую в наше время. С точки зрения экономики идеально, чтобы во всем мире был один стандарт или чтобы на континенте были одной ширины дороги, чтобы не надо было ничего переставлять, не надо было ничего делать. В Индии и в Пакистане самые широкие железные дороги, которые строили англичане, они шире, чем российские. В Испании колея, отличающаяся от французской, франко-германская, условно говоря, «стефенсоновская» колея 1435 мм, это некий стандарт. Российская колея шире, 1524 мм, так тоже сложилось и во многом из за военно-стратегического фактора.

Поэтому Советский, Союз например, построил широкую колею в братских странах социалистического лагеря, например в Словакии и ГДР. В ГДР это была паромная переправа, сейчас называется Засниц. В балтийских портах советская военная техника, включая вагоны с живой силой, сразу закатывалась на этот паром, он прибывал к Мукрану (крупный железнодорожно-портовый комплекс на острове Рюген — *ИА REGNUM*), там же по широкой колее это все разгружалось, то есть достаточно быстро и достаточно эффективно. То же самое было в Словакии и т.д. Хотим мы того или не хотим, некая геополитическая карта мира, она была нарисована до нас. Поэтому разрыв колеи важен с точки зрения препятствия переброске больших группировок живой силы и техники — это знает любой курсант. Год назад, выступая в Китае, я набрался наглости и китайцам прочитал маленькое назидание в честь того, что они, конечно, молодцы, что за 20 лет сделали. Но я им сказал, что 20 лет — это маленький срок, с точки зрения исторической перспективы. И то, что они смогли построить две железнодорожных точки входа в Казахстан, я имею в виду реанимацию «Достык — Алашанькоу», и строительство перехода «Хоргос — Коргас», до станции Жетиген и дальше до Алма-Аты, достойно, спору нет. Строительство автомобильных дорог в Центральной Азии, Западный Китай — Западная

Европа, в частности, и так далее. Но китайцы не смогли построить узкоколейную трансказахстанскую магистраль. Хотя они потратили достаточно много денег на перетягивание казахских элит.

Идея у них была простая — узкую колею, которая заканчивается в Алашанькоу, двинуть дальше до иранской границы. В Иране тоже узкая колея. И велеречивый Пекин сказал: «Ребята, зачем вам перегрузка? Мы же с вами дружим, мы же сами потребляем ваши нефть, газ, металл. Мы хотим выйти к Персидскому заливу, чтобы миролюбивые иранские товарищи переправляли нам миролюбивую иранскую нефть. И всем будет счастье». Казахи говорят: «Все хорошо, все замечательно». Но когда распадался Советский Союз, были оговорены некие параметры распада государств. И одним из таких параметров (об этом часто киргизские политики забывают) был вопрос ширины колеи. О том, что если вы хотите поменять колею, вы должны согласовывать на уровне межгосударственных объединений, СНГ, ЕврАзЭС и т.д. Мы не в детском доме родились. Киргизия — это полноправный член СНГ, полноправный член ЕврАзЭС, такой же наследник СССР со всеми правами и обязанностями. Когда Совет Безопасности Российской Федерации порекомендовал своим казахстанским коллегам немножечко более основательно подойти к этому вопросу, они вняли этому дружескому совету и, в рамках своей стратегии развития, а именно создания Таможенного союза и единого экономического пространства с Россией и Белоруссией, сказали: «Нам такая дорога не нужна. И нам лучше, чтобы и Хоргос строящийся, и существующий Достык были станциями перегруза, там, где меняются колесные пары».

Так, отказавшись от 4-миллиардного проекта, казахстанские элиты сделали свой выбор. В пользу России и в пользу Европы.

Такой цивилизационный выбор киргизские элиты почему-то не сделали. Они хотят усидеть на двух стульях, но так не бывает. Последние 20 лет показывают, что киргизская модель многовекторности страдает самым главным пороком — для того чтобы быть многовекторным, нужно быть интересным потенциальным партнерам. Простейший пример из жизни — если девушка считает, что она имеет право дружить с несколькими парнями, у нее

что-то должно быть вверху, что-то должно быть внизу и что-то должно быть в голове. И ноги стройные.

Я очень сомневаюсь, что инфраструктурные, промышленные и иные проекты в Киргизии соответствуют критериям «90–60–90». Это просто элемент случайности, что в 2001 году американская база «осела» в Киргизии. С тех пор как это произошло, страну стало «лихорадить». До 2001 года Киргизия была тихим, спокойным уголком, «тихой гаванью». Какие-то эксперименты проводили, «островок демократии», островок еще чего-то. Элиты были достаточно спокойными. После 2001 года нарушился баланс. Нарушение этого баланса ведет к тому, что люди не совсем адекватно понимают свою цивилизационную ориентацию.

Есть третий путь. Ни Евразийский союз — российско-казахстанско-белорусский, ни Китай, а некий третий путь, условно говоря, поиск «самости». Некая «страна Манаса» в белых колпаках, пастбища, юрты, никакой цивилизации и т.д. Можно, нет проблем, во многих странах это уже проходили, у каждого своя версия автаркичного развития. Результат известен. Так или иначе нужно будет делать цивилизационный выбор.

Следующие риски. Как только будет построен первый этап, по маршруту Торугарт–Ош–Андижан, думаю, китайская сторона быстро забудет свои обещания построить ветку, которая соединяет с Балыкчи. В лучшем случае они доведут железную дорогу до нужных им месторождений и остановятся. Почему? Да потому что им не интересно. Потом со временем, может, они и построят, чтобы человеческую массу «вбросить» в плодородные долины Чуйской области, Иссык-Кульской долины. Все будет зависеть от поручений партии и правительства в Пекине. Скажут, что надо 250 тысяч выдать народу, так и будет. Этим людей быстро «перекинут» на север Киргизии и быстро построят дорогу для обеспечения такого оседания. Не сразу, а поэтапно. Китаю незачем спешить. Но соединение Севера и Юга Киргизии не в интересах Пекина, им нужен слабый и конфликтующий вассал.

Хочу подчеркнуть, что китайский проект носит чисто утилитарный характер. Для Китая важен транзит в каспийский регион.

КНР не хочет зависеть от Казахстана, потому что Казахстан уже выбор свой сделал. Им нужно пустить эту магистраль южнее, пусть даже через конфликтующие между собой Таджикистан и Узбекистан. Китайцы — мастера дипломатии и, думаю, что при отстройке этой схемы, условно назовем «Каспийские ресурсы, идущие в Китай, и китайские товары, идущие в густонаселенные районы Передней Азии», они найдут общий язык и с киргизским транзитом, и узбекским, и с таджикским, и туркменским. Это уже дело техники. Поэтому они настаивают, чтобы войти в Киргизию с узкой колеей, чтобы дальше, со временем, ее продлить по территориям других государств. Это как «раковые метастазы» пойдут. А разработка месторождений в Киргизии как опция. Помимо большой геополитической задачи.

ИА REGNUM: Скажите, пожалуйста, а вопрос цены? Я обратил внимание, что цена постоянно росла. Не кажется ли вам, что смета завышена?

Мне было очень забавно читать в один день господина Оторбаева, когда он говорил что постройка дороги 3,5 миллиарда долларов США стоит, а на следующий день господин Бабанов говорит, что 4,5 миллиарда долларов США. Это говорит о том, что у них нет точных расчетов.

Самое главное теперь — опять же возвращаясь к цивилизационному выбору страны. Представьте ситуацию: вы набрали долгов, очень много, то есть инфраструктурный проект (мы сейчас вернемся к стоимости, они просто взаимосвязаны) превышает бюджет страны. То есть если брать цифры Бабанова — 4,5 миллиарда долларов США, и бюджет Киргизии где-то сейчас 3–3,5 миллиарда долларов США. Смысл в том, что грубо говоря, инфраструктурный проект весьма существенно превышает годовой и, заметьте, дефицитный бюджет страны. Это все делается в долг, своих денег нет. К тому же сумма внешнего долга также сопоставима с вышеуказанными суммами. Будь то «ресурсы в обмен на инвестиции», или кредиты, в любом случае это долговая нагрузка под непонятный проект. И после этого Киргизия собирается вступать в Таможенный союз, Единое экономическое пространство, Евразийский союз.

Со временем в этом едином экономическом пространстве встанет вопрос о введении единой валюты. И мы из Киргизии получим Грецию-2? При таких проектах наши дети получают «греческий синдром» головной боли, а все долги лягут бременем на население и старших партнеров по экономическому союзу. Я думаю, что ни России, ни Казахстану не хочется получить такого партнера с железной дорогой, которая носит характер «удара под дых» в рамках соглашения по ОДКБ. Эта дорога, по сути, будет отсекают интересы России и Казахстана от Ферганской долины и, в перспективе, «вешать» на них громадные долги. И все из-за того, что кое-кто из киргизских политиков захотел стать первым киргизским миллиардером.

Панфилова В.В.

Киргизия ударит по России китайской колеей.
Не получив денег в Москве,
Бишкек развернулся к Пекину¹

Первый вице-премьер-министр Киргизии Аалы Карашев на заседании межправительственной китайско-киргизской комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству, которое завершилось вчера в Пекине, предложил форсировать реализацию проекта строительства железной дороги Китай–Киргизия–Узбекистан (ККУЖД), а также открыть в республике филиалы крупных китайских банков. Эксперты считают: если дорога будет построена, она поставит крест на военном, экономическом и культурном присутствии России в Киргизии. По их мнению, дорога может угрожать безопасности РФ.

Проект строительства железной дороги из Китая в Узбекистан через территорию Киргизии обсуждается с середины 1990-х годов. Однако с мертвой точки дело сдвинулось недавно, когда между правительствами Киргизии и Китая была достигнута договоренность в формате «инвестиции в обмен на ресурсы». Эта схема предполагает передачу месторождений полезных ископаемых в качестве вклада Киргизии в уставной капитал совместного предприятия по строительству железной дороги. Такое неоднозначное предложение было воспринято в Киргизии двойственно. Президент Алмазбек Атамбаев заявил, что «за теми политиками, которые выступают против строительства данной железной дороги, стоят интересы некоторых государств».

«У нас должна быть эта железная дорога. Когда она будет построена и будут связаны север и юг страны, тогда Киргизия будет единой. Председатель КНР Ху Цзиньтао одобрил этот проект. Узбекистан, я думаю, тоже должен одобрить. Его необходимо реализовать в ближайшие 4–5 лет. Нам необходимо брать деньги в долг под

— — — — —
¹ ОПУБЛИКОВАНО: **Независимая газета**. 03.08.2012 [conjuncture.ru/ng-ru-03-08-2012].

конкретные проекты, такие как подстанция и железная дорога, и после реализации данных проектов экономика будет развиваться, и мы сможем в кратчайшие сроки отдать кредиты», — сказал он.

Под «некоторыми государствами», по мнению руководителя службы стратегического планирования Ассоциации приграничного сотрудничества Александра Собянина, президент Атамбаев имел в виду Россию. «Атамбаев указал вежливо и дипломатично на те группы общественности, которые не хотят плевать на союзника — Россию. Те документы, которые подписывает киргизская власть, преступны. Китай получает железную дорогу в обмен на серебро, алюминий, медь, уголь Киргизии. При этом обеспечивает свою безопасность с запада. Для этого Пекину нужна железная дорога к Узбекистану с выходом на Андижан — именно в Андижане заканчивалась основная железнодорожная сеть Советского Союза. Самая надежная из дошедших до наших дней», — сказал «НГ» эксперт.

При этом Собянин обратил внимание на официальное название этого проекта. «В китайском варианте она фигурирует под названием китайско-узбекская железная дорога, и не предполагается никакого соединения юга и севера Киргизии. Речь идет о соединении западной столицы Синьцзян-Уйгурского автономного округа Кашгара с узбекским Андижаном», — сказал Собянин. И только в Бишкеке ее называют китайско-киргизско-узбекской.

Ключевым является вопрос о том, какой стандарт железнодорожной колеи будет выбран для этой дороги. Дело в том, что Поднебесная настаивала на том, чтобы дорога имела европейскую ширину колеи — 1435 мм, в то время как российский стандарт, общий для всех постсоветских государств, а также для Словакии, Финляндии, частично Афганистана и Ирана — 1520 мм. «Бишкек в своей внутрикиргизской возне может нанести непоправимый ущерб безопасности России. Причем не интересам России в Центральной Азии. Колея 1435 резко ухудшит ситуацию с обеспечением национальной безопасности в Сибири, Поволжье и на Урале. Если появляется китайская колея, то автоматически появятся китайская безопасность, китайские военные. Это не вопрос киргизско-российских отношений, это вопрос будущего самой Рос-

сии», — считает Собянин. По его словам, если сценарий строительства будет реализован, то эшелоны с китайскими войсками могут оказаться у границ Узбекистана спустя 3–4 часа после пересечения киргизской границы. В дальнейшем эта китайская дорога становится частью европейских проектов железных дорог из Китая в Европу через Иран и Турцию, в обход России.

Эксперт по инфраструктурным проектам Центральной Евразии Кубатбек Рахимов видит выход из сложившейся ситуации в строительстве альтернативной дороги Чуй–Фергана, которая свяжет Сибирь с Ферганской долиной через Казахстан, северную и южную Киргизию с замыканием в том же Андижане. Этот проект действительно «сшивает» Киргизию. Более того, за эту дорогу не придется расплачиваться будущим поколениям киргизов, поскольку, как пояснил эксперт, она «здесь и сейчас соединит экономику нынешней Киргизии с экономикой нынешней России». «Мультипликативный эффект от строительства этой дороги только для аграриев, которые смогут выйти на рынки Урала, Сибири, Центрального Казахстана, покрывает половину стоимости возведения дороги в сжатые сроки», — сказал «НГ» Рахимов.

По оценкам специалистов, реализация этого проекта потянет примерно на 2 млрд долларов США. Эта дорога может стать первой совместной крупной реализацией проекта Внешэкономбанка России, Евразийского банка развития, Банка развития Казахстана, а также ряда других заинтересованных государственных банков стран ЕврАзЭС и ТС. «Но дорога Чуй–Фергана требует отношения к России не как к экономическому союзнику, а как к постоянному военному и политическому союзнику, которого нельзя предавать, с которым нельзя хитрить, пытаясь за ее спиной продать собственную страну Китаю», — уточнил Кубатбек Рахимов. Эксперт полагает, что с геополитической точки зрения эффективнее вести строительство из Казахстана через территорию Киргизии в направлении Узбекистана и Таджикистана.

По мнению казахстанского политолога Марата Шибутова, «попытка обманом, хитростью и политическим напором ускорить через парламент и правительство Киргизии строительство ККУЖД

может привести к ряду последствий. Прежде всего к политическому кризису в самой Киргизии с отставкой кабинета министров Омурбека Бабанова. Во-вторых, без участия «Казахстанских железных дорог», госкомпаний и госбанков Казахстана ни один железнодорожный проект не состоится. «И наконец, вопрос железнодорожной колеи не может рассматриваться только в бизнес-плоскости. Это вопрос целостности и безопасности государств, которые подписались под договорами ОДКБ, ТС и ЕС», — сказал «НГ» Марат Шибутов.

Центрально-Азиатский железнодорожный кроссруд¹

Одна из главных проблем Центральной Азии — плохо развитая железнодорожная сеть. Точнее — существующая рациональная советская сеть перестала устраивать страны региона, сложные отношения между рядом которых подвигли их на поиск новых «выходов в мир», минуя соседей. Не случайно на любых переговорах высокого уровня с потенциальными инвесторами эта коммуникационная проблема фигурирует в числе насущных, требующих решения, а каждый проект в этой сфере пользуется повышенным вниманием.

В декабре в Туркмении в торжественной обстановке президенты Казахстана Нурсултан Назарбаев, Ирана — Хасан Роухани и принимавший их Гурбангулы Бердымухамедов дали старт работе железной дороги, связавшей три страны. Как сказал туркменский президент, событие свидетельствует «о закладке фундамента архитектуры нового пространства, объединяющего Центральную Азию, государства Каспийского бассейна с черноморским регионом и Закавказьем, с дальнейшим выходом на страны Балтии и Северной Европы». Новый маршрут позволит сократить до 600 км пути между Персидским заливом, Центральной Азией и Европой. Плюс перспектива присоединения к железной дороге Баку–Тбилиси–Карс, а также смычки с другими существующими или проектируемыми дорогами на южном и восточном направлениях, с последующим выходом на Китай, Индию, Пакистан, страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Но другие — политические — реалии таковы, что плохие взаимоотношения между рядом субъектов региона вынуждают их искать «свои» варианты «окон в мир». В частности, Таджикистан и Киргизия с внешним миром связываются через российскую железнодорожную

— — — — —
¹ Опубликовано: **Центрально-Азиатский железнодорожный кроссруд. ИА EADaily**. 16.08.2015 [conjuncture.ru/eadaily-com-16-08-2015].

сеть, на которую выходят через Узбекистан и Казахстан, и противоречия с которыми, скажем, по вопросам использования воды или территориальным вопросам накладывают негативный отпечаток на другие аспекты сотрудничества. И географию не изменить.

В таких условиях основным игроком в инфраструктурных проектах в регионе становится Китай. Он уже вышел в Среднюю Азию через Казахстан, а теперь предлагает идеи строительства новых железнодорожных магистралей, которые опутают все страны Центрально-Азиатского региона. Поднебесная от соединения с дорогами Казахстана быстро извлекла и ощутила выгоду от импорта дешевого углеводородного сырья, руды, металлолома, экспорта своих дешевых товаров народного потребления. И теперь расчертила карту Центральной Азии новыми дорогами.

Как сказал EADaily международный консультант Азиатского банка развития (АБР) Кубат Рахимов, железнодорожные планы Китая нерентабельны как минимум на 20-летний период, но это его не отпугивает. Один из китайских железнодорожных проектов — Китай–Киргизия–Узбекистан. Помимо того, что Китай рассчитывает обеспечить посредством этой дороги поставку своих товаров на местные рынки, он еще и приценивается к импорту узбекских углеводородов, киргизских руд и редкоземельных металлов. Киргизия готова «подписаться» под этой дорогой в любой момент. Узбекистан — более осторожен.

«В этом вопросе действительно нужна предусмотрительность. А Киргизия в желании получить блага и выйти из транспортной полублокады ставит под удар многое. Важнейший вопрос — стандарт железнодорожной колеи. Если Бишкек согласится с китайским стандартом, то в регионе автоматически возникнет «китайская безопасность», китайские военные. И этот вопрос уже выходит далеко за пределы киргизско-китайских отношений, поскольку серьезно задевает интересы России в регионе и потребует повышения национальной безопасности соседних с Центральной Азией российских регионов. Это законы геостратегии», — считает руководитель Ассоциации приграничного планирования Александр Собянин.

Другой китайский проект в Центральной Азии — дорога Китай–Киргизия–Таджикистан–Афганистан–Иран. По словам Кубата Рахимова, Китай — строго говоря, единственная страна в мире, которая может выделять средства, не оглядываясь на инвестиционную ситуацию. В этой дороге особо заинтересован Таджикистан. После распада СССР у республики осталась единственная железная дорога, которая через Узбекистан связывает ее с постсоветским пространством. Отношения с Ташкентом у Душанбе столь непростые, что дорога периодически блокируется узбекской стороной, да так, что Таджикистан, кроме несения прямых убытков, еще и оказывается перед угрозой продовольственного и энергетического кризиса. Теоретически Таджикистан может построить 50-километровый участок в Афганистан и ждать, когда заработает еще одна строящаяся ветка Туркмения–Афганистан. В этом случае он получит выход в Туркмению, а через нее — в Казахстан, Россию, а также в Иран. Петли внушительные, но лучше так, чем ничего, раз уж найти общий язык с Ташкентом никак не получается. Однако к подобным рассуждениям Душанбе эксперты относятся с большой долей скептицизма.

Во-первых, очень нестабильна ситуация в тех районах Афганистана, где может быть проложена «железка» для Таджикистана. Во-вторых — сложнейший рельеф, который, по оценке специалистов, не позволит рассчитывать на упорядоченный график движения. В-третьих, Душанбе и Ашхабад рассматривают вариант строительства ветки, которая примкнет к дороге Термез–Хайратон (Мазари-Шариф), но ее строил Узбекистан, и основным оператором являются «Узбекские железные дороги», т. е. Душанбе идет к тому, от чего пытается уйти. И наконец, в-четвертых, если уж Душанбе решил во что бы то ни стало «вырваться в свет», минуя Узбекистан, то лучше подумать над реализацией проекта железной дороги Таджикистан–Киргизия–Казахстан–Россия, который был предложен в мае 2013 года на саммите ОДКБ, но пока не получил поддержки.

«Это реальнее, — считает Кубат Рахимов, — чем через Афганистан. Главная, на мой взгляд, преграда в том, что в условиях противостояния с Западом у России нет денег на строительство

этой недешевой дороги, которая еще и сомнительна с позиции самокупаемости. На эту дорогостоящую дорогу денег у России в условиях противостояния с Западом нет. Впрочем, это не мешает Душанбе вступить в переговоры с потенциальными донорами — результат, правда, трудно предсказать, но все равно лучше, чем ждать, ничего не делая». А лучше всего, считает консультант АБР, перестать пытаться «убежать» от географии, и за столом переговоров устранить противоречия с Узбекистаном и Киргизией и обеспечить себе стабильный выход на российские и казахстанские железнодорожные сети — неприятельских отношений между соседями быть не должно.

Резюмируя, Кубат Рахимов отметил, что транспортные проекты в Центральной Азии являются в целом инфраструктурной проекцией мировой геополитики, со своими плюсами и минусами для каждой страны региона. Позитив в целом сводится к выходу стран в «большой свет». Негатив же в том, что в желании покончить с определенной изоляцией Киргизия и Таджикистан на порядок усилят влияние Китая (другие варианты строительства дорог куда менее вероятны), сами они окажутся всецело привязанными к нему, не получив даже мультипликативного эффекта — строить магистрали будут китайские компании, и, стало быть, вся прибыль будет поступать в их распоряжение, при том, что как будут распределяться средства от транзита — вопрос будущего. «И еще хорошо бы властям Киргизии и Таджикистана помнить, что Китай всегда был далек от альтруизма и просто так ничего не делает», — считает Рахимов.

Безопасность в Кыргызстане зависит от типа новой железной дороги¹

Руководитель службы стратегического планирования Ассоциации приграничного сотрудничества Александр Собянин считает, что постройка «евразийской» ширококолейной железной дороги в Кыргызстане будет важнейшим фактором в интеграционном процессе на евразийском континенте.

— Кыргызстан вступает в ЕАЭС, и в связи с этим ожидается много изменений — политических, экономических и военных. Как создание железной дороги между КР и Китаем будет влиять на ситуацию в регионе?

Президент Алмазбек Атамбаев принял генерального директора ГП «Национальная компания «Кыргыз темир жолу» Аргынбека Малабаева.

К сожалению, суверенные экономики ЦА не смогут самостоятельно выстоять в этой своеобразной экономической войне. И поэтому возникает необходимость в укреплении автономности этих экономик от мирового экономического пространства.

Давайте сравним соразмерные по населению Свердловскую область России и Кыргызстан: региональный валовой продукт Свердловской области в 2012 году составил 46 миллиардов долларов США, у КР — 6,5 миллиарда долларов США. Получается, что при почти одинаковом населении ВВП области в разы больше ВВП страны. Это говорит о том, что экономика Кыргызстана не работает, и она не может работать более масштабно, если не будет вовлечена в большую экономику. Из этого следует, что возникает необходимость в общем сотрудничестве. И вступление КР в ЕАЭС налицо показывает выбранный ею курс развития своей экономики.

— — — — —
¹ ОПУБЛИКОВАНО: Радио «Sputnik Кыргызстан». 25.03.2015 [conjunction.ru/ru-sputnik-kg-25-03-2015].

Стоит отметить, что при общей системе безопасности и системе экономики и Россия также становится критически зависимой от других государств. И такая взаимосвязь снимает всякого рода опасения по поводу возможной потери суверенитета страны, связанной с вхождением в Евразийский экономический союз.

Для расширения экономических возможностей требуются транспортные выходы, и железная дорога в Китай будет очень важна для развития Кыргызстана. В создании стратегической трассы прежде всего заинтересована КР, но важно, кого она выберет в качестве партнеров по этому проекту — КНР или РФ.

Существует несколько вариантов железной дороги. В первую очередь узкоколейная европейская и ширококолейная. Также есть варианты прохождения через территории различных областей.

В течение более 15 лет я в научных, аналитических и экспертных кругах выступаю и пишу в массмедиа о различных железнодорожных и автодорожных проектах. В любом случае рано или поздно будут построены обе железные дороги через Кыргызстан. Но исключительно важно то, какая именно магистраль будет построена первой.

Если с «евразийской» широкой колеей в 1 тысячу 520 миллиметров будет первой построена ЖДЧФ — транскыргызская железная дорога Чуй–Фергана из Сибири в Ферганскую долину, которая далее из Оша разветвляется на Таджикистан и Узбекистан, значит, КР будет развиваться в рамках евразийского интеграционного проекта, и это будет новым уровнем сотрудничества в ЕАЭС.

Если же первой будет построена ККУЖД — китайско-кыргызско-узбекская железная дорога с «европейской и китайской» узкой колеей в 1 тысячу 435 миллиметров, значит, КР рано или поздно перестанет планировать общее будущее с Россией и Казахстаном и достаточно быстро переориентируется на китайский экономический интеграционный проект.

В свете украинских событий сегодня РФ не будет инициировать чего-то серьезного масштабно нового, кроме Евразийского экономического союза. Однако она всегда готова пойти навстречу, если появляются инициативы, в рамках которых казахский,

кыргызский и таджикский голос будет идти не в интересах отдельной страны, а от лица страны в интересах всего союза. Можно прямо сказать, что украинские события являются периодом, когда любое государство Центральной Азии будет максимально поддержано в своей инициативе деньгами, оружием, кадровой помощью и программами индустриального развития. Сейчас главное — понимание необходимости совместной экономики и единой системы обороны у всех стран региона.

С этим экономически важным проектом будет неразрывно связан еще один — создание российской военной базы в южной столице Кыргызстана. Ведь при создании такой масштабной задачи, как железная дорога, возникает необходимость укрепить безопасность в регионе. Тем более что в последнее время различные риски и вызовы приобретают угрожающий характер.

Отразить угрозу ИГ, предотвратить цветные революции, не допустить исламистского бунта — со всем этим государства Центральной Азии и, в частности, КР могут справиться частично сами, а где-то при поддержке России. Но очевидно, что преодолеть все это на фоне жесточайшей экономической войны уже не против РФ, а против всех евразийских стран в одиночку невозможно.

Создать подобный объект с подачи бывшего начальника управления президента России по межрегиональным и культурным связям с зарубежными странами Модеста Колерова попытался, но не смог сделать в мае 2005 года президент Курманбек Бакиев. Сейчас могут сделать глава Кыргызстана Алмазбек Атамбаев и российский лидер Владимир Путин.

Поэтому и безопасность в регионе напрямую будет зависеть от выбранного типа жизненно важной для экономики КР железной дороги.

Китайская дорога разрежет Киргизию пополам. Инфраструктурные проекты Пекина затрагивают безопасность России¹

Президенты Киргизии и Узбекистана Алмазбек Атамбаев и Ислам Каримов в дни саммита ШОС, который состоится 12–13 сентября в Бишкеке, могут принять окончательное решение по строительству железной дороги «Китай–Киргизия–Узбекистан». Об этом в интервью региональной прессе заявил посол Киргизии в Узбекистане Эмилбек Узакбаев. Однако ряд экспертов скептически относятся к реализации железнодорожного проекта.

Киргизия заинтересована в строительстве железной дороги «Китай–Киргизия–Узбекистан». По словам президента Алмазбека Атамбаева, она остро необходима республике. «Дорога не только свяжет Север и Юг, и тогда Киргизия станет единой, но и принесет транзитную прибыль», — считает Атамбаев. По прикидкам экспертов, речь может идти примерно о 210 млн долларов США в год. Атамбаев сообщил, что проект одобрен в Пекине, и «Узбекистан тоже должен одобрить».

Проект железной дороги полностью вписывается в принятую в начале нынешнего года «Национальную стратегию устойчивого развития Киргизии на период 2013–2017 гг.», где основное внимание уделено развитию инфраструктуры республики. Но железнодорожный проект вызвал шквал критики со стороны ряда политиков и общественных деятелей, считающих, что Пекин вряд ли без особой выгоды для себя станет решать национальные задачи Киргизии. Эксперты убеждены, что эта дорога прежде всего необходима Пекину.

«Китаю нужен выход на Узбекистан и далее к Каспию, в Иран. Помимо железной дороги в Казахстан с двумя переходами — Достык и Хоргос, Китай в центральноазиатском направлении готов

— — — — —
¹ ОПУБЛИКОВАНО: *Панфилова В. Независимая газета*. 10.09.2013
[conjunction.ru/ng-ru-10-09-2013].

построить еще одну ветку, которая свяжет Узбекистан и Киргизию со своими северными провинциями», — говорит эксперт по инфраструктурным проектам Центральной Евразии **Кубат Рахимов**. Однако в таком виде железная дорога разделит Киргизию на Юг и Север и усугубит противостояние регионов, и только прокитайское лобби в Киргизии утверждает, что железнодорожная магистраль якобы соединит два часто противостоящих друг другу региона страны. Что же касается мифических доходов от транзита грузов, то **Кубат Рахимов** убежден, что они не покроют расходов от строительства дороги в высокогорных условиях.

«Если исходить из интересов Киргизии и Узбекистана, то потребности в этой дороге нет. Ни Киргизия, ни Узбекистан не производят товаров, которые были бы востребованы на рынках Азии, кроме минеральных ресурсов и углеводородов. А это уже интересы Китая», — сказал «НГ» руководитель Института стратегического анализа Сергей Масаулов. Пекин последовательно реализует энергетические и инфраструктурные проекты. «Китай прокладывает газопроводы, строит железные дороги и автотрассы. Вся эта инфраструктура в оптимальном режиме поможет ему экономически использовать Центральную Азию для своих нужд и потребностей», — отметил Масаулов.

В киргизском обществе неоднократно муссировались слухи о том, что Поднебесная может решиться взять на себя бремя расходов по строительству железной дороги. Но взамен потребовать допуска к киргизским месторождениям серебра, алюминия, меди и угля. Правда, премьер-министр республики Жанторо Сатыбалдиев опровергал этот сценарий, заверяя, что власти не рассматривают вопрос передачи Китаю месторождений, и, в частности, алюминиевого месторождения Сандык в Нарынской области.

Ключевым долгое время оставался вопрос о том, какой стандарт железнодорожной колеи будет выбран для дороги. Китай изначально настаивал и добился того, что дорога будет иметь европейскую ширину колеи — 1435 мм, в то время как российский стандарт, общий для всех постсоветских государств, а также для Словакии, Финляндии, частично Афганистана и Ирана — 1520 мм.

«Появление в Киргизии колеи китайского стандарта автоматически ставит под вопрос безопасность. Не только киргизской, но и российской. Ее уровень понизится в Сибири, Поволжье и на Урале», — сказал «НГ» руководитель Ассоциации приграничного сотрудничества **Александр Собянин**. По его мнению, это вопрос не просто китайско-киргизских или киргизско-российских отношений, это «вопрос будущего самой России». Но на сегодня помешать планам строительства железной дороги, похоже, могут только натянутые отношения президентов Киргизии и Узбекистана. И не случайно одно время Бишкек вел переговоры с Пекином по поводу возможной замены в проекте Узбекистана на Таджикистан. Китай вроде бы не возражал, но потом стороны решили проект не переигрывать.

Собянин А.Д.

Киргизии нужны российские железные дороги и российская военная база в Оше¹

Глава службы стратегического планирования Ассоциации приграничного сотрудничества — член Экспертного совета Центра стратегической конъюнктуры Александр Собянин рассказал в интервью StanRadar.com о проблемах и перспективах развития социально-политических процессов Киргизии.

Мы часто слышим о том, как мировое сообщество выделяет Киргизии крупные суммы в виде грантов и донорской помощи на поддержание бюджета, на профилактику инфекционных заболеваний, изучение сейсмической ситуации. По данным управления инвестиций министерства экономики с 1992 года общая сумма безвозмездной помощи составила \$5,27 млрд долларов.

— Александр Дмитриевич, на ваш взгляд, оценивая сегодняшнее положение в стране, эффективно ли была использована донорская помощь?

— Суммы я слышал разные, и есть еще нюанс с методикой подсчета — но пусть будет и 5 миллиардов долларов донорской помощи для бедной Киргизии. Эффект от этих миллиардов почти нулевой — деньги испарились в карманах казнокрадов и аферистов, а «почти» потому, что маленькая польза все же есть. И именно эта цель и достигалась большинством внешних доноров — чиновников и политиков Киргизии нужно подкармливать, чтобы они не устроили из революций бесконечную нон-стоп революцию.

Для 21 года жизни Киргизии 5 миллиардов долларов для 5 миллионов человек — это очень скромная сумма. Поэтому «куда потратили, и куда можно было потратить» — маловажный вопрос.

¹ Опубликовано: StanRadar.com. 05.08.2013 [conjuncture.ru/sobianin_05-08-2013].

— *Как вы оцениваете развитие экономики Киргизии?*

— Экономика Киргизии развивается хаотично, поэтому какого-то мультиплицирующего эффекта от инвестпроектов нет. Показателем Кумтор, дающий значительный вклад в ВВП Киргизии, — нет ни одного деятеля в правительстве Киргизии, кто бы мог внятно объяснить, как Кумтор двигает экономику Киргизии вперед. По простой причине — да никак.

Важнее то, что бесконечные политические игры привели к тому, что в Киргизии нет никого, кто бы ответственно — и заметно по результатам для всех — занимался бы задачей индустриализации страны.

Чтобы люди хорошо жили, нужно, чтобы они хорошо работали, много производили, чтобы им было где работать продуктивно. Создание благоприятных условий — задача не бизнеса, а государства. Потому что бизнес думает о прибыли, и ради прибыли коррумпирует госчиновничество и готов идти на нарушение закона и морально-этических норм. А о людях, о народе обязано думать и заботиться государство.

— *Говоря, что экономика Киргизии развивается хаотично, что вы имеет в виду?*

— Для меня Киргизия — родина, и мне горько видеть, что падение экономики Кыргызской Республики продолжается.

Для понимания — Россия крупнее Киргизии по населению в 28 раз, а по экономике в 307 раз (по итогам 2012 года 2 триллионов долларов у России, 6,5 миллиардов долларов у Кыргызской Республики). В Киргизии все знают, что россияне и Россия богаче, но далеко не все понимают, что каждый среднестатистический россиянин производит реального продукта в 11 раз больше, чем среднестатистический киргизстанец. Более того, Россия даже на фоне кризиса продолжает расти — в 2012 году по ВВП Российская Федерация вышла на 9-е место в мире, а по утверждению западных рейтинговых агентств, по паритетной покупательной способности (ВВП по ППС) в 2012 году Россия вышла на 5-е место в мире, обогнав Германию.

Приведу пример более понятный, сравнив сопоставимые по населению Свердловскую область и Кыргызскую Республику:

в 2012 году население Свердловской области составило 4,3 миллиона человек, Киргизии — 5,6 миллиона человек, региональный валовый продукт Свердловской области в 2012 году составил 46 миллиардов долларов, Киргизии — 6,5 миллиарда долларов. Это вроде составляет соотношение в 7 раз, но надо учитывать, что многие свердловские крупные производства сдают свою отчетность в Москве или в других регионах РФ, а в Киргизии статистика учитывает все полностью (т.е. в реальности будут в те же 11–12 раз больше).

— *Какие действия сегодня могут предпринять местные власти, чтобы изменить сложившуюся неблагоприятную ситуацию?*

— Никакие новые концепции развития и стратегии устойчивого развития ничем хорошим не закончатся. Киргизии в первую очередь нужно решиться и все-таки сделать две ключевых задачи: пригласить Россию открыть военную базу в городе Ош, и пригласить российских и казахских железнодорожников построить железную дорогу в Южную Киргизию (железнодорожная линия Чуй–Фергана, по которой работала и работает группа Кубата Рахимова).

Лишь эти две задачи позволят создать общественно-политическое пространство в Киргизии, которое будет достаточным для успешной индустриализации. База РФ в Оше даст гарантии спокойствия и безопасности, а железная дорога из Сибири через Северную Киргизию в Южную и далее в Таджикистан заложит надежный инфраструктурный фундамент для развития.

Я верю в Алмазбека Атамбаева, который подписал с президентом Эмомали Рахмоновым соглашение о строительстве железной дороги. И поскольку президенты Владимир Путин и Нурсултан Назарбаев публично поддержали инициативу киргизского и таджикского президентов, мы можем с удовлетворением порадовать киргизстанцев — впереди начало рассветать зарей хорошей жизни. Осталось только убедить силовиков Кыргызской Республики и высшее руководство страны в необходимости базы РФ в Оше.

Интервью взяла Ольга Русланова

РАЗДЕЛ 5

Индо-Сибирская железная дорога
и дорога из Сибири в Ферганскую долину

Железняков А.С., Тикуннов В.С., Голубчиков Ю.Н.,
Рахимов К.К., Собянин А.Д.

Железнодорожные модели интеграции Центральной Евразии Три маршрута железной дороги Чуй–Фергана¹

Рассматриваются интеграционные ожидания региона и проблемы его инфраструктурного развития. Чтобы повысить устойчивость региона к экологическим и экономическим рискам, нужна диверсификация выхода к морям. На основе строящейся железной дороги до Кызыла и актуализацию идеи транскиргизской железной дороги Чуй–Фергана обосновывается создание пути к портам Индийского океана.

Интеграционные ожидания Центральной Евразии

Исторически понятие «Центральная Азия» непрерывно размывалось. Введенное А. Гумбольдтом и Ф. Рихтгофеном для обозначения бессточных территорий Азии, не имеющих выхода рек к океану, оно после распада СССР расширилось для обозначения всех бывших советских республик Средней Азии и Казахстана. В то же время он применяется и в старом своем толковании. Сейчас наметилась тенденция расширения термина в южном направлении с включением Афганистана, Ирана, Пакистана, Северной Индии. В то же время высказываются суждения о нежелательности применения термина «Центральная Азия» к бывшим средне-

¹ Опубликовано: **Теория и практика общественного развития**. 2011. № 8 [conjuncture.ru/sobianin_01-12-2011].

Работа выполнена при поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (проект 11–05–92004–ННС_а) и Российского гуманитарного научного фонда (проект 10–03–00855а/Г).

азиатским республикам и Казахстану, как вымывающему из них европейскую составляющую².

Условимся включать в данной работе в понятие Центральной Евразии (ЦЕА) обширное пространство бывших среднеазиатских республик, Казахстана, Монголии, Западного Китая, южно-уральских и южно-сибирских республик и областей РФ, гор Южной Сибири, а в понятие «Центральной Азии» — более узкое пространство, не включающее Россию. Георгий Вернадский³ отмечал, что вся история евразийского пространства есть последовательный ряд попыток создания единого государства на стыке исламской, китайской, индийской и европейской цивилизаций. Известна схема Г.В. Вернадского⁴, отражающая периодическую ритмичность государствообразующего процесса в Евразии.

Первая из известных интеграционных попыток была предпринята Александром Македонским по конструированию единой общности «персоэллинов». К наиболее могущественным интеграционным предприятиям принадлежали гуннская, монгольская и Российская империи, преемственно унаследованная Советским Союзом с конструированием единого «советского народа». Последняя интеграционная попытка, уже более мелкого формата, предпринята в ноябре 2011 г. в рамках декларации о евразийской экономической интеграции.

В целом же мы видим центральноевразийское пространство вновь распавшимся на унаследованные от СССР республиканские образования. Границы между ними повсеместно не имеют ни географического, ни этнического, ни исторического, ни какого-либо иного обоснования. Почти все внутренние границы СССР носили исключительно административный характер и редко отражались в жизни населения. Сегодня мы их видим спорными, местами даже заминированными и со строгим пропускным режимом.

Но положение на карте — это судьба. С точки зрения евразийской теории месторазвития, само это место влияет на ход истории,

² Суюмбаев М.Н. Кыргызстан: вызовы развития государства и общества // Школа публичной политики. 2011 [blog.publicpolicy.kg/?p=120].

³ Вернадский Г.В. Начертание русской истории. Прага, 1927.

⁴ Вернадский Г.В. Начертание русской истории. Прага, 1927. С. 14.

вызывая вытекающее из него к жизни событие. Единая карта Центральной Евразии не изменилась и по-прежнему вызывает к интеграционным процессам. Карта не изменилась, но существенно уплотнилась. Благодаря скоростям и сокрушению границ, все на ней стало ближе. Приблизился Индийский океан. В биполярном мире древнейшие дороги и торговые пути к нему перекрывались государственной границей по Амударье. Ближе стали Балтийское и Черное моря. К ним открылись новые пути с Каспия. Обжитая часть побережья Тихого океана стала настолько близка, что страны ЦЕА заявили о себе как о сухопутном мосте между главными экономическими полюсами планеты — ЕЭС и АТР.

Однако такое положение в центре, между двумя «полюсами», в качестве связующего их моста, вовсе не является синонимом «хорошего положения». Это положение краевое, маргинализованное, жители которого сравнивают себя и с тем, и с другим полюсами могущества. Открывшиеся дороги не всегда перекрывали пути только лишь к благоденствию. С момента ухода советских пограничников хлынули потоки афганского опиума. Наркотранзит стал самым эффективным интегратором региона. За ним последовало свободное передвижение фундаменталистских группировок от Пакистана до юга Киргизстана и Узбекистана.

На «хорошей карте» выгодного местоположения активизировались различные геополитические игроки. С уходом России из Центральной Азии, частью политики США и их союзников — Турции, Пакистана и Израиля — стала концепция «Большой Центральной Азии» (БЦА) — (the Greater Central Asia), направленная на военно-политическую интеграцию региона «от казахских степей до Индийского океана»⁵. Был также предложен термин «Большой Ближний Восток» (ББВ). Суть данного плана состоит в том, чтобы связать «Большой Ближний Восток» с Центральной Азией и Афганистаном в единое военно-стратегическое и геополитическое целое, которое будет контролироваться Западом.

— — — — —
⁵ Starr Frederick S. A Partnership for Central Asia // Foreign Affairs. 2005. July-August.

Над появившимися на постсоветском пространстве тюркоязычными государствами и автономиями нависла была тень «Большого тюркского мира» — Турецкого государства, вовлекающего в сферу своего влияния обширнейшую территорию от Крыма и Чувашии до Тувы и Якутии. Еще Кемалем Ататюрком была разработана доктрина «Великого Турана», согласно которой все тюркоязычные народы должны быть объединены в единое геополитическое пространство под эгидой Турции.

Эти две концепции воспринимаются негативно в России и Китае, поскольку направлены на разрыв евразийского пространства и обособление этого расширенного региона от России и Китая.

Уменьшение российского влияния в Центральной Азии усилило также экономические устремления Китая выйти за свои западные границы, особенно в поисках новых путей импорта энергоносителей. В 2010 году Китай обошел США по уровню энергопотребления, и к 2015-у спрос на газ в стране вырастет с нынешних 130 млрд до 230 млрд куб. м. При этом Китай сильно зависим от энергоресурсов Ближнего Востока и Африки (около 90% импорта), уязвимых перед пиратами и флотами недружественных государств. Странам ЦЕА Китай предлагает альтернативный вариант экспорта энергоносителей. Такой подход удовлетворяет интересам Казахстана, Туркмении, Азербайджана и не противоречит интересам других стран региона. «Китайский фактор» позволяет им сбалансировать свои отношения с США и Россией⁶.

Для социально обиженной части населения Средней Азии привлекательным становится исламский фундаментализм. Основу радикального политического исламизма составляет молодежь. В своем неприятии светских властей, ориентирующих общество на умеренный традиционный ислам, она становится жертвенной и нетерпимой. Посягательства радикальных исламистов на власть уже происходили в Таджикистане и Узбекистане, отчасти в Кир-

⁶ Князев А.А. Интеграционные проект и геополитическое соперничество в Центральной Азии // Проекты сотрудничества и интеграции для Центральной Азии: сравнительный анализ, возможности и перспективы. Материалы международной конференции. Худжанд, 26–28 июня 2007 года. Бишкек, 2007. С. 9–15.

гизии. При самом нежелательном сценарии реинтеграцию Средней Азии в общем пространстве Центральной Евразии может вызвать приход радикалов к власти в постсоветских странах и переориентация этих стран на Пакистан и Саудовскую Аравию.

Попытки обретения тюрками Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) КНР независимости оканчивались в XIX и XX веках, во время существования государства Йетти-Шаар и Восточно-Туркестанской Республики, большим кровопролитием и уничтожением элит. Тем не менее, вопрос снова стал актуальным, как по инициативе такого потенциального очага исламского экстремизма, как Кашгария, так и в силу появления Кызылсуу-Кыргызской автономной области СУАР КНР. Прослеживается и заинтересованность США в поддержке антикитайских сепаратистских движений. В случае реализации сценария создания независимого Восточного Туркестана сравнительно малые среднеазиатские народы попадают в сферу 80 млн тюркских сородичей по китайскую сторону границы.

Интегрировать в себе исламский мир поначалу могут все государства с доминированием ислама, включая республики бывшей советской Средней Азии, Азербайджан, Казахстан, а также российский Северный Кавказ, Татарстан, Башкирию и Тюменскую область⁷. В перспективе же ислам ставит целью охватить своей интеграцией весь земной шар. Демографическое давление, соединившись с экспансией фундаментализма, утверждает в этом сценарии мощную мусульманскую военную империю⁸.

Альтернативой интеграции региона радикальным исламом может стать евразийская интеграция. На роль лидера этого интеграционного процесса возводится Казахстан⁹. Ранее на эту роль претендовал Узбекистан.

⁷ Забелло Я.Ю., Алексеев И.Л., Перелегин С.Б., Собянин А.Д. Цивилизационный выбор России. Ислам на постсоветской карте // Отечественные записки. 2003. № 5 (14).

⁸ Голубчиков Ю.Н., Мнацаканян Р.А. Исламизация России. Тревожные сценарии будущего. М., 2005.

⁹ Громыко Ю.В. Новая Большая страна? Необходимость ее создания очевидна. Часть 1–3 // АНО «Институт опережающих исследований» имени Е.Л. Шифферса. 19.06.2010–18.07.2010 [sobiainnen.livejournal.com/12875.html].

Фактически Казахстан уже начал выполнять международную роль интеграционного ядра, когда стал инициатором ускорения создания Таможенного союза (ТС), Единого экономического пространства (ЕЭП), Евразийского экономического союза (ЕЭС), Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС). Президент Казахстана выдвинул также идею Евразийской ассамблеи — некоего объединения парламентариев стран ЕврАзЭС с делегированием ему части наднациональных полномочий.

Как один из немногих доступных в ближайшее время инструментов, который быстро даст новый импульс развитию российской истории и позволит преодолеть существующую диспропорцию в развитии российских регионов, предлагается перенос столицы России на Восток¹⁰. Предлагаются различные варианты новой российской столицы — в Западной и Южной Сибири, на Дальнем Востоке. А в Казахстане уже есть готовая Евразийская столица — Астана, которая так и переводится на русский язык — «Столица». «Здесь нет никаких амбиций. Это было бы серьезной нагрузкой для нас. И вместе с тем стало бы справедливой данью признательности Казахстану как инициатору идеи евразийской интеграции. Нахождение центрального офиса в Казахстане избавит новое интеграционное объединение от подозрений, имеющих как внутри наших стран, так и за пределами нашего объединения. Это вызовет большое доверие к нашей организации, которая делает первые шаги»¹¹.

Однако сегодня национально-государственные интересы на евразийском пространстве очевидно преобладают над интересами региональной интеграции. А.В. Малащенко¹² обращает внимание на отсутствие самой модели интеграции и самого стремления ее

¹⁰ *Крупнов Ю.В.* Солнце в России восходит с Востока. Развитие страны следует начинать с Дальнего Востока. М., 2006.

¹¹ *Назарбаев Н.* Евразийский Союз — от идеи к истории будущего // ЦентрАзия [www.centrasia.ru/newsA.php?st=1319615520].

¹² *Малащенко А.В.* Тупики интеграции в Центральной Азии // Проекты сотрудничества и интеграции для Центральной Азии: сравнительный анализ, возможности и перспективы. Материалы международной конференции. Худжанд, 26–28 июня 2007 года. Бишкек, 2007. С. 16–20.

создать. Трудно, например, ожидать, чтобы элиты Узбекистана или Туркменистана устремились под казахстанское доминирование. Мурат Суюнбаев¹³ полагает, что в регионе назрела «усталость» от интеграционных ожиданий. Отношения могут быть интернационализированы, но вряд ли интегрированы. Крах очередного интеграционного проекта способен будет вызвать стойкую аллергию к интеграции.

Коммуникационный императив

На наш взгляд, новая интеграция региона не будет связана с возникновением политических систем и подключением к ним уже существующих образований. Свяжут ЦЕА в единое военно-стратегическое и геополитическое целое энергосистемы, сетевые технологии и транспортно-энергетические коммуникации. Ныне, чтобы большое разнородное пространство было устойчивым и стабильным, оно должно быть не столько идеологизированным, сколько очень коммуникативным и инфраструктурно насыщенным. Совершенно не очевидно, что коммуникации приведут к некой политической интеграции. Но совершенно очевидно, что они ведут к взаимной выгоде и защите от мировых неопределенностей. «Когда идет торговля, пушки молчат» — гласит восточная мудрость.

Темпы роста торговли транспортно-коммуникационными услугами в мире вдвое опережают темпы роста торговли товарами. А это означает, что значимость мировых транспортных коммуникаций превысит роль центров добычи сырья и промышленного производства. Именно транзитный ресурс евразийской связности, а не обширная сырьевая и минеральная база определит будущую роль ЦЕА и России.

Предполагается, что в XXI в. основной поток грузов на планете пойдет между Западной Европой и АТР. Товарооборот между эти-

— — — — —
¹³ Суюнбаев М.Н. Внешняя политика Кыргызстана: нелегкий выбор. 2011 [www.sng.allbusiness.ru/content/document_r_FC4FC1C2-436F-447E-83C6-36CB9FBCD54D.html]

ми главными рынками планеты сегодня составляет около \$600 миллиардов. Почти целиком он идет по Индийскому океану. На него приходится более 30% мирового грузооборота.

Из 6 млн контейнеров, ежегодно курсирующих между странами ЕС и АТР, 99% идут по морю, и только 1% — по территории стран ЕвразЭС, в основном по Транссибу. Доставка 20-футового контейнера из Йокогамы в любой порт Северной Европы стоит всего 800 долларов, что значительно ниже, чем по железной дороге. Поэтому 95% грузов между Китаем и Западной Европой перевозится морским транспортом, опять-таки по Индийскому океану. Даже в Россию 90% импортного потока из Китая попадает по морю. Он идет из Шанхая в Роттердам, оттуда — в российские, финские и прибалтийские порты. Только порт Санкт-Петербурга ежегодно переваливает вглубь России около 2 млн контейнеров.

Но транзитные возможности Индийского океана не беспредельны. Перевозки по нему уже сталкиваются с ограниченной пропускной способностью Малаккского пролива и Суэцкого канала. Совершенствование магистральных судов-контейнеровозов и глубоководных портов также достигло своего качественного предела.

Транзитные возможности у Транссиба есть. Уже более десятка лет заявляется, что он может обеспечить грузопоток в объеме 300 тыс. ДФЭ (объем стандартного 20-футового контейнера), а в перспективе — и до 1 млн ДФЭ в год. Однако в реальности Транссиб так и не стал главной торговой артерией мира, доля транзита по нему крайне мала. Дело тут еще в сложившейся в 1990-х гг. репутации коррупционного и небезопасного пути. Да и сейчас перевозчикам приходится то там, то тут доплачивать, чтобы пустили быстрее состав с грузом, а не загнали в тупик, чтобы отменили всякие там электрички на пути нужного состава.

Однажды сложившуюся дурную репутацию преодолеть трудно, подчас невозможно. Зато дает она шанс другому. Если государства ЦЕА пустят некоторое количество грузопотока, изгибающегося с юга Евразию, своей железной дорогой, и если он составит хотя бы доли одного процента, то в денежном исчислении это выразится десятками и сотнями миллионов долларов в

год. Все, что для этого нужно, — строить логистические центры и внедрять системы управления движением грузов. Но главное — выбрать правильное направление железнодорожного сообщения. И тут встают вопросы: какое? на что ориентироваться? на какую-то часть Транссиба? или в обход его? а быть может, отдать предпочтение меридиональным путям, ведущим из ЦЕА к портам Индийского океана?

Запад настаивает на строительстве широтных железнодорожных путей в обход Транссиба и в обход Ирана, тоже «неблагонадежного партнера». Так, проект Евро-Азиатского транспортного коридора, получивший название ТРАСЕКА (Transport Corridor Europe Caucasus Asia — TRACECA), предлагает товары из Китая доставлять паромами через Каспийское и Черное моря и далее через Украину. Учитывая количество государственных границ, которые придется пересекать при таком «хождении за три моря», проект выглядит откровенно сомнительным и лишь усиливает геополитическую «рубежность» ЦЕА»¹⁴.

Созданное Китаем железнодорожное сообщение от дальневосточных портов к китайско-казахским пограничным переходам Куйтун (КНР) — Достык (Казахстан) и Хоргос (КНР) — Коргас (Казахстан) открывает пути на Западную Европу как через Транссиб, так и по железнодорожным сетям Узбекистана, Туркменистана, Ирана, Турции, условно говоря, Пекин–Стамбул.

Сооружение еще одного совмещенного железнодорожно-автомобильного перехода из Китая через Киргизию в Узбекистан обсуждается уже с середины 1990-х гг. Проект получил название Транскиргизского мультимодального коридора (ТКМК). Поначалу все в нем было просто. Китай брал на себя расходы на строительство и получал транзитные маршруты через Киргизстан, а Киргизстан — доходы от транзита.

Затем у Киргизстана возрос и без того значительный долг Китаю. В счет списания долга и киргизской доли в строительстве до-

— — — — —
¹⁴ Самухин О., Рахимов К., Рахимов Б. Мультимодальные операции в рамках транспортного коридора «Западная Европа — Западный Китай» // Executive summary. AECOM International Development. 2010.

роги Китай предложил отдать ему в разработку месторождения золота Тереккан и Перевальное, алюминиевое месторождение Сандык и месторождение железной руды Жетим. Даже на поверхностный взгляд цена месторождений намного превышает размер киргизского долга Китаю. С другой стороны, даже в советское время разработка этих месторождений не считалась рентабельной. Предложение вызвало споры в Киргизии.

Сомнения стал вызывать и сам проект ТКМК. Киргизстан существенно страдает от своей разделенности на Север и Юг. Между двумя частями страны, кроме ограниченного автомобильного и авиационного сообщения, других путей практически нет. Железная дорога на юг Киргизии идет через таджикскую и узбекскую части Ферганской долины. Фактически территории страны оторваны друг от друга, а это может обернуться уже политическими последствиями.

Но прокладка ТКМК из Китая проблемы железнодорожного раскола Кыргызстана не решит.

От станции Кашгар (КНР) ТКМК разветвляется на «Южный поток» (через КПП Иркештам до ст. Ош) и «Северный поток» (через КПП Торугарт до ст. Аламедин). Через станцию Ош пойдут транзитные грузы в Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан и часть груза для южных районов Киргизии. Северная ветвь через Аламедин — Нарын — Балыкчи нацелена на Бишкек.

В проекте ТКМК Киргизстану приходится переключаться на других по культуре и менталитету бизнес-партнеров, на другой язык внешнеторговых контрактов и операций. Языком взаимодействия будет либо китайский, либо узбекский, но не русский и не киргизский. Соответственно, срочно нужно начать подготовку кадров — железнодорожников, таможенников, пограничников с базовым знанием китайского языка.

С точки зрения государств Центральной Азии приток финансовых ресурсов из Китая способствует развитию инфраструктуры, но создает и опасения. Крупные финансовые вливания снижают стимулы к модернизации и диверсификации промышленности, ослабляют политическую независимость. Так, Китай вложил свыше

1 млрд долл. льготных займов в строительство дорог, мостов и ЛЭП Республики Таджикистан. Взамен таджикские власти предоставили Китаю права на добычу золота, урана и других редких металлов, а также уступили Пекину около 1 тыс. кв. км спорных территорий. Подавляющая часть китайских инвестиций поступает в виде займов с конкретными сроками и условиями возврата. Обычно они увеличивают внешнюю задолженность страны-получателя¹⁵.

Инвесторы Китая и Запада настаивают на строительстве узкоколейных железных дорог. А в государствах, которые либо входили в состав СССР, либо зависели от него, работает широкая колея со стандартом шириной 1520 мм. Железные дороги с широкой колеей кроме стран СНГ проложены также в Литве, Латвии, Эстонии, Грузии, Болгарии, Финляндии, Монголии, до ряда приграничных перегрузочных станций железных дорог КНР и в Афганистане до станции Хайратон. Для замены тысяч километров ширококолейных железных дорог нужны огромные средства.

В Казахстане и Киргизстане давно обращается внимание на проблемы, связанные со строительством дорог с узкой колеей¹⁶:

1. Функционирование железнодорожной линии с узкой колеей станет возможным только в транзитном режиме, что затруднит координацию казахстанской транспортной сети с международными перевозками и обусловит ее инновационное и техническое отставание.

2. Узкоколейная железная дорога на территории Центральной Азии будет иметь не только экономическое, но и, возможно, военно-стратегическое значение для КНР. Она обеспечивает быструю доставку военной техники, личного состава и необходимых грузов к районам возможных военных конфликтов. Тем самым железные дороги стран из Китая гипотетически уязвляют страны ЦА в плане геополитики.

¹⁵ Самухин О., Рахимов, К., Конгурбаев Р., Рахимов Б. Айтуганов В. Предварительный технико-экономический анализ создания мультимодального коридора через Кыргызстан // Региональный проект USAID по либерализации торговли и таможенной реформе. Бишкек, 2011; Авликулов Б. Инвестиционное наступление Китая на ЦентрАзию // ЦентрАзия. 28.10.2011 [www.centrasia.ru/newsA.php?st=1319788020].

¹⁶ Изимов Р. Развитие транспортно-коммуникационных комплексов в западных районах КНР: перспективы для центральноазиатских республик // Время Востока. Аналитика. Центральная Азия. 2009. [www.easttime.ru/analitic/1/210.html].

3. Реализация указанного проекта будет вызывать противодействие России, так как принятие европейского стандарта ширины железной дороги снизит российское геополитическое влияние на центральноазиатский регион.

Высказываются суждения, что масштабное подключение стран ЦА к транспортной и энергетической системе Китая, при игнорировании или неадекватном развитии других векторов, может привести к ситуации, когда вместо «зависимости от СССР/России» возникнет «зависимость от КНР».

Вместе с тем все больше внимания обращают на себя трассы меридиональной направленности, условно обозначаемой «Арктика–Индийский океан». В биполярном мире эти древнейшие пути перекрывались с юга государственной границей по Амударье, а с севера — закрытой для полетов и плаваний акваторией Ледовитого океана. Перевозка транзитных грузов из стран Индийского океана и Персидского залива через Иран, Каспийское море, Россию в страны Северной и Восточной Европы в 3 раза короче, чем перевозка этих грузов через Суэцкий канал.

«Второй Турксиб»

Особое значение выходу ЦЕА к Индийскому океану придается в связи с предсказываемым потеплением климата и быстрым отсюда ростом потребностей в продовольственных товарах в развивающихся странах Южной и Юго-Восточной Азии. На фоне роста населения идет сокращение посевных площадей. В целом это повышает экспортные возможности северных и восточных зерновых районов Казахстана и восточных животноводческих районов Монголии летне-муссонного увлажнения.

В этом плане интересна идея создания меридиональной железной дороги «Чуй–Фергана» (ЖДЧФ). Будучи пролонгированной на север и юг она становится важной частью диагонального хода от Транссиба к Индийскому океану.

Предлагаются следующие варианты прокладки маршрутов железной дороги «Чуй–Фергана» (ЖДЧФ):

1. Бишкек–Луговая–Маймак–Таласская долина–Ташкумыр (Джалал-Абад / Ош).
2. Бишкек–Балыкчы–Нарын–Казарман–Джалал-Абад–Ош.
3. Бишкек–Сусамырская долина–Ош (вдоль автотрассы Бишкек–Ош).

Разветвление Транскиргизской магистрали к основным месторождениям полезных ископаемых и крупным инфраструктурным объектам (в первую очередь ГЭС) позволит резко интенсифицировать проекты по их эксплуатации с поэтапной организацией перерабатывающих производств. Синергетика железной дороги и доступной электроэнергии во многом предопределяет серьезный интерес инвесторов к разработке полезных ископаемых на долгосрочной основе и обеспечит стабильный объем поступлений в республиканский и местные бюджеты.

В простом коммерческом измерении такие проекты, как правило, не приводят к прямой отдаче. Срок их окупаемости не менее 20–30 лет. Подобные проекты всегда нацелены на косвенный эффект — повышение деловой активности, развитие городов и регионов, которое потом обернется ростом доходов населения и налоговых поступлений.

Соединив Север и Юг Киргизии, эта дорога важна в аспекте сохранения целостности страны и стабильности региона в целом. Она выступает важным фактором политической, экономической, социальной и этнокультурной интеграции. Целостность Киргизии обретает в дороге конкретную стоимость и позволяет получить реальные ориентиры в отличие от размытых и неопределенных прогнозов и альтернативных сценариев развития страны на среднесрочный и долгосрочный периоды.

Связывая сеть казахстанских дорог в Чуйской долине с узбекистанскими дорогами в Ферганской долине, ЖДЧФ может легко быть продлена от Оша в Алайскую долину и далее в Душанбе. Это откроет Таджикистану международные транспортные коридоры, минуя Узбекистан, разногласия с которым периодически созда-

ют транспортные барьеры. По ЖДЧФ Узбекистан и Таджикистан вместе и по отдельности смогут обеспечить свой выход к Китаю. Одинаковые возможности по транзиту снизят накал противостояния между узбекскими и таджикскими железными дорогами.

Для Казахстана транскиргизская магистраль явится продолжением линии от Кульджи (Инина) до Ферганской долины, что автоматически снимет беспокойство Казахстана по поводу альтернативных коридоров из Китая в Киргизию и Таджикистан, что прямо влияет на срок окупаемости ж.д. Хоргос–Жетиген.

Китай может впоследствии подключиться к магистрали Бишкек–Балыкчи–Нарын–Ош (Джалал-Абад) с колеей 1435 мм, но основная дорога должна быть с широкой колеей 1520 мм. В противном случае, разный технологический уклад усугубит проблему разделенности Севера и Юга. Строительство и эксплуатация мощного транспортно-логистического центра на стыке колеи будет гарантией защиты экономических интересов Кыргызстана.

А из Таджикистана открываются новые меридиональные пути. Летом 2011 г. Китай объявил о финансировании строительства железной дороги и параллельной автомобильной дороги из Кашгара в таджикский Бадахшан и далее через афганский Ваханский коридор с выходом автотрейлеров на Каракорумское шоссе и далее на автодорожную сеть Пакистана. Частью проекта по строительству автотрассы из Таджикистана в Пакистан через Ваханское ущелье в Афганистане является сооружение крупнейшего в Азии тоннеля «Ловари», протяженностью 8,8 километров, высотой 7,1 метров и шириной 7,5 метров.

Таджикистан уже начал реализовать проект по созданию свободной экономической зоны «Ишкашим», призванного развивать высокогорный район республики, расположенный на границе с Ваханским коридором. Созданием в этом приграничном районе свободной экономической зоны Душанбе преследует цель подтолкнуть страны, с которыми у него теплые отношения, к интеграционным процессам.

Близка к воплощению автомобильная дорога Душанбе–Дели. Соединение ее с существующей Душанбе–Ташкент–Шымкент–

Актобе–Оренбург превратит Таджикистан из тупиковой зоны в транзитную, с выходом к портам Индийского океана и странам Южной и Юго-Восточной Азии.

Значение ЖДЧФ возрастает в связи с созданием железной дороги Курагино–Кызыл. В пресс-службе правительства Монгольской Республики объявлено, что ее продлят до Западной Монголии, то есть ветка железной дороги не будет тупиковой. Дальнейшее соединение ее через Синьцзян с Транскиргизской железной дорогой «Чуй–Фергана» вырисовывает «Второй Турксиб». Будучи пролонгированным на юго-запад, он выводит к Персидскому заливу, а на восток через Транссиб — к БАМу и до Якутска.

Более того, сейчас рассматривается проект строительства полноценной дорожной сети — «Белкомур», которая по кратчайшему пути соединит Транссиб с северными портами России и Скандинавией, а северо-запад России и Приуралья со Средней Азией и Дальним Востоком. И тогда станции «второго Турксиба» могут стать важнейшими перекрестками мира.

Выход России к Индийскому океану. О железной дороге из Сибири в Индию¹



Каждый Новый год связан с надеждой на лучшее, что-то новое и перспективное. Причем подобные ожидания характерны не только для отдельного человека, но и для государства в целом. Российские просторы — от Северного Ледовитого океана до южных степей — располагают к глобальным мечтам и большим расстояниям.

Одним из таких наиболее перспективных проектов для нашей страны является развитие трасс меридиональной направленности, и, в частности, развитие Турксиба, пролонгированного к Индии и Пакистану.

—Трудно ли будет России открыть путь к Индийскому океану?

¹ ОНЛАЙН КОНФЕРЕНЦИЯ Юрия Голубчикова, Александра Собянина и Кубатбека Рахимова. Инициаторами железной дороги из Сибири в Иран, Пакистан и Индию будут Россия и Казахстан. Первый этап — железная дорога «Чуй–Фергана» // **РИА Новости**. 22.12.2011 [conjunction.ru/sobianin_22-12-2011].

– Какая к Индийскому океану будет ширина железнодорожной колеи?

– Что такое «сапоги Жириновского в Индийском океане»?

– Почему китайские грузы поступают к нам из Европы?

– Кто может возить из России в страны Индийского океана?

– С чего начать работу по продвижению к Индийскому океану? И почему?

На эти и другие вопросы ответили:

– ведущий научный сотрудник географического факультета МГУ ГОЛУБЧИКОВ Юрий Николаевич (на фото слева),

– руководитель службы стратегического планирования Ассоциации приграничного сотрудничества СОБЯНИН Александр Дмитриевич (на фото в центре),

– эксперт по инфраструктурному развитию Центральной Евразии РАХИМОВ Кубатбек Калыевич (на фото справа).

Вступительное слово Кубатбека Рахимова

Я хочу сказать, возможно, изначально сложную для понимания вещь, что мы сегодня будем говорить об империях, по сути о том, что вся история евразийского континента — это есть взаимоотношения и взаимодействие империй. А любая империя построена прежде всего на том, что мы с коллегами называем инфраномика. Что подразумевается под этим термином? Под этим термином подразумевается то, что любое региональное объединение построено в первую очередь на инфраструктуре. И эта инфраструктура является зачастую самодостаточной, как это ни парадоксально звучит. Я, как эксперт по инфраструктурным проектам Евразии, хотел бы сегодня вместе со своими коллегами дать в целом и в частности наше видение по ряду меридиональных коридоров. Я надеюсь, что мы пойдем классическим путем, то есть от общего к частному, от абстрактного к конкретному, и надеюсь, что мы ответим на все вопросы, которые интересуют подписчиков, читателей.

Вступительное слово Александра Собянина

Задача железной дороги из России в Индию прямо была сформулирована еще в 1880-х годах. Было обозначено направление через Ферганскую долину, нынешний южнокиргизский Ош, Памир, который сейчас находится в Таджикистане и в Афганистане, в Индию через нынешний спорный участок в Пакистане. Трасса обозначена. Встает вопрос — возможно ли это сейчас и зачем это надо. Мы попытаемся втроем ответить. Второе. Что именно в России нуждается в этой дороге. Речь идет и об отраслях промышленности, о пространствах России и о людях. Если в XIX веке Российская империя вела речь о железной дороге в Индию, то сейчас речь идет о нескольких дорогах из формируемого Путиным, Назарбаевым и Лукашенко государством Евразийский союз в Индию, Иран, Афганистан и Пакистан.

Вступительное слово Юрия Голубчикова

Видите ли, с обрушением железного занавеса вновь открылись древнейшие торговые пути к Индийскому океану. В биполярном мире противостояния США и СССР они перекрывались государственной границей по Амударье. Соответственно, сейчас Россия приблизилась к Индийскому океану, и в ее жизни возрастает значение трасс меридиональной направленности. Связующий наш российский Север, богатый природными ресурсами, со странами Индийского океана. Мы можем предложить этим странам продовольствие, зерно, металлы, лес, уголь. Оттуда получим потоки туристов, текстильных товаров, мебельных изделий, фруктов.

На фото слева: Голубчиков Юрий Николаевич, ведущий научный сотрудник кафедры рекреационной географии и туризма географического факультета Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова, кандидат географических наук.

Ответы на вопросы

АНДРЕЙ: Когда возникла идея дороги к Индийскому океану?

Юрий ГОЛУБЧИКОВ: «Идея великого железнодорожного пути, который соединил бы Европу с Индией, так же стара, как сама история железнодорожного строительства вообще», — отмечал в 1925 году востоковед М.Л. Павлович — и приводил ссылку на брошюру, написанную в 1830 г. Перейрой с проектом железнодорожного пути в Индию.

В 1874 году был опубликован замысел постройки Индо-Волжской железной дороги от Саратова к Индии. Автор проекта Степан Иванович Барановский писал: «Индо-Волжская железная дорога окажет громадное влияние на всю Россию, возвеличив ее и возвысив ее торговое значение. Теперь мы, для своих торговых сношений с Ост-Индией, пользуемся еще посредничеством Англии и Голландии; тогда же наоборот — Великобритания и Нидерланды будут со своими владениями, омываемыми Индийским океаном, сноситься через Россию — прямым, ближайшим, скорейшим, удобнейшим и безопаснейшим путем по железной дороге через Саратов на Волге и Аттоке на Инде».

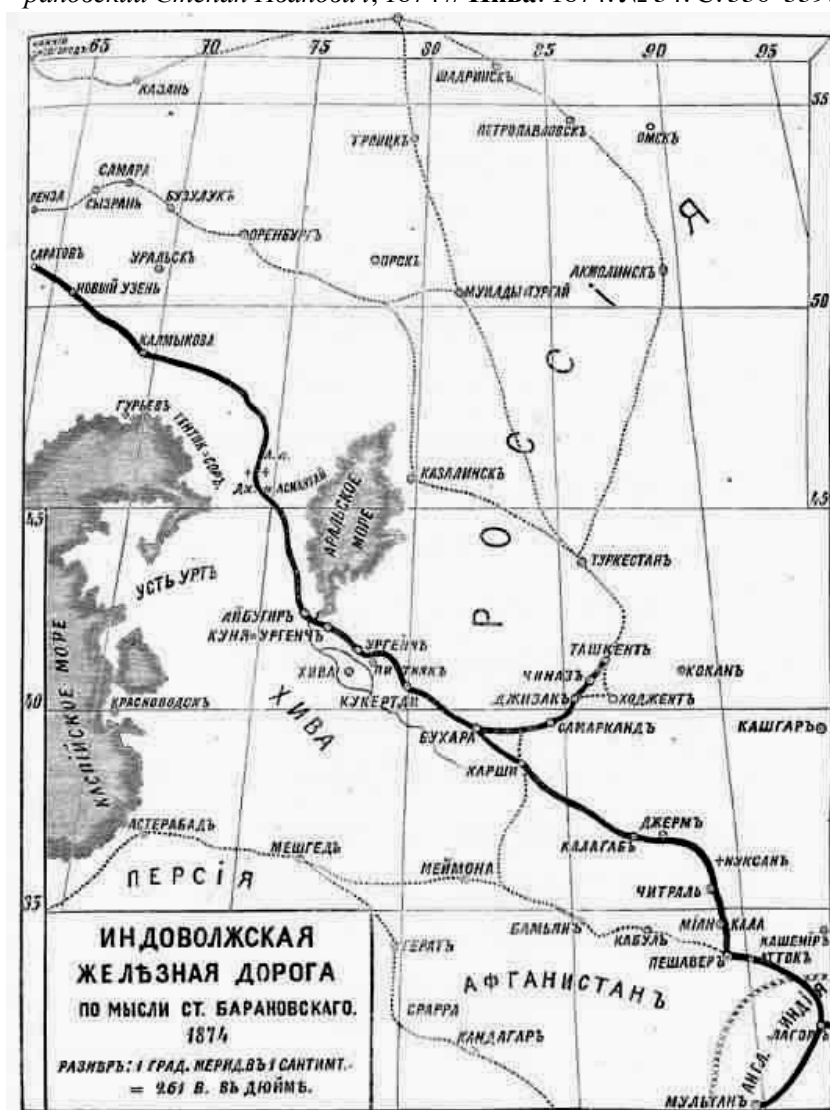
Однако в установившемся биполярном мире государственная граница СССР фактически перекрыла трансконтинентальные проекты и древнейшие торговые пути.

ДМИТРИЙ: Трудно ли России открыть путь к Индийскому океану? Кто, кроме России, планирует железные дороги к Индийскому океану?

Юрий ГОЛУБЧИКОВ: С обрушением в 1991 году «железного занавеса» по Амударье Индийский океан существенно приблизился к России. Соответственно, все большее значение в инфраструктурном развитии России стали приобретать трассы меридиональной направленности, в частности, к Индии. Надежная железнодорожная колея уже создана до Душанбе. Оттуда не так уж далеко до Исламабада (столицы Пакистана). По прямой линии от Душанбе туда ближе, чем до Бишкека или Ашхабада. Хотя линия эта преграждена мощными горными цепями Памира и Гиндукуша, а

восточнее и Каракорума, современные строительные технологии, апробированные в Андах и Тибете, позволяют их преодолевать. Высокогорья можно даже обогнуть.

КАРТА. Карта. Индо-Волжская железная дорога, автор проекта Барановский Степан Иванович, 1874 // *Нива*. 1874. № 34. С. 536–539.



Туркменистан в 1996 г. объединил свои железнодорожные системы с иранскими линиями, тем самым дав выход странам Центральной Азии к Индийскому океану. Узбекистан в нынешнем 2011 г. проложил первую в Афганистане 75-километровую железную дорогу до Мазари-Шарифа, проложенную по стандартам, принятым в России, с широкой колеей. Исключительное внимание созданию евразийских трансконтинентальных коммуникаций уделяет Китай. В 2010 г. он объявил о проекте продления своих железных дорог от китайско-казахских пограничных переходов до Герата (Афганистан) и Персидского залива (порт Бендер-Аббас).

Еще один железнодорожный переход из Китая через Киргизию в Узбекистан получил название Китайско-Киргизско-Узбекской железной дороги (ККУЖД). В счет списания возросшего у Киргизии долга Китаю Пекин предложил отдать ему в разработку месторождения золота Тереккан и Перевальное, алюминия — Сандык и железной руды — Жетим, к которым будет подведена ККУЖД. Однако цена месторождений во много раз превышает размер киргизского долга Китаю. Разработка их пока нерентабельна лишь из-за отсутствия к месторождениям надежных путей сообщения. С точки зрения государств Центральной Азии приток финансовых ресурсов из Китая способствует развитию инфраструктуры, но создает и опасения. Подавляющая часть китайских инвестиций в строительство дорог, мостов и ЛЭП поступают в виде займов с конкретными сроками и условиями возврата. Обычно они увеличивают внешнюю задолженность страны-получателя. Взамен Китай настаивает на скупке месторождений минеральных ресурсов.

АЛЕКСЕЙ: Что такое «сапоги Жириновского в Индийском океане»?

АЛЕКСАНДР СОБЯНИН: Большой политик России Жириновский в свое время закрыл в политическом пространстве тему военного присутствия России в Южной Азии, ту тему, которая и в царское и в советское время была очевидной. С легкой руки Жириновского стала гулять фраза «омыть сапоги в Индийском океане» в негативном оттенке. Между тем, задача такая стоит. Хотя лидер ЛДПР таких слов никогда не говорил, он много раз говорил и писал, что «нужен выход России к Индийскому океану».

А вот эксперт Государственной Думы РФ, академик Академии военных наук профессор Александров Владимир Викторович так пишет в предисловии к книге Жириновского «Последний бросок на Юг»: «Большой знаток проблем Востока, его истории, Жириновский в своем произведении отметил и эту тенденцию в развитии событий на Юге. Поэтому он делает вполне обоснованный вывод о том, что России необходим «бросок на Юг», прежде всего для того, чтобы не допустить «броска с Юга на Север»... Народы и страны Юга, перессорившись между собой, поймут необходимость спасительной миссии России, сами призовут ее, и тогда она дойдет до Индийского океана, и уставший, но удовлетворенный своей великой миротворящей миссией русский солдат наконец-то присядет на дальнем берегу Индийского океана и омоет в его водах свои запыхавшиеся и потрепанные сапоги».

Т.е. задача военного присутствия России в Индийском океане понималась в царское время, во время СССР, понимается сейчас. Считаю, что как ни один инфраструктурный проект, о котором говорил Кубатбек Калыевич, так и ни утвержденный Правительством России и других стран Международный коридор «Север-Юг» (МТК «Север-Юг») из Балтики через Иран в Индию не могут быть рассмотрены без военной составляющей.

И вопрос стоит однозначно — для больших экономических задач нужна военная составляющая. Отвечу кратко, о чем реально может идти речь. Это военно-морской флаг России в Персидском заливе. И речь идет не о больших кораблях, а о старом российском проекте канала из Каспийского моря через озеро Урмия на Кавказе в Персидский залив. Эта идея рассматривалась министерствами транспорта СССР и независимой России в свое время. О канале из Каспия в Персидский залив говорил в своих интервью председатель Исполкома Координационного транспортного совещания государств СНГ (КТС СНГ) Казанцев Евгений Дмитриевич. Трасса канала Каспий — Персидский залив пройдет по руслу реки Кызылузен в Иране до низовьев Тигра и Евфрата, где недалеко от места их впадения в Персидский залив расположены крупные иранские порты Хорремшехр и Абадан. Есть также дру-

гой вариант — строительство судоходного канала в Персидский залив из Каспия через озеро Урмия, этот вариант легче геологически, но требует тесного взаимодействия сразу многих стран — России, Ирана, Азербайджана и Ирака, в то время как первый вариант подразумевает Россию и Иран.

Флаг ВМФ России — для всех в Южной Азии и в мире это очень серьезный довод. Достаточно даже двух-трех ракетных катеров Каспийской военной флотилии ВМФ РФ (на фото выше: Владимир Путин на флагмане Каспийской военной флотилии ракетном крейсере «Татарстан», Астрахань, 13 июля 2005 г.), чтобы государства Южной Азии поняли всю серьезность миротворческих гарантий России.

И вторая составляющая военная. Мир в регионе, который касается России напрямую, зависит от ситуации в Афганистане. А ситуация в Афганистане зависит от того, что Индия и Пакистан не враждуют друг с другом. И железная дорога из Индии в Россию практически полностью снимает те экономические и политические противоречия, которые есть между Пакистаном и Индией и которые проецируются на воюющий Афганистан и на движение радикальных исламистов в зону русского влияния в Таджикистане, Узбекистане, Киргизии и Казахстане.

АНДРЕЙ: Какая к Индийскому океану будет колея?

АЛЕКСАНДР СОБЯНИН: Вопрос ширины железнодорожной колеи напрямую примыкает к предыдущему вопросу. В свое время царская Российская империя и Советский Союз более широкой колеей евразийских железных дорог огораживали экономическое и военнополитическое пространство империи и СССР от возможной зависимости от более крупных экономических пространств Европы, Китая, а также Индии с ее еще более широкой колеей.

Около 60% мировых железных дорог используют «Стефенсовский» (европейский) стандарт колеи — 1435 мм, в т.ч. Китай, Иран, Евросоюз. Россия, страны СНГ, Финляндия и Монголия используют российский стандарт 1520 мм. Ряд бывших колоний Великобритании, в частности, Индия и Пакистан, используют еще более широкую колею 1676 мм.

Соратник Владимира Путина Владимир Якунин возглавляет Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520», это партнерство продолжает историческую линию России, укрепляя русский стандарт колеи, и в этом смысле железная дорога может быть только русской ширины колеи, то есть 1520 миллиметров. Поскольку все задачи, связанные с этой дорогой, больше всего касаются Арктики России и северо-восточной Сибири, Индия, Иран и Пакистан являются потребителями наших ресурсов, поэтому колея будет только русской 1520 миллиметров. Афганистан в этом случае опять-таки является стратегической узловой точкой, где в северные регионы до Кабула пойдет русская широкая колея 1520 мм, а из Индии и Пакистана до Кандагара и Кабула пойдет британская колониальная широкая колея 1676 мм.

КУБАТБЕК РАХИМОВ: Хотел бы добавить, что узкая колея также имеет право на существование в случае, если на этом будут настаивать инвесторы или концессионеры. В моем понимании не важно, какого цвета кошка, лишь бы она ловила мышей. В данном случае важен контроль России над этой дорогой, нежели чем ходить с линейкой и отмерять, где 1550, 1435 и 1676 миллиметров, а где 1520. На Сахалине узкоколейку построили японцы, она до сих пор успешно функционирует. Ситуация чемодана без ручки — в Российской Федерации все равно используется японская железная дорога. Но в случае единой сети 1520 мм мы получаем заметные выигрыши по скорости доставки, и у нас не будет проблемы перегруза с широкой колеи на узкую.

ЮРИЙ ГОЛУБЧИКОВ: В Испании действует широкая колея, как в России, во Франции — узкая европейская. В Финляндии наша русская широкая колея, в Швеции — узкая европейская. Однако между этими странами никаких проблем особых нет, перегружаются очень быстро составы с платформ. У нас в России много, может быть, обостреннее воспринимается. Хотя, конечно, стратегически в России нужно удерживать свой стандарт. Проведение узкой колеи очень уязвляет Китай, который может по узкой колее, в случае чего, очень быстро перебрасывать свои вооруженные силы на большие расстояния. И нам геополитически невыгодно пе-

реходить на узкую колею, хотя технически такие возможности реализуемы, и никаких проблем не может возникнуть.

КУБАТБЕК РАХИМОВ: Китайский проект Трансказахстанской магистрали с узкой колеей от пограничной станции Достык до границы с Туркменистаном, то есть фактически соединял бы одну узкоколейную систему Китая с узкоколейной системой иранской, и тем самым отрезал Россию от Узбекистана, Киргизии, Таджикистана и Южного Казахстана, потерпел фиаско благодаря жесткой позиции как железнодорожников России и Казахстана, так и позиции силовиков наших двух стран. Это говорит о том, что пространство 1520 может постоять за себя. И имеет право на экспансию.

АЛЕКСЕЙ: Как транспортные проекты могут укрепить Россию и помочь развитию России и Евразийский союз?

КУБАТБЕК РАХИМОВ: Я, как человек восточный, наверное, буду говорить образами. Когда я смотрю на карту железных дорог Евразийского континента, сразу видно, что самые широкие на континенте индийские железные дороги — это слон, китайские узкие железные дороги — это дракон, российские железные дороги — это медведь. Но медведь без конечностей превращается в удава. Извините за выражение, в позвоночное, но непонятное животное. И меридиональные коридоры, которые от этого позвоночника, в данном случае это Транссиб и широтное развитие Российской империи, которое мы наблюдаем шесть веков со времен Строгановых и похода Ермака, оно только последние два века стало дополняться меридиональным развитием. В данном случае меридиональное развитие, находящееся «Т-образно», перпендикулярно по отношению к главной Транссибирской магистрали и широтному развитию Российской империи, подразумевало освоение Русского Севера, Кавказа и Средней Азии.

Как я говорил, инфраномика обуславливала и обуславливает имперское движение. Первое, что сделала Российская империя в Средней Азии — построила железную дорогу в Ферганскую долину. Второе, что сделала Советская власть, это закончила Турксиб. Соответственно, логика развития уже в XIX веке в русле неоимперской риторики Евразийского союза объективно приво-

дит нас к переосмыслению меридиональных коридоров как ребер жесткости этой имперской конструкции. Мы здесь получаем картину, я бы сказал, трехмерную, когда амбиции подкрепляются реальными действиями.

Один из проектов, которым занимается наша группа, это проект Транскиргизской железной дороги, которая соединит Чуйскую и Ферганскую долины. Данный проект может послужить очень четким подтверждением подкрепленных амбиций России в регионе Центральной Евразии. Все остальное остается на уровне слов, а реальные проекты остаются реальными проектами. Там, где есть экономические интересы России, там автоматически будут решаться вопросы безопасности. Это тоже логика развития. В этом случае меридиональные коридоры являются несущей конструкцией для связи развития-безопасности.

ДМИТРИЙ: Что возить из России в страны Индийского океана?

АЛЕКСАНДР Собянин: Выше Юрий Николаевич обозначил, что речь идет не о новых проектах, а о естественном продолжении ранее существовавших и работавших путей. Все слышали про Шелковый путь из Китая в Европу, но России важно, что в древности товары возились из Китая и Индии через Обь-Иртышский бассейн прямо в Британию. Я подчеркиваю, из расположенного в бассейне Оби страны Мангазеи через Россию морем, северным морским путем, а не через Европу сушей. И возили, как это убедительно показывают сокровища Мангазеи в Эрмитаже, произведенные в Китае и Иране изделия. Сейчас вопрос еще важнее, чем в XIV–XVI веках. Нам нужно не возить индийские и китайские грузы в Британию и Европу, а возить российские уже грузы, развивать собственное российское пространство Сибири. И тогда страны Южной Азии являются естественными покупателями и потребителями.

ЮРИЙ Голубчиков: Как никакое иное крупное пространство подвержена Центральная и Южная Азия циклам увлажнения и усыхания с далеко идущими социокультурными последствиями. И эти цифры идут на фоне непрерывного опустынивания. Возник даже тезис — «цивилизации ищите в пустынях». Пустыни по-прежнему расширяются, в горах тают все ледники, отступают все

ледники. Пересохло Аральское море, Амударья и Сырдарья разбираются на орошение. Поэтому в странах Центральной и Южной Азии на фоне глобального потепления неизбежны проблемы с продовольствием. Дальнейший рост населения повышает экспортные возможности зерновых районов Сибири, Приуралья, Поволжья. У нас открывается возможность вернуться на мировой рынок сельского хозяйства в качестве главного экспортера сельхозпродукции уже не на запад, а на юг. На западе мы побывали при царе, в довоенный период. А теперь можем выходить и на юг. И не только зерна, но и любых скоропортящихся сельхозпродуктов, мяса, молока. Потребность в этих продуктах будет неуклонно возрастать.

Идет процесс урбанизации этих стран. Когда советские войска входили в Кабул, в нем проживало 650 тыс. человек, а сейчас он насчитывает, по оценкам этого года, 6 миллионов из 15 миллионов населения Афганистана. Наше продовольствие перемещается в нишу стратегических товаров, таких же как нефть и газ. Мы все ищем, где найти альтернативу нефти и газу. Под боком лежат огромные возможности нашего экологически чистого сельскохозяйственного производства. Пределов продвижения которому нет. На севере сельское хозяйство получает такой мощный ресурс, как круглосуточный полярный день в начале вегетационного периода. И на северных травах можно было бы создать мясной цех планеты. Основные пространства сельскохозяйственного развития планеты и появления новых больших пашен — это Россия, Канада и Бразилия. Травы — это продукты для производства говядины, баранины.

ЕВГЕНИЙ ЕРЁМЧЕНКО, ДОНЕЦК: Юрий Николаевич, вопросы группы «Неогеография». Уместно ли сейчас ставить и решать вопрос о создании Россией меридиональных транспортных систем континентальной протяженности, если мы даже их широтные аналоги (имею в виду Транссиб, БАМ и т.д.), находящиеся в неизмеримо более благоприятном политическом и инфраструктурном ландшафтах, эксплуатируем все хуже и хуже?

ЮРИЙ ГОЛУБЧИКОВ: Транссиб потому-то и дорог и плохо работает, поскольку не диверсифицирован. Сейчас перевозка морским путем намного дешевле, чем по Транссибу, в 4–5 раз. И по-

этому 90% товаров из Китая попадает в Россию через Роттердам и прибалтийские порты, идет не по Транссибу, а по дороге Рига–Москва. Так получается дешевле. Но возможности Индийского океана как магистрали между АТР и ЕС небеспредельны. Сегодня этот морской путь сталкивается с ограниченной пропускной способностью Малаккского пролива и Суэцкого канала, пиратскими атаками в Аденском заливе. И если создать новый Роттердам на побережье Индийского океана, то путь через него в Европу будет в три раза короче, чем через Суэцкий канал. И Транссиб у нас заработает при создании пути из Индии в Россию, это важно как для стран Юго-Восточной Азии, так важно и для стран передней Азии, поскольку всякие угрозы могут создаться в районе малаккского пролива. И как и для стран Передней Азии по мегапути «Персидский залив — Берингов пролив» могут пойти свои товары, так и из Южной Азии к нашему Баренцеву морю, к нашим морям в Северном Ледовитом океане, могут двинуться свои соответствующие грузы.

АЛЕКСАНДР СОБЯНИН: Я хотел добавить только одно, что не сказал профессор Голубчиков, но есть в его книгах. Главный ресурс энергетического сырья и горнорудного сырья для стран евразийского континента — это российская Сибирь. И те регионы, которые начнут быстро подниматься благодаря железным дорогам в Индию и Иран, — это Якутия, Красноярский край, Иркутская и Читинская области, Бурятия и другие регионы Сибири и Дальнего Востока. Россия должна поднимать собственную территорию на деньги тех государств, которые кровно в этом заинтересованы. А железная дорога — это, конечно, ответственность самой России, а не этих стран.

ЕВГЕНИЙ ЕРЁМЧЕНКО, ДОНЕЦК: Выгоды от меридиональных трасс, в общем, понятны. А с какими новыми угрозами, построив их, столкнется Россия?

КУБАТБЕК РАХИМОВ: Касательно выгод и угроз. Не ошибается тот, кто ничего не делает. Всегда есть обратная связь. Когда мэру Нью-Йорка, который возглавлял администрацию в 1960-е годы, задали вопрос — наилучшее и наихудшее ваше достижение на посту мэра. Он сказал, это один-единственный проект — высокоскоростные магистрали из центра города. Это, с одной стороны,

Нью-Йорк стал мегаполисом и получил мощный стимул к развитию. С другой стороны, он стал доступен для остальной Америки, которая забила эти трассы обратным потоком и вызвала транспортный коллапс. В нашем случае абстрактной торговли не бывает. Никогда не забывайте, что в Средней Азии живет несколько миллионов этнических русских, для которых сам факт наличия такой дороги — это есть подтверждение, что большая Россия существует, и что они вовлечены в большой русский мир. На мой взгляд, миграционная политика России глубоко ошибочна. Наоборот, сейчас нужно осваивать Среднюю Азию путем переселения нескольких миллионов человек из России туда. А это возможно путем освоения крупных инфраструктурных и территориально-производственных проектов в Центральной Евразии. Нужно то, что мы называем переосвоением пространства. Касательно угроз. Избитые штампы про импорт исламского радикализма, наркотрафик и всякое тому подобное, на самом деле, это оправдание бездействия или низкой эффективности соответствующих силовых служб. Европа, сегодняшний Европейский союз, в котором проживает 450 миллионов человек, большей частью покрывается Шенгенским соглашением. И там свободно перемещаются десятки миллионов человек, миллиарды тонн грузов и при всем этом там нет истерии по поводу импорта-экспорта радикализма и так далее. Нужно просто с этим бороться. Богу — богово, кесарю — кесарево, транспортникам оставьте транспорт.

Юрий Голубчиков: Мне бы хотелось напомнить, как Рузвельт выходил из кризиса. Самое страшное для него, как он считал, зло — это безработица. И он строил дороги в немыслимом числе, он даже сам говорил, что не понимал, зачем он их строит. Потому что дороги дают работу. Если человек давал пять рабочих мест, с него снимались налоги. Если он дал 500 рабочих мест, ему уже и приплата есть. А налоги берутся с рабочих мест, которые дал работодатель. Деньги в банках стало невыгодно держать олигархам, они вкладывали в дороги. А дороги в свою очередь обладали мультипликативным эффектом, то есть умножали количество рабочих мест. Так вот и вышли из кризиса. В спокойные времена может

быть разная экономическая стратегия, но во время войны и во время мирового кризиса нужно развивать инфраструктуру. Наркотики возникают из-за безработицы. Будет у населения работа, не будет героиновых плантаций.

КУБАТБЕК РАХИМОВ: Очень мною уважаемый Алексей Кудрин всегда оберегал мощную российскую и говорил, что инфраструктурные проекты России могут разогнать инфляцию. Бога ради, давайте построим дороги в Центральной Евразии, 5–10 миллиардов долларов США, которые все равно вернутся, как заработанные российскими подрядчиками, но стерилизованными за пределами российской экономики, деньги вместо того, чтобы сгорать, проедаться, вкратно большем размере будут возвращаться в Россию. То есть это тот пример, когда великая страна может и должна себе позволить, невзирая на олигархическое жлобство, считать не копейками, а считать рублем в зоне своих стратегических интересов, не нарушая так горячо любимых принципов монетарной экономики.

АЛЕКСЕЙ: Зачем странам Центральной Азии российские железные дороги, когда Китай выражает намерения создавать и развивать их?

КУБАТБЕК РАХИМОВ: Я ждал этого вопроса. На самом деле он является ключевым в противостоянии Медведя и Дракона. Большая игра, в которой Российская империя противостояла Британской короне, сейчас видоизменилась, на мой взгляд, в соперничество Китая и России в центральноазиатском регионе. Близорукость и наивность некоторых представителей российской политической элиты, которые думают, что китайцы построят дороги, а контроль останется российский, лично меня просто ужасает.

Есть старый анекдот про «я эту девушку ужинаю, я эту девушку танцую». Китайцы большие мастера игры вэйдзи, которую мы знаем под японским названием шашки «Го». Русское название этой игры — облавные шашки. То есть там, где до конца намерения не видны, но результат предсказуем. И иногда твои же собственные усилия могут привести к усилению и победе твоего соперника.

Китайские предложения по Китайско-Киргизско-Узбекской железной дороге, которую в Кыргызской Республике называют

Киргизско-Китайской железной дорогой, но которая в самом Китае называется проще — Китайско-Узбекская дорога, подразумевают грабительское, другого слова я не вижу, вычерпывание природных ресурсов Кыргызстана, причем вычерпывание ресурсов будет происходить на законных условиях.

Остальные проекты Китая в Центральной Евразии также носят характер практической реализации знаменитой стратегаемы — «обмен кирпича на яшму». И в этой картине мира Россия имеет, к сожалению, высокие шансы остаться не у дел. И потенциальное возвращение в регион может быть наихудшим вариантом, а именно выплатой по долгам, которые образовались от строительства инфраструктурных объектов на китайские деньги, а это, по меньшей мере, глупо. Скупой платит дважды. Поэтому Россия может и должна развивать инфраструктуру в Центральной Евразии. Это мое однозначное мнение и полная уверенность в этом.

ЮРИЙ ГОЛУБЧИКОВ: России нужно следовать не широтными зигзагообразными китайскими маршрутами железных дорог в Индию, а своим прямым меридиональным путем. Правительство Китая одобрило выделение средств на строительство железной дороги через Таджикистан в Пакистан. Взамен потребовала у Таджикистана отдать месторождения золота и урана и 1 тысячу квадратных километров таджикских территорий. И в январе 2011 года парламент Таджикистана утвердил соглашения о передаче земли Китаю. 1000 квадратных километров территорий, завоеванных в 1895 году силой русского оружия. Китай сейчас интенсивно скупает месторождения по всему миру, в Южной Америке, Центральной Азии. В этом плане России как раз есть чему поучиться у Китая.

Россия пассивно относится к этому бесценному, природой дарованному благосостоянию. Также активен на Памире Пакистан — в августе этого года Пакистан возобновил, со своей стороны, строительство крупнейшего в Центральной Евразии тоннеля «Ловари», длиной 8,8 км, высотой 7,1 м, шириной 7,5 м. Так что Пакистан и Китай построят железную дорогу в пакистанский порт Гвадар через таджикский Горный Бадахшан и Ваханский коридор в Афганистане.

АНДРЕЙ: С чего начать работу по продвижению к Индийскому океану? И почему?

АЛЕКСАНДР СОБЯНИН: Россия и Евразийский союз должны исходить в первую очередь из двух императивов.

Какие два императива?

– Военно-политический императив — укрепление безопасности России и будущего государства Евразийский союз.

– И экономический императив — развитие уральских, сибирских и дальневосточных регионов России и среднеазиатских стран Евразийского союза.

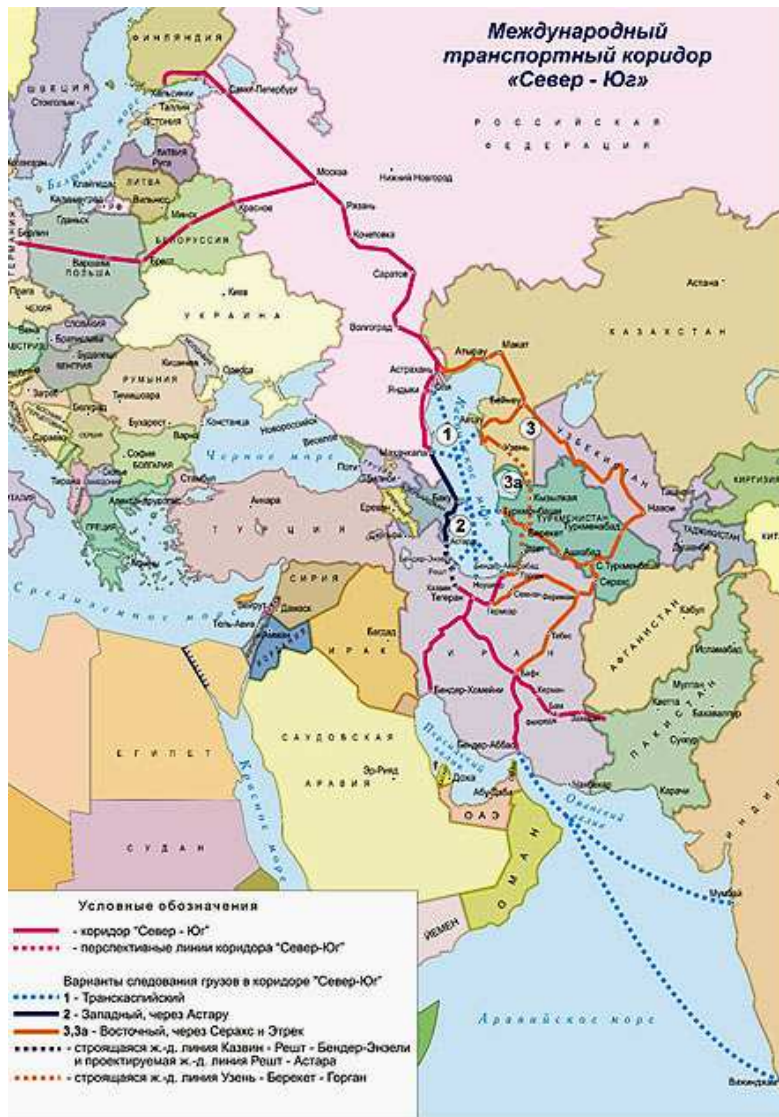
Речь идет об озвученном профессором Голубчиковым стратегическом мегаходе «Персидский залив — Берингов пролив». Мегаход «Персидский залив — Берингов пролив» пересечет Транссиб, Турксиб, Трансазиатскую железную дорогу из Китая в Европу и железными рельсами скрепит наше евразийское пространство, которое сейчас разламывается и растягивается широтно политическими силами влияния и экономическими пространствами Китая, Евросоюза, Южной Азии. Для англоговорящих стран бывшей Британской Индийской империи — Пакистана и Индии — это курс норд-ост, на северо-восток. Для России это курс зюйд-вест, на юго-запад.

И векторы российских и евразийских железнодорожных маршрутов XXI века заканчиваются в следующих точках в трех странах.

– В Иране это порт Чабахар, на границе Ирана и Пакистана и вне Персидского залива, в Аравийском море.

– Для Пакистана железнодорожный вектор из Евразийского союза и Китая завершается в расположенном на побережье Аравийского моря главном порту Пакистана порту Гвадар, строящемся сейчас с участием Китая.

– Для Индии вектора разные: вектор железнодорожный из России — это центральные районы Индии и столица Дели, вектор морской и мультимодальный — это порты Мумбаи, бывший Бомбей, и порт Джавахарлал–Неру, в этих портах должен заканчиваться Международный коридор «Север-Юг» (МТК «Север-Юг») из Балтики в Индию (на карте выше — МТК «Север-Юг»).



Но это конечные векторы — то есть дело первых десятилетий XXI века, а вот с чего нам начать? Начать нужно с одной железной дороги и с одной бетонной автомобильной дороги.

Исходя из военно-политического и экономического императивов, Россия и Евразийский союз могут за год-полтора построить желез-

ную дорогу Чуй–Фергана, которая свяжет сибирские регионы России и Казахстан с киргизской и с таджикской и узбекской железными дорогами. Одновременно с этим краткосрочным железнодорожным проектом, который оценивается киргизскими железнодорожниками и экономистами в достаточно скромную сумму 1,5 миллиарда долларов США, должна быть построена бетонная дорога из пост- и преднапряженных бетонных плит из России через Казахстан и Северную Киргизию в южнокиргизский город Ош, таджикские Согдийскую область и Горно-Бадахшанскую автономную область на высокогорном Памире, поскольку Памир является ключевым для всех перспективных железных дорог, и через киргизский Памиро-Алай и таджикскую Вахшскую долину в город Душанбе. Эта бетонная современная по своим дорожным технологиям автодорога из Сибири в Южную Киргизию и в Таджикистан закроет вопрос безопасности России и Евразийского союза от различного рода угроз, исходящих из воюющих пространств Южной Азии и Большого Среднего Востока.

Инициаторами первых стартовых проектов должны быть только два государства — Россия и Казахстан. При самом непосредственном и плотном участии Киргизии и Таджикистана. Только начав эти самые важные достаточно скромные проекты — меридиональные железную и автомобильную дорогу — можно уже вести речь о привлечении крупных государств, таких как Китай, Индия, Пакистан и Иран, а также привлечении Евросоюза, Японии и США, которые в рамках международной комиссии ЭСКАТО поддерживают все подобные трансконтинентальные транспортные и инфраструктурные проекты.

Завершающее слово Кубатбека Рахимова

Спасибо за вопросы. Приятно, что у РИА «Новости» такая квалифицированная аудитория, вдумчивая и искренне переживающая за страну. Хотелось бы поздравить с наступающим Новым годом. И в условиях той турбулентности, которая сейчас есть в России, не забывать, что Россия всегда больше географических границ. И интересы ее за пределами условной Российской Федерации никуда не

денутся и никуда не делись, и на вызовы надо отвечать адекватно. А единственный ответ — это реальные проекты в России и за ее пределами. Плох тот наследник, который выбрасывает достижения великих предшественников, я имею в виду достижения Российской империи и Советского Союза в Центральной Евразии. Пора России вернуться туда через конкретные инфраструктурные проекты.

Завершающее слово Александра Собянина

Искреннее спасибо читателям он-лайн РИА «Новости», потому что из таких вопросов видно, насколько русский, российский, евразийский человек уверен в себе и своей стране. 20-летний период, когда нам надо было гнаться за Западом или американцами, завершился. Пришло время собственного российского пути, общего пути с евразийскими союзниками и строительство нового общего государства — Евразийский союз. Не будет здорового русского человека без уважения к себе и своему государству. Не будет здорового русского народа и сильного Евразийского союза без больших, планетарного масштаба проектов. Поздравляю с Новым годом и надеюсь, что следующий 2013 год мы будем встречать уже в новом государстве — в государстве Евразийский союз.

Завершающее слово Юрия Голубчикова

Выход России к Индийскому океану дарует нам новогоднюю надежду на выход из создавшегося положения единственно правильным путем и верной дорогой — дорогой транснациональной консолидации. В перспективе это крупнейший мегапроект как от Берингова пролива до Персидского залива, так и от Индии до Скандинавии, выдвигает Россию в центр и на перекресток трансконтинентальных железнодорожных путей. Спасибо большое РИА Новости за понимание, модератору Александру Дмитриевичу. И примите поздравления с Новым годом, который, наверное, откроет для нас новую страницу в инфраструктурном развитии.

Голубчиков Ю.Н., Рахимов К.К., Собянин А.Д., Тикунов В.С.

Географическое обоснование Индо-Сибирского транспортного направления¹



Интересы России как евразийской державы должны быть обращены не только на Запад, Восток и Север, но и на Юг. Транспортные возможности Транссиба резко усилятся при его соединении с Индийским океаном сетью новых меридиональных железных дорог. В частности, открывается выход экспорта сибирского зерна в страны Центральной и Южной Азии. Элементы Индо-Сибирской магистрали прослеживаются в уже существующей сети бывших советских железных дорог в Центральной Азии. Начинать проект предлагается с транскиргизской железной дороги Чуй–Фергана.

Мировое разделение труда ведет к стремительному росту товарообмена между Европой и Азией. На него приходится половина мировых грузоперевозок. Однако из-за дороговизны железнодорожного сообщения главный планетарный путь для потока грузов пролегает сего-

¹ Опубликовано: **География и природные ресурсы**. 2012. № 3. Июль-сентябрь. С. 168–172 [conjunction.ru/transeurasia].

дня по Индийскому океану. Перевозка морским путем в 4–5 раз дешевле, чем по Транссибу. Даже в Россию 90% импорта из Китая попадает не по Транссибу, как можно было бы ожидать. Грузы идут из Шанхая и других портов Китая в глубоководные порты Европы — контейнерные хабы Гамбурга, Роттердама, Антверпена, Киля, Феликстоу и Бремерхафена. Оттуда они поступают в прибалтийские контейнерные терминалы. И только тогда грузы поставляются нам по Рижской и Октябрьской железным дорогам.

Однако транзитные возможности Индийского океана не беспредельны. Длительность плавания от Японии до Европы с прохождением Суэцкого канала доходит до 35 суток. Надежность и своевременность доставки грузов зависят от пропускной способности Малаккского пролива и Суэцкого канала, от штормов и ураганов, пиратских атак в Аденском заливе, стабильности в Персидском заливе.

Укрупнение магистральных судов-контейнеровозов тоже достигло своего предела. Более крупные суда требуют существенного увеличения расхода топлива и глубоководных причалов. Вице-президент Евразийского транспортного союза Ю. Щербанин² отмечал, что увеличение скорости современного контейнеровоза с 24 до 26,5 узла повлечет за собой увеличение расхода топлива на 30%. Расход же дорогого топлива делает суперкрупные суда нерентабельными и неконкурентоспособными.

Все это ведет к возрождению идеи сухопутного мультимодального (железнодорожно-автомобильного) транспортного коридора Европа–Южная Азия. Рано или поздно придется создавать на индо-океанском побережье «Новый Роттердам». Путь от него в Европу через страны Центральной Азии и Россию окажется в три раза короче, чем перевозка через Суэцкий канал. При этом все привлекательные для грузовладельцев маршруты пойдут через Россию, что, безусловно, активизирует Транссиб.

Поскольку задачи, связанные с дорогой к Индийскому океану, больше всего касаются России, то в случае единой сети с колеей 1520 мм Россия получает транспортную артерию с заметными вы-

² Щербанин Ю.А. Основы логистики. М.: Юнити-Дана, 2007. 320 с.

игрышами по скорости доставки и отсутствием проблем перегруза с широкой колеи на узкую. Железные дороги с широкой колеей, кроме стран СНГ, проложены в Прибалтике, Грузии, Болгарии, Финляндии, Монголии, Словакии, на некоторых припортовых территориях в Восточной Германии (Мукран, ныне Засниц), до ряда приграничных перегрузочных станций КНР. По стандартам, принятым на постсоветском пространстве, Узбекистан проложил железную дорогу в Афганистане от Термеза до Мазари-Шарифа.

Инвесторы Китая настаивают на строительстве узкоколейных железных дорог (ширина колеи 1435 мм). В 2010 г. Китай объявил о проекте продления своих железных дорог от китайско-казахстанских пограничных переходов до Герата (Афганистан) и Персидского залива (порт Бендер-Аббас).

В 2011 г. Китай приступил к строительству железной дороги и параллельной автомобильной дороги из Кашгара в таджикский Бадахшан и далее по Каракорумскому шоссе к пакистанскому порту Гвадар, построенному и обустроенному китайцами. Воплощение проекта переводит Таджикистан из тупиковой зоны в транзитную, с выходом к портам Индийского океана.

Еще один узкоколейный железнодорожный переход из Китая через Киргизию в Узбекистан обсуждается с середины 1990-х гг. Проект получил название Китайско-Киргизско-Узбекской железной дороги (ККУЖД). Его маршрут из Кашгара через Ош в Ташкент в точности воспроизводит отрезок пути Великой Трансазиатской магистрали, описанной Жюлем Верном в романе «Клодиус Бомбарнак».

Вызовы Китая должны активизировать устремления России в инфраструктурные проекты Центральной Азии. Китай ориентирован на строительство широтных железных дорог, следующих архетипам «Великого шелкового пути». Россия же, вероятно, следует своим прямым меридиональным путем, который позволит осуществить «хождение за три моря в Индию». При этом «китайские» и «российские» пути выглядят не конкурентными, а взаимодополняющими друг друга. Их взаимоперпендикулярная сеть выдвигает Центральную Азию в сердцевину мирового транспортного про-

странства. Регион становится центром трансконтинентальных железнодорожных путей.

Ширина колеи не должна быть камнем преткновения. Российские меридиональные пути могут быть с широкой колеёй, а китайские широтные — с узкой колеёй. Это не должно вызывать больших проблем. На Сахалине узкоколейку построили японцы, и она до сих пор функционирует наряду с российской стандартной колеёй. В Финляндии действует широкая колея, как в России, а в пограничной с ней Швеции колея уже узкая европейская. Однако никаких проблем между этими странами нет. Составы перегружаются быстро с платформы на платформу.

России крайне актуально принять стратегию создания меридиональных железных дорог к Индийскому океану, перпендикулярных к планируемым Пекином трассам. Выход по ним от Транссиба к быстрорастущему рынку стран Индийского океана диверсифицирует главную магистраль России.

Как никакое иное крупное пространство, Центральная и Южная Азия подвержена аридизации и опустыниванию. В горах тают и отступают ледники. Амударья и Сырдарья почти целиком разбираются на орошение. Пересохло Аральское море. А свободных земель, пригодных для земледелия, в бывших республиках Средней Азии не то чтобы нет, а нет воды для их орошения.

За последние 150 лет население Таджикистана увеличилось в 11,5 раз, а Средней Азии в целом — в 7 раз. Сегодня население государств Средней Азии и Азербайджана лавинообразно удваивается каждые 23–25 лет и составляет половину населения России. Если же тенденции сохранятся, то к 2050 г. исламские страны бывшего СССР по численности населения вдвое превысят Россию. Сегодня рост исламского мира на постсоветском пространстве сдерживает европеизированное мышление, проявившееся в преодолении многовековой традиции многоженства. Однако не исключен в ближайшем будущем повсеместный возврат к этой традиции. Этот процесс уже идет, например в Казахстане, и может ускорить темпы прироста населения в бывших среднеазиатских советских республиках как минимум в два раза.

Вместе с тем огромные площади пустынь и высокогорий в Средней Азии почти или совершенно лишены постоянного населения, тогда как некоторые районы, оазисы и межгорные долины населены чрезвычайно густо. Местами плотность населения в оазисах превышает 300 и даже 400 чел/км². Даже в горах такая плотность не редкость — в некоторых котловинах, долинах и ущельях. Если плотность населения рассчитывать не на всю бесплодную площадь пустынь и гор, а только на сельскохозяйственную площадь, то в Центральной Азии она окажется одной из самых высоких в мире.

В Таджикистане, например, 93% площади занимают горы. Со времени Второй мировой войны посевная площадь на душу населения сократилась с 0,6 до 0,17 га, тогда как в среднем по СССР она составляла 0,79 га. Республика, большая часть жителей которой работала в сельском хозяйстве, даже в советское время не обеспечивала себя продовольствием³. Сейчас продовольственная ситуация еще более усугубилась. Все это идет на фоне бурной урбанизации центральноазиатских стран. Так, по оценкам 2011 г. численность населения Кабула — 6 млн из 15 млн населения Афганистана.

Рост населения Центральной и Южной Азии повышает экспортные возможности зерновых районов Сибири. Производство зерна в регионах Сибирского федерального округа (СФО) в 2009 г. составило около 20 млн т, что существенно выше внутреннего спроса — около 12 млн т, т. е. поставки на экспорт из СФО уже сегодня могут достигать 8 млн т⁴. У Сибири открываются возможности вернуться на мировой рынок сельского хозяйства в качестве главного экспортера продуктов. На этот раз не в Европу, куда Сибирь экспортировала зерно до революции. С созданием железнодорожного пути к Индийскому океану Сибирь выходит на юг и сможет поставлять туда не только зерно, но и любые скоропортящиеся сельхозпродукты (мясо, молоко).

Конкурентов у Сибири на продовольственном рынке Азии практически нет. Высокий экономический рост в Китае идет на фоне не-

³ Шустов А.В. Центральной Азии крови будет больше, чем Египте // Центральная Азия. 2011 [www.postsovet.ru/blog/asia/67890.html].

⁴ Королев С.В. Накормим Азию // Честное слово. 11.11.2009 [www.chslovo.com/index.php?idst_p=4728].

уклонного сокращения пахотных земель — и абсолютного, и в расчете на душу населения. Связано безземелье прежде всего с экологическими факторами. В годы культурной революции в степях Северо-Запада и Внутренней Монголии Китая распаханы миллионы гектаров пастбищ, теперь они опустынены. Обезлесение огромных площадей вызвало иссушение почв. Эти опустыненные территории подвержены водной и ветровой эрозии. Как следствие, опускается уровень грунтовых вод, мелеют реки. Вместе с тем высокими темпами растет импорт продовольствия. При этом КНР занимает первое место в мире по общему сбору пшеницы (вдвое больше, чем в США), риса, общему производству мяса (тоже вдвое больше США).

Структура производства и потребления в Сибири и Южной Азии может быть взаимодополняемой. Сибирь может предложить южным странам металлы, лес, уголь, сжиженный газ, продукцию машиностроения. Темпы потребления углеводов в Центральноазиатском регионе измеряются двузначными числами и дают перспективу быстрой окупаемости данной магистрали с дальнейшим ростом потребности в топливе. Рост населения неизбежно влечет за собой рост объемов строительства и спроса на строительные материалы, в том числе и для сельского строительства (жилищного, дорожного, объектов промышленного сельскохозяйственного производства и переработки сельскохозяйственной продукции). Взамен Россия для индоокеанских стран станет хорошим рынком сбыта текстильных товаров, мебели, дешевых индийских автомобилей типа Tata Nano, бытовой техники.

От Индии и Пакистана железнодорожная сеть Сибири и Центральной Азии отгорожена мощными горными цепями Памира и Гиндукуша, а восточнее и Каракорума. Однако современные строительные технологии, апробированные в Андах и Тибете, позволяют эти препятствия преодолеть.

Именно в высокогорьях могут быть проложены максимально спрямленные надземные рельсовые трассы из модулей, производящихся в заводских условиях и транспортируемых на место самым энергоэкономичным видом транспорта — дирижаблем. Процесс монтажа с использованием дирижаблей, зависающих над местом установки секции, не требует подготовительных работ на трассе. Такие

трассы не нарушают традиционных путей миграций животных, естественных водотоков, не требуют огромных земляных работ⁵.

Южный участок коридора Север-Юг составят транспортные сети Индии, Пакистана, Ирана и подходные морские пути из Индонезии и других государств Азиатско-Тихоокеанского региона. Северный участок коридора приходится на сеть российских железнодорожных и водных путей Северного Ледовитого океана, что повлечет модернизацию действующих и активное строительство новых отечественных арктических портов.

Проект Индо-Сибирской континентальной железной дороги (ИСКЖД), или Indo-Siberian Continental Railway (ISCR), может включать несколько дорог из формируемого Евразийского союза в Индию, Иран, Афганистан и Пакистан. Векторы евразийских железнодорожных маршрутов XXI в. заканчиваются в следующих точках: в Иране это порт Чабахар (на границе Ирана и Пакистана в Аравийском море) и порт Бендер-Аббас (в Персидском заливе).

Для Пакистана железнодорожный вектор из Евразийского союза и Китая завершается в расположенном на побережье Аравийского моря порту Гвадар, строящемся сейчас с участием Китая. Для Индии векторы разные: вектор железнодорожный из России — это центральные районы Индии и столица Дели, вектор морской и мультимодальный — это порты Мумбаи (бывший Бомбей), Ченнаи (бывший Мадрас), Вишакхапатнам и порт Джавахарлал-Неру. В этих портах должен заканчиваться Международный трансконтинентальный коридор Север-Юг (МТК Север-Юг) из Балтики в Индию. Начинаться он может непосредственно от Транссиба и его ответвлений к северу, портов Белого и Баренцева морей.

Индо-Сибирская дорога — дело первых десятилетий XXI в., а вот начинать этот проект, видимо, нужно с одной железной дороги и с одной бетонной автомобильной дороги. Это дорога Чуй–Фергана, которая коротким путем свяжет сибирские регионы России и Казахстан

⁵ Гончаренко С.С. Стратегия России — XXI век: Транспорт, экономика, интеграция, безопасность // Евразийское пространство: приоритеты социально-экономического развития: Материалы Международной научно-практической конференции. 12.05.2011, Москва. М.: Издат. центр ЕАОИ, 2011. Т. 1. С. 200–209.

с киргизской, таджикской и узбекской железными дорогами. Дорога соединит Чуйскую и Ферганскую долины и явится органичным продолжением железных дорог Казахстана. Она выйдет на сеть дорог Узбекистана и тем самым обеспечит строительство Центрально-Азиатского железнодорожного кольца. Снизится транспортная напряженность между Узбекистаном и Таджикистаном, так как появится альтернативный железнодорожный доступ к Ферганской долине. Появление железной дороги Чуй–Фергана и дальнейшее разветвление ее к основным месторождениям полезных ископаемых и крупным ГЭС резко усилят их инвестиционную привлекательность. К разработке полезных ископаемых Киргизии получат доступ Россия и Казахстан. Соединение севера и юга Киргизии также явится важным шагом в укреплении геополитической безопасности региона.

Предполагаемая стоимость дороги составит от 1,5 до 5 млрд дол. США в зависимости от выбранного маршрута. Инициаторами стартового проекта должны выступить Россия и Казахстан при непосредственном участии Киргизии и Таджикистана. Только начав строительство меридиональной дороги, можно вести речь о привлечении крупных государств, таких как Китай, Индия, Пакистан и Иран, а также Евросоюза, Японии и США, которые в рамках международной комиссии ЭСКАТО поддерживают все подобные трансконтинентальные транспортные и инфраструктурные проекты.

Рассматривая долгосрочную стратегию развития Центральной Азии, необходимо исходить из появления Индо-Сибирской континентальной железной дороги, отдавая при этом себе отчет, что ее может и не быть. Однако интересы России как евроазиатской державы обращены не только на Запад, Восток и Север, но и, безусловно, на Юг. И в этом плане возрастает значение для нее Центральноазиатского региона. Чтобы привлечь в него серьезные инвестиции, нужен принципиально иной инвестиционный проект с иным масштабом деятельности.

Задача сооружения стального пути из России в Индию сформулирована еще в 1880-х гг. Было обозначено направление через Ферганскую долину, нынешний южнокиргизский Ош, Памир, который сейчас находится в Таджикистане и Афганистане, через спорный

участок в Пакистане. «Идея великого железнодорожного пути, который соединил бы Европу с Индией, так же стара, как сама история железнодорожного строительства вообще» — отмечает востоковед М.Л. Павлович⁶ и приводит ссылку на брошюру, написанную Перейрой в 1830 г., с проектом железнодорожного пути в Индию.

В 1874 г. опубликован замысел постройки Индоволжской железной дороги от Саратова к Индии. Его автор Степан Барановский писал: «Индо-волжская железная дорога окажет громадное влияние на всю Россию, возвеличив ее и возвысив ее торговое значение. Теперь мы, для своих торговых сношений с Ост-Индией, пользуемся еще посредничеством Англии и Голландии; тогда же наоборот — Великобритания и Нидерланды будут со своими владениями, омываемыми Индийским океаном, сноситься через Россию — прямым, ближайшим, скорейшим, удобнейшим и безопаснейшим путем по железной дороге через Саратов на Волге и Аттоке на Инде»⁷.

Первое, что сделала Российская империя в Средней Азии — построила железную дорогу в Ферганскую долину. Второе, что сделала Советская власть, она закончила строительство Турксиба. Эти пути как раз и вели к Индийскому океану. Однако в то время государственная граница СССР по Амударье фактически перекрывала трансконтинентальные меридиональные проекты и древнейшие торговые пути.

Сегодня благодаря скоростям и сокращению границ карта Центральной Азии очень уплотнилась. Все на ней стало ближе. Существенно приблизился Индийский океан. Он стал ближе к Центральной Азии, чем Балтийское море, хотя последние 150 лет было все наоборот. Обжитая часть побережья Тихого океана стала настолько близка, что страны Центральной Азии заявили о себе как о сухопутном мосте между главными экономическими полюсами планеты — ЕЭС и АТР. Сибири следует воспользоваться благоприятствующим ей геостратегическим положением.

— — — — —
⁶ Павлович М.Л. Империализм и борьба за великие железнодорожные и морские пути будущего (К вопросу о причинах мировой войны). 4-е изд. Л.: Государственное издательство, 1925. 256 с.

⁷ Барановский Ст. Индоволжская железная дорога // Нива. 1874. № 34. С. 536–539 [zerrspiegel.orientphil.uni-halle.de/i53.html; http://www.ruzgd.ru/indiya_volga.shtml].

Golubchikov Yu.N., K.K. Rakhimov K.K., Sobyenin A.D., Tikunov V.S.

Geographical Substantiation of the Indo-Siberian Transport Direction¹

The interests of Russia, as a Eurasian state, must be geared not only toward the West, East and North but also toward the South. The transport capabilities of Trans-Sib (Trans-Siberian Railway) will be enhanced dramatically once it is connected with the Indian Ocean via a network of meridional railways. In particular, this would provide an entry for grain exports into countries of Central and South Asia. Some elements of the Indo-Siberian arterial railway are traceable even in the existing network of the former Soviet railways in Central Asia. It is suggested that the project be started from the Chui-Fergana Trans-Kyrgyz Railway.

The international division of labor leads to a rapid growth of goods exchange between Europe and Asia. It accounts for half of cargo transportation on the world. However, because of the expensiveness of railway transportation, the main planetary cargo flow is transported through the Indian Ocean to date. Transportation by sea is by a factor of 4–5 cheaper than by Trans-Sib. Even Russia receives 90% of the imported flow from China not by Trans-Sib, as might be expected. Cargoes are delivered from Shanghai and the other ports of China to deep-water ports of Europe — container hubs of Hamburg, Rotterdam, Antwerp, Kiel, Felixstowe, and Bremerhafen. From there they arrive at the container terminals in the Baltic Region. And after that, cargoes are transported to Russia by the Pskov-Riga and Oktyabrskaya Railways.

However, the transit capabilities of the Indian Ocean are not boundless. The voyage duration from Japan to Europe with the

¹ PUBLISHED: **Geography and Natural Resources**. 2012. Vol. 33. № 3. P. 258–261 [conjuncture.ru/transeurasia-2].

This work was done with financial support of the Russian Humanitarian Foundation (10-03-00855a/G) and the Russian Foundation for Basic Research (11-05-92004-NNS_a).

passage through the Suez Canal is as long as 35 days. Reliability and promptitude of cargo delivery depends on the traffic capacity of the Strait of Malacca and the Suez Canal, on storms and hurricanes, pirate assaults in the Gulf of Aden, and on stability in the Persian Gulf.

The increase in size of long-distance container ships has also reached its limits. Larger ships require a substantial increase in fuel consumption and deep-water marine terminals. The Vice-President of the Eurasian Transport Union Yu. Shcherbanin [1] pointed out that an increase in velocity of a contemporary container ship from 24 to 26.5 knots will also involve an increase in fuel consumption by 30%. Consumption of expensive fuels, however, makes super-large ships unprofitable and uncompetitive.

All this leads to a revival of the idea about the overland multimodal (rail-automobile) «Europe- South Asia» transport corridor. Early or late, a «New Rotterdam» will have to be created on the Indian Ocean coast. The route from it to Europe through the countries of Central Asia will be shorter by a factor of three than transportation by vessels passing through the Suez Canal. Furthermore, all attractive routes for cargo owners will pass through Russia thereby, of course, intensifying the operation of Trans-Sib.

Since the issues relating to the road to the Indian Ocean are primarily in the interests of Russia, in the event of a unified network with the track gauge of 1520 mm Russia will obtain a transport artery with appreciable gains in delivery speed and with no problems in case of relocation from the broad- to the narrow-gauge track. The railways with a broad-gauge track exist, in addition to CIV countries, in the Baltic Region, Georgia, Bulgaria, Finland, Mongolia and Slovakia, and on some port territories in East Germany (formerly Mukran, currently Sassnitz) to a number of border transshipment stations in China. According to the standards adopted in the post-Soviet space, Uzbekistan constructed the railway in Afghanistan from Termez to Mazari Sharif.

Investors of China insist on constructing narrow gauge railways (with the track gauge of 1435 mm). In 2010, China announced the project envisaging the extension of its railways from the China-

Kazakhstan border crossings to Heart (Afghanistan) and the Persian Gulf (Bandar Abbas Port). In 2011, China started the construction of the railway and a parallel motor road from Kashgar to Badakhshan in Tajikistan and further out along the Karakorum highway to Gwadar port in Pakistan that was constructed and infrastructured by the Chinese. With the implementation of the project, Tajikistan will leave the bottle-neck zone to become a transit region, with the exit to the ports of the Indian Ocean.

One further narrow-gauge possibility of reaching Uzbekistan from China through Kyrgyzstan has been discussed since the mid-1990s. The project received the name the Chinese-Kyrgyz-Uzbek Railway (CKURW), Its route from Kashgar through Osh to Tashkent accurately patterns after the section of the Great Trans-Asian Railway as described by Jules Verne in his novel «Clodius Bombarnac».

The challenges of China must stir up the aspirations of Russia to join the infrastructure projects of Central Asia. China focuses on the construction of latitudinal railways adhering to the archetypes of the «Great Silk Road». Russia, however, is likely to follow its direct meridional way to enable it to realize «a journey beyond the three seas to India». In this case, the «Chinese» and «Russian» ways are not rivals at all; instead, they are mutually complementary. Their mutually perpendicular network shifts Central Asia to the heart of the world transport space. The region would become the center of transcontinental railways.

The track gauge shall not serve as a stumbling-block. The Russian meridional routes can be with a broad gauge, whereas the Chinese latitudinal routes — with a narrow gauge. This would not cause any serious problems. On Sakhalin the narrow-gauge railway was constructed by the Japanese, and it is still in operation alongside the Russian standard track. A broad-gauge track is in operation in Finland, as in Russia, whereas in Sweden, which is bordered by Finland, the European narrow-gauge track is functioning. However, there are no problems whatsoever between these countries. Trains are rapidly relocated from one platform to the other.

It is of utmost current importance for Russia to adopt the strategy for the construction of meridional railways to the Indian Ocean,

perpendicular to the routes as planned by Beijing. The entry via them from Trans-Sib to the rapidly growing market of the countries of the Indian Ocean will diversify Russia's main railway.

Unlike any other large space, Central and South Asia are experiencing aridization and desertification. Glaciers in the mountains are thawing and retreating. The waters of the Amu Darya and Syr Darya are almost entirely diverted for irrigation purposes. The Aral Sea has dried up. And there is no water to irrigate free lands suitable for agricultural purposes in the former republics of Middle Asia.

For the last 150 years the population of Tajikistan has increased by a factor of 11.5, with a factor of 7 corresponding to Middle Asia as a whole. To date the population of the states in Middle Asia and of Azerbaijan doubles at an escalating rate every 23–25 years and is half of Russia's population. Should these tendencies continue, however, the population size of the Islamic countries of the former USSR will be twice as large as in Russia by the year 2050. Nowadays, a growth of the Islamic world in the post-Soviet space is being deterred by europeanized thinking that manifested itself in the overcoming of the centuries- old tradition of polygamy. Yet a universal return to this tradition is possible in the near future. And this process is at work already — in Kazakhstan, for example which may well speed up the rate of increase in population of the former Soviet republic in Middle Asia by a factor of two as a minimum.

On the other hand, the huge areas of deserts and high mountains in Middle Asia are nearly or entirely devoid of permanent population, whereas some areas, oases and intermontane valleys are populated extremely densely. In places, the population density exceeds 300 or even 400 persons/km². Even in the mountains, such a density is not uncommon in some depression, valleys and gorges. If the population density is calculated not for the entire barren area of the deserts and mountains but only for the agricultural area, then in Central Asia it will turn out to be one of the highest in the world.

In Tajikistan, for example, 93% of its area is occupied by the mountains. Since World War II, the sown area per capita has reduced from 0.6 to 0.17 ha, whereas in the USSR it averaged 0.79 ha. Even in

Soviet times, the Tajik Republic, with most of its inhabitants employed in agriculture, was unable to meet its own food requirements [2]. To date the food situation has aggravated still further. And all this is going on in parallel with a rapid urbanization of Central Asian countries. Thus, according to estimates as of 2011, the population size of Kabul is 6 mln. against 15 mln. of Afghanistan.

A population increase in Central and South Asia is favorable to the export possibilities of the grain- producing areas of Siberia. Grain production in the regions of the Siberian Federal District (SFD) in 2009 amounted to about 20 mil. t, or substantially higher than the domestic demand — about 12 mln. t, i.e. the export deliveries may well reach 8 mln. t already today [3]. Siberia is faced with outstanding possibilities of returning to the world market of agricultural produce as the leading exporter of foodstuffs. This time not to Europe which was the importer of Siberian grain before the Revolution. With the construction of the railway to the Indian Ocean, Siberia will enter their markets to deliver not only grain but also any perishable agricultural produce (such as meat and milk).

Siberia has almost no rivals on the food market of Asia. A swift economic expansion in China is attended by a steady reduction in arable lands — both absolute and per capita. A shortage of agricultural lands is due primarily to ecological factors. In the years of the Cultural Revolution, millions of hectares of pastures were plowed up in the steppes of North-West China and Inner Mongolia; they are now desertified lands. Deforestation of huge areas caused desiccation of soils. Currently these desertified territories are experiencing water and wind erosion. As a result, the groundwater table is lowering, and the rivers are becoming shallow. At the same time, food importation is escalating at a great pace, while China leads the world in overall harvesting of wheat (twice as large as in the USA), rice, and total production of meat (also twice as large as in the USA).

The pattern of production and consumption in Siberia and South Asia can be mutually complementary. Siberia can offer the southern countries metals, timber, coal, liquefied gas, and products of the engineering industry. The consumption rates of hydrocarbons in the

Central Asian region are estimated at double figures and hold promise for rapid recoument of this railway with a further increase in fuel requirements. Population development necessarily involves an increase in the volumes of construction and demand for building materials, including for rural construction (housing, roads, and industrial agricultural production and agricultural produce processing facilities). For Indian Ocean countries Russia, in turn, will become a good sales market of textiles, furniture, inexpensive Indian automobiles, such as Tata Nano, and household equipment.

From India to Pakistan the railway network of Siberia and Central Asia is partitioned off with massive mountain chains of the Pamir Mountains and the Hindu Kush, and also with the Karakorum to the east. However, the state-of-the-art construction practices that have been successfully tested in the Andes and Tibet will help to cope with these difficulties. It is in the high mountains where it will be possible to build maximally straightened overland rail tracks consisting of modules manufactured under plant conditions and transported to the site by airships, or dirigibles — the most energy efficient transportation mode. The assembly process through the use of dirigibles hovering over the place of installation of a section does not require any preparatory work on the track. Such tracks do not disturb traditional migration routes of animals and natural water courses; nor they need tremendous earth work [4].

The southern section of the «North-South» corridor will consist of the transport networks of India, Pakistan and Iran, and of the access sea routes from Indonesia, and from other states of the Asia-Pacific Region. The Northern section of the corridor corresponds to the network of Russian railways and water routes of the Arctic Ocean, which would involve modernization of the operating national Arctic ports and the construction of new ones.

The Project of the Indo-Siberian Continental

Railway (ISCR) can include several roads from the emerging Eurasian Union to India, Iran, Afghanistan and Pakistan. The vectors of the Eurasian railway routes of the 21st century terminate at the following points in three countries: Chabahar Port in Iran (on the

border between Iran and Pakistan in the Arabian Sea), and Bandar-Abbas Port (in the Persian Gulf).

For Pakistan the railway vector from the Eurasian Union and China terminates at Gwadar Port (in the Arabian Sea) that is being constructed with the participation of China. For India, the vectors are different: the railway vector from Russia includes the central areas of India, and the capital city of New- Delhi; the sea and multimodal vector includes the ports of Mumbai (formerly known as Bombay), Chennai (formerly known as Madras), Visakhapatnam, and Jawaharlal Nehru Port. These ports are envisioned as the terminals for the International Transcontinental North-South Corridor (North-South ITC) from the Baltic Region to India. It can start directly from Trans-Sib and from its branches toward the north, and from the ports in the White and Barents Seas.

The Indo-Siberian Road is the endeavor of the first decades of the 21st century, but it seems likely that this project must start with one railway and with one concrete motor road. It is the Chui-Fergana road which will connect via a single route the Siberian regions of Russia and Kazakhstan with the Kyrgyz, Tajik and Uzbek railways. The road will connect the Chui and Fergana valleys to become an organic continuation of the railways of Kazakhstan. It will reach the railway network of Uzbekistan thereby ensuring the construction of the Central Asian railway ring. This will contribute to easing the strained transport situation existing between Uzbekistan and Tajikistan, because the Fergana Valley can then be accessed by alternative railway. The construction of the Chui-Fergana railway and its further ramification to the major deposits of mineral resources and to large hydroelectric power stations will enhance dramatically their investment attractiveness. Exploitation of mineral resources can then be accessed by Russia and Kazakhstan. The connection of the north and south of Kyrgyzstan will be an important stride forward in strengthening the region's geopolitical security.

The tentative cost of the railway will vary from 1.5 to 5 billion US dollars, depending on the selected route. The startup project must be initiated by Russia and Kazakhstan, with direct participation of

Kyrgyzstan and Tajikistan. Only after starting the construction of the meridional road can the question be raised concerning the attraction of major states, such as China, Pakistan and Iran as well as the European Union, Japan and the USA which, within the framework of the International Commission of UN ESCATO, support all such transcontinental transport and infrastructure projects.

When considering the long-range strategy of development of Central Asia, it is necessary already now to proceed from the emergence of the Indo-Siberian continental railway while being aware that this railway will remain on paper only. However, the interests of Russia as the Eurasian power, are geared not only toward the West, East and North but also, of course, toward the South. In this context, the significance of the Central Asian region is enhanced for Russia. In order to attract appreciable investment in this region, it is necessary to have a fundamentally different investment project with a different scope of activity.

The task of constructing the railway from Russia to India was formulated as early as the 1880s. The route was planned through the Fergana Valley, today's Kyrgyz Osh, and the Pamir mountains which are in Tajikistan and in Afghanistan at present, and through today's disputable area in Pakistan. «The idea of the great railway route which would connect Europe with India, is as old as the history of railway construction itself in general», remarks the orientalist M.L. Pavlovich [5] and makes a reference to a brochure written by Pereira in 1830, containing the project of construction of the railway to India.

The year 1874 saw the publication of the plan construct the Indo-Volga Railway from Saratov to India. The originator of the project Stepan Baranovskii wrote: «The Indo-Volga Railway will have a tremendous influence upon the whole of Russia, by exalting and ennobling its trade significance. For our trade relations with the East Indies, we have been using the mediation of England and Holland; then, on the contrary, Great Britain and the Netherlands, with their possessions washed by the Indian Ocean, will be trading through the mediation of Russia — using the straightest, nearest, speediest and safest route by railway through Saratov on the Volga and Attoka on the Indus» [6].

The first thing done by the Russian Empire in Middle Asia was to build the railway to the Fergana Valley. The second thing done by Soviet Power thereafter was to complete the Turkestan-Siberian Railway (commonly abbreviated as the *Turk-Sib*). And these routes were indeed heading for the Indian Ocean. At that period, however, the state border of the USSR running along the Amu Darya actually blocked the transcontinental meridional projects and the ancient trade routes.

To date, because of high speeds and destruction of boundaries, the map of Central Asia has become more compact. Everything on it came closer together. Much nearer is now the Indian Ocean. It became closer to Central Asia than the Baltic Sea, albeit quite the reverse has been true over the last 150 years. The populated part of the Pacific Rim became so close that the countries of East Asia declared themselves as a land bridge between the main economic poles of the planet Earth — EEC (European Economic Community) and APR (Asia- Pacific Region). Siberia must take advantage of its favorable geostrategic location.

References

1. *Shcherbanin Yu.A.* The Foundations of Logistics. M.: Unity-Dana, 2007.
2. *Shustov A.V.* There Will Be More Blood in Central Asia Than in Egypt // Postsovet, Blog «Central Asia». 2011. [www.postsovet.ru/blog/asia/67890.html].
3. *Korolev S.V.* We Will Feed Asia // Chestnoe slovo. 11.11.2009.
4. *Goncharenko S.S.* The Strategy of Russia — 21st Century: Transport, Economy, Integration, Security // Proceedings of the international scientific-practical conference on «Eurasian Space: Priorities of Socioeconomic Development» (12.05.2011, Moscow). M.: eAoI, 2011. Vol. 1. P. 200–209.
5. *Pavlovich M.P.* Imperialism and Struggle for Great Future Railway and Sea Routes: (Concerning the Question of the Reasons Behind the World War). Leningrad: Gos. izd-vo, 1925.
6. *Baranovskii St.* Indo-Volga Railroad // Niva. № 34. P. 536–539 [zerrspiegel.orientphil.uni-halle.de/i53.html; www.ruzgd.ru/indiya_volga.shtml].

Рахимов К.К.

Строительство «коридора развития» Чуй–Фергана — исторический шанс для бизнеса в Киргизии¹

«Строительство «коридора развития» Чуй–Фергана является уникальным историческим шансом для национального бизнеса в Киргизии», считает эксперт по транспортным вопросам **Кубат Рахимов**. *ИА REGNUM* публикует **вторую часть** интервью с ним.

ИА REGNUM: В предыдущем интервью вы раскритиковали идею строительства железной дороги Китай — Киргизия–Узбекистан и сообщили о существовании более выгодного как для самой Киргизии, так и для ее соседей варианта — «Чуй–Фергана». Что вы имели в виду?

Китайский проект железной дороги через Киргизию уже всесторонне и аргументированно обсужден. В основном, с точки зрения угроз и слабых сторон. Киргизии еще требуется подход с другой стороны. Нынешние местные элиты не могут понять одну вещь, что не экономика ради железной дороги, а железная дорога ради экономики. Железная дорога — это инфраструктура, это отрасль, которая сама ничего не производит. Но может значимо влиять на развитие территорий.

У Киргизии сейчас есть уникальный шанс построить дорогу Чуй–Фергана совместно с российскими и казахстанскими инвесторами. Эта дорога в первую очередь должна работать не на минеральные ресурсы, а на людские. Ведь совокупная численность населения Ферганской и Чуйской долин с прилегающими территориями больше 20 миллионов человек. Это мощный человеческий потенциал. Эти люди

— — — — —
¹ **Интервью с Рахимовым К.К.** Опубликовано: **ИА REGNUM**. 23.05.2012. [conjunction.ru/regnum-ru-23-05-2012] Начало опубликовано: **ИА REGNUM**. 28.03.2012. [conjunction.ru/regnum-ru-28-03-2012] См. в данной книге: С. 304–313.

потребляют, производят — есть некая экономика потребления. Соединение потенциала двух долин, Чуйской и Ферганской, фактически четырех стран из пяти центральноазиатских, дает очень мощный эффект даже без разработки полезных ископаемых.

Ферганская долина сразу получает мощное плечо вывоза плодово-овощной продукции в Сибирь. Налицо достаточно большой объем перевозки из Таджикистана транзитом через Киргизию в Казахстан и дальше — в урало-сибирские регионы. Таджики везут туда персики, виноград, бахчевые культуры, лук, чеснок и другую сельхозпродукцию. И это нормально, и все счастливы — потому, что это созревает на две-три недели раньше, чем в Узбекистане, и потому что это дешево. Кроме того, поскольку Таджикистан сейчас отсечен от крупных поставщиков минеральных удобрений, они растят все на «органике». Я знаю про шведов, которые через эстонцев закупают изюм в Таджикистане — они просто «обалдевают» от того, что это все натуральное, потому, что бедный таджикский фермер не может купить удобрение и выращивает настоящий organic food.

Движение этой рабочей силы, перемещение массивов человеческого капитала, антропоток не происходит просто так. Это всегда связано с экономикой или же с войной. Поэтому я считаю, что даже без разработки этих сырьевых месторождений, историческая связка Чуйской и Ферганской долин может дать мощный синергетический выхлоп. И в этом процессе роль Киргизии очень важна, потому что эта страна соединяет обе долины. Это и есть моя логика — логика «гуманной железной дороги».

ИА REGNUM: Реализация китайского варианта, по идее, должна способствовать разработке нескольких десятков месторождений в Киргизии, а что даст проект «Чуй–Фергана» в этой сфере?

Выше я говорил, что Чуй–Фергана носит характер магистрали, соединяющей в первую очередь густонаселенные и экономически активные долины. Но все же без разработки месторождений не обойтись, это реальная экономика и возможность создания новых производств с высокой добавленной стоимостью. Когда будет становой транспортный хребет — железная дорога Чуй–Фергана, от него можно будет вести веточки к месторождениям, которые сразу же нач-

нут расти в цене. Ведь когда ты знаешь, что у тебя многие месторождения находятся на расстоянии ста-двухсот километров от ж/д магистрали, и к ним можно будет подвести железнодорожную ветку, то их инвестиционная привлекательность сразу возрастает.

В этом случае можно включать второй этап — территориально-производственные комплексы или, как их называют ангlosаксы, «кластеры». Как их еще называет Юрий Вячеславович Громько, «коридоры развития» — так как кластер может быть подвижным или вытянутым. В данном случае это «коридор развития» Чуй-Фергана.

Мало кто любит говорить о феномене «Талко» — Таджикском алюминиевом заводе. Он расположен в глубине страны, работает на импортном сырье, которое привозят из Гвинеи. Глинозем, бокситы, везут из Африки в Таджикистан сотнями тысяч тонн, «Талко» выпускает алюминий в чушках. Смотришь по логистике — понимаешь, что это вроде как бредовый проект, сырье везется с океанических портов в самый центр континента. А на самом деле, все очень четко экономически обосновано. Алюминий — это энергометалл, так как в его себестоимости очень высока доля затрат на электроэнергию. В этом плане у Киргизии большой потенциал — в республике есть каскад ГЭС. А электричество нужно потреблять на месте.

Если предположить, что Киргизия не потянет строительство своего алюминиевого завода, то я бы пообщался с таджикскими коллегами и предложил им переориентировать «Талко» с бокситов из Гвинеи на сиениты из Киргизии при определенной технологической трансформации производства. Теоретически мы можем построить региональную железную дорогу Киргизия–Таджикистан, которая будет эффективнее в десять раз, чем вся железная дорога Китай–Киргизия–Узбекистан. Это просто гипотеза, но она важна в аргументации проекта Чуй–Фергана.

ИА REGNUM: Но кто будет вкладывать в это деньги?

Сейчас я подвожу вас к мысли о том, что добавленная стоимость возникает там, где есть вторичная переработка. Если мы имеем становой транспортный хребет, то за счет дороги мы автоматически поднимаем стоимость всех месторождений, находящихся в некотором отдалении от этой железной дороги. Одна железная дорога поднимет

инвестиционную привлекательность 100 месторождений вместо того, чтобы за нее отдавать, скажем, три-четыре ключевых месторождения — фактически, влезая в кабалу Китаю.

За счет того, что нам удастся поднять стоимость 100 месторождений, мы привлечем 100 инвесторов, которые будут готовы вкладывать финансовые средства, будут создавать инфраструктуру, рабочие места и так далее. В случае же работы по китайскому проекту мы отдадим несколько «лакомых» месторождений, и не факт, что китайцы захотят разрабатывать все остальное — для блага народа Киргизии.

ИА REGNUM: Никто — ни Россия, ни Казахстан — не будут вкладывать несколько миллиардов долларов США в строительство железной дороги в Киргизии при отсутствии каких-либо гарантий, учитывая риски и прочее. И будут требовать что-то взамен. При таких ценах благотворительности не бывает.

Благотворительности и не будет. Мы в ней и не нуждаемся. Я считаю, что этот проект экономически обоснован. У России и Казахстана здесь появляется больше возможностей приблизить к себе наиболее интересные месторождения. Это лучше, чем если это сделают китайцы в «жестком режиме». Нужно быть умным, хитрым, но одновременно честным и открытым. Я думаю, что такой подход казахстанские и российские элиты воспримут лучше. Если просто отдать месторождения, то они будут придерживаться мнения — «эти странные, непонятные горные люди». Здесь нужно сделать «перезагрузку». Я не говорю, что нужно сделать высокогорный Сингапур — мы это просто не потянем, но можно заняться созданием этих территориально-производственных комплексов. Если переставить ситуацию «с головы на ноги», то стоимость проекта в полтора-два миллиарда долларов США становится жестко коррелирующей относительно будущего экономического эффекта. Мы уже можем определить, какие месторождения автоматически становятся инвестиционно привлекательными.

В этом случае со стороны киргизских элит будет глупо требовать сразу какого-то большого разового «куска» — они получат хороший шанс стать совладельцами действующего долгоиграю-

щего бизнеса, как это сделали представители казахских элит. Такой план индустриализации киргизских элит — это, как ни странно, прямой эффект строительства железной дороги Чуй–Фергана. Это на самом деле является наиглавнейшим — уйти от торгашеской составляющей, которую, кстати, дали китайцы.

ИА REGNUM: Что вы имеете в виду?

То, что из Киргизии мы превратились в «Дордоистан» (от названия рынка «Дордой», расположенного в Киргизии, крупнейшего вещевого рынка на территории Средней Азии. — Прим. ИА REGNUM). Зачем работать, когда гораздо проще привозить товар из Китая и перепродавать его? Но, с точки зрения долгосрочной перспективы, «эффект Дордоистана» является негативным для Киргизии, это китайский вектор. Предприниматели из Киргизии стали проводником товарной массы Китая, которая идет в ту же Россию и Казахстан. И когда эксперты анализируют феномен Таможенного союза России, Казахстана и Белоруссии, они задаются вопросом — для чего он создан? Большинство из них придерживается мнения, что для того, чтобы, в первую очередь, защититься от Китая как разрушителя производительных сил во всем мире и поставщика дешевой продукции. Следовательно, цели и задачи Таможенного союза прямо противоположны интересам бизнеса в Киргизии по перепродаже китайского товара. Говоря о перспективах киргизстанского бизнеса в случае вступления Киргизии в Таможенный союз и Единое экономическое пространство, надо четко понимать, что не будет халявы на перепродаже китайской товарной массы. Надо национальному бизнесу действительно становиться национальным, производственным и столбить наиболее интересные позиции внутри страны с учетом общего рынка, который находится по курсу Норд-Вест, а не Зюйд-Ост.

ИА REGNUM: По поводу проектов в стране продолжают идти ожесточенные споры. Наверняка и у вашего варианта «Чуй — Фергана» найдутся противники. Какие еще есть варианты в это ситуации?

Можно просто «заморозить» все крупные инфраструктурные проекты в Киргизии. Как перед выборами бывает «день тишины»,

также и здесь — устроить «год тишины». Властям и экспертно-аналитическому сообществу Киргизии нужно сосредоточиться, прекратить поливать друг друга грязью, а вместо этого определиться — куда мы идем: в сторону партнерских отношений с Россией и Казахстаном или абстрактной многовекторной политики. А затем честно друг другу все же сказать: «Ребята, мы идем в Евразийский союз, в Единое экономическое пространство. В нем есть правила, и мы их принимаем». Необходимо определиться стратегически, решить — составной частью какого объединения является Киргизия?

Что же касается вопроса о возможных геоэкономических рисках, то я считаю, что осмысленное вхождение в интеграционные структуры снимет большую часть рисков, в те объединения, где партнеры из любых стран могут входить только на равных и прозрачных условиях. В противном же случае, когда Киргизия остается буфером и ни с кем не входит в нормальный союз, то ей остается создавать блок с Китаем. А нужна ли Киргизия Китаю на равных условиях? Смешно. Слон и моська, не правда ли?

Возвращаясь к теме железной дороги. Будучи осмысленным противником Китайско-Киргизско-Узбекской железной дороги, я вижу два варианта: широкое и открытое для общества обсуждение этой темы и всех возможных вариантов или, как я уже говорил раньше, «заморозить тему», и дать возможность определиться — «с кем мы» и «как мы» — тогда будет ясно, с кем из партнеров обсуждать этот проект. Если мы говорим, что идем вместе с Россией и с Казахстаном, тогда нужно синхронизировать свои планы экономического развития с планами наших ближайших союзников. Соответственно, по логике вещей, инфраструктурный проект железной дороги Чуй–Фергана — это уже компетенция такой структуры, как Евразийская экономическая комиссия. Но это дело будущего, контуры которого мы закладываем сегодня.

ИА REGNUM: Как скажется строительство железной дороги Китай–Узбекистан на интересах Казахстана? Какие риски этот проект несет для северного соседа Киргизии?

Вы правы, риски надо учитывать не только свои, но и своих соседей — Казахстан потратил много собственных средств, влез в

кредиты, строя железнодорожную ветку Хоргос–Жетиген — южную точку входа Китая в Казахстан. С китайской стороны железная дорога идет через Кульджу (Инин), далее Хоргос — там первая казахская станция называется Алтын-Коль и дальше идет до Жетигена, а с Жетигена поворачивает на Алматы. В том бизнес-плане, который я видел, очень весомую долю занимают грузы не внутренней торговли Казахстан–Китай, а транзитные. Те, которые идут из Китая через Казахстан в страны Средней Азии.

В случае строительства Китайско–Узбекской железной дороги часть грузов «уйдет» в ту же Ферганскую долину. Если это произойдет, получится, что Киргизия «подложит свинью» Казахстану. Срок окупаемости новой железнодорожной ветки Хоргос — Жетиген резко вырастет. Переориентируется большой грузопоток с традиционного маршрута через Достык на Ташкент и далее в Ферганскую долину. Вероятность этого очень сильно раздражает Астану.

При всем этом, можно не ссориться с Астаной — достаточно обратить внимание и направить усилия на север и использовать уникальную возможность заработать Киргизии в Казахстане. Я говорю о тех инвестиционных проектах, которые объявлены Нурсултаном Назарбаевым и Каримом Масимовым в части создания новых производств, в части реиндустриализации крупнейших городов и т.д. Это хороший шанс для Киргизии, чтобы войти:

- а) своим сырьевым ресурсом;
- б) человеческим ресурсом;
- в) стать нормальным платежеспособным рынком сбыта, в том числе для той же казахстанской промышленной продукции.
- г) предложить участие в создании «коридора развития» Чуй–Фергана» с многомиллиардным потенциалом в агропромышленной сфере, энерго-металлургических комплексов и т.д.

Вот под эти программы нужно подстраиваться, а не под бесконтрольный вывоз сырья в Китай. Даже если никто не построит электролизный завод в Киргизии, чтобы алюминий выплавлять, в любом случае можно поставлять под уже практически созданный Казахстанский электролизный завод. Туда уже вложено около миллиарда долларов США, им все равно надо где-то покупать сырье.

Им, что покупать в Гвинее, что из Австралии возить эти бокситы. Казахстанская металлургия — потребитель руды. Один только КарМет (Карагандинский металлургический завод, основной актив в РК корпорации «АрселорМиттал») чего стоит. Из Чуйской долины до Караганды транспортное плечо порядка 1000 км. Им что, железной руды, что ли, не надо? Очень надо. Возьмите Балхаш, возьмите Джебказган — если Киргизия может предложить им сырье с содержанием медно-никелевых или цинкосодержащих руд — возьмут с удовольствием. У них есть промышленность, которая готова все это перемолоть, переварить. А для всего этого нужна прямая железная дорога из Ферганской долины в Чуйскую, далее она состыкуется с существующей сетью железных дорог.

ИА REGNUM: Вы активно упоминаете казахстанские программы, инвестиции и т. п., но при этом в глазах некоторых киргизстанцев казахстанские бизнесмены имеют репутацию агрессивных, циничных, «гребущих все под себя», людей. Как подстраховаться, чтобы не продать страну «подешевке» зарубежным гостям?

Не надо смотреть в сторону «Желтого дракона», если рядом есть друзья и соседи. Понятно, что есть представление, что «придут алчные казахские бизнесмены и все съедят». Есть разные люди, разные подходы. На мой взгляд, казахстанский бизнес много чего полезного сделал в Киргизии, один только банковский сектор чего стоит. Не судите и не будете судимы — библейская истина. Вы считаете, что у киргизского бизнеса в Казахстане или России идеальная репутация? Давайте отбросим штампы и сравнительные подходы. Надо просто добросовестно работать. Возвращаясь к теме инвесторов вообще — хорошо, давайте запустим еще и российский капитал, инвестиции транснациональных корпораций, давайте проведем открытые тендеры, пусть все покажут свои карты.

ИА REGNUM: Приведите, пожалуйста, пример, когда открытый тендер принес пользу?

Вот пример Монголии. Там есть одно из крупнейших в мире месторождений коксующегося угля, называется «Таван-Толгой». Ряд российских олигархов думали, — «Это братья монголы, сделаем как всегда — приедем и решим вопрос задешево, традиционным путем».

Так же думали китайцы — решим вопрос по-соседски, тихонечко. Монголы поступили разумно — дистанцировались от панибратских «похлопываний по плечу» и провели открытый конкурс, исходя из интересов экономики в целом и исходя из комплексного развития территорий. И тут уже появилось с десяток игроков. И вместо одной железной дороги инвесторы предложили построить две. В проект «влезли» и японцы, и южные корейцы, бразильцы, индийцы, австралийцы, американцы, немцы, россияне. У всех интерес, потому что коксующиеся угли очень важный элемент в металлургии.

ИА REGNUM: И что у монголов получилось в результате?

Совокупность инвестиционных проектов выросла «как на дрожжах», в несколько раз. Вместо первоначальных \$1,5 млрд, общий вклад инвесторов в проект должен составить более \$6 млрд. Только Российские железные дороги готовы инвестировать порядка 3 млрд долларов США в строительство железной дороги от месторождения до российской границы. И китайцы с немцами готовы построить еще одну дорогу, но в сторону Китая. Это, согласитесь, совершенно другие деньги и возможности.

Поэтому я не исключаю параллельного, мирного существования железной дороги, которая соединит «Чуй–Фергану», с широтным маршрутом из Китая в Узбекистан и Таджикистан. Я не против, но все-таки сначала нужно определиться с приоритетами развития страны. В этом плане «Чуй–Фергана» действительно приоритет развития страны.

ИА REGNUM: Хотел бы уточнить — Киргизия действительно находится сейчас в транспортном тупике, как утверждают некоторые местные чиновники?

Это утверждение неверно. Тот, кто кричит про «транспортный тупик Киргизии», либо просто не владеет вопросом, либо финансово заинтересован в поддержке китайского проекта. На самом деле Киргизия не находится в тупике.

Если вам, к примеру, нужно отправить груз из Киргизии в Германию — без проблем. Берите 20 экспедиторских компаний, обзванивайте, выбирайте любую, загружайте контейнер и отправляйте свой урюк, изюм и яблоки куда-нибудь, например, в Ганновер. Без проблем. Есть более 50 экспедиторских компаний, которые имеют

разрешение на международные автомобильные перевозки — ТИР. Загрузите в Бишкеке, опломбируйте, и эта машина будет через 9 дней в Западной Европе. То же самое касается и железнодорожных поставок как с севера, так и с юга страны. В Ош ежедневно приходят десятки вагонов и контейнеров с товарами со всего мира — это тупик, по-вашему? Но из Оша в Бишкек, к сожалению, напрямую отправить грузы и пассажиров не получается без транзита через три страны. Однако в случае строительства железной дороги Чуй–Фергана и интеграции Киргизии в ЕЭП страна получит гораздо больше выигрышей, нежели в иных конфигурациях. Кстати, в случае строительства китайского варианта на первом этапе в Бишкек из Оша можно будет добраться либо через Узбекистан, Таджикистан и Казахстан, либо... через Китай и Казахстан, что уже смешно. А можно решить вопрос раз и навсегда, соединив две части страны.

Транспортного тупика нет, но внутренние вопросы, в том числе железнодорожное соединение Севера и Юга Киргизии, в связке с комплексным развитием территорий, все равно надо решать. И эти вопросы нужно решать совместно с партнерами по общему рынку стран Единого экономического пространства.

ИА REGNUM: Кто может стать участником проекта Чуй–Фергана?

Первое. Внешний долг Киргизии в последнее время вырос именно за счет российского кредитования. Просто так долги не списывают, время уже другое. Поэтому больше чем полмиллиарда долларов США долга Киргизии перед Россией можно зачесть не только акциями «Дастана», но и через конвертируемые инфраструктурные облигации железной дороги Чуй–Фергана. Понятно, что этому будет предшествовать серьезная работа по нахождению компромисса в организационно-правовом поле. Долги надо отдавать разумно, для Киргизии этот вариант очень даже удобен.

Второе. Как сказал один американский экономист про крупные инфраструктурные проекты — они «sexu again». То есть денег в мире всегда больше, чем интересных проектов. При глубоком изучении всех аспектов проекта строительства железной дороги Чуй–Фергана можно найти стыковку интересов разных сторон. И ди-

версификация рисков тоже нужна. Пул инвесторов, концессионеров может быть представлен и Россией с Казахстаном, так и рядом международных корпораций, имеющих опыт работы в странах Африки, Азии, Южной Америки. Правильный подход с привлечением серьезных инвестиционных банков, проведение roadshow в мировых финансовых центрах — это отработанные десятилетиями технологии привлечения финансирования.

Третье. Проект Чуй–Фергана может быть очень интересен создаваемой Российской корпорации развития стран Центральной Азии, как раз с учетом участия в ней Российских железных дорог. Железнодорожный проект идеально дополнил бы пул энергетических проектов России в Центральной Азии. Думаю, что и Евразийский банк развития не остался бы в стороне от своего прямого предназначения — финансирования реальных интеграционных проектов. А в нашем случае это соединение четырех из пяти стран Центральной Азии! Самый что ни на есть интеграционный проект, не правда ли? Естественно, если Россия считает Центральную Азию зоной своих стратегических интересов, то и нужны проекты соответствующего масштаба.

Четвертое. Казахстан себя позиционирует как геополитический лидер в Центральной Азии. Но что-то я не могу припомнить значимых проектов именно в регионе! Я не беру в расчет собственно внутренние проекты Казахстана с влиянием на геоэкономику региона, но они большей частью как раз-таки «сжимающиеся», уводящие Казахстан от взаимодействия с соседями (выход из единой энергетической системы, обводы газопроводов и т.д.). Понятно, что газопровод из Туркмении в Китай или тот же нефтепровод в том же направлении Атасу — Алашанькоу, строительство автомагистрали «Западный Китай — Западная Европа» и т.п., и т.д. — мощные и инвестиционно емкие проекты. Еще и с одним конкретным вектором — китайским. Но Казахстан как актер геополитики в регионе, на мой взгляд, нуждается и во внешних проектах в сопредельных странах.

Пока еще не оперившийся Казахстанско-Киргизский инвестиционный фонд (ККИФ) на данном этапе вполне мог бы профинансировать предварительное ТЭО проекта строительства железной дороги Чуй–Фергана и дать объективную картину для казахстанских, рос-

сийских и международных инвесторов. А в дальнейшем выступить и соинвестором проекта. Если в пуле инвесторов будет хотя бы 10 крупных игроков, то \$100–200 млн как вклад ККИФ вполне возможен. Опять же формирование пула казахстанских частных инвесторов может также быть функцией ККИФ. Казахстан выигрывает от этой железной дороги во всех отношениях. Реальное лидерство в регионе надо подкреплять настоящими проектами, а не гламурными форумами в уже далекой от среднеазиатских столиц Астане.

Пятое. Строительство «коридора развития» Чуй–Фергана является уникальным историческим шансом для национального бизнеса в Киргизии. Уйти от спекулятивно-коррупционной модели в сторону контроля по множеству бизнес-проектов, которые будут работать на долгосрочной основе. Будет крепкий национальный бизнес и средний класс в стране — значит, будет социальная стабильность и предсказуемость. Сегодняшние элиты в Киргизии во многом представлены напрямую выходцами из бизнеса. Если большинство из них поймет, что стратегически их выигрыш лежит в ориентации на общий рынок ЕЭП, если самые мудрые и дальновидные из них перестроят свой бизнес в направлении Норд-Вест, то и общество тоже поймет и примет курс страны на интеграцию. Декларации почти всех 130 политических партий Киргизии гласят о стратегических и партнерских отношениях с Россией и о приверженности интеграции. Осталось малое — дела должны совпасть со словами.

Шестое. Как я говорил ранее, я призываю киргизские элиты взять «год тишины». Пусть будут приостановлены подписания любых меморандумов, протоколов, соглашений в рамках всех переговоров по крупным инфраструктурным проектам Киргизии. Это касается и китайских, и российских проектов. Это будет честно. Но за этот год страна должна провести объективный пересмотр своих стратегических позиций. Понять, как и куда развиваться. Дать возможность открыто сопоставить альтернативные проекты по строительству железных дорог, электроэнергетике, разработке месторождений полезных ископаемых. Пусть этот «год тишины» будет годом спокойных и вдумчивых размышлений, а не еще одним двенадцатимесячником в постоянной гонке за призрачным.

Железные дороги Китай–Киргизия–Узбекистан и Чуй–Фергана, экономическая экспансия Китая, Киргизия и ЕЭП¹

Добрый день, уважаемые господа!

Приятно видеть такое внимание средств массовой информации Кыргызстана. Надеюсь, мы с вами можем выстроить эффективный диалог.

В первую очередь хотел сказать, что большинству из вас розданы материалы, в том числе диск. На диске большинство материалов моих и моих коллег, связанных с тематикой железных дорог и транспортных коридоров Евразии и непосредственно связанных с тематикой сегодняшней нашей пресс-конференции. Собственно, вот пресс-релиз и моя визитная карточка, чтобы вы могли в любой момент обращаться.

Знаете, в настоящее время в Кыргызстане идет достаточно активная дискуссия по поводу строительства железной дороги. В первую очередь, речь идет о хорошо уже пропиаренной, хорошо прожеванной, казалось бы, теме проекта китайско-кыргызско-узбекской железной дороги. Я думаю, что многие из присутствующих здесь писали об этом, говорили и делали свои выводы. Мне лишний раз не хотелось бы работать, так сказать, в унисон с критиканами. Позавчера на канале «Эхо Манаса» я говорил о том, что я беспартийный технократ и хочу им оставаться до последнего. Конечно, это замечательно, что на 5,5 млн населения у нас 129 партий, 80 с чем-то кандидатов в президенты. Все это замечательно. Но знаете, иной раз создается ощущение, что беспартийные скоро, как партия, окажутся более эффективными. Если они что-то могут и если они профессионалы своего дела.

— — — — —
¹ Опубликовано: Пресс-конференция эксперта по транспортной инфраструктуре в Центральной Азии Кубатбека Рахимова в Агентстве АКИпресс, 20 апреля 2012 г. // **АКИпресс** (г. Бишкек, Кыргызстан). 07.05.2012. [conjuncture.ru/akipress-org-07-05-2012]

Присутствовали: «Кабар», «АКИпресс», «Франс Пресс», НТС, Чалкан ТВ, ТРК и др.

Так вот, мне бы хотелось ваше внимание сакцентировать от критической составляющей к конструктивной. Хорошо, давайте внимательно выслушаем еще раз аргументы сторонников за строительство железной дороги «за» и «против». Их достаточно было высказано много, точек зрения, мнений. А что взамен? В пресс-релизе я, в общем-то, изложил ряд основных аргументов. Не будем к ним возвращаться, будем общаться в режиме живого диалога.

Хочу сказать 2 вещи:

Первое — железная дорога как инфраструктура — есть проекция, проекция стратегии. И если у нас есть стратегия, соответственно нужно выстраивать:

- сетку коридоров;
- сетку индустриального развития;
- сетку социально-экономического развития и т.д. и т.д.

Поэтому я повторю свой наиболее важный, основной аргумент. Он прост: Кыргызстан сначала должен определиться со своей цивилизационной ориентацией. Как я говорю, что Кыргызстан — это европейская Азия. Это очень важный тезис, который у нас не все до конца его понимают. Я очень надеюсь, что идеи Халифата здесь не приживутся потому, что Кыргызстан всегда был «ислам-лайт». Как я ранее говорил, в Киргизии всегда была лайт-версия ислама. Думаю, что ваххабизм, салафизм пускает корни, но это издержки образования. Наверное, безграмотность. Это первое.

Момент второй: не так давно, поверьте, по историческим меркам, совсем младенческий, распалась великая империя Советский Союз. 20 лет независимости — это маленький срок для того, чтобы делать какие-то глобальные, тектонические изменения на геополитическом ландшафте, геоэкономическом ландшафте. Потому, что мы живем сегодня. Поверьте, как говорили древние мудрецы: прошлое — мертво; будущее — неопределенно. Остается только настоящее. Так, давайте просто жить здесь и сейчас. Здесь замечательный климат, погода, замечательные люди. Мы сегодня живем, радуемся, сыты, обуты, одеты. Как только у нас появляются соблазнительные, предлагающие нечто такое: будем жить лучше, будем жить как датчане. Да не будем! Мы будем жить, так как живем; у нас уже

сложился определенный уровень потребления, определенная картина мира. Я считаю, что избыточное нагнетание, что мы можем жить гораздо лучше или гораздо хуже — не есть хорошо.

Какое это имеет отношение к транспорту? Какое это имеет отношение к трансграничному коридору?

– Прямое. Мой второй аргумент по строительству дороги, которая соединит Север — Юг Киргизии, против китайско-кыргызско-узбекской железной дороги заключается в том, что это дорога для людей. Дорога должна соединить густонаселенные долины: Чуйскую и Ферганскую, то есть по нашим подсчетам в совокупности наш проект охватывает порядка 20 млн человек. Значит, китайский же вариант подразумевает прохождение — я сказал бы иезуитское, по малозаселенным территориям, но там есть месторождения. Я же говорю, давайте построим кратчайший маршрут между Чуйской и Ферганской долинами, соединив две столицы Кыргызстана и тем самым, одним проектом за счет продления через Чон-Алай, Карамык, через Жергиталь до Вахтанга и Душанбе. Тем самым фактически построим транскыргызскую железную дорогу, которая позволит объединить формирующееся единое экономическое пространство, то есть в данный момент единое экономическое пространство объединяет Россию, Казахстан, Белоруссию. На мой взгляд, Кыргызстан должен все-таки определиться: умный он или красивый. Помните, как в старом анекдоте: когда обезьяна долго бегала и не могла определиться в классификации. Неважно.

Я приводил в передаче «Откровенный разговор» с Назгуль Кожокуловой такой аргумент: в Китае 250 млн безработных. Численность населения Китая, на мой взгляд, считается неправильно. По одной простой причине: за пределами Китая проживают 300 млн этнических китайцев — ханьцы; «хуацяо» — как их называют. Соответственно, если мы всех считаем всех китайцев, то их численность будет под 2 млрд 300 млн китайцев — это 2 России (если брать численность России) проживают за пределами Китая. (Так к слову.) И внутри Китая 250 млн безработных, и поверьте, эти безработные отнюдь не рады появлению своих сотоварищей

из Кыргызстана, Таджикистана, Узбекистана. Но наших сограждан ждут, несмотря на истерию опять же ваших коллег, средств массовой информации, ждут на рынке труда России, Казахстана, стран Европы. Где я только кыргызстанцев не встречал, честное слово, сколько я проездил по Европейскому союзу, везде наших соотечественников встречал. На самом деле — это большой плюс (вот). Соответственно, для этих 250 млн безработных, в случае государственной поддержки, наоборот, интересна наша территория. Я не хочу обвинять Китай. Упаси Бог! Я технократ, транспортник, экономист, не собираюсь делать политических выводов. Я просто говорю, как есть.

Не плюй в колодец, из которого пьешь

Постсоветское пространство — оно фрагментировано сейчас. Я не беру, в общем-то, страны Балтии, я не беру где-то экзотический пример, как Грузия, я остановлюсь, наверное, на том пространстве, которое сохранило поле русского языка, во-первых, неких правил, традиций, обычаев в бизнесе, которое позволяет совместно нам вести с минимальными потерями бизнес. Поэтому для Кыргызстана, наверное, сегодня важнее, первое — определиться со своей стратегией и интеграцией. А реально нас ждут только в ЕЭП (единое экономическое пространство), как логическим продолжением создания ЕвразЭС и, с другой стороны, уже сформированного таможенного союза.

Зачем нам вести непонятную политику по отношению к тем, кто в принципе, готовы нас на определенных условиях принять?

Никто нам не мешает нам сформулировать свои условия вхождения в ЕЭП, если они разумны, и извиняюсь, человекообразные. А не то, что у нас некоторые политики пытаются сформулировать на уровне какбы, да и это могло бы быть. И как раз-таки строительство дороги Чуй–Фергана, как органичное продолжение существующей сети железной дороги России, Казахстана, тех 428 км кыргызстанских железных дорог с севера на юг Киргизии с про-

длением до Таджикистана, позволило бы, первое, вести речь о трансформации долга Кыргызстана перед Российской Федерацией. Долг, как Вы знаете, в половину млрд долларов США (плюс-минус). Согласитесь, это существенная часть внешнего долга Кыргызстана. Если мы сможем его трансформировать.

Момент 2-й: по подсчетам моим и моих коллег мультипликативный эффект от строительства этой дороги только в плане того, что мы даем возможность аграриям выйти на рынки Урала, Сибири, Центрального Казахстана, поверьте, покрывает половину стоимости этой трассы за достаточно сжатый срок.

Мы оценивали охват платежеспособного населения — 35 млн чел. Я не знаю, кто из присутствующих посещал Сибирь (Красноярск, Новосибирск), может быть, был на Урале (Челябинск, Свердловск), надеюсь, что были. Поверьте, это динамично развивающиеся города, в которых платежеспособное население, достаточно лояльно относящееся к плодоовощной продукции из Центральной Азии. Поверьте, что Астана с Карагандой и создаваемая Астанинско-Карагандинская агломерация, почти 1,5 млн человек с достаточно высоким уровнем дохода, тоже с удовольствием будут потреблять всю продукцию, которую можно выращивать в Ферганской, Чуйской долинах и в сопредельных — Иссык-Кульской, Таласской и, если так смотреть уже в плечо наших соседей, можно даже рассмотреть Зерафшанское плечо, которое отстроить не проблема с точки зрения транспорта и логистики. Алма-Ата — наш традиционный потребитель. Надо быть приземленной, надо отталкиваться от сегодняшних реалий и не рисовать какие-то воздушные замки.

Кыргызстан по данным Большой Советской Энциклопедии — был индустриально-аграрным. Так, по крайней мере, констатировалось на уровне советской статистики, советской классификации и т.д. Сейчас — аграрно-индустриальная страна. Слово «индустриальная» не хотел бы брать в кавычки. Надеюсь, что наши швейники — это тоже индустрия, пищевая промышленность, имеющие достаточно хорошие льготы и предприятия, расположенные в СЭЗ по этой тематике.

Таким образом, альтернативный проект не привязан к разработке ресурсов. Это уже большое дело, на мой взгляд. Проект, в который мы можем трансформировать внешний долг Кыргызстана перед Россией, — это очень большое дело.

И извините, пора уже отказаться элитам от так называемого подхода — халявщиков. Я в телепередаче назвал Кыргызстан — грантососом № 1 на постсоветском пространстве. Оно так и есть! Перестаньте ходить с протянутой рукой! В конце концов, наш потенциал позволяет быть вполне вменяемым.

Кто сказал, что трудовые мигранты — это плохо? Поверьте опыту новых стран Европейского союза. Я часто бываю в Польше. И хочу сказать, что очень много поляков сегодня работают в Англии, Германии, Франции. И они абсолютно к этому относятся нормально. На их местах, которые остались в Польше, работают украинцы, белорусы, литовцы, румыны. Это нормально! Прекратите истерить! В том числе, обращаюсь к вам, пишущей братии: не надо говорить, что трудовая миграция, гастарбайтеры и т.д. — это плохо. Это хорошо! Это замечательно! Это вообще, раз это статья доходов национальной экономики; причем значимая для Таджикистана, Кыргызстана, Узбекистана. Замечательно! Фактически это нужно в рабочий режим просто вывести, режим нормальной работы. Это, наоборот, хорошо. Это говорит о том, что каждый наш человек что-то стоит, раз ему платят заработную плату, раз он эту заработную плату может позволить отложить для своих родственников, переслать на родину, накопить на дом. Знаете, 2 года назад я проводил свой отпуск на Сахалине. Окраина Российской империи. Достойная внимания во всех отношениях. Летел я в самолете 9,5 часов и моим соседом был житель Узгена. Он такой осторожный парень. Начал рассказывать:

- Вот вы знаете, я за 2 года заработал на дом.
- Что же ты на Сахалине не построил дом?
- Я на родине буду строить дом!

Вот четкий патриотизм инвестора! Он сразу 20–30 тыс. долларов США потратит в Кыргызстане. О том, что поднимается истерия, что трудовые мигранты недоплачивают налоги в России, Ка-

захстане — извините, это не наши проблемы! Это проблемы фискальных органов Российской Федерации, Республики Казахстан; это проблемы их работодателей. Не трогайте наших людей! Наши люди — живой товар в хорошем смысле этого слова. И я считаю, что открытие дороги Чуй–Фергана позволит нескольким миллионам граждан Кыргызстана, Узбекистана, Таджикистана спокойно перемещаться в трудодефицитные регионы Российской Федерации, Центрального Казахстана. Не надо истерить! Это нормальный человеческий бизнес. Это массивы человеческого капитала, которые работают на благо всех. И транспортные коридоры для этого являются — железные дороги, наиболее оптимальные пути, потому что в первую очередь, по этим путям люди перемещаются.

Когда я был в Худжанте, меня поразило, что из Худжантского аэропорта самолеты летают на российские направления, как электрички подмосковные. Вся география России. Почему? Потому, что Узбекистан держит визовый режим с Таджикистаном, и они вынуждены выезжать либо через Ош или еще какими-либо обходными путями, а в основном лететь, то есть авиаперелеты.

Если мы открываем такой маршрут, мы протягиваем руку помощи Таджикистану. Таджики будут благодарны веками, если мы такой коридор проложим, потому что сейчас они фактически находятся в состоянии блокады: в состоянии транспортной блокады, экономической блокады. Я не хочу обвинять кого-либо в чем-то. Я не политик. Но на сегодняшний день политика официального Ташкента в отношении транспортных коридоров Евразии, она, на мой взгляд, двулична. Еще раз повторюсь, я не политик, тем более не дипломат. У нас есть свое министерство внешних сношений, пусть оно делает свое дело. Мне обидно, что в угоду политиканству, в угоду каким-то амбициям страдают простые люди. Поверьте, что те регионы, которые оказались в режиме транспортной блокады, регионы Таджикистана, у них все подорожало; подорожало в разы. И если бы Таджикистан имел бы альтернативный коридор через Киргизию, я говорил, что из Душанбе через Жергиталь до Карамыка. Карамык, как Вы знаете, граница уже с Чон-Алаем, и даже с Чон-Алая проложили бы дорогу до Ферганской долины и

оттуда, собственно, выйти на Чуйскую долину и далее по меридиональному коридору существующему, то что в советское время называли Турксибом, мы бы сделали огромное, большое, доброе дело себе и соседям. Касательно Узбекистана: Вы знаете, Узбекистан выиграет в любом случае, потому что в случае с китайской дороги ему нужно модернизировать всего лишь 50 км. Основная нагрузка падает на Кыргызстан — 268 км и 165 км по китайской территории. В нашем случае, случае строительства альтернативного варианта Чуй–Фергана, дорога будет длиннее, дорога будет дороже, но скупой платит дважды, а то и трижды. Лучше мы сейчас определимся на уровне стратегии: чего мы хотим, куда мы идем, зачем мы идем, и выберем вариант, либо консервационный, как вариант. Консервационный вариант — не строим дороги вообще. Мы жили без дороги, живем и можем дальше жить. Понимаете, это нормальная версия.

Почему прямо хочется некоторым политикам все в топку бросить?: все месторождения, золото, нефелиновые сиениты и т.д. *Куда спешите?*

Я понимаю, что на улицах Бишкека нет «Феррари»; да потому, что дорог нет и не будет «Феррари»! «Феррари» — машины другого класса и ему нужны другие дороги. На «Эхо Манаса» спрашивали, что экономический эффект от китайской дороги — 20 «Феррари», я сказал, что не знаю таких машин. Возвращаемся к нашей тематике.

Скупой платит дважды

Если мы построим эту дорогу, поверьте, что ответвления от нее к месторождениям, они сами по себе появятся. Я, честно говоря, не совсем понимаю логику тех, кто рисовал маршруты (я сейчас покажу на карте), логику авторов китайско-кыргызско-узбекской железной дороги. Они хотят максимально прихватить месторождения. Ну, понятна их логика: чтобы одним движением захватить по максимуму. Я отталкиваюсь от гуманных позиций. Давайте сначала соединим людей, а люди уже сами отстроят ответвления к тем

или иным месторождениям после прохождения комплексной экспертизы. Потому что есть понятие «ОВОС», то есть мероприятия по оценке воздействия на окружающую среду. Есть целый комплекс мероприятий, связанных, опять же, с оценкой социально-экономических последствий разработки месторождений, прокладкой дорог и т.д. Поверьте, это большая, тяжелая и трудная работа.

И хоть я обещал и не критиканствовать, я хочу еще маленький камушек бросить в огород апологетов китайской дороги, в частности, в пиарщиков. Здесь есть пиарщики? Нету? Жалко. Ребят, ну так не делается! Не надо людей считать дурачками. Если вы хотите пролоббировать нормальный, дорогостоящий проект, не пожалейте на пишущую братию денег, чтобы оно правильно осветило экологические, социально-экономические и иные аспекты. Что экономите-то! Миллиардный проект, а пиар, извиняюсь, с гулькин нос. Неправильно. Или вам деньги не нужны, господа масс-медиа? (Тишина в зале.) Возвращаюсь к нашему вопросу.

Я хочу показать карту. (Демонстрируется карта, и комментируются обозначения.)

Красная линия — это маршрут китайско-кыргызско-узбекской железной дороги: Кашгар–Торугарт–Ош–Андижан.

Вертикальная линия, плавная с изгибами: Бишкек–Ош и дальше продолжается до Карамыка и пунктирной линией до Душанбе. Это, собственно, наше предложение. Я такой назвал бы «крест судьбы», «крест судьбы» независимого Кыргызстана — куда пойдём?

Я считаю, что надо ходить по понятным, так сказать, шахматным полям, то есть «Север-Юг»: то есть мы никогда не сталкивались с понятиями «восточный Кыргызстан», «западный кыргыз», никогда такого деления не было. Поэтому, наверное, раз мы хотим строить сильное государство, войти, самое главное, в режим социального и этнонационального мира: надо стирать границы, а не создавать. А на этой карте видно: китайская дорога рубит, рассекает, разрывает Кыргызстан, а вариант Чуй–Фергана соединяет две самых густонаселенные долины. Соответственно к Чуйской долине всегда тяготеет Иссык-Кульская, Таласская, Нарынская, а затем и Ошская и Джалал-Абадская области.

Таким образом, мы по принципу Парето связываем 80% населения, проживающих в этих долинах, решаем большинство наших социально-экономических вопросов в первую очередь. Предвосхищая вопрос о разработке месторождений в случае потенциального финансирования со стороны России, Казахстана, стран Евросоюза, США, говорят: ну, как же, Китай дает же деньги?! Это еще и синица в руках.

В случае перехода к разработкам месторождений в нашем проекте, мы можем говорить главное:

– первое: равный доступ инвесторов с разных стран.

Если вы проложите китайскую дорогу, поверьте, здесь будут в основном китайские компании и корпорации разрабатывать месторождения. Согласны с этим? Я думаю, что это прожевано до бесконечности. Равный доступ российским, американским, европейским, набирающим силу казахским компаниям, в том числе и китайским, И вы знаете, очень большой интерес проявляют на самом деле Южная Корея, Япония. У нас совсем не работает внешние сношения с такими странами, как Южная Африка, Бразилия. В Бразилии не только много диких обезьян, поверьте, там одна из крупнейших в мире (1–2 место) железорудных компаний «Вале» (Vale). Никто даже с ними переговоры не проводил, не привлекал. Они бы с удовольствием сюда бы зашли. Мы говорили о равном доступе.

– второе: тоже крайне немаловажный блок — это добавленная стоимость, производимая в стране. К чему я говорю: если мы уже строим железную дорогу, которая будет проходить рядом с линией электропередач (ЛЭП) и которые связаны с нашими ГЭС, то с учетом того, если есть месторождения, например, тех же нефелиновых сиенитов как сырье алюминиевой промышленности, есть также железорудные месторождения, хочется создание ГОКов (горно-обогатительных комбинатов). Это первый этап. На втором этапе можно строить алюминиевые заводы — электролизные, можно строить какой-то передел по черной металлургии и т.д.

Знаете, надо создавать рабочие места здесь. Надо, в конце концов, дать возможность национальному бизнесу стать — нацио-

нальным. Как вот наши друзья из газеты «Деньги и власть» меня как-то забавно процитировали, вырвав из контекста, написав «кто-то очень хочет стать первым миллиардером Кыргызстана?» Это как раз по материалам интервью, которое я давал информационному агентству «Регнум».

Вы знаете, я перефразирую: я хочу, чтобы, построив дорогу, было 1000 миллионеров. Пусть национальный бизнес будет нормально развиваться. Пусть дорога активизирует порядка 80 месторождений, которые в радиусе этой дороги. И пусть национальный бизнес получает лицензии. Пора кыргызстанцам становиться мастерами горного дела. Пора молодежь отправлять на учебу в профильные вузы, чтобы они осваивали горно-геологическое дело.

Хватит, наторговались китайским контрафактом!

Поверьте, пора уже заниматься делом! 20 лет показали, что нельзя болтаться в воздухе. И чтобы оставить время для вопросов, хотел сказать, что достаточно много исследований наша группа провела под моим руководством по Кыргызстану. Такое исследование мы делали в 2009–2010 годах, он назывался: «Предварительный технико-экономический анализ создания мультимодального коридора через Кыргызстан». Это было под эгидой ЮСАИД. Это такой замечательный проект. И многие, так сказать, моменты, которые позволили сделать анализ по поводу того, что необходима дорога Чуй–Фергана, проистекали из этого исследования.

Дальше. Очень большое внимание уделяет нашему проекту российская газета «Гудок» (газета железнодорожников). В частности, в январском номере была посвящена целая полоса, которая называлась: «Поиск альтернативы». В нем опять же карта изложена с тремя возможными вариантами, где описывается кратко проект и дано мнение коллег из МГУ и известного российского политолога.

Давайте, наверное, просто подытожим о том, что потенциальное строительство дороги Чуй–Фергана — это возможность вхождения Кыргызстана в Единое экономическое пространство на равноправной основе, то есть это входной билет и четкое заявление о том, что готовы работать на честной партнерской основе, без всяких каких-то геополитических игр. Спасибо.

Вопросы журналистов

— *АГЕНТСТВО КАБАР: Вы сказали, что строительство железной дороги Чуй–Фергана дороже, чем того проекта, с которым наши власти договариваются. На сколько раз это дороже? Насколько затраты больше? (сохранена стилистика вопроса корреспондента)*

— Вопрос хороший. Спасибо. Я на него отвечаю так. Первый блок — он будет критическим. Знаете, последняя встреча премьер-министра с китайскими товарищами по поводу строительства этой дороги, по крайней мере, по данным их пресс-службы, возможно, пресс-служба перевирает, но это еще раз говорит, что нужно работать с качеством подачи информации. Китайцы сказали, что мы готовы профинансировать ТЭО. Это говорит о том, что они игнорируют все ТЭО, которые были сделаны до этого. Первый ТЭО по этим дорогам был сделан в конце 1990-х годов, потом был сделан в начале уже первого десятилетия XXI века. Это уже третье ТЭО. У меня возникает стойкое, неистребимое ощущение того, что на теме китайско-кыргызско-узбекской железной дороги паразитируют люди, которые зарабатывают на ТЭО. Их уровень масштаба: коттедж, джип, ну немного денег в кармане. То есть, абсолютно не стратегически. Это критиканский блок. Теперь вам отвечаю конструктивно.

Конструктивный мой блок следующий: повторюсь, скупой платит дважды, а то и трижды. Кыргызстан — нетто-экспортер электроэнергии. Нам навязывается однопутная, не электрифицированная дорога из Китая. Кыргызстан нетто-импортер нефтепродуктов. Это значит, нам еще предстоит завозить топливо для тепловозов. Это глупость! Причем несоизмеримая глупость! То есть дорогу нужно сразу строить электрифицированную. Мы могли бы использовать электровозы и не завозить топливо для тепловозов. Это лишние расходы, это лишние затраты. Это отток денежных средств из страны.

Вы знаете, вы можете пойти на рынок «Дордой», найти какой-нибудь самый дальний контейнер и там одеваться. Не проблема. Но вы можете также пойти в центр города, найти там хороший бу-

тик и там одеться. Правильно? У вас есть всегда свобода выбора. Но только вы себя будете комфортно чувствовать хорошо в дорогой брендовой одежде, потому что она сшита из хорошего материала и хорошего качества. И действительно, носит какой-то смысл, неважно, в чем, где и как. Здесь же то же самое — нужно строить добротню, нужно строить таким образом, чтобы потом не было проблем, как в Китае в 2011 году, где было порядка 20 крупных железнодорожных катастроф. То есть они строят, сами же падают, а потом говорят: нас 1,5 млрд, ничего страшного. Мы себе такое позволить не можем, кыргызстанцев всего 5,5 миллионов. Поэтому я считаю, что нужно строить хорошо, нормально, качественно. Поэтому это может быть дороже. Но опять — нет ТЭО. Еще пока раз китайская сторона говорит, что по их маршруту ТЭО нет. Замечательно, соответственно, у нас с вами есть поле возможности: у дороги Чуй–Фергана также нет ТЭО. Тогда давайте делать два ТЭО! К тому же это не так много денег. Поверьте, это могут быть бюджетные деньги или привлечение внебюджетных средств.

Еще раз повторю свой тезис по поводу долга перед Российской Федерацией. Я думаю, что после инаугурации нового-старого президента, господина Путина, политика в отношении стран Центральной Азии претерпит определенные изменения. Я надеюсь, в положительную сторону. И тот проект, который обозначил председатель Федеральной службы по обороту за наркотиками господин Иванов, по созданию российской корпорации развития Средней Азии — это не просто так. Соответственно для них этот проект был бы очень интересным, как реальное дополнение политики в этом направлении.

Казахстан тоже давно желает проявить себя как геополитический лидер, и я считаю, что транскыргызская дорога, которая начинается в Казахстане, идет через весь Кыргызстан и выйдет, надеюсь, на Таджикистан — является хорошим, реальным насыщенным проектом.

Надеюсь, что вам ответил.

— *ВОПРОС: Вы сейчас озвучили альтернативный проект. Как, вам кажется, практически, что нужно делать нашим властям? С чего начинать?*

— Хороший вопрос. На мой взгляд, в демократическом государстве люди должны иметь право на альтернативное мнение. Я думаю, что вы как журналисты, как четвертая власть с этим согласитесь. Соответственно, было бы, думаю, неплохо, а может быть, даже очень желательно провести какое-то парламентское слушание по поводу стратегии развития Кыргызстана на ближайшие 20–30 лет. И относительно этой стратегии понять: какую роль играет интеграционный вектор. То есть, с кем мы идем, куда мы идем, зачем мы идем? Если мы все-таки считаем, рано или поздно мы будем интегрироваться, рано или поздно встраиваться в большую экономику Единого экономического пространства, значит мы должны подвергнуть если не ревизии, то проекции составных элементов, в том числе и инфраструктуру, то есть в первую очередь электроэнергетику, во вторую — железнодорожные планы и т.д. и в-третьих, то, что я упоминал в интервью агентству «Регнум» — я думаю, что для ЕЭП не нужна вторая Греция. Ребят, мы сейчас в долгах «по самое не хочу». Закредитуемся, будем всем должны, раздадим недра, месторождения, а потом будем проситься «возьмите нас, мы союз, возьмите в ЕЭП». Ну, честно говоря, получается нехорошая картина: человек пил, гулял, кутил, затем говорит: «я хороший все-таки, возьмите». Не надо так. Это было бы непорядочно по отношению к нашему, еще раз повторюсь, стратегическому партнеру.

Если все-таки на уровне парламента, на уровне президента, на уровне правительства будет определено, что у нас многовекторная политика, мы не будем никуда вступать, Кыргызстан остается независимым во всех отношениях. Выбор на то и уполномоченных людей, они честно избраны. Ну, тогда не надо симулировать на теме интеграции, единого экономического пространства. Просто не надо! Просто сказать: нет, ребят, мы так не пойдем, мы не будем с вами. Мы чуть поиграем тут, чуть-чуть поиграем здесь. Нам так нравится. Немножко политизировано для беспартийного технократа. Еще вопросы.

— *ВОПРОС: Вы можете что-то рассказать о себе: что вы, где вы, как вы? Я поняла, что вы проживаете в Минске?*

— Я говорю, что пока казахи и кыргызы не превратились в сарт-кыргызов и сарт-казахов, то есть это не имеет оскорбительного характера, потому что я происхожу из племени сарт-калмаков, имеется в виду, что кто-то должен кочевать. Я кочую по столицам Евразии. В данном случае так получилось, что я в 1987 году уехал учиться в Белоруссию. Закончил там университет, и мой белорусский стаж 25 лет. Я появился всего лишь на 23 года раньше, чем Курманбек Салиевич (из-за одобрительного смеха — шум). Лично не знаком и, надеюсь, не буду. Пусть пишет мемуары, как он создавал процветающий Кыргызстан.

С 2000 года я работаю с казахстанскими транспортниками. Я практически создавал с нуля представительство железных дорог Казахстана в Восточной Европе. После достаточно успешного старта я был переведен в московский офис, после этого я был приглашен советником министерства транспорта и коммуникаций Казахстана и опять создавал с нуля, это как Start up, — Управление транзитной политики Министерства транспорта и коммуникаций РК. И мне абсолютно не стыдно, что наша концепция «Развитие транзитного потенциала», подготовленная 10 лет тому назад, она до сих пор актуальна. На тот момент в казахстанской элите шаткое настроение: как союз меча и орала, по принципу «Запад нам поможет», и они тогда строили себе транспортный коридор «от можа до можа», как говорят поляки, что по-русски значит «от моря до моря», Ляньюнган — Роттердам! (шумы, реплика из зала). Я говорю: «Ребяты, расслабьтесь. Опять по-польски: «спожонтку, вшистка спожонтку — спокойно, все спокойно», Есть у вас соседи — Средняя Азия, Сибирь, Урал, Поволжье, Каспий, Китай. Вы хотя бы отстройте сначала малые транзитные коридоры. И все будет хорошо». И программа, которую мы подготовили так, и называлась по-казахски Кершилер, по-русски «соседи». Но там уже начались серии политических пертурбаций. К сожалению, поменялось руководство Минтранскома и я после этого начал работать с московскими товарищами. Кстати, те предложения, которые подготовили на тот момент для российских железных дорог и Министерства транспорта России, они тоже до сих пор актуальны. По-

верьте, мне не стыдно об этом говорить, 8 лет назад мы разработали альтернативную систему транспортных евразийских коридоров, называется «СТЕК». Так как я кыргызстанец, то Кыргызстан к этому приложил руку. И эта программа скоро заработает, step by step.

Как частное лицо хочу сказать о следующем. Насчет технократии — правильно сказали. Для нас самое главное, не транзит, а разорванность регионов внутри Кыргызстана. Регионы заперты разными железными дорогами, на юге узбекскими — Джалал-Абадская, Ошская, Баткенская области. Второй момент, касательно транзита, якобы декларируется коридор. Можно ли назвать транзитом, когда надо пройти контроль кыргызско-китайский; кыргызско-узбекский; узбекско-таджикский; узбекско-туркменский; туркменско-тегеранский, иранско-турецкий, турецко-европейский. При этом будут 16 таможен, 2 базы по смене колесных пар (разные колеи), 2 паромных переправы. Может ли быть транзит через такое количество препятствий? Ответ очевиден.

Ответ очевиден. Спасибо за детальное изложение вот этого коридора. И давайте в противовес посмотрим наш коридор. Кыргызстан вступает в таможенный союз. Мы изничтожаем человеконенавистническую границу Ак-Жол — Кордай.

Соответственно, нету границ Казахстана с Россией, то есть опять же из Бишкека до Бреста, из Бишкека до Владивостока, будь то автомобильный, будь то железнодорожный транспорт, проблем — нет. Давайте оценим перспективу по снятию таможенных барьеров по тем маршрутам, которые обозначили:

- Узбекско-Таджикская: в ближайшие годы, даже если поменяются лидеры, сложно, так как есть большой клубок противоречий;
- Узбекско-Туркменская: мы плохо отсюда видим противоречия, но поверьте там стояли узбекские танки на границе;
- Туркменско-Иранские: очень сложные отношения, с учетом той истерии наших друзей из Вашингтона;
- Иранско-Турецкие: сложные отношения.

По сути, это ось нестабильности. И нас пытаются, как кусочек мяса, на этот шампурчик надеть. Мы сразу попадаем в игры: китайские, иранские, турецкие. Мало того, что мы уже наигрались в

эти игры, нам уже просто нужно успокоиться. Либо консервативный вариант, вообще не строить никаких дорог. Я буду плакать по ночам, но я соглашусь, если это будет такой вариант. Почему? Нам нужно переждать, определиться, не спешить. Это как выбор невесты. Невеста сидит и плачет: этот красивый, этот богатый. Вот и сидит она 60 лет. Лучше в 60 лет выйти за старика, который умный, богатый и красивый.

В случае китайского варианта: понимаете, слон и моська. Более того, слон подслеповат, нет, не слон, а дракон: хвост там, морда — здесь, сюда пламя, раздавит и не заметишь.

— *ВОПРОС: (из-за шумов не слышат комментарий с вопросом; текст не стенографический)*

— Первое: страна разложена морально; разложена коррупцией; разложена — судами... И Китай, страна, которая контролирует все: доступ к минеральным ресурсам, миграционным потокам, финансам, товарным потокам, СМИ. Эти две страны, прямо противоположные по своей сути, соединиться друг с другом не хотят. Грубо говоря, кто кого сделает.

Нужно понять, что транзита в Европу через 8 границ и 16 таможен — не будет; транзита в Иран — через 6 границ и 12 таможен — не будет. Почему это лоббируется нашими политиками — понятно. Почему это лоббируется кыргызской железной дорогой? У них есть целая Дирекция, а они продолжают лоббировать.

Вы знаете, если честно сказать, часто бывает обидно за политику Министерства транспорта и коммуникаций. Не беру нынешних. Министры часто меняются, уже не запоминаю имен и фамилий.

Я часто участвую во всевозможных мероприятиях транспортных, как правило. Когда последний раз кыргызские транспортники были на ТрансРоссии? Очень интересный вопрос. Когда последний раз представители транспортной отрасли приезжали на мероприятия в Казахстан, именно в режиме Портал, как это делают, например, латыши, литовцы, эстонцы? Режим Портал — это означает: минтранском объединяет всех, а компании, экспедиторы, порты, железнодорожники вместе стоят. Из моей практики — никогда. Когда 11.11.11. я делал доклад по теме Чуй–Фергана на меж-

дународной транспортной конференции «Шелковый путь» в Астане, я специально подошел к организаторам и спросил и об участии кыргызских коллег. Я хотел пообщаться со своими коллегами. Они не приехали, они не приезжают. Когда происходит самоизоляция транспортников Кыргызстана от трендов, то мы получаем такой результат. Мне было бы интересно: 24–27 апреля будет проходить ТрансРоссия в Москве. Очень интересно, какие кыргызстанские компании будут участвовать. Если бы вовремя, правильно, системно и целенаправленно работали бы в этом направлении, поверьте, количество транзитных грузов будет гораздо больше. А так, знаменитый жест «Сойдет!» Это не совсем системный подход. Рассмотрение альтернатив, я считаю, в демократическом обществе, оно должно быть обязательно.

Второе: мне часто говорят: «Вы опоздали со своим проектом Чуй–Фергана». Я говорю: «Вы знаете, этот проект обсуждался в свое время в Госплане СССР. Этот проект старше, чем китайско-кыргызско-узбекская железная дорога, которой 16 лет. Это подросток, не соображающий ничего. Может быть, физиологически — созрел, морально, этически — он не готов. Поверьте, мудрые люди в Госплане СССР смотрели этот вариант, но мы тогда были единым государством, и грузовые и пассажирские потоки мы могли бы направить, например, из Фрунзе в Ош спокойно через Чимкент, Ташкент, Бекабад, Хаваст и т.д. И спокойно зайти и не было никаких гарантий. Фактически эта тема созрела после распада Советского Союза».

— *РЕПЛИКА: Тогда как рассматривалась рокадная дорога.*

— Да, это хороший транспортный термин, т.е. обходная дорога. Раз уж наша карта развернулась, посмотрим, раньше дороги были широтными. Еще один важный момент: в общественном сознании внедрен идеализированный образ Шелкового пути. Это мощный ментальный вирус, о том, что Кыргызстан стоял на Шелковом пути. Стоял. Знаете, русла рек меняются. Сейчас не XVI век, а XXI в. Надо быть реальным и прагматичным. Надо знать: с кем ты дружишь и для чего ты дружишь.

— *ВОПРОС: В чем ваша заинтересованность в том, чтобы Кыргызстан оставался в транспортном тупике? Если я скажу,*

что ваш вариант соединения север-юг через Луговое — глупый, что вы можете возразить? И третий вопрос: чем отличается дракон от голодного медведя? (смех в зале).

— Первое: по консервационному сценарию, то есть мы говорим о двух сценариях развития: консервационной и интеграционной. В случае консервационного сценария мы добиваемся — чего? Мы актуализируем наши насущные проблемы: реформируем промышленный сектор, находим внутренние резервы, занимаемся бюджетом, занимаемся сбором налогов, прекращаем гигантизм и т.д. Первый и немаловажный вопрос.

28.02.2012, кстати, в рубрике «Аналитика» на сайте «Аки Пресс» была опубликована моя Концепция. Я сторонник строительства дороги Чуй–Фергана, я сторонник интеграционной модели. Я противник консервационной модели.

У вас какие-то проблемы с получением товаров из Германии? У Вас какие-то проблемы с получением товаров из Китая? Вы съездите на станцию Аламедин... Вы не сидите здесь. Съездите и посмотрите, как работают станции Ош-1, Ош-2. Они каждый день раскредитовывают контейнеры, каждый день раскредитовывают вагоны.

— *ВОПРОС: Проблема доставки товара в Антарктиду — тоже не проблема?*

— Представляете, нет проблем. Киргизия себя всегда себя чувствует нормально. Нормальная, замечательная, здоровая страна. Не надо ее демонизировать. Я ответил на ваш первый вопрос. Второй вопрос у Вас про Таласский вариант? Да, вариант через Казахстан.

Я как человек ученый, как выходец из академической среды, использую всегда определенную методологию. Она заключается в том, что нужно рассматривать, как минимум, три варианта. У меня в кругу узком коллег была кличка «три сценария». Если что-то было, то я говорил: «У нас три сценария». В данном случае я сторонник маршрута (+ -), который бы коррелировал с существующей трассой Бишкек–Ош. Почему? Потому что нужно делать подвоз материала, так или иначе трасса примыкает к зоне Токтогульской ГЭС, строящемуся каскаду, так что здесь тоже немаловажный момент.

Тем более, я как сын заслуженного энергетика СНГ хочу сказать: «Держитесь там, где светлее, даже если Вы потеряли ключи в другом месте» (реплики). Третий момент. Вы знаете, лучше пусть будет пока еще спящий медведь, чем разъяренный дракон. Я так пока отвечу.

Когда мы проводили онлайнконференцию в Москве на РИА Новости (она есть на диске, и вы можете почитать) я сравнил железные дороги Индии со слоном (они, действительно, по форме похожи на слона), китайские дороги сравнил с драконом, российские — с медведем. Но я сказал, что если медведь не будет разрабатывать меридиональные, Т-образные коридоры, он превратится в удава, то есть потеряет жесткость. Это ребра жесткости России. В данном случае говорится о ребрах жесткости Единого экономического пространства.

В данном случае, комфортнее ли вам завтра пойти учить китайский язык? Может быть — комфортно. Мне — дискомфортно. (небольшой взаимный обмен репликами). Вы все время игнорируете реалии. Это я о политиках. Мы берем реалии о том, что взять в одночасье и превратиться в другое государство, например, как Сингапур в горах, мы не можем. У нас слишком много вещей, которые заложены историческим развитием. И наша экономика, она сейчас завязана на Китае. Мы сейчас сидим на игле. Мы наркоманы, наркоманы китайской товарной массы. Когда товарная масса, проходящая из Китая в Казахстан, Россию, перед созданием Таможенного союза в 2 раза превышала ВВП. Это говорит о том, что товарная масса неучтенная, это то, что мы кормим контрабандистов, мы кормим какие-то криминальные круги, мы кормим абсолютно непонятных китайских производителей. Я вам как транспортник скажу, что логистика крупных корпораций, которые работают добросовестно с китайцами, она вся построена через порты. Это то, что работает на американские и европейские рынки. Через сухопутные коридоры, к сожалению, очень многие компании отказываются работать. Я часто бываю на переговорах, как-то одна из международных транспортных компаний хотела возить продукцию компании «Адидас», которая обшивается в Пакистане или Китае. Давайте возить сухопутным путем. И некоторые переговоры были с компанией ИКЕА. Многие компании ИКЕА дела-

ется в Китае на китайских фабриках. Основные магазины ИКЕА в Европе (западной, восточной) сейчас в России. Вы знаете, даже при одинаковой цене не хотят везти. Там очень, так сказать, большой клубок проблем для такого мегатранзита.

Я предпочитаю пока еще спящего медведя, нежели чем разъяренного дракона.

— *ВОПРОС-КОНСТАТАЦИЯ: Так, но вы же знаете, что наши бизнесмены везут свои машины с Японии через китайские железные дороги.*

— Я проводил переговоры, встречался с этими людьми. Вы знаете, это специфические товарищи. И в основном, это кыргызские бизнесмены пакистанского происхождения (чтобы было понятно), которые отстроили локальный бизнес в Японии, тем, что они, извиняюсь, со свалок добывают эти автомашины, за счет определенных манипуляций помещают в нечто то, что имеет товарную стоимость, затем сюда и продают. Во-первых, я считаю, что, как я сказал, оплот европейской Азии, здесь у нас должно быть леворульное движение. Я считаю, что в этом плане в определенный момент была допущена ошибка, что допустили праворульные машины. Я не имею претензий к этому бизнесу. Пользуются. Хорошо. Это качественные, хорошие машины японские, но...

Речь идет о том, что импорт подержанных автомобилей — это мовефон (дурной тон). Просто мовефон. За 20 лет независимости Кыргызстана могли бы построить 2 автосборочных завода и ездить на своих национальных автомобилях высокого качества. И то, что мы везем автомобили с японских свалок сюда — это не делает чести. Это реалии, да, народ небогатый и не может себе позволить дорогие автомобили.

Я это вам сказал не потому, чтобы понять этот бизнес. Вы, наверное, просто не спрашивали у этих людей, почему они не везут свои автомобили через российские железные дороги?

Почему не везут? Везут. Есть хорошие, в общем-то, коридоры: через Находку, Локоть (это пограничная российско-казахстанская станция) и дальше строго выходить на юг. Выйти — это не проблема. Жадность.

Рахимов К.К.

Инфраструктурные проекции геополитики в Центральной Азии. Возвращение России¹

Не стройте больше крепостей,
стройте железные дороги.

АЛЬФРЕД ФОН ШЛИФФЕН

Вся история евразийского континента есть суть взаимодействие империй. А любая империя построена прежде всего на инфраструктуре. Под этим термином подразумевается то, что любое региональное экономическое объединение государств построено в первую очередь на инфраструктуре. Особенно это актуально на данном этапе построения будущего Евразийского союза.

Продвижение Российской империи в Центральную Азию имело хороший стимул, точнее раздражитель. Это активность Британской короны, которая практически сразу (по историческим меркам) так или иначе не просто «метила» территорию, а четко и системно обеспечивала военную логистику в интересующих регионах и закладывала условия для устойчивого экономического присутствия. В данном случае, речь идет о Британской Индии, Персии. В свою очередь, Российская империя и потом уже Советский Союз в своем освоении пространства Центральной Азии особый упор делали именно на строительство железных дорог. В частности, постройка знаменитой Закаспийской железной дороги от восточного побережья Каспия до центра региона (от Красноводска до Ташкента и далее в Ферганскую долину 2192 км), а затем от Оренбурга до Ташкента (1668 км) были значимыми

¹ Опубликовано: **Восточное агентство OSTKRAFT**. 21.01.2013. [conjuncture.ru/ostkraft-ru-21-01-2013]

Сокращенный вариант статьи: *Рахимов К.К.* Инфраструктурные проекции геополитики в Центральной Азии. Возвращение России // *Средняя Азия: Новые координаты* / Под ред. М.А. Колерова; Сост. М.Д. Пак. М.: ИД «Регнум», 2013. С. 47–68.

инфраструктурными проектами империи в регионе и позволили соединить регион со всей сетью железных дорог России. В советские годы Турксиб выполнил важнейшую роль соединения кратчайшим путем Средней Азии с Уралом и Сибирью, одновременно выполняя роль катализатора индустриализации на всем протяжении маршрута. Фактически подъем всего среднеазиатского региона и Казахстана во многом связан именно с масштабным строительством железных дорог. В совокупности все железные дороги Средней Азии и Казахстана составляют более 21 000 км путей! Если в среднем взять среднюю стоимость по сегодняшним ценам за 1 км порядка 2 млн долларов США, то Российская Империя / Советский Союз за 150 лет только в железнодорожную отрасль региона инвестировали порядка 42 млрд «сегодняшних» долларов США. Впечатляет.

Формирование единого народнохозяйственного комплекса СССР не ставило приоритетом развитие транзитных перевозок для третьих стран. Поэтому все новые железные дороги замыкались на существующей сети и выполняли функцию обеспечения разработки месторождений полезных ископаемых и индустриализации территорий, а также обеспечивали военно-логистический аспект. Приоритет развития над транзитом до сих пор является, по большому счету, парадигмой для железных дорог России в отличие от нынешних элит в новых независимых республиках. Многие видят в приоритете транзитных перевозок «волшебную палочку», которая автоматически поднимет экономику данных стран. Отдавая должное важности транзитного потенциала и доходов от его использования, все же надо отметить риски для стран, имеющих слабое положение в геополитическом и геоэкономическом плане. Быть субъектом и объектом геополитики — это, извините, две больших разницы.

При всем этом, Россия смогла осуществить глобальный широтный проект — Транссиб. Однако на южном направлении не все получилось так, как хотелось бы. Опять же во многом по результатам передела Центральной Азии в рамках так называемой Большой Игры. «Идея великого железнодорожного пути, который соединил бы Европу с Индией, так же стара, как сама история

железнодорожного строительства вообще», — отмечал в 1925 году востоковед М.Л. Павлович — и приводил ссылку на брошюру, написанную в 1830 г. Перейрой с проектом железнодорожного пути в Индию. В 1874 году был опубликован замысел постройки Индо-Волжской железной дороги от Саратова к Индии. Автор проекта Степан Иванович Барановский писал: «Индо-Волжская железная дорога окажет громадное влияние на всю Россию, возвысив ее и возвысив ее торговое значение. Теперь мы, для своих торговых сношений с Ост-Индией, пользуемся еще посредничеством Англии и Голландии; тогда же наоборот — Великобритания и Нидерланды будут со своими владениями, омываемыми Индийским океаном, сноситься через Россию — прямым, ближайшим, скорейшим, удобнейшим и безопаснейшим путем по железной дороге через Саратов на Волге и Аттоке на Инде». После 1917 года соединять британские владения с Европой через среднеазиатские советские республики уже было не в интересах СССР. В установившемся биполярном мире государственная граница СССР фактически перекрыла трансконтинентальные проекты и древнейшие торговые пути по своей южной части — Казахстану, Средней Азии и Закавказью.

То есть Россия поставила мифу о Шелковом пути надгробный памятник. На самом деле, Шелковый путь был похоронен ранее, за несколько веков до этого, когда заработали эффективные, безопасные и дешевые морские коммуникации между Азией и Европой. А Россия просто добила этот обветшавший проект и четко обозначила меридиональный характер своей политики в Центральной Азии. Поэтому основной удар сейчас соперники делают именно по направлению реанимации Шелкового пути — называя его по-разному, даже в англоязычных версиях — Silk Way, иногда Silk Road. Удачный пример ТАЖМ — Трансазиатской железнодорожной магистрали (модернизированная советская железная дорога от китайской границы до станции Актогай с разветвлением на север до границы с Россией и на юг, в сторону Алма-Аты и Чимкента) не оправдал себя именно в транзитном плане. По злосчастному проекту ТРАСЕКА коррумпировано де-факто несколько поколений транспортных чиновников десятка стран. Шелковый путь, по сути, это сказка-миф, в основе которой

лежал древнеисторический транзитный коридор, проигравший иным способам доставки грузов.

Но теперь Шелковый путь поднят как флаг перераспределения сфер влияния в регионе. Первое, на что делают упор апологеты Шелкового пути / Нового Шелкового пути — это «восстановление исторической правды». Мол, путь был, ваша «конкретная территория — бывшая советская республика — ныне независимая страна» на этом зарабатывала, есть исторические и литературные подтверждения этому. Второе — этот путь имеет право на жизнь в сегодняшнем мире и не надо оглядываться на последние полтора-два века нахождения в Российской империи / СССР. Третье — инвестиции, их обещание и реальное выделение под строительство новых инфраструктур и модернизацию существующих.

В наш нефтегазовый век основной приоритет у всех игроков — месторождения углеводородов в регионе. Точнее, прямой контроль над ними и участие в трубопроводных проектах для экспорта. Кстати, все прозападные и прокитайские проекты сделаны под конкретным углом — экспорт только сырья. За 20 лет в странах Центральной Азии не построено ни одного нового НПЗ, не считая проектов по модернизации «советских» НПЗ и строительства «странного» Кара-Балтинского НПЗ в Кыргызстане, основная задача которого — реэкспорт казахстанской нефти по несуществующему пока проекту казахстанско-кыргызстанско-китайского нефтепровода.

Итак, кто основной игрок по инфраструктурным проектам в Центральной Азии? Однозначно, Китай. Во-первых, реанимация железнодорожного перехода Дружба (Достык) — Алашанькоу (название местности Алатаушанькоу в другой версии). Это был мощный прорыв для китайцев, так как грандиозные планы по освоению Запада Китая («Сибу да кайфа» или Go West в англосаксонском написании) требовали точки входа в новые независимые страны региона. Пошло дешевое углеводородное сырье, руда, металлолом. Обратное — товары народного потребления и различное оборудование для зарождающегося малого и среднего бизнеса. Сейчас Китай смог пробить еще более внушительное «окно» — мощный логистический узел Хоргос–Коргас значитель-

но южнее Достык–Алашанькоу дал возможность одновременно заводить товарную массу взамен сырья как по железной дороге, так и по современной многополосной автотрассе Западный Китай — Западная Европа. Для железнодорожного прорыва китайская сторона пошла на строительство железной дороги Коргас–Жетиген протяженностью 293 км, что позволило выпрямить транспортное плечо от экономических и логистических центров Синьцзяня до Алматы (Жетиген, по сути, это станция в непосредственной близости от «экономической» столицы Казахстана). Далее существующая сетка железных и автомобильных дорог позволяет эффективно «проталкивать» китайскую товарную массу по всей территории Казахстана и среднеазиатских республик, имея гарантированную обратную сырьевую погрузку. В обоих случаях, Казахстан смог отстоять, не без колебаний, широкую колею 1520 мм против предложений построить «европейскую» колею 1435 мм, для унификации с китайскими железными дорогами в целях экономии средств и времени на смену колесных пар. Был момент, когда Казахстан был готов строить «узкоколейку» от Китая до Ирана, где тоже используется «стефенсоновский» стандарт 1435 мм и в этом случае грузовые и пассажирские составы без смены колесных пар могли идти от Тихого океана до Персидского залива. Но осознание геополитических рисков и, особенно военно-логистической составляющей, не дали возможности осуществиться данному антироссийскому проекту. Сохранение «русской» колеи 1520 мм было, кстати, прописано в «бракоразводных» документах при распаде СССР, и не зря, судя по этому прецеденту.

Этой теме уделим особое внимание, ибо технические стандарты не всегда являются узкотехническими. Китай при поддержке западных стран все эти 20 лет ведет четкую и системную борьбу за применение своих или т.н. международных стандартов в тех или иных отраслях. Противостояние широкой и узкой колеи всегда имело геополитический, точнее, военно-логистический аспект. Около 60% мировых железных дорог используют «стефенсоновский» (европейский) стандарт колеи — 1435 мм, в т.ч. Китай, Иран, Евросоюз. Россия, страны СНГ, Финляндия и Монголия

используют российский стандарт — 1520 мм. Ряд бывших колоний Великобритании, в частности, Индия и Пакистан, используют еще более широкую колею — 1676 мм.

Показателен пример борьбы за строительство Китайско-Киргизско-Узбекской железной дороги. Помимо проблемы колеи (на мой взгляд, предлагаемой в проекте ККУЖД наиболее проигрышно для Киргизии, в схеме смены колесных пар далеко вглубь территории Кыргызстана) существуют более серьезные вопросы получения контроля со стороны китайских государственных компаний над важнейшими месторождениями в Киргизии. Речь идет о разведанных в советские годы залежах железной руды, нефелиновых сиенитов (сырья для алюминиевой промышленности), золота и т.п. Это помимо выхода Китая сухопутным путем на Иран, минуя Казахстан как геополитического союзника России в регионе.

Проект Китайско-Киргизско-Узбекской железной дороги (ККУЖД, SKU railway) раздражает Казахстан и Россию, но совершенно по разным причинам. Строительство железной дороги из Китая в Узбекистан резко увеличит срок окупаемости казахстанского проекта Хоргос–Жетиген, так как грузы для почти 12 млн жителей Ферганской долины и, соответственно, экспорт из региона (хлопок, руда, металлолом и др.) уйдут на этот маршрут, не считая потери ряда транзитных грузов. Для России важно другое — китайско-кыргызско-узбекский проект резко нарушает геополитический баланс сил в регионе. Там, где возможность использовать рычаги воздействия (включая, собственно, железнодорожные маршруты через Казахстан как союзника), их надо использовать. Резко негативная позиция Узбекистана по гидроэнергетическим проектам России в Киргизии и Таджикистане, а также уверенность Китая в последовательном экономическом аншлюсе стран Средней Азии весьма опасны для России и ее позиций в регионе в целом. Единственный путь — «сицилианская защита», а именно предложение альтернативных проектов на максимально выгодных условиях с военно-инфраструктурной точки зрения.

Таким образом, можно говорить о проактивной политике России только в двух странах Средней Азии — Киргизии и Таджикистане.

Туркменистан придерживается традиционного нейтралитета, правда, с любопытством и определенной открытостью. В Туркмении, касательно транспорта, необходимо усилить лоббистские усилия по преодолению препятствий в строительстве российско-казахстанско-туркменско-иранской железной дороги по восточному побережью Каспия. Военную базу РФ или ОДКБ открыть там не светит в ближайшие годы. Хотя, кто же знает свои равные туркменские элиты...

По Узбекистану картина еще сложнее. По многим параметрам это региональный лидер. В первую очередь, по численности населения и армии соответственно. При сохранении традиционной ориентации на сельскохозяйственную монокультуру (хлопок) с большим потреблением воды и высоких потерях при испарении Узбекистан становится антагонистом по отношению к двум горным странам-соседям. Остается одно из двух — либо помочь Узбекистану в реформе аграрного сектора, уменьшить потери на испарение через строительство закрытых каналов/ водотрубопроводов, забрать на российский рынок труда еще 5–6 млн жителей РУз, либо довести до полного воплощения гидротехнические сооружения в Киргизии и Таджикистане, одновременно усилив военное и экономическое присутствие в регионе при усилении внешнего давления на Узбекистан. *À la guerre comme à la guerre*. Третий вариант — «само рассосется». Этот сценарий тоже не исключен, но он связан со сменой не просто Ислама Каримова, а целого пласта узбекской властной элиты. Но третий вариант чреват латентностью противоречивых процессов и может оказаться опасным для России.

Поэтому интересным может оказаться вариант синергии двух, казалось бы, не очень связанных между собой проектов. Это строительство Камбаратинской ГЭС-1 и каскада Верхне-Нарынских ГЭС в Киргизии и прокладка меридиональной казахстанско-киргизско-таджикской железной дороги (в экспертном сообществе также называют эту дорогу как железная дорога «Чуй–Фергана» (ЖДЧФ), транскиргизская железнодорожная магистраль Север КР – Юг КР).

В случае продолжения Узбекистаном противодействия строительству ГЭС Кыргызстану, во избежание санкций со стороны

Ташкента в виде перекрытий железных дорог, ЛЭП и газопровода, уже применяемым им против Таджикистана, более эффективно будет продолжить строительство ж/д на юг Кыргызстана, таким образом, южные и внутренние горные регионы КР выводятся из транспортной изоляции. Позитивный мультипликативный эффект для всех отраслей экономики и регионов Кыргызстана от соединения пока еще дезинтегрированных участков ж/д линий внутри республики превзойдет любые из рассматриваемых и действующих инвестиций в отдельно взятые предприятия в КР.

Скорее всего, наиболее интересное для российской стороны в этом случае — рассмотреть возможность применения формулы «два в одном» и использовать часть бюджета строительства ГЭС (Камбар-Ата и Верхне-Нарынский каскад) для строительства железнодорожных веток к строящимся ГЭС с последующим продолжением железной дороги до Джалал-Абада / Оша с выходом на Баткенскую область и далее, на третьем этапе, в Согдийскую область Таджикистана.

ГЭС, тем более находящиеся в 200 км и более от ближайших ж/д станций, даже в случае их успешной постройки, не смогут обладать той степенью влияния, которую способна оказать железная дорога, которая во всем мире всегда была «локомотивом» развития тех регионов, через которые прокладывались железнодорожные магистрали.

Возможные этапы строительства железной дороги Казахстан–Кыргызстан–Таджикистан:

1. Строительство железной дороги из Казахстана «ЗТ» Тараз–Талас–Токтогул. От Тараза (б. Джамбул) есть участок до ст. Маймак принадлежности «Казахстан Темир Жолы»/Казахстанские железные дороги на территории КР, далее направлением на Токтогул и строящуюся Камбаратинскую ГЭС-1 с возможными ответвлениями к наиболее интересным месторождениям. Параллельно необходимо изучить целесообразность строительства железной дороги от ст. Балыкчи до строящегося каскада Верхне-Нарынских ГЭС с ответвлениями до перспективных месторождений угля, железной руды и алюминиевого сырья (нефелиновых сиенитов) в Нарынской области.

2. Строительство участка далее на Джалал-Абад / Ош и соединение с существующей сетью железных дорог (участки бывшей Среднеазиатской железной дороги МПС СССР, выходящие на узбекские железные дороги). Таким образом, Кыргызстан впервые становится единой страной в плане полноценной транспортной инфраструктуры, соединив север и юг страны железной дорогой.

3. Строительство участка от Оша на Баткенскую область КР с дальнейшим выходом на Худжанд Согдийской области Таджикистана. Тем самым обеспечивается связь густонаселенных территорий Ферганской долины без полной зависимости от Узбекистана и, по большому счету, возможность вступления Таджикистана в Таможенный союз / Единое экономическое пространство / Евразийский союз. В настоящий момент Таджикистан обеспечил круглогодичное автомобильное сообщение между Душанбе и Худжандом после введения в эксплуатацию тоннеля Шахристан (протяженность 5 км) и за счет мультимодальных перевозок может также подключить свою южную часть к железнодорожной сети будущего Евразийского союза в обход Узбекистана.

Фактически железнодорожная линия «ЗТ» Тараз–Талас–Токтогул выполняет очень важную роль — она соединяет существующую железнодорожную сеть Казахстана с каскадом «больших» киргизских ГЭС на реке Нарын. Это дает возможность «зачесть» стоимость логистических затрат по подвозу материалов и оборудования на строящуюся ГЭС за счет более дешевой перевозки по железной дороге, с одной стороны. А с другой — электрифицированная железная дорога сама по себе является крупным потребителем электроэнергии. Вести ЛЭП там, где ее нет, вдоль железной дороги также дешевле, нежели чем прокладывать в чистом поле. И самое главное — создается инфраструктура по разработке и первичной переработке полезных ископаемых в определенном радиусе от железной дороги / ГЭС. Это идеальная площадка для металлургов, так как можно ставить ГОКи и просчитывать оптимальные варианты под электролизный завод или иные энергоемкие производства. В качестве примера — мощные залежи нефелиновых сиенитов (месторождение Сандык) позволяют при наличии дешевой электро-

энергии и железной дороги смело выходить на рентабельное производство алюминия и обширного списка сопутствующей продукции. Не зря вокруг Сандыка (не зная тюркских языков, и так понятно, что речь идет о Сундуке, то есть богатство здесь по умолчанию) вертится небезызвестный господин Пол Вулфовиц со товарищи. Причем он смог собрать под свое крыло некое интернациональное братство, включая неназванные китайские и даже российские компании. Только вот они хотели подключиться в этом случае к Китайско-Киргизско-Узбекской железной дороге, а это автоматически снижает интерес собственно российского и казахстанского бизнеса (и государств, соответственно) по данным проектам.

В случае контроля над электроэнергией и железной дорогой со стороны евразийских союзников очевидным становится факт разработки месторождения и строительства Кыргызского электролизного завода («Калко» по аналогии с таджикским «Талко»).

Таким образом, совместное вхождение пула энергетиков, железнодорожников и металлургов будет в максимально эффективном взаимодействии. Это необходимо поддержать хорошо проработанным законом о государственно-частном партнерстве Кыргызской Республики, а также всемерно поддержать льготным и долгосрочным кредитованием по всем капиталоемким направлениям, а также разработать отдельную программу финансирования и поддержки субподрядчиков всех трех составляющих триады — железной дороги, ГЭС и металлургического производства.

В случае реализации строительства транскиргизской железнодорожной магистрали из Казахстана через Киргизию в Ферганскую долину, концессионер (построивший данный объект и осуществляющий его последующую эксплуатацию, владея им на праве собственности, срок действия которого будет исчисляться минимум в 50–100 лет), получит одновременно очень сильный рычаг влияния сразу на всю Ферганскую долину с населением более 12 млн жителей. Возможность предоставления прямого железнодорожного выхода из транспортного Ферганского тупика до границы с Казахстаном сделает даже «упертых» оппонентов более сговорчивыми и скорректирует их ориентацию в северном направлении.

Если нет, то рано или поздно прокладку железной дороги к Ферганской долине сделает с востока Китай, который в таком случае, безусловно, ориентирует политику стран региона и все минеральные ресурсы в ЦА — в своем направлении. Как показывает практика, Китай в таких случаях действует технично, жестко и прагматично, не оставляя выбора стране-партнеру, включая даже РФ и США.

Налицо два сценария действий России в Средней Азии и проекция этих сценариев через инфраструктуру.

Первый сценарий — «Южная граница интересов России в регионе — южная граница Казахстана». Подход заключается в том, что страны Средней Азии рассматриваются как «антиталибское предполье», они не являются приоритетом в российской политике и требуют лишь точечных инвестиций и регулирования потоков мигрантов из этих стран в Россию. Данный подход имеет право на жизнь в условиях большого количества нерешенных проблем в самой РФ и, по большому счету, в Белоруссии и Казахстане.

Если брать географически и в военно-пограничном аспекте, то в этом действительно есть свой резон. Южная граница Казахстана проходит с запада на восток с Туркменией (379 км по данным «CIA factbook» и далее. — *Автор*), Узбекистаном (2203 км) и Киргизией (1224 км). Итого 3806 км общей «южной» монограницы стран Таможенного союза / ЕЭП / будущего «Евразийского Союза трех». Таджикистан имеет общую границу с Афганистаном 1206 км, Узбекистан 137 км, Туркменистан 744 км. Также Туркмения граничит с Ираном — 992 км. Общее «удлинение» границ с Китаем дают Киргизия и Таджикистан — это 858 и 414 км соответственно. Таким образом, общий периметр бывшей «южной» границы СССР без учета казахстанско-китайской границы — 3079 км, и 4351 км с учетом границы стран Средней Азии с Китаем. То есть, без учета фактора границы с Китаем, происходит «сужение» почти на одну тысячу километров. Однако, если учитывать нейтралитет Туркменистана и неопределенную позицию Узбекистана, при вхождении Киргизии и Таджикистана в Таможенный союз и Евразийский союз, то Россия и ее евразийские союзники получают

вновь прямую стыковку с Афганистаном 1206 км, китайское «плечо» 1272 км и общую границу Таджикистана и Киргизии с Узбекистаном 2260 км (1161 км и 1099 км соответственно) помимо казахстанско-туркменской и казахстанско-узбекской границы. То есть либо «брать все», либо не «брать вообще» — интересная дилемма с военно-пограничной точки зрения. Худо-бедно граница с Афганистаном у трех стран Средней Азии охраняется, возможно, что в этом плане действительно есть аргументы в границе «Казахстан — Средняя Азия» и это соответствует в целом сегодняшним тактическим интересам РФ.

С другой стороны, как писали в 2011 году товарищи из Stratfor: «В этом регионе Российская империя на более поздних этапах своего развития, а за ней и Советский Союз имели укрепления на ряде горных хребтов, в пустынях и около водоемов, и имели великолепную оборонительную позицию. Начиная у северо-западных границ Монголии и двигаясь на юго-запад через Киргизию и Таджикистан, империя охранялась северным продолжением Гималаев, Тянь-Шаньскими горами. На западе, от границ Афганистана и Ирана до Каспийского моря, империя оккупировала низменности у горных границ. Но эти низменности, за исключением маленькой области на границе с Афганистаном, были безжизненной пустыней, которую не могли пересечь крупные военные силы. Отрезок на границе с Афганистаном был более проходим, что привело к давно испытываемой Россией тревоге по поводу угроз в Афганистане — со стороны внешних или местных сил. Каспийское море охраняло границу с Ираном, а на его западном побережье начинались Кавказские горы, которые империя делила с Ираном и Турцией, но через которые было трудно пройти в любом направлении. Кавказ заканчивался на Черном море, таким образом полностью защищая южные границы империи. Эти регионы были гораздо более полезны России, чем Сибирь, и могли бы стоить попыток захвата, но в виде исключения география здесь помогала России, а не действовала против нее».

В экономическом плане все гораздо сложнее. При распаде СССР разрушились многочисленные народнохозяйственные связи. Восстановление экономики России показало, что ряд ключе-

вых сырьевых позиций являются важными во всех отношениях. Особенно это касается урана и редкоземельных металлов. То есть в рамках сценария «не брать Среднюю Азию на «полное довольствие», все равно надо инвестировать в данные отрасли. И конечно же, водно-энергетический блок противоречий в регионе является не просто возможностью модерировать геополитический процесс через строительство ГЭС в Киргизии и Таджикистане, но и получить собственно более-менее рентабельные бизнес-проекты. В этом сценарии нет места ни одному российскому транспортному проекту. Они попросту не вписываются в канву. Пусть строят китайцы. И все остальные. А России это неинтересно в целом. Пока неинтересно.

ВТОРОЙ СЦЕНАРИЙ — «военно-инфраструктурный».

Характер российского присутствия в Центральной Азии в этом случае должен быть военно-экономический. Войти, исходя из геополитических интересов, открыть через механизм государственно-частного партнерства ворота для крупного российского и международного бизнеса, зафиксировать присутствие через долгосрочные и многоуровневые договоренности (государственные структуры — корпорации — банки — законодательство стран ЦА) и закрепить все это военным присутствием в привязке к конкретным проектам в регионе.

Фактически речь идет о стратегии вхождения не триадой «железная дорога — энергетика — металлургия», а «тетрадой» (по аналогии с «триадой», но с четырьмя элементами), где в центре композиции появляется военная база. Возможно, легче представить конфигурацию не очень привычным термином «тетрада», а визуализировать объемной фигурой — тетраэдром. Кстати, в этом случае мы получаем 4 треугольника, то есть жестких по умолчанию фигур. Только таким образом можно защитить инвестиции, и этот путь не просто традиционен, он носит характер, имманентный для российского менталитета и освоения евразийского пространства. Сегодняшние тетрады/ тетраэдры могут быть единственной формой успешного приземления российских инвестиций в Средней Азии. Где-то этот подход проскальзывает в реальных проектах РФ в Кыргыз-

стане и Таджикистане, однако прямо об этом не говорится. Хотя как раз-таки честное обозначение было бы на пользу всем — и местным элитам («отобьем инвестиции, получим прибыль — тогда уйдем, пока уважай силу»), и собственно российским операторам — все же человек с ружьем свой, защитит. Это, кстати, неплохо коррелирует с планами перевооружения и укрепления армий двух дружественных среднеазиатских стран. В отношении Узбекистана и Туркменистана военно-экономический сценарий носит характер фактической демонстрации силы. Милитаризация Узбекистана за счет США, превращение самой крупной и густонаселенной страны в американский форпост в регионе не очень по вкусу старому режиссеру — Москве, а новый спонсор эффектных региональных инвестиционных проектов — Пекин тоже не в восторге. Туркменская партия в геополитических шашках го еще туманнее.

С одной стороны, концепция единства с турками, выраженная формулой «одна нация, два государства», с другой — игра со всеми основными геополитическими акторами по их правилам. В частности, очень важный транспортный проект в регионе, а именно строительство железнодорожной магистрали вдоль восточного побережья Каспия (928 км по территории Казахстана, Туркмении и Ирана «Узень–Кызылкая–Берекет–Этрек–Горган») фактически заблокирован туркменской стороной не без давления со стороны США и Турции. Причем казахстанская сторона свои 146 км построила в кратчайшие сроки. Ну и как в подавляющем большинстве инфраструктурных проектов в Центральной Азии, в этом проекте российских интересов нет. А зря. Этот маршрут является стратегическим для двусторонних российско-иранских отношений. Понятно, что наличие морских коммуникаций на Каспии позволяет напрямую отгружать из Астрахани или Лагани в Энзели, но навигация не круглогодичная, да и затраты на перегруз тоже важный фактор. Так что есть над чем поработать российской стороне в Туркмении не только по нефтегазовым проектам.

Возвращаясь к теме вхождения России в Среднюю Азию тетрадой / тетрадром «энергетика — металлургия — железные дороги — военная база», необходимо подчеркнуть важность ее институционали-

зации. Восток дело не тонкое, а четкое. Здесь понимают язык силы, но уважают не того, кто ее применяет, а кто ее имеет, но не применяет по любому поводу. Наличие четко обозначенной привязки российских военных баз к стратегическим российским же экономическим объектам в регионе быстро охладит особо горячие головы и, с другой стороны, облегчит вхождение российских компаний в регион. Не зря проект Корпорации развития Центральной Азии (в некоторых источниках речь вели о Корпорации развития именно Средней Азии) был предложен антинаркотическим (силовым) российским ведомством. Правда, ни в одном из вариантов проекта не шла речь о прямом военном сопровождении экономических интересов, хотя именно прямое указание эффективно в данном случае. Да и давно о самом проекте Корпорации развития ЦА тоже не слышно, кроме эпизодических заявлений и фантастических цифр потенциальных инвестиций в регион.

Здесь очень важную роль играет фактор понимания российскими элитами и большинством граждан значения Центральной Азии для России и ее политики в регионе. Когда обыватель понимает, что страна не просто абстрактно защищает далекие рубежи Родины в ныне независимых бывших советских республиках, а системно обеспечивает безопасность экономических интересов российских государственных и частных компаний в данных странах, то восприятие будет значительно меняться к лучшему. Кстати, во многом изменится отношение и к представителям этих стран, работающим в России, как ни парадоксально. Обрато от лирики к физике — надо называть вещи своими именами, и тогда многое можно решить. Фактически в сегодняшней политике России в регионе мы видим только две составляющие — гидроэнергетические проекты в Кыргызстане и Таджикистане и военные базы, однако без целеуказания прямо защищать экономический интерес России в регионе. А по железным дорогам и металлургам тишина... точнее говоря, по российским проектам строительства железных дорог не только в Средней Азии, но в Казахстане полная тишина. Прощупывание потенциально интересных проектов «южнее» осуществляется российскими компаниями в партнерстве с казахстанскими партнерами, которые, по мнению российских инвесторов, лучше чувствуют пульс и могут

работать в среднеазиатских системах координат. Но это, увы, не относится к железнодорожным проектам.

Без железных дорог к месторождениям и дешевой электроэнергии сложно запустить в рентабельном режиме энергометаллургические кластеры (включая урановые проекты), а за ними, в первую очередь, будущее в регионе. Знаменитые советские территориально-производственные комплексы во многом себя оправдали. Кстати, Южно-Таджикский ТПК должен был, в свое время, стать образцовым. Надо отдать должное, при независимости Таджикистан смог завершить строительство железной дороги Курган-Тюбе–Яван.

Таким образом, в нашей тетраде / тетраэдре сейчас отстающее звено именно российские железнодорожники. Без них трудно говорить о следующих важных моментах.

1. Военная логистика. Уповать на бравых десантников, которые свалятся с неба и быстренько наведут порядок, не стоит. Должна быть нормальная военная логистика для нормальных военных баз. Кстати, это самодостаточный бизнес.

2. Логистика сырья, полуфабрикатов и готовой продукции. Без нее любой серьезный проект по добыче сырья и переработке на местах уязвим и может оказаться экономически нерентабельным.

3. Самодостаточность электрифицированной железной дороги. Такая дорога имеет важное значение как крупный потребитель для «энергетического» участника тетрады / тетраэдра.

4. Транзитный потенциал. Построив ту или иную дорогу в целях поддержки крупных горнорудных и металлургических проектов, необходимо обеспечить возможность ускорения окупаемости железной дороги через ее задействование во внутрирегиональных или международных транзитных перевозках. Особенно это актуально как раз таки в Средней Азии, где советская железнодорожная сеть оказалась порезанной на отдельные куски, не связанные между собой. Ряд комплексных проектов в Таджикистане и Киргизии могут одновременно вытянуть и собственно формирование транспортных коридоров, которые будут замкнуты через казахстанские железные дороги с российскими. Построили ту или иную ж/д ветку, допустим, в проекте разработки месторождений нефелиновых сиенитов, замкнули ее на

мощном электролизном заводе, перерабатывающем данное сырье в алюминий, а далее данная ж/д ветка выходит на густонаселенную долину, где располагается военная база. Соответственно, железнодорожная линия стыкуется с существующей сетью железных дорог в разных частях страны, тем самым «сшивая» ее и одновременно обеспечивает выгодный транзит грузов и пассажиров.

Таким образом, в рамках стратегии «тетрады/тетраэдра» сейчас России нужно максимальным образом активировать фактор строительства железных дорог в странах Средней Азии как самодостаточного (в режиме концессии можно влиять на все стороны жизнедеятельности в регионе), так и обеспечивающего полноценное развитие крупных горнорудных, гидроэнергетических и производственных проектов с упором на энергоемкую металлургию.

Китай не дремлет. За 20 лет после распада СССР в новые независимые страны Центральной Азии, включая Казахстан, китайской стороной инвестировано порядка \$40 млрд. Проекты Китая в Центральной Евразии также носят характер практической реализации знаменитой стратегаемы — «бросить кирпич, чтобы получить яшму». И в этой картине мира Россия имеет, к сожалению, высокие шансы остаться не у дел. И потенциальное «позднее» возвращение в регион может быть наихудшим вариантом, а именно совместной выплатой будущего Евразийского союза по суверенным и корпоративным долгам Киргизии и Таджикистана, которые образовались от строительства инфраструктурных объектов на китайские инвестиции. А это, по меньшей мере, глупо. Скупой платит дважды. Поэтому Россия может и должна развивать инфраструктуру в Центральной Евразии в своих интересах, которые сейчас, по большому счету, совпадают с интересами среднеазиатских стран. И еще — в китайской нумерологии цифра 4 обозначает смерть, неудачу, китайцев зачастую называют тетрафобами. Поэтому тетрада/тетраэдр будет четким знаком для основного соперника по инфраструктурным проектам в регионе о возвращении России в Среднюю Азию.

РАЗДЕЛ 6

Трансазийский коридор развития
из Арктики в Южную Азию

Рыскулов Д.М.

Трансазийская наковальня геополитики и геоэкономики¹

Перспективное пространство соразвития. На географических и политических картах мира есть в Евразии (самый большой материк Земли), особая середина — пространство континента, где Европа естественно переходит по долготе от океана и до океана в Азию²:

- с Севера на Юг по отрогам Уральских гор в России,
- по горам Мугоджары в Казахстане, реке Эмба,
- по Каспийскому морю, через Кума-Манычскую впадину,
- через Азовское море, Черное море,
- по Средиземному морю, Суэцкий канал и Красное море.

Срединная Евразия позиционируется в меридиональном направлении (между 60 и 80 меридианами в.д.) в центре Евразии. Условная геометрия пространства очерчивается административными границами с соседними государствами. Ее западная граница совпадает с естественной границей Европы и Азии, а в центральной части совпадает с государственными границами Республики Казахстан и Исламской Республики Иран. На востоке она граничит с Сибирским федеральным округом Российской Федерации, Китаем (Синьцзян-Уйгурским автономным районом), Непалом и Бангладеш. На севере территории омываются Северным Ледовитым океаном, а на юге — Персидским заливом, Аравийским морем и Индийским океаном.

Здесь исторически складывались культурные и экономические связи, которые к настоящему времени сформировались в много-

¹ Опубликовано: **Центр стратегической конъюнктуры**. 07.09.2015. [conjuncture.ru/ryskulov-trans-asian-corridor]

² Где проходит граница Европы и Азии? // navopros.ru/geografia/gde-prohodit-granica-evropy-i-azii.

канальные товарные, финансовые и людские потоки между мировыми и совместными рынками с учетом развивающихся интересов государств и субъектов бизнеса.



Объединенное геоэкономическое и геополитическое пространство России, республик Центральной Азии, государств Каспийского региона и Персидского залива, во взаимодействии на принципах государственно-частного сотрудничества представляет большое стратегическое значение для континента и всего мира.

По совокупности особость Срединному³ пространству⁴ придают наличие целого ряда общих задач и проблем (необходимость поддержания высоких темпов роста и обеспечения работой молодежи, рост городов, плохая экология, зависимость от экспорта/импорта энергоносителей, диспропорции между регионами, бедность и высокий уровень неравенства и т.п.) придают множество признаков. В частности:

а) Географический:

– неповторимая меридиональная расположенность на наикратчайшем на континенте расстоянии между Северным Ледовитым и Индийским океанами. Неповторимое месторазвитие (шире, чем понимание местообитания) дает важное представление (со всех точек зрения) об уникальной глобальной геостратегической вертикали Север-Юг и определяет к ней достойное отношение, как самого суверена (континента), так и других, прежде всего, сопредельных, государств. Здесь:

– компактность географической вертикали геотории (территории, водного и воздушного пространств) 21 исторически дружественных государств, многочисленным разным «человечеством» (главным образом, в южных странах);

– наличие высочайших горных систем, крупнейших пустынь и степей, уникальных запасов полезных ископаемых, водных ресурсов и лесных угодий;

– значительность богатых и малонаселенных территорий высоких широт;

— — — — —
³ Не имеет отношения к широтному пониманию «Срединного государства» («Чжунго» по-китайски), а также отличное от широтного измерения «Срединного государства» по Савицкому П.Н. // arhipovvv.narod.ru/03_Os_Istiryi_Sredinoe_gosudarstvo.html, и по А. Фурсову. Россия и Евразия в больших циклах истории // Русский исторический журнал. М., 2001. Т. IV. № 1–4. С. 15–114.

⁴ Рахимов К. Геостратегические трансформации Центральной Евразии // profi.gateway.kg/transport/155-geostrat-tranform.html.

– большой неосвоенный земельный фонд южных территорий с высоким биоклиматическим потенциалом для производства всех видов сельскохозяйственной продукции на орошаемых землях;

– имеются два замкнутых море-озера, одно из которых погибает;

– два государства — Россия и Иран — имеют прямой выход в океан;

– две страны — Россия и Казахстан — расположены и в Европе, и в Азии.

Соседями Срединной Евразии по западной стороне являются европейские страны. Во многих из них самый низкий естественный прирост населения и самая высокая зависимость от импорта энергоресурсов Азии. Правее (если смотреть на карту) от Срединной Евразии находятся бескрайние малозаселенные просторы Сибири и Дальнего Востока с уникальными природными ресурсами.

Физическая карта мира предопределяет политико-географическую и даже карту ментальную. Поэтому внешняя политика (прежде всего, экспансия) строилась и строится с учетом географических принципов. Наполеон считал, что нации проводят ту политику, которую им диктует география. Один из основоположников немецкой геополитики Адольф Грабовский писал, что «в каждом общеполитическом исследовании столько научности, сколько в нем находится географии»⁵.

б) Административно-территориальный. В Срединной Евразии с ликвидацией Советского Союза стало на шесть государств больше. Все они сохраняют между собой добрососедские отношения.

в) Социально-экономический. От Северного Ледовитого океана и до Индийского в границах Срединной Евразии проживает свыше одного миллиарда человек разных национальностей и религий. Их благосостояние и качество жизни не соответствует возможностям. Регион самодостаточный своими трудовыми ресурсами, уникальными запасами полезных ископаемых. Территория слабо освоена. Здесь неравномерно распределены по террито-

⁵ Соколов Д.В. Эволюция немецкой геополитики // Геополитика: теория и практика. М.: ИМЭМО. 1993. С. 134.

рии такие жизненно важные природные ресурсы, как земля и вода. В регионе не развита инфраструктура.

Существующие континентальные транспортные магистрали: Северный морской путь, Транссиб, ТРАСЕКА и Южный морской путь не содействуют развитию территорий. Они подчинены вывозу сырья на Запад. В конкуренции на рынке за транспортные услуги наземные международные транспортные коридоры взаимно исключают друг друга.

г) Стратегический. Из восьми стран, официально владеющих ядерным оружием, четыре находятся в Средней Евразии. Здесь им обладают Россия, Китай, Индия и Пакистан.

д) Политический. Современная диспозиция международных акторов в Евразии, казалось, должна была бы определяться негативным отношением к драматическим событиям на Украине, государственному перевороту и к братоубийственной войне, которую активисты Евромайдана, ставшие первыми лицами новой власти, методично ведут на уничтожение своего народа. Украинские события обернулись страшной трагедией и новой головной болью для всего мирового сообщества. На самом деле, Украина стала разменной картой для развала Европейского союза в борьбе за самый богатый, богаче даже американского, рынок Евросоюза. Слабеющей Америке не нужна сильная Европа. Введенные экономические санкции США не столько ослабляют Россию, сколько наносят ущерб большинству стран Евросоюза. Удар по российской экономике причинит больше вреда украинской и белорусской экономикам, а также экономике Евросоюза. В этих условиях дальновидные главы государств Средней Евразии не поддержали американскую игру на «шахматной доске» Европы.

Дополнительно к сказанному следует заметить, что современные политические карты отражают лишь сухопутные государственные границы. На них нельзя разглядеть предмет длительных территориальных споров в Арктике, на Каспии, между Индией и Китаем, Ираком и Ираном, да и в Центральной Азии. В регионе пересекаются интересы государств, даже далеко от них удаленных. Руководство государств Средней Евразии способно действовать

адекватно текущему моменту во взаимодействии с дружественными соседями, понимая, что возможности самостоятельного маневра каждой страны ограничены многими условиями.

Краткое изложение основных отличительных признаков Срединной Евразии позволяет представить как многие ее преимущества, так и ряд угрожающих вызовов. Последние негативно сказываются на устойчивости и безопасности национальных экономик Срединной Евразии, целостности территорий, а также на высокой вероятности обострения конфликтов вооруженными столкновениями.

Срединная Евразия одна из немногих, где ее отдельные страны интегрированы одновременно в:

Европейские институты: Организацию по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) (Organization for Security and Cooperation in Europe, OSCE), Европейское бюро по сотрудничеству (Europe Aid Programme) Европейского союза, ранее Программу технического содействия странам Содружества Независимых Государств — ТАСИС (Technical Assistance for the Commonwealth of Independent State, TACIS), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) (European Bank for Reconstruction and Development, EBRD);

Евразийские структуры: в Содружество Независимых Государств (СНГ), в Организацию Договора о коллективной безопасности (ОДКБ), в Евразийский экономический союз (ЕАЭС), Таможенный союз (ТС), Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС), Организацию Исламской конференции (ОИК), Совещанию по взаимодействию и мерам доверия в Азии (СВМДА), Единое экономическое пространство (ЕЭП) и др.

Следует заметить, что многие из названных международных институтов дублируют друг друга, а потому их эффективность оставляет желать лучшего.

Уникальность положения Срединной Евразии и многообразие ее ресурсного потенциала может и должно быть использованы с огромной выгодой для национальных экономик и их населения.

Радикальные изменения в международных отношениях последних десятилетий проявились, главным образом, в Срединной Евразии по причине:

– возникновения новых государств в Центральной Азии и в Каспийском регионе, которые заявили о своих интересах, неоднозначно воспринимаемых соседями;

– глобального потепления климата, что открывает новые возможности освоения уникальных ресурсов Арктики;

– изменения в одностороннем порядке правил водопользования общими водными ресурсами в бассейне рек Сырдарья и Амударья;

– сохранения международной напряженности в Персидском заливе.

Может быть, поэтому и не удивительно, что самые болевые точки Евразии оказались в Срединной Евразии. И все они возникли на пространстве вдоль меридиана от Арктики до Индийского океана.

В XXI веке нет пока такого государства, которое в состоянии было бы взять на себя решение актуальных проблем Евразии. Это только под силу коллективному сотрудничеству при условии общих в этом интересов. Так, поначалу, и был успешно заложен общими интересами промышленников союз «угля и стали», известный ныне как Европейский союз.

Очевидно, и решение проблем, источники которых находятся в Срединной Евразии, может быть найдено в объединении усилий ее стран в рамках общего проекта, к примеру, «союза земли, труда и капитала». Для этого есть все условия и пути его реализации. Дело за малым — необходимо иметь согласие глав государств Срединной Евразии на разработку обосновывающих материалов целесообразности создания «союза земли, труда и капитала». Поэтому и вносится на рассмотрение власти, бизнеса и науки концепция геопроекта «союза земли, труда и капитала» в формате Трансазийского коридора развития (ТРАЗКОР).

Трансазийский союз Земли, Труда и Капитала. В единстве преимуществ и противоречий, возможности хозяйственного обустройства Срединной Евразии в меридиональном восприятии еще предметно не изучалось. Хотя, исторически она была местом многих знаковых событий, которые, то возвышали ее государства, то стирали с земли (Великий шелковый путь, Монгольская империя, Советский Союз и др.).

Многие попытки войти и закрепиться в Срединной Евразии не имели успеха лишь потому, что они предпринимались из желания монопольно владеть ее ресурсами.

Советский Союз взялся решить одну из проблем и детально проработал проект, который за долгие годы прошел путь от идеи до ее воплощения в интеллектуальный продукт: повышение водообеспеченности высокопродуктивных земель Средней Азии. Составленный многочисленными специализированными проектно-изыскательскими и научно-исследовательскими институтами Советского Союза инженерно и экономически обоснованный документ⁶ получил одобрение Государственной экспертной комиссией Госплана СССР, Госстроя СССР, Комитета по науке и технике СССР и АН СССР. Однако, в силу ряда обстоятельств, главным образом, из-за провала перестройки экономики Советского Союза:

В августе 1986 года было принято решение Политбюро ЦК КПСС: «Рассмотрев вопросы осуществления проектных и других работ, связанных с переброской части стока северных и сибирских рек в южные районы страны, Политбюро в связи с необходимостью дополнительного изучения экологических и экономических аспектов этой проблемы, за что выступают широкие круги общественности, признало целесообразным прекратить указанные работы».

В 2010 г. Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев предложил российскому лидеру вернуться к проекту переброски части свободного стока сибирских рек в южные регионы России и Казахстана, обсуждавшемуся еще в советское время: «в перспективе, Дмитрий Анатольевич, эта проблема может оказаться очень большой, необходимой для обеспечения питьевой водой всего Центрально-Азиатского региона». Медведев заметил, что Россия открыта к обсуждению различных вариантов решения проблемы засухи, включая «неко-

⁶ Автор руководил и принимал непосредственное участие в разработке и защите в экспертных комиссиях экономических исследований и обоснования проектных решений «ТЭО территориального перераспределения части свободного стока рек Оби и Иртыша в бассейн Аральского моря».

торые прежние идеи, которые в какой-то момент были спрятаны под сукном»⁷.

Если представить идею Демченко и проектные решения ТЭО Герарди как многоцелевую задачу, то бесценное, что было сделано советскими учеными, изыскателями и проектировщиками, можно с большой пользой применить для адекватного ответа на вызовы и угрозы странам Срединной Евразии.

Для начала, следует исходить из того, что нет того государства, по заказу которого разрабатывалось ТЭО и которое могло самостоятельно его реализовать. В то же время, проблема сохранилась. Если в советское время в Средней Азии стал проявляться дефицит водных ресурсов в бассейне Аральского моря, то сегодня уже водный фактор в регионе становится главной причиной возможности перерастания конфликта в военные столкновения с непредсказуемыми последствиями.

Только Россия реально может дать то, что жизненно важно необходимо Центральной Азии, — пресную воду. Никто другой дать ей воду не может. Потому что столько воды есть только в России. Но это не означает, что необходимо вернуться снова к идее Демченко/проекту Герарди: напоить Аральскую впадину. Сегодня вода — это возобновимый рыночный товар, ценность которого приравнивается к нефти. Однозначно, Центральная Азия (точнее, орошаемое земледелие) на этой дорогой воде не сможет производить конкурентоспособную продукцию. Это в том случае, если все затраты по доставке сибирской воды целиком отнести на ирригацию. Поэтому предлагается с реализовать идею Демченко/проект Герарди (на имеющейся уникальной информационной базе данных по инженерным решениям, топографии, геологии, гидрогеологии и т.д.) в формате международного морского судоходного пути по маршруту Карское море — Каспийское море — Персидский залив. Такой геостратегический шаг сплотит страны Срединной Евразии общим проектом решения социально-экономических проблем, смягчит, а впо-

⁷ Назарбаев возродил идею переброски рек Сибири на юг //

следствии и ликвидирует угрозы в Арктике, на Каспии, в Центральной Азии и в Персидском заливе.

Технология Трансазийского коридора развития — это не реставрация прежних инструментов и механизмов сотрудничества. Это новый программный/интеллектуальный/инновационный продукт стратегии государств в новых геополитических условиях.

Предлагаемое решение выстраивается на принципах государственно-частного сотрудничества бизнеса и власти в деле хозяйственного освоения востребованных ресурсов, способных вывести сотрудничающие государства на лидирующие позиции организации и управления системообразующими потоками (финансовыми, товарными, людскими), связанными с функционированием ТРАЗКОР.

Думается, что жизнеспособность Трансазийского коридора развития будет определяться степенью заинтересованности субъектов хозяйствования в росте капитализации целостной геотерии Срединной Евразии. Это может быть достигнуто на основе их взаимопонимания и доверия. Для этого потребуются формирование на территории опережающего развития Срединной Евразии взаимовыгодной системы пространственной сплоченности.

Современные тенденции геополитических угроз создают новые барьеры на пути движения к росту благосостояния. Они сопровождаются возникновением у многих государств длинного списка проблем: бедности, ухудшения демографической и экологической ситуаций, кризиса в сельском хозяйстве, низкой транспортной освоенности территории и т.д. и т.п.

Для борьбы с глобальной нестабильностью, вызванной экономическим спадом и угрозой терроризма, многие страны вынуждены объединяться, чтобы концентрировать общие усилия на совместные действия. В связи с этим основной акцент концептуального видения сделан на предложении формирования взаимоприемлемой межгосударственной политики, под которой в настоящем контексте понимается составная часть политики каждого заинтересованного государства, направленная на организацию тесного экономического

— — — — —
www.bbc.co.uk/russian/russia/2010/09/100907_nazarbayev_siberia_rivers.shtml.

партнерства в соответствии с общей стратегией развития на конкретном Трансазийском экономическом пространстве. Такое понимание солидарной политики означает, что условием ее формирования является наличие стратегии развития солидарных стран.

В этой связи необходимо отметить, что долгосрочная стратегия совместного развития (с сохранением сотрудничества с другими странами) Азийских государств на едином экономическом пространстве в настоящее время находится в стадии своего формирования, и поэтому лишь с определенной долей условности можно говорить, что таковая стратегия существует. По нашему мнению, действенным шагом в реализации предлагаемого подхода могло бы быть создание совместными усилиями лидеров Северной, Центральной и Южной Азии первого открытого Трансазийского коридора развития базовых ресурсов заинтересованных стран в мировую экономику.

Определяющую роль в **выборе маршрута и границ** на стартовом этапе создания ТРАЗКОР (думается, что число участников Коридора со временем будет только возрастать⁸) во многом сыграли следующие важные обстоятельства:

- наличие и расположение уникальных месторождений минерально-сырьевых баз, топливно-энергетических ресурсов, свободных трудовых рук;
- наличие фундаментальных совместных работ российских и центральноазиатских проектно-изыскательских и научно-исследовательских институтов по изучению трассы водоподачи в безводные районы региона;
- корпоративные интересы отечественных и зарубежных промышленно-финансовых структур совместного освоения базовых ресурсов ТРАЗКОР;
- возможности поддержания Норильского горно-металлургического узла и вывоза продукции лесопромышленного комплекса для выхода на мировой рынок леса через Северный морской путь;
- возможности усилить инвестиционную привлекательность Северного морского пути, Транссиба, БАМа, Турксиба, портов Каспия,

Персидского залива и Индийского океана. В границах ТРАЗКОР от Карского моря до Персидского залива имеются благоприятные условия, чтобы экономически укрепить и сплотить территории России (Уральский федеральный округ), Казахстана (Кустанайская и Кызыл-Ординская области), Узбекистана (Каракалпакия, Хорезм), Туркмении (Дашогуз) и Ирана, Афганистана, Пакистана, Индии, а также создать совместные производства и рынки.

Ресурсные и территориальные возможности ТРАЗКОР могут служить надежной основой расширения взаимовыгодного сотрудничества традиционно дружественных стран.

Наряду с уникальными базовыми ресурсами ТРАЗКОР наделен мощным географическим преимуществом. Этот фактор выгодно используют европейские государства. В настоящее время рост грузовых и пассажирских перевозок в рассматриваемом регионе в меридиональном направлении во многом сдерживается отсутствием хозяйственной деятельности на значительных территориях Казахстана и республик Центральной Азии (от Кургана до Туркменбаши) из-за дефицита воды. Поэтому транзит и вывоз сырья осуществляется только по обжитым местам вдоль существующих трасс в широтном направлении (Транссиб, Турксиб).

Территория (место действия) проекта складывается / формируется не в силу заданности действия неких обстоятельств, а исходя, в первую очередь, из цели геопроекта ТРАЗКОР — повышение благосостояния и улучшение качества жизни многомиллиардного населения стран ЕАЭС, ШОС и БРИКС, объединение их благородных намерений и ресурсов жизнедеятельности геоэкономическим альянсом «Трансазийское созвездие» Золотого меридиана Евразии.

⁸ Об этом убедительно свидетельствуют итоги саммитов ШОС и БРИКС (Башкирия. Уфа. 2015).

Рудашевский В.Д., Рыскулов Д.М.

Трансазийский коридор развития.
Смена экономического и затем
политического вектора развития России¹



Выступая на Мировом политическом форуме в Ярославле в 2011 году, известный политолог Збигнев Бжезинский сказал: «Последнее десятилетие XX века было отмечено тектоническим сдвигом в мировых делах... Евразия тем не менее сохраняет свое геополитическое значение. Не только ее западная часть — Европа — по-прежнему место сосредоточения значительной части мировой по-

¹ Опубликовано: НГ-Энергия. 11.09.2012 [conjuncture.ru/ng-ru-11-09-2012].

литической и экономической мощи, но и ее восточная часть — Азия — в последнее время стала жизненно важным центром экономического развития и растущего политического влияния... Евразия является центром мира, и тот, кто контролирует Евразию, осуществляет контроль над всем миром».

Действительно, значение Евразии и ее роль в мировых процессах определяющая. На этот регион приходится 75% населения Земли, 60% внутреннего валового продукта и 75% энергетических ресурсов. В целом потенциальная мощь Евразии превосходит таковую США. Поэтому она во многом сдерживает перерастание локальных конфликтов в вооруженное столкновение.

С определенной уверенностью можно предположить, что безопасность не только региональных игроков, но и их ближайших соседей во многом будет зависеть от того, насколько разумно они распорядятся своими уникальными ресурсами и преимуществами в той или иной коалиции, помня, что коллективное выживание отличается от индивидуального желания «спастись» большими возможностями добиться успеха. Исходя из этого Россия постоянно на протяжении многих лет разноформатно пыталась войти в Европу через «окно, прорубленное Петром». Все предпринятые попытки удовлетворить свое историческое желание так и не увенчались успехом. Не помогают этому и вытянутые из нашей страны в Германию, Францию и другие государства Европы магистральные трубы для поддержки их экономики газом и нефтью России. Может быть, поэтому, а также осознавая, что наша страна наполовину полна Европой и наполовину пуста Азией, руководство России стало предпринимать практические шаги в поддержку и поощрение проектов сотрудничества с азиатскими странами. Азиатское направление — это не только быстрорастущий Китай. Для России Азия простирается по меридиану — от Арктики до Индийского океана, а по широте от Урала и до Тихого океана. Здесь самая богатая ресурсами, но практически малообжитая и необустроенная территория Арктики, Сибири и Дальнего Востока.

Решение стратегических задач новой повестки дня требует поиска новых, нестандартных инновационных решений, в том числе асим-

метричных ответов на существующие угрозы безопасности, так как противодействовать им традиционными способами становится все труднее (а в ряде случаев — уже и невозможно). При этом есть понимание того факта, что в Арктическом совете, СНГ, ЕврАзЭС, ОДКБ и ШОС евразийской экономической интеграции не уделяется достойного внимания. К примеру, в ЕврАзЭС и ШОС отсутствует стратегия совместных действий в плане продвижения экономической интеграции на многосторонней и взаимовыгодной основе.

В ЕврАзЭС Россия — лидер сообщества. Но она пока не предложила интеграционный проект, который стал бы фундаментом эффективного развития многосторонних взаимовыгодных экономических отношений всех участников этого сообщества. Как представляется, основная причина в том, что ЕврАзЭС и ШОС по-прежнему делают главную ставку на развитие военного сотрудничества и взаимодействия по вопросам безопасности, чем умаляют важность экономической составляющей. В результате и эти «клубы по интересам» так и не стали экономическими коалициями. В этих институтах еще не сложились условия развития полноценных экономических отношений. Правда, как свидетельствуют обнадеживающие результаты заседания членов ШОС в Пекине в июне 2012 года, к процессу «политического сближения» участников этой авторитетной в мире организации добавляется экономическое измерение, заинтересованность в инвестиционных проектах.

Несмотря на наличие между дружественными странами-участниками «шанхайского клуба» ряда расхождений во взаимопонимании отдельных вопросов, инициативы формирования единого экономического пространства в Центральной Азии, в ЕврАзЭС и ШОС все чаще становятся предметом обсуждения.

18 ноября 2011 года после подписания в московском Кремле трехсторонней Декларации России, Беларуси и Казахстана о евразийской экономической интеграции значительно продвинулась идея создания Евразийского экономического пространства. По мировым меркам это будет мощное объединение — совокупный ВВП трех стран составляет почти 2 трлн долларов США. Промышленный потенциал «тройки» оценивается в 600 млрд долларов США, объем выпуска продукции

сельского хозяйства — около 112 млрд долларов США, а общий потребительский рынок — более 165 млн человек. Его продолжение проявилось на заседании ШОС 6 июня 2012 года.

Стабильный спрос на конкретный проект ликвидации последствий и выхода из кризиса вызвал поток идей. По замыслу большинство из них сводится к созданию международных транспортных коридоров, очевидно помня, что Америка вышла в свое время из глубокой депрессии благодаря строительству дорог. К сожалению, выдвигаемые инициативные предложения сохраняют широтную нацеленность на извлечение прибыли нефтегазовыми компаниями и производителями товаров широкого спроса. Убедительный тому пример — активная реализация мегапроекта «Западная Европа–Китай».

Наступательно-агрессивная политика «широтного мышления» сводится к тому, что стратегическая территория, обладающая высоким экономическим потенциалом, становится трансконтинентальным «проходным двором». Ее сохранение будет сдерживать возрождение Северного морского пути (СМП), снижать конкурентоспособность Транссибирской магистрали и ограничивать развитие производительных сил, наземной инфраструктуры приарктической территории и т.д. Еще больше усугубят положение, если начнут форсировать реализацию обсуждаемых широтных проектов.

Золотой меридиан Евразии

С нашей точки зрения, уязвимость и снижение эффективности существующих транспортных осей широтной направленности можно ликвидировать путем создания общего для стран Средней Евразии (СЕА) меридионального Трансазийского коридора развития (ТРАЗКОР) России, республик Центральной Азии, Китая (Синьцзян-Уйгурский автономный район), государств Каспийского региона и Аравийского моря.

Актуальность Трансазийского проекта также предопределена необходимостью сохранения устойчивого развития экономики

стран СЕА и улучшения качества жизни населения. Сложность задачи заключается в том, что каждое государство постоянно находится в состоянии поиска ответов на внешние и внутренние угрозы, которые возникают в большинстве случаев по независимым от него причинам.

Проект задуман как «плетение глобальной транспортной сети» для «улова» выгод и преимуществ системного сплочения геоторий транспортными сетями. Его навигатором должен быть план «дорожной карты» власти, научного сообщества и бизнеса, для составления и реализации которого необходимо будет принять межправительственное Соглашение о начале проектных и научных работ.

По мере реализации структурообразующих проектов ТРАЗКОР станет трансконтинентальной геостратегической вертикалью Евразии и основой обеспечения повышенной устойчивости и безопасности национальных экономик всех 19 ее государств. Понятно, что в рамках перспективного будущего ТРАЗКОР должен охватывать все инфраструктурные компоненты — собственно грузопоток, информационные каналы, финансовые и семантические потоки, таким образом, речь действительно идет о проекте, притом проекте глобальном: глобализации территорий Средней Евразии и глобализации процессов ее познания и переустройства.

Актуальность создания ТРАЗКОР подтверждается многими соображениями известных политологов. Так, например, декан факультета мировой экономики и мировой политики НИУ ВШЭ С. Караганов уже года четыре во всяких аналитических докладах, выступлениях критиковал российскую политику в Азии за отсутствие нацеленности на пристегивание нашей страны к азиатскому экономическому локомотиву. К этому локомотиву успешно прицепились США, страны Латинской Америки, даже во многом и Европа. Есть уверенность, что потенциал соработки и торгово-инвестиционного сотрудничества достаточен, чтобы страны СЕА на равных могли извлекать дивиденды совместных мегапроектов. Преимущества меридиональной экономики обеспечат возможность организовать, координировать совместную деятельность государств СЕА и использовать потенциал созвездия государств СЕА в собственных интересах.

Главная миссия ТРАЗКОР заключается в улучшении качества жизни 1,5 млрд трансасийцев посредством повышения ценности труда и создания 20 млн высокооплачиваемых рабочих мест: в строительстве, на грузообразующих и грузопотребляющих объектах промышленности, энергетики и сельского хозяйства.

Замысел Трансасийского проекта опирается на уникальный опыт Великого шелкового пути, развивает научно-проектные и конструктивные решения ученых и инженеров, реализованные в Арктике, на Урале, в Западной Сибири, Центральной Азии, прикаспийских регионах.

Международный наднациональный Трансасийский коридор развития (ТРАЗКОР) проходит по территории стран Евразии (России, Китая, республик Центральной Азии, стран Каспийского региона и Персидского залива) по меридиану от Арктики до Индийского океана, опираясь на их инновационные проекты трансконтинентального обустройства геотерии в интересах улучшения качества жизни населения посредством консолидированного использования ресурсов и иных преимуществ реконструкции действующих коммуникаций и строительства новых дорог. Трансасийская геотерия является приобретаемым стратегическим ресурсом развития всех стран СЕА.

Географически положение ТРАЗКОР уникально. По широте он находится «...между молотом Европы и наковальной Азии», а по меридиану — между холодной Арктикой и горячим Персидским заливом (см. карту вначале статьи). Здесь наикратчайшее расстояние в Евразии между Северным морским путем и Южным морским путем (около 4500 км).

Трансасийское созвездие выделяют его мощные геоэкономические центры притяжения:

а) Арктика. Она обладает колоссальными энергетическими и минеральными ресурсами. Для российской экономики характерны огромные расстояния между крупными экономическими объектами и сильная удаленность большинства промышленных центров страны даже от российских морских портов. В условиях же разрушения некогда целостной экономической системы и в целом схемы стратегического распределения экономических ресурсов внутренние про-

странства России оказались практически изолированными от экономики ключевых регионов. Вне восстановления прошлых геоэкономических по своей сути связей и их расширения в евразийском контексте представляется, что внутренние пространства России будут обречены на дальнейшее отставание в экономическом развитии. Решить данную проблему невозможно в узконациональных рамках.

б) Центральная Азия. Здесь складывается ситуация, когда множество внешних игроков заинтересованы в продвижении своего влияния в регионе, а республикам Центральной Азии необходима внешняя поддержка для достижения своих интересов. То есть создаются возможности для появления самых разнообразных альянсов в интересах между внутри- и внешнерегиональными игроками. Отчасти подобное положение дел имело место и раньше, но сейчас внимание и устремления внешних игроков к региону растут и возможностей в этом направлении открывается больше.

в) Регион Каспийского моря. Все то, что происходит вокруг Каспийского моря, и то, что еще может произойти, — это только часть действий в той большой стратегической игре ведущих стран мира после самоликвидации СССР. Для России они несут с собой вполне конкретные угрозы национальным интересам.

г) Персидский залив сохранит за собой статус мирового энергетического полюса, пока в мировом топливно-энергетическом балансе доминирует нефть. Кроме военного присутствия Запада для контроля энергетических ресурсов в зоне Персидского залива важным геополитическим фактором являются территориальные споры.

Уникальные запасы полезных ископаемых стран СЕА являются весьма весомым залогом для получения кредитов на развитие, так как вовлечение их в промышленный передел создает новые товарные ценности. На севере СЕА плотно сосредоточен богатейший природный потенциал, а в южных странах имеются уникальные запасы полезных ископаемых, биоклиматические и трудовые ресурсы, которые все еще соседствуют с бедностью.

Особенности СЕА (меридиональное расположение коридорообразующих исторически дружественных стран, масштабность, массивность, целостность территории при наличии всех природ-

ных «задатков прочности» и собственных проблем, сдерживающих динамичное развитие производительных сил) свидетельствуют о правильном выборе проектного места действия.

Факторы интереса

Для региона характерны уникальные запасы полезных ископаемых, трудовых ресурсов, природно-климатических ресурсов, выгодное географическое расположение, высокие территориальные преимущества, повышенный интерес иностранных компаний к сырьевым ресурсам.

Геополитические преимущества сводятся к восстановлению нарушенных хозяйственных, экономических взаимосвязей и партнерских отношений между субъектами стран центральных регионов Евразии. Это может исключить или ослабить геополитические угрозы.

Выгоды Российской Федерации состоят в возрождении Северного морского пути и укреплении роли России в Арктике; повышении загруженности Транссибирской магистрали; открытии новых рынков сбыта российских товаров (в первую очередь товаропроизводителей Урала и Западной Сибири) в странах Центральной и Южной Азии; выходе к мировым торговым портам Персидского залива; расширении сотрудничества в Каспийском регионе; активном участии в реализации новой политики в Азии; совершенствовании евразийской транспортной политики на основе координации транспортных потоков коридора «Север–Юг» и Трансазийского коридора; обеспечении старопромышленных районов Урала качественной водой, а населения — фруктами и овощами южного ассортимента с высоким содержанием витаминов; поступлении регулярных платежей за экспорт водных ресурсов России и доходов в бюджеты разных уровней; расширении экономических связей за счет совместного освоения ресурсного потенциала Урала, Западной Сибири и Большого Тургая.

Выгоды стран Центральной Азии связаны с повышением качества жизни населения стран Центральной Азии; выходом к Кар-

скому и Аравийскому морям; выходом на новые рынки; вовлечением в хозяйственное освоение перспективных месторождений уникальных полезных ископаемых, на базе которых можно будет создать новые предприятия цветной металлургии, энергетики и агропромышленного комплекса; созданием новых рабочих мест; развитием рынка сельхозпродукции.

Выгоды бизнеса сводятся к подписанию межправительственного Соглашения о начале работ по Трансазийскому проекту, что открывает дорогу к государственно-частному партнерству в создании совместных предприятий, открытию новых рынков, формированию новых потоков товаров и услуг, возможности организации новых высокодоходных производств в промышленности, энергетике, на транспорте, в сельском хозяйстве, стимулированию развития свободного предпринимательства.

На территории нового экономического пространства могут возникнуть благоприятные условия организации бизнеса для вторых и третьих членов семей в сфере услуг. Выгоды географического положения меридионального Трансазийского коридора развития усиливает привлекательность и преимущества совместного освоения нового экономического пространства за счет создания транспортно-коммуникационного единства континента — меридианного сквозного международного транспортного коридора Карское море — Персидский залив по территории России, стран Центральной и Южной Азии, вдоль 70-го меридиана с выходом в Арктику, Каспийское море и Индийский океан.

Для внутриматериковых стран строительство современного транзитного транспортного коридора станет важнейшим средством ликвидации физической изоляции многих товаропроизводителей, повышения статуса стран СЕА в мировой экономике и политике, так как уже сейчас экономическое развитие центральноазиатских стран опирается в слабую транспортную инфраструктуру.

Строительство меридиональной автомагистрали и меридиональной железной дороги Карское море — Персидский залив как пускового комплекса Трансазийского проекта вблизи динамично развивающихся регионов мира усилит конкурентоспособность

широтных магистралей (Транссиба, Турксиба и др.), так как на международном рынке транспортных услуг появится новая мощная развязка транспортных корреспонденций.

На пересечении Трансазиатской магистрали с Транссибом и Турксибом возникнут перспективные перевалочные узлы. На этих перекрестках могут проявиться интересы регионов России, Европы, Китая, Кореи, Японии, Вьетнама, Сингапура.

Индия, Иран, Пакистан, Арабские Эмираты и ряд других стран заинтересованы выйти на рынки Центральной Азии и Сибири. Привлекают их ее природные богатства. Со своей стороны они готовы предложить современные электронные технологии, электробытовую технику и оборудование, чай, фрукты, овощи, ковры, хлопок и т.д.

Основание говорить об эффективности Трансазийского проекта дают результаты экономических расчетов оценки инвестиций реализуемой комплексной программы «Урал промышленный — Урал Полярный». Важность сведений по этой программе заключается в том, что «Урал промышленный — Урал Полярный» фактически начал конструктивно формировать Трансазийский коридор развития.

Отсюда возьмет начало меридиональный торгово-промышленный транспортный коридор «Арктика — Персидский залив» своими наземными магистралями и судоходным морским каналом «ТрансАзия» (Карское море — Персидский залив через Каспийское море).

Трансазийский коридор развития расширит по многим направлениям границы рынка сбыта для производителей стран СЕА. Его следует рассматривать как открытый проект. Его нельзя представить без широкого взаимодействия с другими международными объединениями и институтами. Было бы эффективно рассматривать его в качестве первого мегапроекта. Для этого предлагается создать Евразийский союз как экономическое подкрепление политической интеграции. Только экономические приоритеты дают шанс для включения этого союза в качестве органичной части новой мировой экономической архитектуры, формирование которой началось под воздействием самого мощного в истории глобально-финансово-экономического кризиса.

Международные транспортные коридоры редко строятся по готовому проекту, но их развитие происходит органически.

Становясь сильнее, государство стимулирует новые потребности, побуждая так или иначе расширять новации их удовлетворения собственным потенциалом и увеличением объемов торговли с внешним миром: с соседними и удаленными странами — со всеми, кто обладает ресурсами, в которых оно нуждается для подпитывания роста.

В стремлении надежно удовлетворить свои экономические потребности страны СЕА никак не ущемляют интересы других государств и не угрожают их существованию.

Основывая свое взаимодействие на правилах свободной торговли и совместимости систем регулирования объективно, в том числе и через отношения с третьими странами и региональными структурами, страны Трансазийского созвездия способны распространить эти принципы на все пространство от Атлантики до Тихого океана и от Арктики до Индийского океана. Это пространство будет гармоничным по своей экономической природе, но полицентричным с точки зрения конкретных механизмов и управленческих решений. После этого будет логично начать конструктивный диалог о принципах взаимодействия с государствами АТР, Северной Америки, других регионов.

Филиппенко А.В.

Коридор международного развития «Арктика – Центральная Евразия»¹

1. Формулировка методологических оснований проекта: объективные причины (условия), глобальные последствия, цели, принципы, угрозы, механизмы реализации

Проект только на самый первый взгляд представляется экономическим. В действительности, как всякий большой проект, он и проистекает не из экономических целей и последствия имеет далеко не экономические. Это амбициозный проект с далеко не осознанными отдаленными последствиями, нужный не только странам Средней и Центральной Азии, не только российской промышленности, хозяйственным комплексам регионов Западной Сибири и Урала, но и будущим глобальным лидерам — Китаю, Индии, южноазиатским странам мира Ислама.

И конечно, такой масштабный проект не может быть делом Ханты-Мансийского округа, правительства города Москвы и даже правительства Российской Федерации. Это проект для международного сотрудничества в рамках как ближнего зарубежья: Евразийское экономическое сотрудничество (ЕврАзЭС), так и в рамках дальнего зарубежья — Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) и Совещание по выработке мер доверия в Азии (СВМДА).

Основаниями таких проектов нередко оказываются либо достаточно очевидные политические, военные задачи, стоящие перед государством, либо далеко не очевидные, объективные обстоятельства, прежде всего демографические и экологические.

— — — — —
¹ Опубликовано: ДОКЛАД. Международная конференция (круглый стол) «Трансазиатский коридор развития». Москва, Дом правительства г. Москвы, 19 ноября 2004 г. // **Правительство Москвы**. 19.11.2004 [conjuncture.ru/filipenko-19-11-2004].

Когда мы осознали, что проект выходит за рамки экономического мышления, он гораздо шире, то исходили из угроз — глобальных экономических, демографических, миграционных, военно-политических, экологических, которые встали или встанут перед сибирскими регионами России. Но отражая угрозы, мы проект никогда не реализуем, потому что он станет сугубо российским. Поэтому нам нужна глубина проекта и ответ на ожидания потенциальных партнеров проекта.

Последствиями будут такие геостратегические и экономические изменения, которые в кратчайшие сроки трансформируют образ обитаемого мира.

Поэтому для выбора стратегически правильного пути мы сразу должны задать принципы, которым должен отвечать проект такого масштаба.

Мы также должны определить перспективные цели проекта, отнюдь не только экономические, поскольку эти последние по большому счету — в исторической перспективе ближайшего столетия — являются краткосрочными целями.

Мы должны определить, какие угрозы нашему национальному развитию могут быть преодолены или сняты в результате реализации этого проекта. Их спектр может простираться от угроз непосредственных, вызванных текущим политическим процессом и современными экономическими тенденциями, вплоть до угроз отдаленного будущего, зачатки которых начинают формироваться в наши дни именно вследствие выбора ошибочных стратегий.

Нам надо также наметить пути, которым должен следовать проект, — иными словами, сформулировать механизмы его поэтапной реализации, включая экономические, социальные и политические, а лучше в их единстве.

Мы не претендуем на оригинальность. Меньший по масштабу проект меридионального развития уже находится в стадии организационного воплощения. Я имею в виду Международный транспортный коридор «Север-Юг». Коридор Арктика — Центральная Евразия является укрупненной восточной трансляцией меридиональной сшивки двух самых главных мест экономическо-

го роста мировой экономики в XXI веке — Арктического циркумполярного круга, т.е. экономик России, Европы, США и Канады, и Южной и Восточной Азии, т.е. Китая, Индии, Ирана, Пакистана, Малайзии и других исламских стран.

От концепции расшивания российского пространства некими «мостами с Востока на Запад» мы предлагаем перейти к концепции ускоренного развития прежде всего слаборазвитых экономически регионов Арктики, Крайнего Севера России и северных регионов наших азиатских партнеров.

Вместо ускоренного движения по мосту мы создадим глобальный макрорегион международного развития.

2. Объективные условия и причины проекта

Проект объективно необходим в силу целого комплекса постепенно сложившихся обстоятельств разной природы. Сам сложившийся комплекс обстоятельств уже подталкивает к осуществлению мер, которые составляют основу проекта.

Следовательно, мы должны не упустить инициативу, взять контроль над начавшимся процессом в свои руки. Возглавить этот процесс, определить его идеологию и направления развития. Как это сделать? Путем разработки концепции, которая позволит нам выстраивать политические, экономические и социальные механизмы реализации проекта.

По сути, мы предлагаем дать опережающие ответы на вызов, который пока еще очевиден немногим аналитикам, но который в ближайшей перспективе приобретет черты неуправляемого монстра, который будет пожирать наши ресурсы ради собственного существования. Проект не должен оторваться не только от нынешних потребностей, но и от вызовов экономики в среднесрочной перспективе.

Важнейшими представляются три группы обстоятельств:

А. Экологические и социально-демографические обстоятельства:

1) нехватка воды и, в связи с этим, всех остальных биологических ресурсов Средней Азии;

2) быстрое выбытие наиболее плодородных массивов земель сельскохозяйственного назначения и замена их гораздо более тяжелыми целинными и истощенными землями (перевыпас пастбищ и истощение посевных земель уже привели к неспособности поддерживать наличную плотность населения в странах ближнего зарубежья России);

3) взрывной демографический рост в этом регионе, усугубляющий ресурсную недостаточность региона.

Б. Политико-демографические обстоятельства:

4) угроза спонтанного массового переселения народов в демографически «пустые» северные районы; эта угроза со стороны среднеазиатского этнического сообщества несоизмеримо реальнее жупела «китайского навеса», поскольку она не сдерживается политическими и историко-культурными границами, обеспеченная сохранением психологии советского территориального и (относительного) культурного единства;

5) демонстрация национальных интересов в отношении среднеазиатских и российских территорий со стороны третьих государств. Сейчас в регионе сохраняется влияние России, но уже экономическим ориентиром и лидером становятся США, заявили о своих геополитических интересах Китай, Иран, Пакистан.

В. Экономические обстоятельства:

6) наличие «срединной пустоты». В «подбрюшье» России — для России. «ПустОты» развития в западных регионах КНР — для Китая. Пустоты развития в Кашмире и на Памире — для Индии и Пакистана, Таджикистана и Афганистана. Экономический голод этого пустого пространства требует незамедлительного заполнения;

7) перманентная дешевизна и избыток рабочей силы в Средней Азии;

8) пустота экономического развития арктического пояса России, особенно вопиющая на фоне успешного проекта на западном склоне Уральских гор и в регионах Центрального и Южного Урале, эта пустота заставляет многих фантазеров высасывать из пальца стратегию «сырьевого предназначения» Ямала, Югры, Заполярья.

Сырьевой приоритет был исторически разумен и естественен в прошедшие десятилетия, но он исчерпал себя;

9) отток трудового ресурса коренного происхождения из регионов Сибири и замена его менее квалифицированным трудовым ресурсом из новых миграционных потоков (средне- и южноазиатских). Понимая, что Россия в ближайшее время примет несколько миллионов трудовых мигрантов и должна будет найти механизмы их адаптации, мы должны понимать, что наиболее ценные кадры — это кадры местные;

9) образование колоссальной «разницы потенциалов» в крайних точках меридиональной оси «Арктическая уральско-западносибирская зона — южная ирано-китайско-индийская зона». Нам очень важно, чтобы эта разница потенциалов не грохнула конфликтным разрядом молнии спонтанной войны, а начала созидательно двигать энергию в экономическое развитие стран-участников.

3. Ближайшие и отдаленные последствия реализации проекта

Просматриваются ближние, среднесрочные и долгосрочные последствия.

Ближние следствия преимущественно экономические.

Среднесрочные следствия — социальные и политические.

Долгосрочные последствия — это комплекс политических, социальных, демографических и экологических новообразований, в значительной степени меняющий образ региона и его место в мире.

Ближайшие последствия связаны непосредственно с экономическими выгодами.

Появление надежных транспортных коммуникаций с понятным юридическим статусом международного проекта даст выгоду уже в самом начале.

Китай, Иран, Пакистан смогут создавать в Сибири СП по переработке углеводородного сырья — нефте- и газохимические предприятия, предприятия высокой химии. Им всем это очень нужно.

Для инвесторов из европейских стран, Казахстана, Индии и Китая появится возможность участвовать в горной добыче на Крайнем Севере России, а пример Пермской и Свердловской областей показывает огромный потенциал горной добычи минерального сырья.

Казахстан и Узбекистан получают возможность поверить, что завершающаяся на наших глазах историческая драма гибели Аральского моря — это временный период в истории региона.

Население стран региона Средней Азии получит чистую воду и возможность заниматься сельским хозяйством с более совершенными и менее губительными для природы технологиями.

Российские же регионы смогут приступить к созданию экономического макрорегиона, западной границей которого является пространство от Перми до Челябинска, а восточная простирается до Красноярска и Иркутска.

Сразу же возникнут и более мелкие, но также важные следствия — в частности, Россия перестанет ревновать Казахстан в связи с казахскими проектами железной дороги, нефте- и газопроводов в Китай, нефтепровода в Иран, потому что казахские проекты станут одними из центральных звеньев коридора Арктика — Центральная Евразия.

Историческими примерами аналогичных проектов были Транссибирская железная дорога, советская система нефтепроводов из Западной Сибири в Европу, североамериканский проект Route-66, железная дорога от Атлантического до Тихоокеанского побережья США, амбициозный проект «Сибу да кайфа» по развитию Запада Китайской Народной Республики.

Мегапроекты с российским участием — МТК «Север-Юг» и коридор Арктика — Центральная Евразия — должны войти в этот список мегапроектов.

Отдаленными последствиями будут такие геостратегические изменения, которые могут быть реализованы в новых институциональных формах (т.е. это новые государства. Исторические параллели — Великий Шелковый путь, Путь из Варяг в Греки, хазаро-ганзейский торговый потенциал оси «Балтийско-Скандинавский регион — Каспийско-Среднеазиатский регион», стимулировавший становление капитализма и национальных государств в северной

Европе, норманнская экспансия и «военно-торговые» государства норманнов, Вест-Индская торговая компания и чайные клиперы, «голландская» европейская торговля на дальние расстояния Нового времени, Левантский путь и т.д. Все они так или иначе потребовали формирования новых государств или укрепления старых в ключевых точках транспортных потоков).

Реализация проекта будет идти также в русле формирования наднациональных структур — транснациональных корпораций, экономические интересы которых все более наполняются задачами социальной ответственности, а их потенциал начинает сравниваться с государственным.

Популяционно-демографические последствия связаны с возрастанием плотности населения в южных территориях Сибири за счет мигрантов из Средней Азии до уровня, необходимого для интенсивного товарного сельскохозяйственного производства. И стабилизации плотности (за счет динамики повозрастных когорт, выбывающего нетрудоспособного населения, замещения его квалифицированным трудоспособным) в северных промышленных районах страны.

Результатом этих процессов будет снятие угрозы экспансии китайского сельского населения, принципы хозяйствования которого не соответствуют экологическим требованиям территорий Южной Сибири и Средней Азии.

4. Принципы разработки концепции проекта

В самом общем виде принципы будущей концепции проекта должны отвечать стратегию «развивать глобально через вовлечение в срединное пространство». Это диалектическое триединство «политика-экономика-население», взаимосвязь которого обеспечивается на межгосударственном уровне через международные политические организации.

Конечно, требуется проработка этих принципов, но их важно обозначить, а не ограничиваться только экономическими акцентами. Они у нас есть, мы их предложим в специальном сообщении

5. Возможные наиболее общие механизмы реализации проекта

Это взаимосвязь трех механизмов: экономические, политические и социальные механизмы реализации проекта.

Мы понимаем, что лишь инициируем проект коридора международного развития «Арктика — Центральная Евразия». Его окончательная идеология и стратегия развития должны быть определены с учетом интересов государств-участников, крупных корпораций — участников проекта.

Мы изначально определяем лишь ряд принципиальных позиций проекта:

1. Проект не должен нести транспортный приоритет, будь то транзит грузов по железным и автодорогам, переброска воды, транспортировка нефти и газа, продуктов нефте- и газохимии.

2. Хозяйственными приоритетами являются технологические направления всех отраслей хозяйства: в нефтегазовой отрасли — переработка и химия, в сельском хозяйстве — новейшие экологически безопасные технологии и крайне привлекательные наработки по сельскому хозяйству в ледовых арктических и сухих пустынных землях, в работе с населением — наднациональные методики регулирования человеческих потоков и так далее.

3. Мы сразу обозначаем регионы приоритетного внимания — шельф Арктики, приарктические регионы России, восточный склон Уральского хребта, степную зону Казахстана и Узбекистана, полупустынную зону Узбекистана и Туркменистана, горные регионы Тянь-Шаня и Памира, Западный Китай, Северный Пакистан, Северо-Запад Индии.

4. Мы понимаем политический приоритет проекта, потому что приглашать инвесторов и гарантировать им будущие прибыли без политических гарантий правительств стран-участников было бы обманом. Мы просто обязаны учитывать национальные задачи всех вовлеченных государств.

В ближайшее время мы намерены создать рабочую группу для проработки проекта. В эту группу войдут китайские, индийские,

пакистанские, иранские, малайзийские, казахстанские эксперты, а также представители европейских и американских финансово-инвестиционных институтов. Рабочая группа подготовит предложения правительствам стран-участников и администрациям вовлеченных регионов этих стран.

Мы хорошо понимаем цивилизационную глубину проекта, который объединит европейское, постсоветское евразийское, китайское, индийское и мусульманское пространства.

Но общий проект — это то единственное, что позволит избежать обещанного нам паникерами-пораженцами «конфликта цивилизаций».

Спасибо за внимание.

Рыскулов Д.М.

Трансазийский торговый путь мировой экономики¹

Статья посвящена предпроектному обоснованию Трансазийского проекта диверсификации и гармонизации транспортных систем, торговых путей мировой экономики на основе анализа системных предпосылок, факторов научно-проектного видения ответа на вызовы/угрозы расширения торгово-экономического сотрудничества.

Транспорт во многом предопределил экономическое освоение территорий и пространственное развитие производительных сил государств, способствовал укреплению их целостности и устойчивости.

Торговые пути связали между собой континенты. Современный мир стал таким, какой он есть, во многом благодаря торговле и транспорту: континентальным железным дорогам, автострадам, морскому флоту, речным путям, сооружениям судоходных каналов, соединивших моря и океаны, строительству аэропортов и т.д.

Международная торговля имеет выдающееся значение в обмене материальными и духовными ценностями, способствуют объединению стран на принципах взаимовыгодного партнерства и сотрудничества.

Существенному сдвигу в развитии мировой торговли способствовали зоны свободной торговли и таможенные союзы. По оценке Всемирного банка в рамках таких зон осуществляется около половины мировой торговли. Среди них наиболее известны следующие региональные блоки:

— — — — —
¹ Опубликовано: Международная конференция (круглый стол) «Трансазийский коридор развития» г. Москва 19 ноября 2004 г. // **Правительство Москвы**. 19.11.2004 [conjunction.ru/ryskulov-19-11-2004].

ТАБЛИЦА 1

Региональные блоки ¹	Площадь (км ²)	Население	ВВП (\$US млн)	ВВП на душу населения	Кол-во стран-участниц ¹
Европейский союз	3 977 487	460 124 266	11 723 816	25 48	25
КАРИКОМ	462 344	14 565 083	64 219	4 409	14+13
ECOWAS	5 112 903	251 646 263	342 519	1 361	15
СЕМАС	3 020 142	34 970 529	85 136	2 435	6
ЕАС	1 763 777	97 865 428	104 239	1 065	3
CSN	17 339 153	370 158 470	2 868 430	7 749	10
GCC	2 285 844	35 869 438	536 223	14 949	6
SACU	2 693 418	51 055 878	541 433	10 605	5
СOMESA	3 779 427	118 950 321	141 962	1 193	5
НАФТА	21 588 638	430 495 039	12 889 900	29 942	3
АСЕАН	4 400 000	553 900 000	2 172 000	4 044	10
SAARC	5 136 740	1 467 255 669	4 074 031	2 777	8
Agadir	1 703 910	126 066 286	513 674	4 075	4
ЕврАзЭС	20 789 100	208 067 618	1 689 137	8 118	6
САСМ	422 614	37 816 598	159 536	4 219	5
PARTA	528 151	7 810 905	23 074	2 954	12+23
Справочно блоки и страны ²	Площадь (км ²)	Население	ВВП (\$US млн)	ВВП на душу населения	Кол-во стран (субъектов)
ООН	133 178 011	6 411 682 270	55 167 630	8 604	192
Канада	9 984 670	32 507 874	1 077 000	34 273	13
Китай ⁴	9 596 960	1 306 847 624	8 182 000	6 3	33
Индия	3 287 590	1 102 600 000	3 433 000	3 1	35
Россия	17 075 200	143 782 338	1 282 000	8 9	89
США	9 631 418	296 900 571	11 190 000	39 1	50
1 — Включая данные только по активным участникам					
2 — Первые два государства в мире по площади, населению и объему ВВП.					
3 — Включая автономные области и субъекты в государствах.					
4 — Данные по Китайской Народной Республике не включают Гон-Конг, Макау и Тайвань.					
Источник: CIA World Factbook 2005, IMF WEO Database.					
Источник — www.ereport.ru/articles/ecunions/wbloccs.htm .					

К формированию подобных блоков приводят объективные процессы политического, экономического, исторического характера, а также существенное возрастание значения транспорта. Это наглядно просматривается в южных странах Средней Евразии (СЕА).

СЕА отличается самодостаточностью по многим жизненно важным ресурсам, своей масштабностью, массивностью, континентальной целостностью и имеют все природные задатки прочности. При этом недостатком является разность потенциалов освоенности территории. Ключом к преодолению этой уязвимости Семенов–Тянь-Шанский считал сооружение «меридиональных чрезматериковых путей».

С тех пор, несмотря на прокладку многих шоссейных, железнодорожных, водных и воздушных путей, задача создания меридиональных чрезматериковых маршрутов в Евразии все еще остается не решенной.

С годами в практике принятия решений создания международных транспортных коридоров все чаще проявляется международный коллективизм, так как одним странам нужен доступ на внешние рынки сбыта, другие испытывают потребность в рабочей силе, кто-то зависит от технологий, а кто-то — от импорта ресурсов.

В мире нарастающих угроз и вызовов в одиночку трудно устоять. Даже несмотря на то, что ряд стран СЕА остаются мировым «клондайком».

Посткризисное восстановление национальных экономик диктует поиск адекватных инфраструктурных проектов с высокой долей инновационных решений. Этим требованиям полностью отвечает ТРАЗКОР. Кроме того, он ориентирует страны СЕА на совместные действия улучшения качества жизни населения, рост международной торговли, на капитализацию территорий, повышение устойчивости торгово-экономических отношений.

Излагаемый авторский замысел следует рассматривать как предложение:

– *инвесторам* выгодно вложить свои средства в перспективный проект освоения территорий и социально-экономического потенциала стран Средней Евразии путем строительства объектов

водного и наземного транспорта, промышленности, энергетики, сельского хозяйства и жилищного строительства;

– *научно-проектным организациям* — участвовать в исследованиях и во внедрении лучших практик при разработке проектно-сметной документации;

– *государственным структурам СЕА* — улучшить качество жизни более 2 млрд человек;

– *международным институтам интеграции* (к примеру, СНГ, ЕврАзЭС, ШОС и др.):

– расширить торгово-экономическое сотрудничество с целью повышения устойчивости и безопасности национальных экономик;

– улучшить исходное состояние международной торговли путем:
– обеспечения гармонизации транспортных систем и транспортного сообщения;

– создания условий хозяйствующим субъектам свободного доступа к мировым рынкам путем совместной деятельности «Пан-американской» автострады, Северного морского пути и меридионального транспортного комплекса ТРАЗКОР.

Трансазийский проект рассматривается в границах 19 стран Срединной Евразии, расположенных вдоль 70-го меридиана в.д. Общая площадь проекта — порядка 30 млн кв. км. Здесь проживает около 1,5 млрд чел.

В научно-проектных исследованиях административные субъекты Срединной Евразии представлены как три экономически взаимосвязанных пространства:

Северное: Уральский (ХМАО, ЯНАО, Курганская, Свердловская, Тюменская и Челябинская области), Сибирский (Омская, Новосибирская области, Алтайский край, Республика Алтай) федеральные округа Российской Федерации;

Срединное: Азербайджанская Республика, Республика Казахстан, Китайская Народная Республика (Западные автономные районы: Синьцзян-Уйгурский и Тибетский), Республика Кыргызстан, Российская Федерация (Приволжский федеральный округ: Оренбургская область, Саратовская область, Южный федеральный округ: Республика Дагестан, Республика Калмыкия, Астраханская

область), Республика Таджикистан, Туркменистан, Республика Узбекистан.

Южное: Исламская Республика Афганистан, Индия и страны Персидского залива.

Значительная часть территории ТРАЗКОР обследована, изучена учеными и проектировщиками, в частности, в процессе:

- проектирования и строительства первого в СССР магистрального газопровода «Бухара–Урал»;
- системной работы по материализации национального проекта России «Урал промышленный — Урал Полярный»;
- проектирования и строительства Главного Туркменского канала и газопровода «Средняя Азия — Урал»;
- составления проектно-сметной документации ТЭО канала «Обь–Амударья», ТЭО судоходного канала «Каспийское море — Персидский залив» и обоснования создания соединительного морского канала «Евразия».

Это свидетельствует о хорошей обеспеченности Трансазийского проекта достоверной базой знаний по топографии, геологии, гидрогеологии и т.д. Вместе с тем, имеющиеся проектные решения выполнены в разные годы. Они во многом не увязаны между собой и ориентируют на технологии, строительные материалы, технику и оборудование, которые к настоящему времени морально устарели. Все это свидетельствует о необходимости анализа и обобщений проработок прошлых лет, выполнения новых проектных работ на принципиально отличной методической, инженерно-технической и информационной основе, соответствующей международным требованиям к качеству строительных материалов и к строительно-монтажным работам с учетом интересов территорий, новых технологий и охраны окружающей среды.

АКТУАЛЬНОСТЬ ТРАНСАЗИЙСКОЙ ИДЕИ ПРЕДОПРЕДЕЛЕНА:

- ростом экономического потенциала государств СЕА;
- перемещением мирового центра влияния в Азию, а также *вызовами и возможностями как предпосылками* создания ТРАЗКОР.

В границах Трансазийского проекта существуют ряд барьеров и препятствий намерениям повысить устойчивость и безопасность национальных экономик СЕА:

- Территориальные противоречия в Арктике.
- Юридически неразделенный Каспий.
- Нестабильность в Афганистане.
- Транспортная политика государств Срединной Евразии, направленная на широтный транзит.
- Возрастающий дефицит водных ресурсов и рост свободных трудовых ресурсов на Юге.
- Сырьевой характер экономики большинства государств региона, недостаточная развитость обрабатывающих производств, малый объем инвестиций в несырьевой сектор.
- Напряженность в отношениях между Пакистаном и Индией.
- Объективные обстоятельства, препятствующие расширению торговли. К примеру, слабо развитая инфраструктура.

В СЕА плотно сосредоточены мировые запасы минерального сырья и трудовые ресурсы. И это все еще соседствует с бедностью.

Системный анализ экономики стран СЕА утвердил мнение о том, что решение проблемы улучшения (речь даже не идет о повышении) качества жизни их населения не входит в число приоритетных.

Очевиден и тот факт, что в условиях интенсивного международного экономического товарообмена, ни одна страна или группа стран не могут успешно выстраивать свою социально-экономическую политику в отрыве или без учета совершенствования транспортной инфраструктуры аналогично усилиям, предпринимаемым соседями, активно участвующим в мировой хозяйственной системе.

Исключительно субширотная направленность транзитных товарно-сырьевых потоков из СЕА на рынки Запада и Востока практически исчерпывает свое позитивное влияние на экономику России, республик Центральной Азии и стран Персидского залива. Былые преимущества развития «вширь», связанные с количественным ростом и с вовлечением в хозяйственный оборот новых ресурсов, сегодня в условиях острой конкуренции оборачиваются потерями устойчивости и безопасности национальных экономик.

Страны СЕА, концептуально разные, реально располагают возможностями стать обладателями такой перспективной и конку-

рентоспособной макротехнологии как уникальный инновационный мультимодальный проект ТРАЗКОР.

Целесообразность расширенного и углубленного исследования Трансазийского проекта подкрепляют следующие движущие силы:

ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ

1. Государства СЕА вступили в новое тысячелетие стратегическими партнерами, способными совместно адекватно реагировать на вызовы времени.

2. В условиях нарастающего международного экономического товарообмена ни одна страна или группа стран не могут успешно выстраивать свою транспортную инфраструктуру в отрыве или без учета аналогичных усилий, предпринимаемых соседями, всеми государствами, образующими мировую хозяйственную систему.

ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКИЕ

1. Выгодная географическая компактность меридионального расположения стран СЕА позволяет рассматривать их пространства и инфраструктуры консолидированно. Это дает основание подходить к их использованию как к ресурсу реализации возможностей.

2. Государства СЕА входят практически во все основные международные институты. Большинство из них, имея схожие функции, не располагают четким механизмом разрешения кризисных ситуаций, чего как раз и не хватает странам региона. Помимо этого сами международные организации нуждаются во взаимодействии, особенно при обсуждении вопросов строительства транспортных коммуникаций и энергетических проектов, проблем водопользования.

ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИЕ

1. Потребность в разнообразном, многовекторном торговом сотрудничестве и взаимодействии актуализирует поиск прорывных технологий. Отсутствие достойных проектов осложняет расширение торгово-экономического сотрудничества.

МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ И НАУЧНО-ПРОЕКТНЫЕ

1. Действует Северный морской путь (СМП).

2. На севере Российской Федерации реализуется национальный проект — «Урал Промышленный — Урал Полярный».

3. Китай интенсивно строит современные автомагистрали в Синьцзян-Уйгурском автономном округе, Казахстане и Узбекистане.

На использование совокупных геополитических и геоэкономических потенциалов стран СЕА, участие государств во внешнеэкономической и внешнеполитической деятельности оказывает влияние совокупность аспектов:

– *Территориальный*. ТРАЗКОР имеет границы с 10 сухопутными странами. Кроме того, ее морскими соседями являются Арктические страны и Шри-Ланка. Территория СЕА расположена между крупнейшими мировыми экономическими зонами — Европейского союза, Северной Америки и Северо-Восточной Азии; на юг и запад от нее расположены страны СЕА, ранее входившие в состав СССР как союзные республики.

– *Культурно-цивилизационный* — соседство СЕА с западноевропейской, исламской, буддийской, монголо-ламаистской и другими культурными системами.

Исходный принцип научно-проектных исследований заключается в совместном участии государственных структур, научного сообщества, бизнеса и специалистов заинтересованных стран СЕА в составлении научно аргументированной проектно-сметной документации ТРАЗКОР.

Концептуальные основы ТРАЗКОР впервые были представлены общественности Правительством Москвы на Первой международной конференции «Трансасийский коридор развития» (Москва, ноябрь, 2004 г.). В Решении конференции участники отметили актуальность выдвинутой идеи, а также целесообразность ее изучения в объеме ТЭО совместно специалистами заинтересованных стран.

Последующие обсуждения (к примеру, при проведении круглых столов, комментарии к публикациям научных статей, монографий, дискуссии на сайтах в Интернете широкого круга вопросов Трансасийского проекта) свидетельствуют о том, что Трансасийская идея воспринимается как системное развитие территорий, находит понимание в обществе и имеет поддержку. Это подводит к необходимости перехода к научно-проектным исследованиям.

Несущей материально-технической конструкцией Трансазийской идеи является транспортный каркас Трансазийского коридора развития в составе:

- Арктический транспортный коридор (Северный морской путь);
- Судходный канал «Арктика-Каспийское море»;
- Обь-Иртышское пароходство;
- Скоростная электрифицированная железнодорожная магистраль Ямал–Туркменбаши с ответвлениями на Китай, на Афганистан–Пакистан–Индию, на Иран;
- Скоростная автомагистраль Ямал–Туркменбаши (с газопроводами) с ответвлениями на Китай, на Афганистан–Пакистан–Индию, на Иран.
- Транспортная инфраструктура Каспийского моря;
- Судходный канал «Евразия»;
- Судходный канал Каспийское море — Персидский залив.

В настоящее время по транспортным артериям СМП осуществляется завоз топлива и продуктов в населенные пункты Российской Арктики более 10 иностранными танкерами и рефрижераторами. Зарубежные судходные компании проявляют большой интерес к СМП, нежели к другому арктическому морскому пути — Северо-западному проходу (СЗП), пролегающему в канадских и американских водах. Причина достаточно объективна. На СЗП, трассе той же протяженности, что и СМП, более тяжелая ледовая обстановка. Этот путь в его западной части (море Бофорта) открыт в сторону Центрального Арктического бассейна, и многолетние паковые льды нередко блокируют отдельные участки его трассы, и, следовательно, нет гарантии безопасного транзитного прохода в одну навигацию. За всю историю функционирования СЗП по нему совершено всего лишь около 40 транзитных плаваний, в основном ледоколов. Для сравнения: по СМП транзитные проходы ежегодно выполняют до 20 российских судов, в каботажных перевозках принимает участие до 200 единиц транспорта.

С созданием Трансазийского транспортного коридора (в частности, с пуском в эксплуатацию скоростного автобана «Арктика —

Персидский залив»), естественно — СМП становится мостом между Азией и Америкой с перспективными грузопассажирскими потоками. Очевидно, что это принесет немалые доходы заинтересованным странам и компаниям.

Основными пользователями СМП сегодня являются такие гиганты индустрии, как «Норильский никель», «Газпром», «ЛУКОЙЛ», «Роснефть», «Росшельф», крупнейшие добывающие предприятия Красноярского края, Республики Саха-Якутия и Чукотки.

Восстановление СМП с ориентацией на транснациональные перевозки между Америкой, Россией, Центральной Азией и странами Персидского залива, его интеграция в мировую транспортную систему будет способствовать укреплению позиций мировых хозяйствующих субъектов в глобальной мировой торговле. Предполагается, что в 2011 г. грузопоток по СМП может достичь 5–7 млн т (то есть достигнет уровня 1988 г., что выведет его на самоокупаемость), а к 2015 г. — 13–15 млн т. Для обустройства СМП (обновление подвижного состава, строительство портов и т.д.) как национальной единой транспортной системы России потребуется не менее \$7 млрд.

Реализация инженерно-экономических решений пилотного проекта ТРАЗКОР — строительство скоростной автодороги Диксон–Салехард–Курган–Аркалык–Кзыл-Орда (с ответвлением на Ташкент, далее на Китай через Кыргызстан, а также ответвлением на Афганистан через Кабул или Чабахар далее на Пакистан, Индию) — Дашогуз (с ответвлением на Серахс, далее через Иран к Персидскому заливу) — порт Туркменбаши, далее по восточному побережью Каспия через Иран к порту Бендер-Аббас в Персидском заливе, а также строительство скоростной электрифицированной железной дороги Салехард–Курган–Аркалык–Кзыл-Орда–Дашогуз (с ответвлением на Серахс и Туркменбаши), создадут условия свободной торговли между странами СЕА и Америки.

Строительство Трансазийского автобана обеспечит работой не менее 500 тысяч человек, а с учетом создания экономических зон, кластеров и т.д. — порядка нескольких миллионов человек.

В качестве одного из мероприятий охраны окружающей среды является создание лесозащитных полос шириной более 1 км и

общей протяженностью 4 000 км с двух сторон транспортного коридора на территории Казахстана, Узбекистана и Туркменистана.

Экспериментальные технико-экономические расчеты до проектной экономической оценки эффективности инвестиций (по проектам-аналогам) выполнены лишь в целях информационного представления содержания и порядка ожидаемых трат и выгод. Предварительные результаты экспертных оценок пока не следует воспринимать как инвестиционное предложение для открытия финансирования на строительство объектов Коридора развития.

ТАБЛИЦА 2. *Капитальные вложения по источникам финансирования, \$ млн*

№ п/п	Источники финансирования	Территориальные комплексы			Итого Проект
		Северный	Срединный	Южный	
1.	Совместные компании (СК)	19 127	22 647	32 547	74 321
	в том числе:				
	Северного комплекса	7 907	10 272	13 847	32 026
	Срединного комплекса	5 610	5 775	9 350	20 735
	Южного комплекса	5 610	6 600	9 350	21 560
2.	Банки	5 610	6 395	9 350	21 355
	Всего	24 737	29 042	41 897	95 676

Оценка эффективности текущих и единовременных затрат выполнена для прогнозируемых объемов производства, потребления, экспорта и импорта при средних ценах на товары и услуги, для каждого участника хозяйственной деятельности и каждого территориального комплекса проектов.

Учитывая экспертный характер исходных данных, схемы/модели финансирования (они в последующем при детальном проектировании будут особым предметом переговоров заинтересованных сторон), представляемые ниже результаты рабочей версии финансово-экономического расчета следует рассматривать не более как повод для обсуждения методики и полноты содержания исходной информации.

Северный комплекс проектов

Годы проектирования и строительства (*условные*) 2009–2015 гг.
Инвестиционные проекты обеспечат производство и удовлетворение спроса на продукцию в следующих объемах:

ТАБЛИЦА 3

Продукция/годы	2012	2013	2014	2015	2016	далее
Металл и продукция из него, тыс. т	4000	4400	4800	5000	5000	5000
Железорудное сырье, тыс. т	2000	2400	2600	2800	3000	3000
Транспорт наземный, тыс. тыс. т / км	0	0	5000	10000	20000	26000
Транспорт водный, тыс. тыс. т / км	0	0	10000	20000	40000	52000
Хлопок-волокно, тыс. т	800	1200	1600	1800	2000	2000
Зерно, тыс. т	800	1200	1600	1800	2000	2000
Лесоматериалы, тыс. куб. м	2000	3000	4000	5000	5000	5000
Вода, тыс. тыс. куб. м	800	1200	1600	1800	2000	2000

Указанное производство намечено обеспечить в границах территории проекта и с учетом действующих производственных фондов: зданий, сооружений, оборудования, объектов инфраструктуры.

Ранее вложенный капитал учитывается суммой \$33 млн, в том числе:

- \$11 млн — земельный участок, территория
- \$11 млн — нематериальные активы
- \$11 млн — здания и сооружения

Дополнительное финансирование требуется в размере, в \$млн

Всего	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
24 704	3 258	3 548	3 548	3 550	3 600	3 600	3 600

Эти средства необходимы для переоборудования предприятия, оплаты импортного оборудования и финансирования оборотного капитала.

Структура капиталовложений

- Нематериальные активы — \$11 млн — 0,45%
- Здания и сооружения — \$11 млн — 0,45%
- Оборудование — \$22 440 млн — 90,84%

Оборотный капитал — \$2200 млн — 8,905%
Непромышленные основные средства — \$14 млн — 0,57%
Капиталовложения в объекты транспорта — \$14 млн — 0,57%
Прочие капиталовложения — \$14 млн — 0,57%

Общая стоимость осуществления проектов — основные и оборотные фонды предприятия — равна \$24 737 млн.

в том числе финансирование:

Акционеры комплекса Северный — \$ 7907 млн — 31,96%
Акционеры комплекса Северный — \$ 5610 млн — 22,68%
Акционеры комплекса Срединный — \$ 5610 млн — 22,68%
Кредиты банков — \$5610 млн — 22,68%

В расчете приняты кредиты банков со сроком погашения 5 лет и оплатой 10% годовых.

За расчетный период в 14 лет суммарная **выручка** составит \$230 780 млн. При этом **текущие затраты** на производство продукции равны 152 590,7, а полная **прибыль** до уплаты налогов определена суммой \$76 496,2 млн.

Интегральный экономический эффект (NPV) за расчетный период, приведенный к 2011 г. с дисконтом 15%, определен до уплаты налогов суммой в \$6364,4 млн.

Внутренняя норма прибыли, отражающая среднюю рентабельность за расчетный период, равна 20,12%. При этом рентабельность к вложенному капиталу по отдельным годам изменяется от 0% в 2010 г. до 33,33% в 2017 г. и 33,24% в 2023 г.

Окупаемость за счет полной прибыли. Все затраты \$7434,9 млн, осуществляемые до 2011 г., окупаются за 5,9 года, то есть в 2017 г.

Сумма налогов \$24 550,7 млн, в том числе налог на имущество \$4064, налог на добавленную стоимость \$381,4, экспортная пошлина 5597,8, налог на прибыль \$14 507,5 млн.

Чистая прибыль после уплаты налогов и погашения кредитов за расчетный период определена суммой в \$44 727,5 млн.

Интегральный экономический эффект (NPV) за расчетный пе-

риод, приведенный к 2011 г. с дисконтом 15%, определен после уплаты налогов суммой в -\$1974,2 (или -\$1892) млн.

Внутренняя норма прибыли (IRR), отражающая среднюю рентабельность за расчетный период, равна 9,548% (или 13,02%)

При этом *рентабельность к вложенному капиталу* по отдельным годам изменяется от 3,11% в 2010 г. до 22,81% в 2021 г.

Окупаемость за счет чистой прибыли. Все затраты \$673,8 млн, осуществляемые до 2011 г., окупаются за 8,4 года, то есть в 2020 г.

ФИНАНСИРОВАНИЕ ЗА СЧЕТ АМОРТИЗАЦИОННЫХ ОТЧИСЛЕНИЙ

Чистая прибыль (строка 103) содержит убытки на сумму \$754,1 млн. Эти убытки могут быть профинансированы за счет свободной амортизации трех первых лет, сумма которой \$7500,3 млн (п. 123–326).

Цены реализации продукции выше *издержек* производства в 1,512 раза.

За счет налогов \$24 550,7 млн, добавляемых к издержкам производства \$152 590,7 млн, платежи предприятия увеличиваются на 16,09%.

Налоги \$24 550,7 млн, не включенные в себестоимость продукции, из полной прибыли \$76 496,2 млн забирают 32,09%.

ЭФФЕКТ ПРИВЕДЕНИЯ КРЕДИТА (пояснения ко всем проектам). Интегральный эффект до уплаты налогов при расчете по комплексу программ «ИнтерТЭО» определяется без учета эффекта привлечения кредита. Этот эффект предприятие «в целом» не получает — он есть результат перераспределения прибыли: предприниматели получают эффект за счет кредитора, который, как и инвестор, участвует в реализации проекта.

Если кредит поступает на счет предприятия раньше, чем платежи за оборудование, то предприятие может получить дополнительный эффект от использования временно свободных кредитных средств.

ОКУПАЕМОСТЬ (пояснения ко всем проектам). При расчете сроков окупаемости по потоку наличности к затратам в течение *всего периода окупаемости* добавляются потери из-за отвлечения средств соответственно используемому дисконту. Поэтому в данном расчете срок окупаемости несколько больше срока окупаемости интеграль-

ных затрат, в которых потери отвлечения учитываются только в период инвестирования (до года приведения). Более подробная информация по исходным данным и результатам финансово-экономических расчетов приводятся в приложении.

СРЕДИННЫЙ КОМПЛЕКС ПРОЕКТОВ

Годы строительства (*условные*) 2009–2015

Инвестиционные проекты обеспечат производство и удовлетворение спроса на продукцию в следующих объемах:

ТАБЛИЦА 4

Продукция/годы	2012	2013	2014	2015	2016	далее
Железорудное сырье, тыс. т	2000	2400	2600	2800	3000	3000
Электроэнергия, тыс. тыс. квтч	12000	13200	14400	15000	15000	15000
Нефть, тыс. т	1000	3000	4000	5000	5000	5000
Природный газ, тыс. тыс. куб.	4000	6000	8000	8000	8000	8000
Транспорт наземный, тыс. тыс. тонн / км	10000	14000	18000	20000	20000	20000
Транспорт водный, тыс. тыс. т / км	0	0	20000	60000	80000	100000
Хлопок-волокно, тыс. т	400	800	1200	1600	2000	2000
Зерно, тыс. т	2000	2400	2800	3000	3000	3000
Вода, тыс. тыс. куб. м	3000	3000	4000	5000	5000	5000

Указанное производство намечено обеспечить и за счет действующих на имеющейся у предприятия территории производственных фондов: зданий, сооружений, оборудования, объектов инфраструктуры.

Ранее вложенный капитал учитывается суммой \$33 млн, в том числе:

\$ 11 млн — земельный участок, территория

\$ 11 млн — нематериальные активы

\$ 11 млн — здания и сооружения

Дополнительное финансирование требуется в размере (\$млн и по годам):

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
29 009	3 893	4 093	4 143	4 145	4 245	4 245

Эти средства необходимы для переоборудования предприятия, оплаты импортного оборудования и финансирования оборотного капитала.

СТРУКТУРА КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЙ:

Нематериальные активы — \$11 млн — 0,38%
Здания и сооружения — \$11 млн — 0,38%
Оборудование — \$24545 млн — 84,61%
Оборотный капитал — \$4400 млн — 15,17%
Непромышленные основные средства — \$14 млн — 0,48%
Капиталовложения в объекты транспорта — \$14 млн — 0,48%
Прочие капиталовложения — \$14 млн — 0,48%

В расчете приняты кредиты банков со сроком погашения 5 года/лет и оплатой 10% годовых.

За расчетный период в 14 лет суммарная *выручка* составит \$230 780 млн. При этом текущие *затраты* на производство продукции равны \$152 590,7, а *полная прибыль* до уплаты налогов определена суммой \$76 496,2 млн.

Интегральный экономический эффект (NPV) за расчетный период, приведенный к 2011 г. с дисконтом 15%, определен до уплаты налогов суммой в \$6 364,4 млн.

Внутренняя норма прибыли (IRR), отражающая среднюю рентабельность за расчетный период, равна 20,12%.

При этом *рентабельность* к вложенному капиталу по отдельным годам изменяется от 0% в 2010 г. до 33,33% в 2017 г. и 33,24% в 2023 г.

Окупаемость за счет полной прибыли. Все затраты \$7434,9 млн, осуществляемые до 2011 г., окупаются за 5,9 года, то есть в 2017.

Сумма налогов \$24 550,7 млн, в том числе налог на имущество 4064, налог на добавленную стоимость 381,4, экспортная пошлина 5597,8, налог на прибыль \$14 507,5 млн.

Чистая прибыль после уплаты налогов и погашения кредитов за расчетный период определена суммой в \$44 727,5 млн.

Интегральный экономический эффект (NPV) за расчетный период, приведенный к 2011 г. с дисконтом 15%, определен после уплаты налогов суммой в -\$1974,2 (\$1892) млн. Внутренняя норма прибыли (IRR), отражающая среднюю рентабельность за расчетный период, равна 9,548% (или 13,02%).

При этом рентабельность к вложенному капиталу по отдельным годам изменяется от -3,11% в 2010 г. до 22,81% в 2021 г.

Окупаемость за счет чистой прибыли. Все затраты \$673,8 млн, осуществляемые до 2011 г., окупаются за 8,4 года, то есть в 2020 году.

О заработной плате и отчислениях на соцнужды. Контроль расчета среднегодовой зарплаты и начислений на соцнужды по данным о количестве работников, среднемесячной зарплате и нормативам отчислений от зарплаты:

зарплата — 218,4
отчисления — 76,44

по данным в калькуляции себестоимости

зарплата — 218,4
отчисления — 76,45

по данным в потоках наличности

зарплата — 218,4
отчисления — 76,45

Финансирование за счет амортизационных отчислений.

Строка 103 (чистая прибыль) содержит убытки на сумму \$754,1 млн. Эти убытки могут быть профинансированы за счет свободной амортизации трех первых лет, сумма которой \$7500,3 млн (п. 123–326).

Цены реализации продукции выше издержек производства в 1,5 раза.

За счет налогов \$24 550,7 млн, добавляемых к издержкам производства \$152 590,7 млн, платежи предприятия увеличиваются на 16,09%.

Налоги \$24 550,7 млн, не включенные в себестоимость продукции, из полной прибыли \$76 496,2 млн забирают 32,09%.

ЮЖНЫЙ КОМПЛЕКС ПРОЕКТОВ

Инвестиционные проекты обеспечат производство и удовлетворение спроса на продукцию в следующих объемах:

ТАБЛИЦА 5

Продукция/годы	2012	2013	2014	2015	2016	далее
Металл и продукция из него, тыс. т	4000	4400	4800	5000	5000	5000
Нефть, тыс. т	6000	6400	6800	7000	7000	7000
Природный газ, тыс. тыс. куб. м	2000	6000	8000	10000	10000	10000
Транспорт наземный, тыс. тыс. тонн / км	0	0	10000	20000	40000	52000
Транспорт водный, тыс. тыс. т / км	0	0	20000	60000	100000	130000
Лесоматериалы, тыс. куб. м	2000	6000	8000	10000	10000	10000
Удобрения, тыс. т	1000	2000	3000	4000	4000	4000
Вода, тыс. тыс. куб. м	2000	4000	6000	7000	7000	7000

Указанное производство намечено обеспечить с учетом действующих на имеющейся территории производственных фондов: зданий, сооружений, оборудования, объектов инфраструктуры.

Ранее вложенный капитал учитывается суммой \$33 млн, в том числе:

\$11 млн — земельный участок территория

\$11 млн — нематериальные активы

\$11 млн — здания и сооружения

Дополнительное финансирование требуется в размере (\$млн и по годам):

Всего Инвестиции	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
41 864	3 788	6 128	6 328	6 330	6 430	6 430	6 430

Эти средства необходимы для переоборудования предприятия, оплаты импортного оборудования и финансирования оборотного капитала.

СТРУКТУРА КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЙ:

Нематериальные активы — \$11 млн — 0,26%

Здания и сооружения — \$11 млн — 0,26%

Оборудование — \$37 400 млн — 89,34%
Оборотный капитал — \$4400 млн — 10,51%
Непромышленные основные средства — \$14 млн — 0,33%
Капиталовложения в объекты транспорта — \$14 млн — 0,33%
Прочие капиталовложения — \$14 млн — 0,33%

Общая стоимость осуществления проекта — основные и оборотные фонды предприятия будут равны \$41 897 млн.

В ФИНАНСИРОВАНИИ ПРОЕКТА УЧАСТВУЮТ:

Акционеры комплекса Северный — \$13 847 млн — 33,05%
Акционеры комплекса Срединный — \$9350 млн — 22,32%
Акционеры комплекса Южный — \$ 9350 млн — 22,32%
Кредиты банков — \$9350 млн — 22,32%

Для привлекаемых кредитов в расчет принято:

Кредиты банков со сроком погашения 5 года/лет и оплатой 10% годовых.

За расчетный период в 14 лет суммарная *выручка* составит \$423 860 млн. При этом текущие *затраты* на производство продукции равны \$295 040,9, а *полная прибыль* до уплаты налогов определена суммой \$126 082,8 млн.

Интегральный экономический эффект (NPV) за расчетный период, приведенный к 2011 г. с дисконтом 15%, определен до уплаты налогов суммой в \$10 150,6 млн.

Внутренняя норма прибыли (IRR), отражающая среднюю рентабельность за расчетный период, равна 20,09%.

При этом *рентабельность* к вложенному капиталу по отдельным годам изменяется от 0% в 2010 г. до 32,6% в 2017 г. и 32,51% в 2023 г.

Окупаемость за счет полной прибыли. Все затраты \$13 390,5 млн, осуществляемые до 2011 г., окупаются за 6 года, то есть в 2017 г.

Сумма налогов \$41 523,9 млн, в том числе налог на имущество \$6783,5, налог на добавленную стоимость — \$1661,3, экспортная пошлина \$12 957,1, налог на прибыль \$23 444,6 млн.

Чистая прибыль после уплаты налогов и погашения кредитов за расчетный период определилась суммой в \$72 485,9 млн.

Интегральный экономический эффект (NPV) за расчетный период, приведенный к 2011 г. с дисконтом 15%, определен после уплаты налогов суммой в -\$3898,4 (или -3801,5) млн.

Внутренняя норма прибыли (IRR), отражающая среднюю рентабельность за расчетный период, равна 8,462% (или 12,52%).

При этом *рентабельность* к вложенному капиталу по отдельным годам изменяется от -2,216% в 2010 г. до 21,3% в 2021 г.

Окупаемость за счет чистой прибыли. Все затраты \$2141,9 млн, осуществляемые до 2011 г., окупаются за 8,7 года, то есть в 2020 году.

Финансирование за счет амортизационных отчислений

Строка 103 (чистая прибыль) содержит убытки на сумму \$1013,3 млн. Эти убытки могут быть профинансированы за счет свободной амортизации трех первых лет, сумма которой \$7500,5 млн (п. 123–326).

Цены реализации продукции выше *издержек* производства в 1,437 раза.

За счет налогов \$41 523,9 млн, добавляемых к издержкам производства \$295 040,9 млн, платежи предприятия увеличиваются на 14,07%.

Налоги \$41 523,9 млн, не включенные в себестоимость продукции, из полной прибыли \$126 082,8 млн забирают 32,93%.

ПРЕИМУЩЕСТВА ЕДИНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ТРАЗКОР

1. Мотивирует торгово-экономическое сотрудничество между компаниями Америки, России, республик Центральной Азии, Китая и странами Персидского залива.

2. Открывает возможности переориентации на «Панамерику–Трансазия» значительных объемов международных финансовых и грузопассажирских потоков.

3. Возрастает конкурентоспособность Северного морского пути.

4. Обеспечивается компаниям стран СЕА и Америки прямой выход на мировые рынки, соединит конкурирующие между собой

широтные международные транспортные коридоры (СМП, Транссиб, ТРАСЕКА и др.).

5. Проект «Панамерика–Трансазия» представляет собой реальную основу гармонизации действующих и перспективных международных транспортных коридоров на суше и на море.

6. ТРАЗКОР следует рассматривать как ключевой общественно-политический вектор соработки стран Срединной Евразии в направлении выстраивания государственно-частной научно-практической коалиции «бизнес–наука–общество–власть». Такой инновационный формат весомой суммарной силы соработки позволит быстрее сплотиться вокруг совместных мыследеятельностных преобразований, с целью преодоления малыми потерями последствий кризиса.

7. ТРАЗКОР обеспечит безопасность и целостность Евразии. Такое решение не потребует перераспределения ресурсов. Меридиональное стратегическое пространство макрорегиона самодостаточно.

Приобретение странами СЕА, Америкой очевидных важных преимуществ сделает невозможным игнорировать их участие в решении различного рода международных вопросов, так как любые недружественные инициативы со стороны третьих стран могут публично трактоваться с позиции: «А не нанесет ли это ущерб функционированию мирового транспортного проекта «Панамерика–Трансазия»?»

Множество точек зрения, системная геоэкономическая многоосность проекта свидетельствуют о большой емкости и сложности стоящих задач, к объективному решению которых можно подойти, лишь хорошо организовав совместные научно-проектные исследования, в первую очередь, специалистами СЕА.

Экспертный характер оценок накладывает на исполнителей последующих проектных изысканий и научных исследований конкретные обязательства и высокую ответственность. В частности, от них потребуются:

Понять многообразие и всю сложность предстоящих исследований и выработки проектных решений, которые должны обязательно соблюдать национальные интересы каждой страны СЕА, Северной и Латинской Америки.

Совместно укреплять взаимное доверие между специалистами как субъектами мировой политики и наращивать их взаимодействие с тем, чтобы создать безопасную геоэкономическую конфигурацию в Евразии и Америке.

Организовать выполнение научно-исследовательских и проектных работ на уровне современных знаний и требований будущего времени.

Избавиться от унаследованных проблем развития и не стремиться к односторонней выгоде того или иного государства.

Совместно использовать во благо богатства континентов Америки и Средней Евразии.

Искать непротиворечивые решения и предложения преодоления барьеров и преград, ограничивающих возможности соработки и взаимодействия.

Включить транспортный коридор «Панамерика–Трансазия» в систему мировых транспортных коммуникаций как стратегически важного субъекта международных отношений.

Обеспечить преимущества международных институтов соработки взаимовыгодными проектами.

Оставить будущему поколению окружающую среду менее ущербной, нежели сегодня.

Кроме геоэкономической значимости, эксперты рассматривают формирование ТРАЗКОР как историческую возможность укрепления процесса взаимообогащения культур, *диалога цивилизаций* мусульманского, христианского и индуистского социумов, поскольку многие проблемы не имеют решения на пути конфронтации.

У политологов свой взгляд на Трансазийский проект. Для них он, прежде всего, инструмент положительного влияния на стабильность общественно-политической системы стран СЕА. Экономисты в этом проекте видят шанс повышения капитализации территорий и акваторий, улучшения качества жизни населения.

В геостратегическом же плане ТРАЗКОР является «*солнечным сплетением*» СЕА, так как на Каспии сходятся наземные, морские транспортные коридоры и пересекаются интересы стран Западного полушария, Европейского союза и АТР.

С точки зрения геополитики ТРАЗКОР — это *адекватный совместный ответ* стран СЕА, ЕврАзЭС, СВМДА, ОДКБ, ШОС на вызовы и угрозы времени путем создания на их территории совместной зоны доверия, консолидированного использования наличных территориальных и ресурсных преимуществ в направлении долгосрочного соразвития торгово-экономического сотрудничества. Присутствие на территории ТРАЗКОР названных международных институтов интеграции образует основу для многосторонней коммуникации. Они воспринимают друг друга как стороны диалога. Это пока не прямое взаимодействие или даже сотрудничество, но это путь к нему.

Что даст Траназийский автобан России. Хорошие дороги для России — не предмет дискуссий, а жизненная необходимость. О том же говорили на специальном заседании Государственного совета России в 2004 г., проходившем под председательством Президента РФ Владимира Путина, когда была всесторонне рассмотрена проблема «Северов». Речь шла о стратегии развития двух третей территории России, занимающих 11 млн кв. км. Здесь постоянно проживают около 11 млн россиян (7,4% населения страны) и сосредоточены 80% запасов всех полезных ископаемых России. Мнения присутствующих полностью совпали: без решения проблемы транспортных путей эти богатейшие территории не освоить. Не может эффективно функционировать никакая система управления, если расстояния в пределах района измеряются 500–600 км бездорожья.

За Уралом сосредоточены основные сырьевые ресурсы России. В то же время здесь абсолютная транспортная целина. Достаточно взглянуть на карту. Система железнодорожных сообщений практически не поднимается выше Северобайкальска, кроме нескольких «персональных веток» — от Тюмени через Сургут до Нового Уренгоя, да от Котласа до Воркуты. Выше шестидесятой параллели, на которой расположены Санкт-Петербург и одни из самых зажиточных в мире стран с современной транспортной структурой — Швеция, Норвегия, Финляндия, — в России дорог европейского качества и обустройства нет. А их отсутствие превращается в тупик для экономического и социального развития регионов.

Содержание предварительной версии программы научно-технологической организации подготовки соединения транспортных систем Азии и Америки распределяется между этапами дорожного технологического картирования следующим образом:

Этап № 1.

а. Формирование состава субъектов, заинтересованных в проведении исследования, а именно, представителей государства, науки и бизнеса. Оценка степени заинтересованности каждого субъекта в формировании технологической «дорожной карты».

б. Постановка целей, разработка программы, проектно-исследовательских работ, расчет затрат времени и средств, необходимых для выполнения программы работ. Определение необходимых объемов финансирования.

Этап № 2.

а. Определение первоочередных мероприятий (содержание пилотного проекта «Автобан ТрансАзия»), а также технологий, представляющих наибольший интерес для достижения целей «дорожной карты».

б. Определение ключевых качеств, характеристик, которыми должны обладать системные решения. Определение технологических альтернатив (к примеру, проект ЕвРИКА) и временных сроков строительства объектов инвестирования.

в. Емкое содержание цели Трансазийского проекта может потребовать определенных прорывов в нескольких технологиях, или же технология может оказывать влияние на достижение нескольких целей. Для каждой из обозначенных технологических альтернатив «дорожная карта» определяет временной период «созревания» этой технологии и ее вклад в достижение поставленной цели картирования. Когда параллельно рассматривается несколько технологических альтернатив, должны быть определены так называемые точки принятия решения, когда необходимо решить, стоит ли и дальше рассматривать эту альтернативу.

г. Определение ресурсного обеспечения реализации технологической «дорожной карты».

д. Выработка рекомендаций

Этап № 3.

а. Разработка и выполнение плана реализации технологической «дорожной карты». План реализации включает в себя рекомендации по инвестиционным решениям, необходимые средства и временные рамки их реализации.

в. Контроль реализации технологической «дорожной карты».

г. Экспертиза и утверждение технологической «дорожной карты». Для того чтобы она действительно была объективной и реализуемой, необходима ее оценка широким кругом экспертов от государства, науки и бизнеса.

Видение развития Трансатлантической идеи. С момента начала эксплуатации скоростной автомагистрали (меридиональный автобан «Арктика–Персидский залив») ТРАЗКОР возникнет реальная возможность использовать преимущества СМП как наикратчайшего маршрута в высоких широтах между Западным и Восточным полушариями. Это практически открывает прямой доступ компаниям к «Панамерикана». ТРАЗКОР станет естественным продолжением меридиональной автомагистрали «Панамерикана» в Восточном полушарии.

Справка. Строить «Панамерикана» для мира и спокойствия на земле решили в Буэнос-Айресе на Международной конференции в 1936 г. Сегодня эта магистраль вносит неоценимый вклад в национальные экономики 14 стран, обеих Америк, по территории которых она проходит. Этот уникальный меридиональный автобан, протяженностью порядка 40 тыс. км, пересекает два континента и бесчисленное количество климатических зон.

«Дорога мечты» соединяет единой транспортной сетью все страны Западного полушария. Начинаясь в Прудхоу-Бей на Аляске в Северной Америке, она пересекает экватор и заканчивается в Южной Америке у самой южной оконечности Аргентины — порт Ушуая. Так как «Панамериканское шоссе» — это совместный план правительств стран Северной и Южной Америки, то каждая страна сама решала, как и где строить участки Панамерикана на ее территории.

ЗАДАЧИ НА БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ:

а. Продолжить работу аргументированного обоснования целесообразности разработки скоростной автомагистрали ТРАЗКОР в це-

лях развития производительных сил России, республик Центральной Азии и стран Персидского залива, с последующей гармонизацией транспортных систем Америки и Срединной и Евразии.

б. Начать процесс информирования инвесторов о целях, задачах ТРАЗКОР, о приобретаемых выгодах и преимуществах, а также об ожидаемых синергетических эффектах от строительства автобана «Арктика — Персидский залив».

в. Сосредоточить внимание на научно-практическом обосновании доводов целесообразности строительства транспортного каркаса (в первую очередь автобана «Арктика — Персидский залив») ТРАЗКОР как основы совершенствования освоения территории проекта, роста национальных экономик во взаимодействии с международными институтами интеграции (ЕврАзЭС, ШОС, НАФТА, МЕРКОСУР и т.д.).

Реально ускорить создание скоростной меридиональной автомагистрали можно, если российский участок дороги от Ямала до границы с Казахстаном (порядка 500–650 км) включить в национальный проект/программу «Урал Промышленный — Урал Полярный». Южнее идет интенсивное строительство современных скоростных дорог на средства Китая и международных финансовых институтов.

Справка. В 2012 г. страны Европы и Китайскую Народную Республику свяжет автомобильный «Шелковый путь», по которому китайские товары будут добираться до стран Центральной Азии, Европы и России в минимально короткие сроки. Длина автомобильного пути, соединяющего Европу и Китай, составит 8445 км. Из них 2233 км приходятся на территорию Российской Федерации, 2787 км — Республики Казахстан, 3425 км — Китайской Народной Республики. Предварительный маршрут будет выглядеть так: Санкт-Петербург–Москва–Нижний Новгород–Казань–Оренбург–Актобе–Кызылорда–Шымкент–Тараз–Кордай–Алматы–Хоргос–Урумчи–Ланьчжоу–Чжэнчжоу–Ляньюньган. В дальнейшем он будет продолжен в Белоруссию, Польшу, Германию и Францию. В прокладку автомагистрали направили свои инвестиции такие известные и уважаемые финансовые институты, как

Международный банк реконструкции и развития (\$2,125 млрд), Азиатский банк развития (\$700 млн), Исламский банк развития (\$398 млн) и Европейский банк реконструкции и развития (\$180 млн). Проект также официально поддержали Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Организация экономического сотрудничества (ОЭС), Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Международный транспортный коридор Европа — Кавказ — Азия (ТРАСЕКА).

Плюснин В.М.

Потенциал Срединного коридора развития
«Арктика – Центральная Евразия».
Иной взгляд¹

Я хотел бы предложить рассмотреть политические и вытекающие из них технологические аспекты создания обсуждаемого нами коридора развития. Всего четыре коротких тезиса.

1. Политическая необходимость

Россия исторически пребывает в двух ипостасях:

1) это «Срединная Земля» с вытекающими геополитическими последствиями;

2) это «Царство», политическая система, сложившаяся как транспортный коридор «пути из Варяг в Греки». В отличие от многих империй это не точка, а ребро.

В этом природа России как «Земли» и «Царства». Разрушение внутренней природы всегда чревато болезнью. Мы хронически и медленно болели и бодем, начиная с начала XIX века, поскольку от принципа «коридорного развития» перешли к принципу Империи. Возможно, этот путь был необходимостью.

Но срединное, хребтовое положение России не позволяет ей заснуть спокойным имперским сном, как это может позволить себе Китай или Индия, «империи», лежащие на концах оси. Или будущая «империя Боливара». Отличие всех их в том, что они родящие, а мы проводящие. Не только в экономических смыслах.

— — — — —
¹ Опубликовано: Международная конференция (круглый стол) «Трансазийский коридор развития» г. Москва 19 ноября 2004 г. // **Правительство Москвы**. 19.11.2004 [conjuncture.ru/plusnin-19-11-2004].

2. Не коридор, а система коридоров

Но в этом базовом «мировом разделении труда» — проводить то, что где-то произведено — и видится восстановление «природы» страны и упрочение ее политической стабильности.

Мы должны говорить не просто о коридоре «Арктика — Центральная Евразия», а о системе коридоров.

В действительности мы являемся (точнее, можем являться) системой из 5 или даже более транспортных коридоров. Некоторые из них в потенци.

Что это за коридоры? Напомню:

- 1) широтный коридор «Запад-Восток»;
- 2) меридиональный европейский коридор «Матка-Тьмутаракань» (европейский арктический шельф Новая Земля, бореальные леса Восточной Европы — государства бассейна Черного моря, Южная Европа);
- 3) «диагонально-меридиональный коридор «Север-Юг» (Санкт-Петербург–Мумбаи: Северная Европа–Средняя Азия, Иран, Пакистан, Индия);
- 4) Срединный коридор «Мангазея–Бомбей» (обсуждаемый нами Трансазиатский коридор «Арктика — Центральная Евразия» — от арктического шельфа и севера Западной Сибири, полярного Урала — через Казахстан в Иран, Пакистан, Индию и Китай);
- 5) восточный диагонально-меридиональный коридор «Таймыр–Колыма–Желтое море» (Восточно-Сибирская Арктика–Китай, Малайзия и другие страны ЮВА; здесь в потенци существуют целых 2–3 транспортных коридора).

Система из четырех меридиональных коридоров, наложенных вперекрест на длинный широтный коридор (который сам по себе в изолированном виде сейчас стал выполнять не связующие, а скорее диссипативные функции) укрепляет «срединный» статус России и повышает ее статус мирового ресурсодержателя и ресурсораспределителя.

Только когда мы будем говорить о системе коридоров, они превратятся из коридоров транспортных в коридоры развития.

Взгляните на карту — система коридоров развития выглядит так, что напрашивается образ паука, по-хозяйски сидящего в центре паутины, нити которой связывают концевые точки главнейших экономических потоков мира — ЕС и АТР, Арктику и Индию, исламский Юг и Северную и Южную Америки. Это нити от ресурсов природных (сибирских и арктических) к ресурсам человеческим (совсем не только людским). (И образ паука не должен пугать нас. Должен пугать не нас.)

Срединность страны заставляет стать не точкой, а хребтом мировой экономики.

3. Базовые принципы стратегии «коридоров развития»

Поэтому проект разработки любого из коридоров развития — и уж особенно Срединного — не может быть преимущественно экономическим. Он должен выстраиваться на новых принципах.

Считаю, что должны быть безусловно реализованы три системообразующих принципа, чтобы проект пошел:

1) отказ от принципа финансовых инъекций, как бы ни были они желанны. Мы должны уйти от принципа «...где деньги, Зин?». Должны перейти к принципу обмена ресурсами. Ресурсами разной природы — инновации за уран и алмазы, квалификацию за зерно и воду, чистоту и здоровье за многолюдье и комфорт;

2) принятие примата принципа самоактивности местного общества (в разных масштабах — от городка и города-государства до провинции и страны). Это условие реализации внутренней активности субъекта ресурсов — их производителя и распорядителя;

3) утверждение «принципа Рио»: устойчивое развитие во взаимозависимости трех компонент — «население–экономика–экология». Этот принцип должен стать основанием для второго уровня — функциональных принципов развития.

4. Важнейшие приоритеты (функциональные принципы развития)

Перехожу к приоритетным технологическим аспектам разработки стратегии коридоров развития.

Отталкиваясь от трех базовых принципов, мы выстраиваем систему действий (технологий), где экономическая составляющая не приоритетна, но соподчинена социальной и экологической составляющим. Делая это, мы изменяем саму систему приоритетов, и проект (его стратегия) становится перспективным, а не догоняющим.

Каковы должны быть новые приоритеты?

Должна быть осуществлена смена пяти важнейших приоритетов.

1. В экономической составляющей — смена ресурсных приоритетов: новые ресурсы — знания, умения, скорость, удовольствия и «чистые деньги» займут первые места и сдвинут назад ширпотреб, быт, энергию и труд. Технологии, инновации, транспортные и информационные коммуникации, рекреационные услуги и обмены финансовыми обязательствами преимущественны перед материальными ценностями, энергетическими, пищевыми и трудовыми ресурсами.

2. В экологической составляющей, во-первых, переход от идеологии охраны природы к экологически ориентированному предпринимательству. «Охранительная» идеология выросла из идеи природы как чулана, в котором лежит неразменный пятак, и откуда можно почти что вечно черпать. Отсюда идеология природной ренты и платы за недра — идеология капитализма, разделенного границами национальных государств, основу практик которого составлял колониализм. В нынешнем взаимосвязанном мире мы очень скоро будем вынуждены оставить эту позицию.

3. В экологической же составляющей, во-вторых, мы должны будем перейти от приоритета заповедания ландшафтов к приоритету рекреации населения. «Музееведческая» пассивная идеология XIX века должна уступить место идеологии активной включенности человека в его природу.

4. В социальной составляющей также смена двух приоритетов. Во-первых, перейти от идеологии «переделки природы» человека

(от энтузиазма евгенических программ и планирования семьи вплоть до расового планирования) к пониманию и использованию законов глобальной динамики человеческих популяций. Тогда у нас будут иные интерпретации «демографических пирамид», превращающихся в «демографическую юлу». Будут предложены иные практические следствия миграционных теорий. Уверен, что изменятся и схемы людских потоков, и цифры демографических прогнозов.

5. Наконец, в социальной же составляющей мы должны сменить знаки одного из самых болезненных вопросов. Мы должны уйти от приоритетов государственной социальной политики XX века, основу которой образует государственный патернализм за счет чужих ресурсов, ресурсов колоний. Нужна новая — «негосударственная внутренняя политика», основу которой образует самоорганизация местных сообществ. Тогда такая социальная политика сразу подразделяется на два компонента: (1) нижний, «муниципальный», самодетальный; (2) верхний, «негосударственный» — «смотрящий» и регулирующий. За счет этой диверсифицированной социальной политики будет сохраняться и увеличиваться потенциал экономических различий между территориями, который только и обеспечивает динамику.

* * *

В ЗАКЛЮЧЕНИЕ я хотел бы объединить два основных тезиса доклада в один следующий: государство, объективно вынужденное в современном мире передавать все большее число своих функций другим субъектам, другим социальным институтам, должно — для политической стабильности и развития — принять на себя новые системообразующие функции. Создание коридоров развития — из этого ряда.

Такой перенос ответственностей государства безусловно способствует экономико-политическому упрочению евразийского единства. Срединная земля которого — Россия.

Спасибо за внимание.

Чернов М.И.

Путин дал старт новому освоению Арктики и Восточной Сибири¹

Вчера Президент Владимир Путин призвал снять гриф «секретно» с данных о запасах полезных ископаемых в России. Об этом глава государства заявил на заседании Комиссии по развитию топливно-энергетического комплекса. По мнению экспертов, данное предложение связано с тем, что уже принято принципиальное решение о совместном международном освоении природных ресурсов Арктики и Восточной Сибири. В тот же день в Ново-Огарево глава «Роснефти» Игорь Сечин и президент ExxonMobil Exploration Стивен Гринли в присутствии Путина подписали соглашение, согласно которому ExxonMobil получит для разработки 7 из 12 участков «Роснефти» на Арктическом шельфе.

Сведения о реальных запасах полезных ископаемых скрываются во многих государствах. Особенно это касается стран с геополитическими претензиями США, России и Китая. Реальные данные там либо засекречены, либо статистика крайне недостоверна. Даже официальные лица зачастую озвучивают противоречивые данные. Это связано со стратегическим характером многих видов сырья для военно-промышленного комплекса и экономической безопасности государства. Так, например, информация, которой пользуется Госсовет КНР, основана на оценках западных частных компаний и Международного энергетического агентства. «Используемые в публичной работе данные, скажем, по запасам урана существенно занижены. В Китае много атомных электростанций, большие запасы ядерного оружия», — сказал «Первому антикоррупционному СМИ» руководитель службы стратегиче-

— — — — —
¹ ОПУБЛИКОВАНО: **Первое антикоррупционное СМИ.** 14.02.2013 [conjunction.ru/pasmi-ru-14-02-2013].

ского планирования Ассоциации приграничного сотрудничества АЛЕКСАНДР СОБЯНИН. Похожая ситуация и в России. «Когда в начале двухтысячных годов приняли решение о разработке Эльконского месторождения в южной Якутии силами российских и иностранных горнорудных компаний, официальные запасы урановой руды в РФ выросли с 300 тысяч тонн до 615 тысяч тонн, то есть более чем в два раза. И это при том, что в России еще много урановых месторождений: в Туве, Новосибирской области, Ханты-Мансийском автономном округе и т. д. В отношении редкоземельных металлов разброс может составлять сотни процентов», — говорит Собянин. Такая ситуация препятствует масштабному освоению месторождений с участием частных горнодобывающих компаний. Поэтому неудивительно, что горнорудные компании любят работать в Австралии и Канаде. «Эти государства богаты ресурсами и не имеют глобальных амбиций, соответственно, данные по запасам ресурсов более-менее отражают реальность», — считает Александр Собянин.

Снятие грифа секретности позволит открыть данные по значительной части важных месторождений газа, нефти, черных и цветных металлов, редкоземельных металлов, месторождений минерального сырья, чтобы они были понятны банкирам, которые будут участвовать в принятии решений об инвестировании в геологоразведку и добычу. «Нашим добывающим компаниям будет легче работать с международными финансовыми компаниями. Кроме того, появится возможность вносить правильно оформленные месторождения в залог за кредиты», — сказал «Первому антикоррупционному СМИ» профессор Высшей школы экономики (ВШЭ) ДМИТРИЙ ЕВСТАФЬЕВ.

Решение Путина означает, что мы начинаем рассматривать предложение США и некоторых российских бизнес-групп о разведке новых месторождений в Арктике и Восточной Сибири. По сути, такое сотрудничество уже началось. Как было объявлено, Exxon Mobil получил для освоения участки в Карском море, море Лаптевых и Чукотском море. И это только лишь малая толика того, что должно быть сделано. «Речь идет о вложении сотен мил-

лиардов и триллионов долларов [США] в масштабные проекты по развитию северных и восточных регионов, в проекты Трансберингия — соединение Якутии через Чукотку и через Берингов пролив с Аляской (тоннель, железная и автодорога, оптоволоконная сеть). Такой проект Россия и США не потянут даже вместе без участия транснациональных корпораций, которым нужны достаточно достоверные данные по запасам. При этом все это будет реализовано без потери суверенитета», — говорит Александр Собянин. Более того, столь масштабные проекты подразумевают освоение и развитие новых территорий, создание рабочих мест, массовой транспортной и жилой инфраструктуры в районах, которые пока считаются непригодными для жилья. Профессор ВШЭ СИМОН КОРДОНСКИЙ не исключает, что в условиях мобилизационного развития экономики освоение ресурсов и территорий может пойти по советским моделям создания ЗАТО (закрытое территориальное образование) — городов, где жителям даже в тяжелых северных условиях обеспечивалось высокое качество жизни. Многомиллиардные вложения в инфраструктуру и развитие восточных и северных районов страны дадут населению России и стран Таможенного союза возможность участвовать в новом грандиозном проекте, который станет экономическим локомотивом для создания единого евразийского государства.

У США в Арктике «мускулы» гораздо слабее, чем у России¹

Россия разрабатывает комплексную систему контроля Арктики. По мнению политолога Александра Собянина, на этом фоне Вашингтон сейчас будет пытаться привлечь как можно больше стран к антироссийской арктической истерии.

Россия разрабатывает комплексную систему контроля Арктики. По словам представителей концерна «Радиотехнические и информационные системы», эта система будет создана до 2025 года, а ее стоимость составит 6 млрд рублей. Комплекс будет иметь двойное назначение — военное и гражданское, а основными задачами станет тщательный мониторинг воздушной, надводной, подводной и сухопутной обстановки на арктическом побережье.

По словам руководителя службы стратегического планирования Ассоциации приграничного сотрудничества, члена экспертного совета Центра стратегической конъюнктуры, политолога Александра Собянина, Россия, по сути, воссоздает систему контроля, существовавшую ранее.

«Это сведение в единую систему и космической, и воздушной, и наземной геофизической разведки, и водной, и надводной... Чтобы в центре, в Москве было единое представление, не требующее межведомственных согласований. У нас в советское время эта система была налажена лучше, чем у всех остальных арктических государств. Намного лучше Канады и США. Но была практически полностью уничтожена в 90-е годы. Сейчас же она воссоздается. Для всех сейчас очевидно, что Арктика будет главной энергетической территорией планеты в XXI веке», — сказал Александр Собянин в эфире радио Sputnik.

— — — — —
¹ Опубликовано: РАДИО «Спутник» («Голос России») 07.08.2015. [conjunction.ru/sputnik-07-08-2015].

Ранее Россия подала в ООН заявку на расширение границ континентального шельфа в Арктике за счет присоединения хребта Ломоносова и других образований, имеющих континентальную природу.

По мнению политолога, США попытаются помешать одобрению российской заявки. Однако сделать им это будет сложно.

«Сейчас США сложно будет помешать. С политической и юридической позиции эта заявка очень серьезная. Но мы совершенно точно увидим попытки пристегнуть к арктическому вопросу массу других тем. С тем чтобы вызвать шум в международном сообществе, непонимание реальности. Главная задача арктической антиросийской истерии — это, прежде всего, убедить страны, входящие в Совбез ООН, и другие, что позиции России слабы. При этом аргументации у США нет. Поэтому им остается только пропагандистская риторика и эмоции», — считает Александр Собянин.

Накануне командующий береговой охраны США адмирал Пол Зукунфт заявил, что Россия «милитаризует Арктику», и это якобы побуждает Вашингтон к ответным действиям.

Однако Александр Собянин отмечает, что милитаризация Арктики была начата не Россией, а США.

«США ее ведут с конца 1990-х годов, чтобы сделать американское военное присутствие единственным. То есть гонку вооружений в Арктике развязали именно американцы. Мы в эту гонку были вынуждены включиться. Но наши позиции в военном положении гораздо сильнее. А их задача вовлечь в гонку вооружений и в обсуждение военного регулирования в Арктике неарктические государства. В военном плане самый главный вопрос не в бряцании мускулами, поскольку мускулы у американской стороны слабее в Арктике. Главный вопрос — вовлечь в военное присутствие страны, не входящие в Арктический союз», — заключил политолог.

РАЗДЕЛ 7

Транспортная инфраструктура и стратегическое планирование государства

Собянин А.Д., Шибутов М.М.

Стратегическое планирование в США:
военная мощь,
прорывные технологии и доллар
(Аналитический доклад)¹

Важность иметь собственное суверенное стратегическое планирование высшего уровня понимается во всех странах, включая даже т.н. «несостоявшиеся» государства из числа членов ООН или Сообщества непризнанных государств. Однако в реальности в подавляющем большинстве стран мира существует разрыв между высшими интеллектуалами и аналитиками и действующей властью. Основная причина — отнюдь не в недооценке значимости аналитики высокого порядка со стороны властей, как это часто представляется самим аналитикам.

Причина в том, что любое настоящее включение высокой аналитики в политику достаточно быстро отслеживается США и, в гораздо меньшей степени, другими акторами — ЕС, РФ, КНР в первую очередь (подробнее о мировых акторах см.: **«Геополитика горного рафтинга. Акторы и баланс сил накануне и в начале Третьей мировой войны»²**). Повышение качества принимаемых решений и, соответственно, рост реальной независимости курса страны, где происходит попытка связать высокую аналитику и действующую власть, достаточно быстро приводит к усилению внешнего воздействия на власть, с применением всего спектра инструментария внешней политики, от государственных переворотов мягких и жестких типов до разложения элит и народов.

— — — — —
¹ Опубликовано: **ИА REGNUM**. 25.05.2012 [conjuncture.ru/planning_2012].

² Центр стратегической конъюнктуры. 27.04.2010.

Стратегическое планирование в России и Европе

Стратегическое планирование высшего уровня по-настоящему эффективно реализуется в настоящее время лишь в одном государстве мира — США. Их опыт не может быть востребован в полной мере ни одним государством мира, за исключением исторической России в варианте большого Евразийского союза (в случае успеха проекта **Владимира Путина, Нурсултана Назарбаева и Александра Лукашенко**).

Причина не только в размере территории и ядерной мощи (РВСН — важнейшая для американцев причина невозможности отобрать суверенитет у русских), а в историческом опыте Российской империи и СССР, а также в том, что в нынешней Российской Федерации до сих пор сохранились остатки почти всех составляющих советского стратегического планирования. В силу политической ориентации нынешней правящей элиты России на США и Евросоюз эти составляющие не объединены в систему, но это лишь вопрос ситуации и времени, когда в силу вынужденных исторических обстоятельств в России появится деятель уровня Сталина или Петра Великого. Но в данном материале подробно по России / Евразийскому союзу останавливаться не будем, в силу очевидности темы для подготовленного читателя, тем более, что по отдельности ресурсы нашей русской / евразийской силы рассматривались во многих других наших публикациях.

Скажем кратко — вызов, стоящий перед евразийскими странами, очень прост — либо Евразийский союз состоится как мировой лидер, либо нас сомнут и превратят в уже по-настоящему морально и политически поработанные народы и пространство поставки энергетического и иного сырья на мировой рынок. Вызов жизни и смерти — вполне достаточный стимул, чтобы верить, что мы победим. А дальше жизнь покажет, правы ли мы в уверенности в победе евразийского оружия и Евразийского союза.

Европейский союз не может использовать американский опыт, являющийся глубоким творческим развитием опыта Британской империи, в силу того, что англосаксы заложили под здание Евро-

союза, в самом начале и в ходе его строительства, ряд системных мин, которые не могут быть нейтрализованы без порыва самого фундамента нынешнего Евросоюза.

Перечислим только некоторые из этих мин под зданием Европейского союза:

- противоречия между развитыми северными и менее развитыми средиземноморскими странами Западной Европы;
- наличие политически ориентированных на Америку стран внутри Евросоюза, прежде всего в Восточной Европе;
- не могущее быть переваренным экономиками стран-локомотивов экономическое пространство Восточной Европы;
- невозможность единой военной политики даже в случае разворачивания Европейской армии на базе Еврокорпуса;
- невозможность без появления нового «Наполеона» или «Гитлера» сложения единого военно-промышленного комплекса Европы;
- и наконец, *last not least*, отсутствие или недостаточное количество контролируемых компаниями Евросоюза значимых месторождений углеводородов и урана, других критически важных для современной экономики полезных ископаемых.

Не так критично, но также важен исторический аспект — многие страны Европы имеют собственный опыт империй мирового масштаба. Эти опыты не могут быть синтетически соединены в единое целое, диалектика политического синтеза тут бессильна, т.к. эти опыты принадлежат к разным историческим эпохам и вызовам. Таким образом, нерешаемая без жесткого политического разворота Европы проблема в том, что любые настоящие попытки отстроить действительно единую европейскую политику и координацию высшей аналитики в интересах центральных структур ЕС автоматически, без участия на первых этапах американцев, приведут к подрыву заложенных мин и реальных противоречий — исторических, институциональных, национальных.

Неожиданного антиамериканского разворота в Европе не может быть и потому, что в Германии, Италии, Великобритании, Норвегии, странах Восточной Европы стоят оккупационные войска США, которые даже в таком «европейском» формате значительно превосходят

мощь армий стран ЕС (в силу единства и полного спектра оружия и родов войск ВС США). Европейская элита может сколько угодно презрительно фыркать в сторону элиты американской, но, как говорится, при таком солдатском раскладе «никуда не рыпнешься».

Стратегическое планирование в Китае

Китай присматривается к механизмам и технологиям взаимодействия аналитики и власти в США, России, Евросоюзе. Однако стратегический путь Китая — опора на собственный исторический опыт множества империй и КНР. Поэтому Китай больше склонен использовать существующие чужие механизмы в своих целях, но опираться только на свои институты.

В отличие от Евросоюза, Китаю ничто не может помешать быстро наращивать эффективность внешней политики, т.к. важнейшие институты никоим образом не сообщаются с внешним миром в управленческо-организационном плане, что делает самоубийственной политику внедрения агентов влияния в китайские госорганы (таковая англосаксами ведется, но не слишком эффективно, мягко говоря). Поэтому вкратце опишем основные блоки китайской системы стратегического планирования.

В первую очередь это наличие неформального (принципиально!) клуба высших политиков КНР, который в 2000-х годах концентрировался вокруг фигуры дочери Дэн Сяопина Дэн Жун и вокруг Центрального военного совета КНР (ЦВС КНР). Тут важно понимать, что председатель ЦВС КНР — в официальной иерархии 4-й пост, в реальной — главный, во многих случаях даже важнее Председателя КНР, хотя чаще эти два поста совпадают, и руководителей Политбюро и ЦК КПК. Возглавляет этот неформальный клуб обычно действующий Председатель КНР, и участвует, в обязательном порядке, претендент на пост будущего Председателя КНР. Этот «теневой кабинет императорского двора Поднебесной империи» регулярно встречается на одном из курортов, чаще всего в курортном городке Бэйдайхэ (Бодайхэ) в 180

километрах к востоку от Пекина на берегу Желтого моря, где и принимает важнейшие стратегические решения внешней и внутренней политики, а также решает, кто будет выдвинут на замещение высших руководящих постов в партии и государстве. Позже неформальные рекомендации этого клуба, куда входят бывшие (!!! тут нам стоит поучиться у китайцев) и действующие высшие лица КПК, НОАК и спецслужб КНР, обсуждаются и принимаются на сессиях ВСНП, на съездах и пленумах Компартии Китая.

Спецслужбы Китайской Народной Республики

СПРАВКА АССОЦИАЦИИ ПРИГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Качество информации, которой обладают редко ротируемые члены Центрального военного совета КНР и клуба вокруг него и окол властные аналитики высшего уровня, обеспечивается в первую очередь широким спектром специальных служб Китая — госбезопасности, общественной безопасности, военной разведки и контрразведки, которые дублируют в той или иной степени сферы ответственности друг друга, а также контролируют друг друга, делая невозможным в принципе «заговор спецслужб против председателя КНР и Политбюро КПК».

Во внутренней политике приоритетом пользуются партийные спецслужбы, во внешней — связанные с НОАК (военные определяют, в числе прочего, стратегические приоритеты финансовой политики Китая на глобальных рынках).

Решением задач разведывательного и контрразведывательного характера, тайными операциями по оказанию политического влияния, соответствующей информационно-аналитической работой, а также политическим сыском и борьбой с коррупцией в КНР занимаются Госкомитет оборонной науки, техники и промышленности, Отдел социальных исследований ЦК КПК, Отдел единого фронта ЦК КПК, Международный отдел ЦК КПК, Комиссия по проверке дисциплины при ЦК КПК. Работой гражданской части спецорганов, а также правоохранительной системы КНР руководит Политико-

юридическая комиссия ЦК КПК, которая курирует работу Министерств госбезопасности и общественной безопасности, военизированной народной полиции, суда, прокуратуры, Министерства юстиции. В отношении Министерства госбезопасности (МГБ) права комиссии ограничены получением от министерства и анализом информации, относящейся к сфере внутренней безопасности. Военные спецслужбы курирует Комитет по вопросам охраны тайны Центрального военного совета, это самая закрытая из спецслужб Китая, напрямую подчиненная председателю ЦВС КНР. Отдел социальных исследований ЦК КПК участвовал во внутреннем политическом сыске, но, кроме того, вел и внешнюю разведку, его 8-е управление занималось анализом информации, имело открытое наименование — Китайский институт современных международных отношений (КИСМО). В настоящее время КИСМО входит в состав МГБ КНР.

Во внешней политике инструментом распространения китайского влияния являются Институты Конфуция (подробнее по культурной политике Компартии Китая см. статью эксперта Казахстанского института стратегических исследований **Константина Сыроежкина «Превращение Китая в глобальную державу — пока миф. Предпосылки, цели и задачи, основной курс реформы в области культуры»³**). Прошедший 15–18 октября 2011 года VI пленум ЦК КПК 17-го созыва принял «Решение ЦК КПК по некоторым важным вопросам углубления реформы культурной системы, стимулирования великого развития и расцвета социалистической культуры». Институты Конфуция занимают ту же нишу, что и неправительственные организации во внешней политике США, Центры японской культуры в политике Японии, планируемые Пушкинские центры русского языка в политике Евразийского союза.

Данный институт стратегического планирования, клуб важных персон вокруг ЦВС КНР, исторически восходит к неформальным, но собиравшимся реально, клубам советников из числа яйцеголовых интеллектуалов и высших чиновников при китайских императорах наиболее мощных китайских имперских династий. Нынешний клуб

³ ИА REGNUM. 18.04.2012.

партийных и военных ветеранов и действующих руководителей, собирающийся на отдых в Бэйдайхэ или на острове Хайнань, реже на других курортах, снимает неминуемые шероховатости и воздействие на стратегические решения «подковерной борьбы персон и групп влияния» в Коммунистической партии Китая и государственных органах управления, придает принимаемым решениям необходимую историческую глубину и стратегически-концептуальную основательность. Отдельно и кратко скажем по институтам стратегического планирования в других странах — акторах Третьей мировой войны. Институты стратегического планирования Индии имеют не меньшие исторические корни и столь же эффективны, как китайские, однако в силу двух моментов не рассматриваются: в Третьей мировой войне Индия почти не будет воевать и останется военным союзником США и, второе, Индия сейчас имеет близкое к нулю влияние на процессы на постсоветском пространстве. Можно сказать, что расцвет и глобальная экспансия Индии произойдут лишь после Третьей мировой войны и окончания мирового экономического кризиса, после того, как мир уже начнет жить в следующем технологическом укладе. Институты планирования стратегического курса Японии имеют отношение к Евразийскому союзу в силу наличия прямых территориальных претензий и отсутствия с 1945-го года мирного договора. Однако в силу своей уникальности и невозможности использования японского опыта где бы то ни было, кроме самой Японии, они здесь также не рассматриваются. Институты стратегического планирования в странах Ислама достаточно эффективны, но страны Ислама будут воевать в первую очередь друг против друга, на обеих сторонах 3-й мировой войны, что нейтрализует на глобальном уровне совокупное влияние стратегического планирования Ислама, низводя его на практике до уровня военно-радикального исламизма и продвижения отдельных мазхабов и школ исламской мысли. В реальном будущем, мы уверены, Евразийский союз будет продвигать на глобальном уровне собственные исламские институты, имеющие глубокие исторические корни и показавшие свою эффективность на примере нынешних исламских народов в евразийских странах.

Политическая власть в США — WASP'ы и Фининтерн

Сила американской мощи базируется на том, что высшая власть в США принадлежит двум идеологическим институтам, имеющим мощные и реальные религиозно-философские базисы, — ВАС-Пам и Фининтерну (WASP, Finintern). ВАСПы и Фининтерн между собой конкурируют, но образуют целостную систему американского стратегического управления.

Оба института исторически восходят к временам борьбы за независимость США и преемственны отцам-основателям СевероАмериканских Соединенных Штатов (САСШ). «Борьба и единство противоположностей» — два института соперничают друг с другом, но синтетически едины во внешнем мире и в случае любых возможных рисков для США как для государства. Характерно, что войну за независимость вели оба института, а не только победившие северяне (ВАСПы). Нынешний Фининтерн исторически больше был связан с конфедератами, которые, как и федералисты, тяготились колониальным статусом САСШ под Британской короной.

Победили, как мы знаем из истории, ВАСПы. Однако после окончания Гражданской войны в США Британская корона в лице короля **Георга III** признала в 1783 году независимость 13 штатов, решение короля Георга состоялось благодаря лоббизму Фининтерна и лондонского Сити. Таким образом, мы имеем редкую для Евразии и Китая ситуацию, когда новая огромная империя получила подтверждение своей легитимности от бывшей метрополии — «материнской» империи. Это как если бы Евразийский союз получил бы подтверждение легитимности от руководства СССР (или тех руководителей постсоветских стран, которые по-прежнему у власти с 1991 года). Королевское решение 1783 года делает невозможным, кроме немислимого варианта распада США, стратегическое столкновение Великобритании с США, а также обеспечивает возможность для США использовать весь спектр военного и политического инструментария Великобритании для собственной внешней политики.

WASP'ы и Фининтерн

СПРАВКА АССОЦИАЦИИ ПРИГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Активы White Anglo-Saxon Protestants, ВАСПов (в литературе часто фигурирует как «группа Рокфеллеров»): Министерство обороны США, из разведок также АНБ, ExxonMobil и в целом нефтегазовый комплекс, Республиканская партия и часть неоконгов, Федеральная резервная система (совместно с Фининтерном), GP Morgan, Citi Group, Bank of America, идеологическая машина киноиндустрии Голливуда (совместно с Фининтерном). Это сообщество поставило на Владимира Путина в 2012–2024 гг. и Евразийский союз (в слабом варианте либеральной империи, в духе Чубайса и олигархов).

Активы Financial International, Финансового интернационала, Фининтерна (в литературе часто как «группа Ротшильдов»): Госдепартамент США, ЦРУ, Демократическая партия, евреи и нацменьшинства, прочие меньшинства, часть неоконгов, Федеральная резервная система (совместно с Васпами), Rothschilds, Goldman Sachs, De Beers, Standard Charter, лондонский Сити, большая часть хайтека в IT-индустрии и в биотехнологиях, идеологическая машина киноиндустрии Голливуда (совместно с Васпами), управление мировым наркопроизводством и наркотрафиком. Фининтерн ставит на «белый» протест гражданского общества в России, с возможным свержением Владимира Путина в октябре-ноябре 2012 года.

Вопреки достаточно распространенному мнению о «сверхвлиянии» транснациональных корпораций, Трехсторонней комиссии и Бильдербергского клуба, масонских лож и клубов, ключевая роль принадлежит Армии, ВВС и ВМФ США, а также американскому военно-промышленному комплексу. Поэтому политическое влияние ВАСПов традиционно сильнее, в т.ч. при президентах-демократах, так как именно они контролируют ВС и ВПК США.

Но речь идет именно о соревновательной конкуренции, о «джентльменской игре», где главной целью является недопущение

ние «не-джентльменов» на уровень высшей политики. И там, где ВАСПы нуждаются в поддержке Фининтерна (как и наоборот), два института всегда выступают скоординированно и согласованно. В случаях нередких провалов во внешней и внутренней политике США оба института ведут согласованную линию практически всегда. Институционально «единство как борьба противоположностей» воплощено в Федеральной резервной системе и в пропагандистской машине Голливуда, где представители ВАСПов и Фининтерна прекрасно уживаются, проводя очень разную, но согласованную политику.

Характерен пример Второй мировой войны, описанный в статье «Алмазы Третьего рейха и некоторые особенности управления глобальными сырьевыми рынками». США имели заинтересованность в том, чтобы Третий рейх и СССР максимально истощили экономики друг друга и максимально возможно сократили бы качественный человеческий ресурс, проще говоря, чтобы немцы и советские долго и реально уничтожали бы друг друга на фронтах войны. Простого затягивания с открытием Второго фронта (1944) было недостаточно, т.к. экономика Германии нуждалась в ряде ресурсов, которых не хватало (нефтепродукты) или просто отсутствовало (алмазы) в рейхе. При естественном ходе войны, вне зависимости от таланта гитлеровских маршалов и генералов, Германия могла пасть уже в начале 1944 года — без алмазов остановилась бы станкостроительная промышленность, а без станкостроения — прекратилось бы производство оружия наиболее современных типов. Поэтому семья Оппенгеймеров (Фининтерн), владевшая тогдашним алмазным мировым монополистом De Beers, взяла на себя «грязную работу» по тайной передаче рейху алмазов из Южно-Африканской Республики, под видом алмазов из Бразилии. Аналогичную «грязную работу» взяла на себя семья Рокфеллеров (ВАСПы), контролирующая «Стандард ойл», по поставке нефти и нефтепродуктов фашистской Германии. Обе операции проводились как тайные спецоперации со множеством участников и посредников, нам важны инициаторы и главные заинтересованные стороны. США и Великобритании проводили политику по одновременному военному снабжению гласно СССР через лендлиз и нелегально Германии. В результате

военная машина Третьего рейха не задохнулась от нехватки ресурсов и смогла провоевать аж до мая 1945 года, действительно истощив Германию и СССР.

Столь же едины WASP'ы и Фининтерн были в послевоенном устройстве мира. С целью недопущения глобальной гегемонии СССР, сумевшего сокрушить железную военную машину Германии, в 1944 году были приняты Бреттон-Вудские соглашения, фактически нарисовавшие проект финансового устройства послевоенного мира, и именно на Бреттон-Вудских решениях базируется вплоть до нынешнего времени финансовая схема взаимоотношений банков, ТНК и государств. Таким образом, СССР понес основные людские и материальные потери среди стран антигитлеровского блока, внес решающий вклад в разгром военной машины гитлеровской Германии, но не имел никакого отношения к финансовому послевоенному устройству. Таким образом, СССР не мог быть среди важнейших выгодополучателей победы над гитлеровской Германией, выгодополучателей от процессов глобализации во второй половине XX века.

Тегеранские 1943-го года и Ялтинские 1945-го соглашения закрепили геополитический контур границ сфер советского и американского влияния (будущие Варшавский договор и НАТО), но геоэкономические контуры мира — кто в мире кому, за что и как должен платить — были прорисованы в Бреттон-Вуде. Этого мы никогда не должны забывать.

Военные, спецслужбы и мозговые центры США

Схема взаимоотношений групп стратегического планирования и действующих властей существует в США как открыто-закрытая система, когда на компактные закрытые институты работает широкое публичное сообщество.

Это касается и военных разработок (Агентство DARPA), и аналитики (Strategic Forecasting — Stratfor, International Crisis Group и др.). Когда на уровне закрытых неформальных (без постоянного

состава в верхнем эшелоне, но с достаточно постоянным общим составом) клубов WASP'ов и Фининтерна принимаются стратегические решения по прорывным технологиям, все институты — закрытые и открытые — участвуют в мощном продвижении на внутреннем и затем на внешнем рынке этих технологий. Отсюда проистекают «рыночные» чудеса таких исторически значимых корпораций и явлений, как телевидение (созданное русским инженером Зворыкинским), феномен Кремниевой долины с «якорными» технологическими университетами и «прорывными» частными компаниями. Microsoft, Apple, IBM, Интернет, доступная спутниковая и сотовая связь, Google, Facebook — за успехами всех этих компаний стоят не только научно-технический гений инициаторов и создателей, но и результат работы военно-стратегической системы США.

Именно на подавляющем технологическом превосходстве, которое является прямым следствием реальной военной мощи США, а отнюдь не на хитрых финансовых инструментах американских банков, базируется глобальная экономическая мощь США. Та же Саудовская Аравия и другие арабские страны Персидского залива поставили США нефти в 2000–2009 гг. на 550 млрд долларов США, а оружия закупили на 160 млрд долларов США, т.е. порядка 45–50% выручки от экспорта нефти в США страны Залива тратят на покупку американского оружия. Доллары возвращаются из Залива обратно в США, а наличие крупных американских военных баз США непосредственно в самих странах Залива гарантирует правильную по отношению к интересам США внешнюю политику шейхов. Что еще важнее — важнейшим покупателем самых современных американских технологий (порядка 60–65% от общемировых продаж, по оценке журнала «Эксперт») являются не арабские страны, не Китай, и даже не Япония — а страны Евросоюза. Именно Евросоюз фактически спонсирует американские технологические разработки, и не делать этого не может, т.к. закупленные у США технологии, после адаптации европейскими корпорациями, являются гарантией уже европейского технологического превосходства над остальным миром. Таким

образом, прорывные технологии и доллар как единственная мировая валюта обеспечивают США гегемонию в мире. Которая невозможна без стоящей за всем этим военной мощи, первичным и важнейшим элементом американского глобального лидерства. Триединая сущность мирового Гегемона.

Ценности демократии и привлекательность мифологизированного киногрезами Голливуда «лучшего на свете мира — мира Америки» закрепляют и оправдывают на уровне массового сознания в странах мира обоснованность гегемонии США. Ужасные страшилки для режимов постсоветских стран в виде «оранжевых» революций и технологии «мягкой силы» (soft power) сильно преувеличены прессой, идут лишь следующими за вышеуказанными тремя составляющими мирового лидерства США. Ключевыми элементами информационной войны, инструментария soft power, являются негосударственные организации (НГО) и работа по совращению элит в других странах. От лица государства стратегический курс институтов гражданского общества в других странах формирует Международный республиканский институт и Национальный демократический институт, Council on Foreign Relations, United States Agency for International Development (USAID) и связанные с USAID американские фонды (скажем, в Казахстане и Средней Азии это National Endowment for Democracy и Фонд Евразия Центральной Азии, ФЕЦА), от лица реальной элиты США — влиятельные частные фонды (Ford Foundation, J.M. Kaplan Fund, Soros Foundation Network, Carnegie Endowment for International Peace, MacArthur Foundation, Marshall Fund, Bradley Foundation и многие другие).

Трехсторонняя комиссия (Trilateral Commission) и Бильдербергский клуб (Bilderberg Club) в прессе иногда именуются «тайным мировым правительством». Безусловно, это не так — реальное мировое правительство состоит только и исключительно из англосаксов — представителей семей элиты США, Великобритании, возможно, некоторых граждан других англосаксонских стран.

Хотя, конечно же, такие международные институты, как Трехсторонняя комиссия и Бильдербергский клуб, действительно являются влиятельными неформальными клубами. И, в числе прочих задач, та-

кие клубы формируют сеть агентов влияния в элитах других стран, в элитах во всех смыслах, как околоставных, так и оппозиционных.

Несколько ближе к одиозному «мировому правительству» стоят международные финансовые организации — International Monetary Fund (IMF, Международный валютный фонд, МВФ), International Bank for Reconstruction and Development (IBRD, World Bank, Всемирный банк, ВБ), International Finance Corporation (IFC, Международная финансовая корпорация, МФК), Bank for International Settlements (BIS, Банк международных расчетов — Базельский центробанк центробанков). Базельский банк в этом списке является ключевым как в части реального влияния на экономики стран мира, так и в части соотносительности с американской элитой. Именно поэтому он наименее публичный и наиболее закрытый для массмедиа из этих международных финансовых организаций. В Базельский банк, естественно, на непостоянной основе входят и представители постсоветских стран. Трехсторонняя комиссия, Бильдербергский клуб, МВФ, ВБ, Базельский банк, другие подобные институты влияния и финансовые институты — пространство игры спецслужб ведущих стран, где ради проведения своих интересов разрешены любые средства убеждения, а стратегическая разведка подразумевается по умолчанию.

Весь этот мощный аппарат мирового лидерства США обеспечивается не менее мощными мозговыми центрами (think tanks). Выше были упомянуты Stratfor и International Crisis Group, которые наиболее заметны на внешнеполитическом направлении у нас, на пространстве будущего Евразийского союза. Но куда более влиятельными аналитическими центрами в самих США, которые «рисуют контуры будущего» для действующей власти, являются крупнейшие университеты — Harvard, Stanford, Massachusetts Institute of Technology, а также такие влиятельные мозговые центры, как RAND Corporation, Heritage Foundation, Hoover Institution on War, Revolution and Peace, Brookings Institution.

Иногда мозговые центры США называют «4-й властью», что, конечно же, не соответствует действительности. Именно потому американские «фабрики мысли» и живут так хорошо, что влияют на политику лишь косвенно, не переходя грань прямого участия, не становятся

«4-й властью», а остаются в пространстве настоящей интеллектуальной научной и аналитической работы. Той работы «яйцеголовых», которая для хорошего качества требует хорошей оплаты, общественного уважения и высокого места в государственных приоритетах.

Открыто-закрытая схема работы институтов стратегического планирования США транслируется и во внешнее пространство. Практически все вышеуказанные структуры имеют представительства и филиалы в России, Казахстане, других странах СНГ, или, что чаще, имеют в наших евразийских странах постоянных стратегических партнеров и осуществляют различные программы и проекты.

В случае наличия у нас правильного понимания интересов России и евразийских союзников в этом нет ничего плохого, и наоборот, возможны действительно хорошие и полезные для наших евразийских стран схемы работы. Как исключительно позитивный, на наш взгляд, пример, укажем создание в 2002 году журнала «В мире науки», который ведет выдающийся пропагандист и популяризатор научного знания **Сергей Капица** («Очевидное — невероятное»). «В мире науки» является дочкой ведущего в мире науки американского журнала *Scientific American*, имеет полностью самостоятельное содержание, издается при финансовой и интеллектуальной поддержке казахского *Nazarbaev University* и российского МГУ имени М.В. Ломоносова, ряда крупных государственных банков и компаний России и Казахстана.

Рецепт силы — военная мощь,
живая интеллектуальная среда, политическая воля

Подытоживая краткое описание причин стратегического преимущества США в мировом интеллектуальном пространстве, в первую очередь обратим внимание на целостность системы. Именно эта целостность позволяет элите США быть уверенными в том, что американское государство и многоязыкая и мультикультурная американская нация сумеют пройти через скорый уже цивилизационный надлом в самих США во время мирового экономическо-

го и финансового кризиса, смогут построить новую сильную Америку. Америку XXI века, которая по-прежнему, на взгляд самих американцев, будет оставаться мировым гегемоном.

Наш Евразийский союз не состоится как успешная мировая держава, если не сможет учесть опыт нынешнего мирового лидера США, а также собственный опыт успешного государственного стратегического планирования, в историческом прошлом Российской империи и СССР (*Для сохранения России и Казахстана нужна «большая чистка» и реабилитация советской эпохи⁴*).

Залогом интеллектуального концептуально-стратегического превосходства будущего Евразийского союза на мировом уровне, успеха евразийского стратегического планирования является триединство:

- подавляющая любого потенциального агрессора и любые мысли о вмешательстве во внутренние дела военная мощь, Вооруженные силы — Армия, Флот, ВВС, ракетные и космические войска;

- свободная, живая, полноценная, обильная деньгами и имеющая высокое общественное уважение научная, интеллектуальная, аналитическая среда, «профессором и учителем быть почетно и богато»;

- объединяющая эти две составляющие в единое целое политическая воля высшей власти, опирающаяся на мощный идеологический и философский фундамент, на безупречный морально-этический облик тех, кого высшая евразийская элита будет допускать до рычагов высшей власти.

Правда и Справедливость — «Сим победиши!». Уходит время 1990–2000-х годов, когда «Бабло побеждало зло», пришло время собирания земель евразийских в мощное государство — Евразийский союз, который будет по-настоящему для всех или по крайней мере для половины человечества мировым лидером. Начинается этот долгий путь с обретения личного достоинства гражданина и человека, с возвращения Справедливости в наше общество, с Правды в разговоре власти и народа. И это историческое масштабное деяние будет успешным. Сомнений в том нет и быть не может.

— — — — —
⁴ Центр стратегической конъюнктуры. 17.03.2011.

Бельдей В.А.

«Россия должна взять на себя ответственность
за обустройство Евразии»¹

Интервью ИА REGNUM с директором Института федерализма, экс-заместителем директора Департамента по проблемам соотечественников и международного сотрудничества Министерства по делам национальностей Российской Федерации (1998–2002) Вячеславом Бельдеем.

ИА REGNUM: Каково сейчас состояние национальной политики в РФ?

В России национальной политики просто нет. Вся так называемая нацполитика сводится к вопросам миграции и переселения соотечественников. Миграционная служба осуществляет полицейские функции в области миграционной политики. Широко разрекламированная программа переселения соотечественников — провалилась. Раздаются лишь стенания о том, что количество русского населения уменьшается, а мигранты с юга заполнили Россию. В целом на сегодняшний день политика в национальном вопросе имеет ярко выраженный охранительный характер, основанный на принципе «лучше не знать, все равно не пойдем, но на всякий случай поставить человека с ружьем, чтобы не дай бог чего не вышло». Отсутствие стратегии в этом вопросе приводит к этническим дисбалансам в отдельных регионах и связанным с этим проблемам у русского населения, и одновременно к бедственному положению мигрантов из Средней Азии, Восточной Европы и Дальнего Востока, которых не интегрируют в общероссийское культурное, образовательное и технологическое пространство.

Нет национальной политики — нет и институтов, которые за нее отвечают. В огромной многонациональной и многоконфес-

¹ Опубликовано: ИА REGNUM. 03.10.2011 [conjuncture.ru/belday_03-10-2011].

сиональной стране, которая является стержнем евразийского пространства, нет соответствующего ведомства, которое занимается национальной политикой. Тогда как, скажем, первые руководители Советского государства, понимая ее значение, создали Народный Комиссариат по делам национальностей уже в 1917 году. Сегодня ситуация в этой сфере в России не менее драматична. И вопрос о создании нового Министерства по делам национальностей с новыми задачами, конечно, стоит на повестке дня.

ИА REGNUM: Как вы оцениваете результаты деятельности Министерства по делам национальностей, существовавшего в 90-е годы?

Положительно оцениваю. Ведомство создавалось после распада Советского Союза, когда конфликты полыхали на нашем Кавказе и в Закавказье, в Средней Азии, Молдавии и за рубежом. Россия сохранилась во многом благодаря министрам В. Тишкову, В. Михайлову, Р. Абдулатипову, которым удалось добиться подписания в 1992 году спорного, но тактически важного Федеративного договора, после которого стала возможной работа по размежеванию компетенций, разграничению предметов ведения и полномочий федеральных и региональных органов власти. Министерство работало в непростых условиях после призыва президента Бориса Ельцина «брать столько суверенитета, сколько проглотите». Миннацу не удалось избежать ошибок, но он смог снизить этнополитическую напряженность и сократить конфликтный потенциал. Были запущены важные направления в международном сотрудничестве, в частности, поддержка соотечественников за рубежом, межрегиональное и приграничное сотрудничество, особенно со странами ближнего зарубежья. Вместе с тем, ведомство не обладало достаточным финансовым, административным и политическим авторитетом. Сказывался и идеологический вакуум. Однако самое главное удалось — мы сумели уберечь от дальнейшего распада страну.

ИА REGNUM: В чем заключаются приоритетные задачи российской национальной политики в будущем?

В российской национальной политике невозможны раз и навсегда выявленные четкие установки и формулировки. Нужен по-

стоянный мониторинг этнополитической обстановки, система мер регулирования национальной и миграционной политики, межведомственная координация усилий по регулированию этнокультурного баланса.

Задача российской национальной политики — развитие нашего государства. Необходимо, чтобы русский и все евразийские народы принимали в этом деятельное участие, а также была обеспечена справедливость в национальном вопросе. Несправедливо, когда русские чувствуют себя неуютно на своей земле, несправедливо, что люди из Средней Азии, Восточной Европы, с обоих склонов Кавказского хребта, приехавшие к нам работать, унижаются и чувствуют себя униженными. Думаю, что любой человек должен себя чувствовать свободно и спокойно в Москве, но также спокойно и свободно должен ощущать себя русский в Грозном, Душанбе, Оше, Ташкенте, Ашхабаде, других городах.

Сейчас Россия пытается спрятаться за Кремлевской стеной. Жители столицы и остальной России совместно с гастарбайтерами двадцать лет занимаются покраской покосившегося фасада и укладкой тротуарной плитки, а на заднем дворе американцы уже обустроили комфортабельные окопы.

Русские должны выйти за пределы Садового кольца, МКАД, Центрального федерального округа, туда, где сейчас антропогенная пустыня. Они должны вернуться в Сибирь, на Северный и Южный Урал, в Арктику. Туда, где сосредоточено будущее российской и мировой экономики. Перед Россией стоят серьезные задачи по развитию Южной Якутии, созданию новой инфраструктуры Севморпути и высокоширотных железных дорог, развитие сельского хозяйства в Сибири. Обустройство этих территорий требует совместного созидания всех народов РФ и Евразии.

То же самое нужно сделать и в Средней Азии, на Кавказе. В большинстве стран инфраструктурное, кадровое, организационное и образовательное, а также хозяйственное наследие СССР истощилось, а новых самостоятельных источников его создания практически нет и не предвидится. Нужно прекратить пресловутые бесплодные поиски национальной идеи. Россия должна выступить лидером по обустройству

евразийского пространства. Только тогда Россия обретет идеологию будущего, а русские снова обретут достоинство и смысл жизни.

ИА REGNUM: Есть ли экономические предпосылки для столь масштабных проектов?

Кризис, который разворачивается в мире, сильно ударит и по России. Этого не избежать. Время спекулятивной экономики заканчивается. Такие огромные геоэкономические пространства не могут существовать, исходя из мировой текущей конъюнктуры, цен на нефть и металл, соотношение курса валют и настроения спекулянтов. Обустройство стран Евразии, межнациональный мир, общие цели и задачи, направление капиталов и инвестиций на реализацию масштабных государственных проектов — вот наше будущее. Эти темы уже давно нужно серьезно обсуждать с Китаем, Казахстаном, Белоруссией и другими. Поэтому мы должны нарастить свое присутствие в странах бывшего СССР в сфере образования, науки, культуры, средств связи и массовой информации, в неправительственном секторе, наращивать приграничное и межрегиональное сотрудничество, межведомственную, международную и внешнеэкономическую деятельность, а также все виды военной кооперации.

Россия вполне способна взять на себя ответственность за обустройство Евразии. А наша задача, задача тех, кто профессионально занимается вопросами национальной политики, создать команду единомышленников, чтобы евразийская миссия России достойно претворялась в жизнь.

НАУЧНЫЙ СЕМИНАР.
Актуальные проблемы геополитики.
«Империализм и борьба за великие
железнодорожные и морские пути будущего»¹



Отцами-основоположниками русской геополитики заслуженно можно назвать генерал-майора Алексея Ефимовича Вандама (А.Е. Едрихина) (См.: conjuncture.ru/book_vandam_our-position, conjuncture.ru/book_vandam_the-greatest-of-the-arts) и первого ректора Московского института востоковедения Михаила Лазаревича Вельтмана (Михаила Павловича Павловича) (См.: conjuncture.ru/sobianin_20-08-2013). Оба свои важнейшие работы написали в начале 1910-х годов. Центр стратегической конъюнктуры (ЦСК, conjuncture.ru) и Центр стратегических оценок и прогнозов (ЦСОиП

¹ Семинар по книге М.П. Павловича, 20 января 2014 г., РАГС // Центр стратегической конъюнктуры. 16.01.2014 [conjuncture.ru/pavlovich-20-01-2014].

www.csef.ru) переиздали в нынешнем году книгу Михаила Павловича «Империализм и борьба за великие железнодорожные и морские пути будущего» (3-е издание книги 1922 года, впервые изданной в 1913 году). Безусловно, и Вандам, и Вельтман опирались на многосотлетнюю русскую традицию великих географов и других научных исследователей, путешественников и торговцев, военных разведчиков. Однако сформулировали наше наследие в виде конкретных политических условий, географических ограничений и возможностей, геополитических рисков и вызовов и, наконец, задач экономической и военно-политической экспансии именно эти два автора.

ВЕЛЬТМАН Михаил Лазаревич (псевдонимы Павлович Михаил Павлович, Волонтер, 13(25) марта 1871, Одесса — 19 июня 1927, Москва), публицист, историк, революционер, социал-демократ, востоковед. Организатор Первого съезда народов Востока (1920), один из основателей и первый ректор Московского института востоковедения (с 1921 г.). Учился на юридическом факультете Новороссийского университета. Участвовал в социал-демократическом движении. В 1898 году вступил в РСДРП. Дважды арестован (1894, 1906). Отбывал 5-летнюю ссылку в Верхоянске, Колымский край. Первая работа — брошюра «Что доказала англо-бурская война? (Регулярная армия и милиция в современной обстановке)» (Одесса, 1901). В 1902–1917 гг. за рубежом: военный корреспондент газеты «The Day» (США), сотрудник журнала «La Revue Politique Internationale» (Франция), печатался в «Искре», «Нашей заре», «Современном мире», «Современнике», «Северных записках». Вернулся в Россию летом 1917 года. После Октябрьской революции работал в Наркоминделе РСФСР. В 1918 году вступил в РКП(б), назначен председателем Главного комитета государственных сооружений РСФСР. В 1919–1920 годах уполномоченный РВСР на Южном фронте. В 1920 г. организовал проведение 1-го съезда народов Востока. В 1921–1923 годах член коллегии Наркомнаца. В 1921 году избран руководителем Всероссийской научной организации востоковедов, один из создателей и первый рек-

тор Московского института востоковедения, создатель и редактор журнала «Красный Восток». В 1921–1927 гг. автор книг и статей по истории национально-освободительного движения в Китае, Турции, другим странам Востока. В 1926 году вошел в первую редколлегию журнала «Историк-марксист».

Из АВТОБИОГРАФИИ ЧЛЕНА ВКП(Б) М.Л. ВЕЛЬТМАНА: «Выполнив все возложенные на меня поручения, снова вернулся в штаб Сталина (в Харьков) и скоро был назначен замнаркомпросом Украины (наркомом был Гринько).

Затем я был вызван в Москву для работы по подготовке съезда народов Востока в Баку; принял участие в этом съезде и был оставлен в Баку для руководства вместе с Стасовой советом действия и пропаганды народов Востока. В октябре 1920 г., во время восстания, организованного Нажмудином Гоцинским в Дагестане, я отправился в горы вместе с Каркмасовым, председателем Дагревкома, членом Реввоенсовета Орджоникидзе, командиром Геккером и др. Вызванный затем в Москву, я был назначен членом коллегии Наркомнаца (1921–1923) и председателем Научной Ассоциации востоковедения. В настоящее время, кроме последней обязанности, выполняю также обязанности ректора Института востоковедения и председателя Союзной восточной торговой палаты. Кроме того, состою профессором Военной академии. Несу партийные обязанности лектора, агитатора, выполняю литературные задания.

Наиболее крупными работами моими являются: «Империализм и борьба за великие железнодорожные и морские пути будущего», «Борьба за Азию и Африку», «Мировая война 1914–1918 гг. и будущие войны», «Империализм» (курс лекций, читанных в академии), «Французский империализм», «Русско-японская война» и др. В настоящее время ГИЗ печатает собрание моих сочинений. Основная идея, которую я проводил в своих работах еще до мировой войны, заключается в подчеркивании роли тяжелой индустрии во внутренней экономике и внешней политике империалистических государств. На вопрос — противоречит ли этот взгляд теории Ленина, отвечаю: нисколько. Раз империализм есть монополистиче-

ский капитализм, естественно, что металлургическая промышленность, как наиболее монополистическая по своему характеру, как ранее других созревающая к картеллированию, к организации в форме национальных и интернациональных трестов, синдикатов, концернов, является царицей современной капиталистической промышленности, гегемоном в современной индустрии.

Из моих работ, описывающих события, участником которых я был, укажу: «На высотах красного Дагестана» (из истории контрреволюции на Кавказе, путевые наброски), «Взрыв в Леонтьевском пер. 25 сентября 1919 г.», «К истории возникновения Академии», в сборн. «Военная академия за пять лет» (М., 1923)».

Собянин А.Д.

Транспортно-инфраструктурное развитие Кавказского и Среднеазиатского регионов: роль этнорелигиозных факторов¹

*Добрый день, уважаемые модераторы, уважаемые коллеги,
товарищи!*

В своем докладе я хотел бы показать вам прежде всего закономерности — как соотносятся транспортно-инфраструктурное развитие стран и территорий и этнорелигиозные факторы, психология народов, их модели хозяйствования и жизнедеятельности, почему нам нужна суверенная евразийская транспортная концепция. В настоящее время идет в системе госуправления возвращение того понимания, что роль академической науки, в т.ч. гуманитарной, в территориальном хозяйственном планировании снова будет высокой, как это было в Российской империи и в СССР. Но в начале позвольте сделать четыре дополнения к выступившим до меня коллегам. Я с ними согласен, в ином случае оставил бы реплики на момент дискуссии или кофе-паузы.

Рубен Арамович [Р.А. Сафрастян, директор Института востоковедения РАН РА], когда рассказывал (www.kavkazoved.info/news/2015/06/10/ishod-armjan-iz-blizhnego-vostoka.html) о действии мягкой силы на Ближнем Востоке, на примере христиан Алеппо, курдов стран региона, армян Ливана и других этнических групп, когда говорил о геноциде армян в начале XX века, поставил значение геокультурного фактора выше геополитики и геоэкономики. Это очень точный и важный вывод. И для нас с вами важно, что команда Владимира Путина также ставит геокультурные факторы выше геополитических, военно-политических, геоэкономических. Это видно и

— — — — —
¹ ОПУБЛИКОВАНО: **Научное общество кавказоведов**. 27.06.2015 [conjunction.ru/sobianin-08-06-2015].

по текстам и выступлениям нашего лидера, и по значению, которое путинская команда придает концепциям Русского мира и Евразийства. Еще больше это видно по тому значению, которое наконец стало придаваться русскому языку. И ярко этот приоритет геокультуры виден в деятельности самого активного среди географических обществ мира Русского географического общества, возглавляет которое Сергей Шойгу, а Путин является главой Попечительского совета РГО. В проектах РГО геокультура буквально пронизывает все остальные аспекты научной экспедиционной и исследовательской работы, информационной деятельности. И Советский Союз, и Евразийский союз объединяло и будет объединять в первую очередь чувство культурного родства всех наших народов. Иначе мы бы не победили в 1945-м, иначе мы бы не создали такую славную большую многонациональную страну.

Второе дополнение. Вагаршак Варназович [В.В. Арутюнян, председатель партии «Национальное возрождение», министр обороны Армении (1999–2000)] в своем очень содержательном и полном выступлении обозначил (www.kavkazoved.info/news/2015/06/18/dejatelnost-patrioticheskikh-sil-armenii-v-sovremennom-globalnom-i-regionalnom-kontekste.html), что армяне Армении и Карабаха готовы к компромиссам по самым разным вопросам политики и экономики. Кроме двух принципиальных вопросов — по вопросу признания геноцида армян 1915 года и по вопросу государственной независимости Нагорно-Карабахской Республики. По обоим вопросам нужно понимать, что Россия не колеблется и стоит на позиции союзничества. Россия на государственном уровне признала геноцид армян. Поддержка России в этом вопросе значит гораздо больше, чем поддержка или не-поддержка других стран мира, в том числе, скажем, даже и Франции. Важно не только то, что Владимир Путин прилетел в Ереван на мероприятия, посвященные 100-летию геноцида армян, но и то, что он возложил венок к мемориалу памяти и комплекса «Цицернакаберд» и выступил с речью именно 24 апреля. Наш лидер сказал, что «события 1915 года потрясли весь мир, а в России были восприняты как собственное горе» и что «именно российская дипломатия доби-

лась международного осуждения насилия над армянским народом». Также и по второму Вашему акценту, Вагаршак Варназович, Россия при любом развитии торгово-экономического сотрудничества с Азербайджаном, Турцией, другими странами региона, никогда не будет забывать и игнорировать факт военного союзничества Республики Армения и РФ. У нас в эти два десятилетия было много противоречий и спорных вопросов с армянами, но никогда не было колебаний и сомнений в надежности военного союзничества. Именно позиция России стала решающей в том, что в столице Киргизии был подписан «Бишкекский протокол», а Минская группа смогла наладить приемлемый для азербайджанцев, армян, карабахцев и международной дипломатии диалог. Попытка реванша по Карабаху почти невозможна, кроме как по причине непредсказуемого «случайного рокового выстрела». Ибо Вооруженные силы Армении будут мгновенно вовлечены, а Россия выполнит свой миротворческий долг. Прежний командир 102-й военной базы полковник Андрей Рузинский в ряде интервью подчеркивал, что ответ на агрессию против Армении будет адекватным и решительным. Также я хотел бы напомнить вам, уважаемые коллеги, что в России принята новая Военная доктрина РФ, где конкретизированы и обозначены обязательства РФ в случае агрессии против члена ОДКБ. Так что по обоим этим вопросам позиция России четкая и твердая.

Третье. Аждар Аширович [А.А. Куртов, главный редактор журнала РИСИ «Проблемы национальной стратегии»] обозначил (www.kavkazoved.info/news/2015/06/20/car-v-uzhnom-pograniche-rossii-problemy-vzaimovlijanija.html), что далеко не безоблачная ситуация в Казахстане в части взаимоотношений казахского этнического большинства со славянами и в целом с христианами. Спасибо Вам, Аждар Аширович, что рассказали об этом, т.к. у нас в России несколько благодушное представление о Казахстане. В стране нет каких-то явных проявлений против христиан и русскоязычного населения. Более того, в целом в обществе более спокойная атмосфера, чем в России. Однако ведь факт есть факт — безо всяких видимых оснований, значительная часть русскоязычных покинули

в 1990–2000-е годы Казахстан, процентная доля русских и других славян в общем числе населения сократилась вдвое. Почему так? На мой взгляд, русские в Казахстане не видят для себя будущего в стране, где год за годом в обществе растут националистические русофобские настроения. Ведь национал-патриоты и национал-демократы в Казахстане появились и усилились в политике и во влиянии на общество не сами по себе, не по злой воле американцев и Запада, но по политтехнологическим игровым соображениям Ак Орды. Именно администрация президента Казахстана и вывела нацпатов и нацдемов на телеэкраны, в газеты, дала им определенный карт-бланш. И лишь потом вокруг нацпатов и нацдемов стали кружить американцы и европейцы, замаячила хоть и не близкая, но реальная угроза «оранжевого сценария» для Казахстана. Что касается тех русских, кто живет в Казахстане и в целом не собирается в Россию, то это те русские, кого устраивает ситуация и кому не нравится большая агрессивность и энергичность российского общества. Т.е. сейчас не столько от России, не столько от сценаристов американских «оранжевых революций», сколько от Нурсултана Назарбаева и политической элиты Казахстана зависит, каким будет будущее у христиан, русских и русскоязычных в Казахстане.

Четвертое дополнение к выступившим ранее. Николай Алексеевич [Н.А. Трапш, доцент кафедры исторических дисциплин и документоведения Южного федерального университета, Ростов-на-Дону] в своих рассуждениях об Абхазии (www.kavkazoved.info/news/2015/06/23/islam-na-uge-rossii-i-v-postsovetskoj-abhazii-problemy-i-vozmozhnosti.html) обозначил необходимость не только экономической и финансовой, не только военной помощи Республике Абхазия со стороны Российской Федерации, но и важности помощи абхазам в разработке их стратегий и программ развития, экономического, политического, общественного. Уважаемый Николай Алексеевич, Вы совершенно правы. Я только хотел бы добавить, что несколько московских и северокавказских научных и научно-аналитических групп разрабатывали вместе с абхазами и для Абхазии стратегии развития. В том числе и моя научно-

аналитическая группа в Ассоциации приграничного сотрудничества делала разработки для абхазов и руководства тогда еще СКФО. И один из известнейших российских методологов, Юрий Вячеславович Громыко, через свои институты также разрабатывал стратегии для Абхазии. А это важно, потому что именно Громыко возглавлял ранее российско-абхазскую комиссию, которая в рамках форума «Запад-Восток: интеграция и развитие» разрабатывала стратегии, программы для совместной реализации Абхазией и Россией, организовывала мероприятия в двух странах. Это ключевое понимание, Николай Алексеевич, что нужна не столько помощь в развитии, но совместное развитие, общая работа в совместных с абхазами проектах. А с умами и научными кадрами в Абхазии всегда было хорошо, и в нынешней, благодаря первому президенту независимой Абхазии Владиславу Григорьевичу Ардзинбе, стало еще лучше. Так что на развитие Абхазии можно смотреть с оптимизмом, фундамент знаний подведен.

Теперь, собственно, по заявленной теме о связи инфраструктуры и жизни народов. Буду говорить тезисно, чтобы у вас, коллеги, сложилось понимание закономерностей, а более подробно можно будет прочитать в списке источников.

Начну с двух несколько вульгарных, но вполне корректных сюжетов. Мы с рядом профессоров с 1999 года писали о Киргизско-Китайской железной дороге (ККЖД). В 2001 году ККЖД обрела статус закона Киргизской Республики «О приоритете проекта «строительства железнодорожной линии Балыкчы–Джалал-Абад–Торугарт с выходом в Китай». В дальнейшем дело забуксовало, т.к. прямо угрожало геополитическим интересам России и Казахстана из-за предлагаемой узкой «китайской» ширины колеи, а идти на конфликт с русскими китайцы не хотели, т.е. денег не было. Спустя две революции 2005 и 2010 года дорога снова стала обсуждаться в Минтранском и правительстве Киргизии. 27 мая 2013 года, во время саммита ОДКБ в Бишкеке, президенты Кыргызстана и Таджикистана подписали документ о строительстве железной дороги Россия–Казахстан–Кыргызстан–Таджикистан (в текстах нашей группы дорога из Сибири в Ферганскую долину

и далее в Таджикистан называется ЖДЧФ, ж.-д. Чуй–Фергана) [19; 25; 26; 28; 29; 30; 31; 32; 33; 35; 36; 37; 38; 39]². Подписали в присутствии президентов России и Казахстана. Естественно, что на этот раз речь шла не о китайской колее, а о нашей евразийской колее 1520 мм. Не успели просохнуть чернила, как киргизы снова начали заигрывать с китайцами. Причем и в вопросе приоритета ККУЖД (в Китае ведь дорога называется иначе — Китайско-Киргизско-Узбекской ж/д.). Дальше больше. После высказанного в России и Казахстане недопонимания киргизы снова вернулись к маршруту ЖДЧФ. Однако теперь начали хитрить мудрить с конкретным маршрутом ЖДЧФ, фактически так произвольно его рисуя, что он больше похож на создание инфраструктуры для китайской ККУЖД, что вдобавок подтверждается тем, что ТТХ дороги ККУЖД изменяется так, что она будет выглядеть уже военно-стратегической. Казалось бы, зачем киргизам терять (не получать) сотни миллионов долларов США в ЖДЧФ и миллиарды долларов неразвития из-за отсутствия дороги в Сибирь, — ради десятков миллионов долларов, которые китайцы платят киргизским чиновникам за лоббизм, платят в виде легких денег на «разработку» и «доработку» давно готового проекта ККУЖД? А все дело в психологии, которую не учитывают ни русские, ни казахи, но учитывают китайцы. Между тем вопрос принципиальный не только для киргизов, но для России. Конечно, в скором будущем через Киргизию пролягут обе дороги, но чей проект будет построен первым, — такова и будет геополитическая ориентация Киргизии. Если бы учитывали психологию народа, надо было бы не лоббировать в Бишкеке, а создавать российско-казахское руководство проектом ЖДЧФ и непосредственно организовывать работу в республике. Думаю, пройдет пара лет, и в Москве это поймут.

Второй пример совсем недавний. Известный политолог Михаил Игоревич Чернов публиковал десятки статей по транспортным проектам на Кавказе, которые в 2013 году были собраны в его

— — — — —
² В квадратных скобках указаны источники, указанные в Приложении к данной книге, собранные А.Д. Собяниным в качестве минимума по СТЕК (Системе транспортных евразийских коридоров). См. в данном издании стр.: 586–590).

книгу под эгидой Российского института стратегических исследований (РИСИ) «Осетия: рождение большой мечты» [12]. Одной из ключевых идей этой книги была проработка железной дороги из Армении через Южную Осетию в Северную Осетию (ж/д. Алагир–Цхинвал). В 2013–2014 гг. по железной дороге Алагир–Цхинвал был проведен целый ряд международных научных мероприятий с участием экспертов Армении, Южной Осетии и Ирана [11; 12; 13; 14; 15; 16]. В Тбилиси настолько хорошо поняли, что эта дорога может переконфигурировать вообще все пространство Большого Кавказа, что после конференции 18–20 декабря 2013 года в Ереване, где Чернов также выступал с идеей дороги Осетия — Армения [14], в МИД Грузии был вызван посол Армении, после чего было официальное заявление МИДа Армении, что позиция политолога Михаила Чернова не отражает ни позицию России, ни позицию РИСИ. Меридиональная железная дорога Алагир–Цхинвал, а также широтная Аваро-Кахетинская автодорога будут построены в скором будущем и действительно изменят весь Кавказ. При чем тут психология? При том же, что и в случае с киргизами. Ведь дагестанцы еще в конце советских времен пытались построить дорогу к Тбилиси, а в 1990–2000-е годы местный предприниматель Магомед Кебедов даже начал по своей инициативе и за свои собственные средства ее строить. Также ряд североосетинских банков и предпринимательских групп с конца 1990-х годов пытались убедить Москву в дороге направлением на Алагир. Дагестанцы и осетины руководствовались в первую очередь заботой об экономическом развитии своих республик, а лишь во вторую очередь о развитии международной торговли. Если бы к ним вовремя прислушались, то многое было бы иначе, т.к. у грузин не было бы антироссийских геополитических козырей, но зато появилась бы немалая экономическая выгода. Но время ушло, и после войны 08.08.08 вспять время не обернуть. Теперь позвольте о самих подходах.

Стратегическая разработка нашей научно-аналитической группы по инфраструктуре носит название «Система транспортных евразийских коридоров (СТЕК)» [35; 36]. Целый ряд научных и

публицистических публикаций профессоров и аналитиков группы в 1999–2002 году по перспективным крупным железнодорожным и автодорожным, морским проектам на Кавказе, в Средней и Центральной Азии, в Сибири и в Арктике в целом в 2002–2003 годах была обобщена, систематизирована в рамках деятельности Центра комплексных транспортных решений «ТрансЕвразия», который возглавлял эксперт по инфраструктурному развитию Кубат Калыевич Рахимов, и в 2003 году обрела целостный вид в виде концепции СТЕК [29; 30; 31; 32; 33; 35; 36; 37; 38; 39]. За теоретическую основу мы взяли концепцию «Плиты и мосты» ленинградского геополитика Сергея Борисовича Переслегина и его группы, и на основе наших с профессорами публикаций по конкретным перспективным проектам в Евразии «Плиты и мосты» С.Б. Переслегина были доработаны до концепции СТЕК. Основные разработчики СТЕК профессора Юрий Николаевич Голубчиков, Юрий Михайлович Плюснин, Владимир Сергеевич Тикун, аналитики Кубат Калыевич Рахимов, Сергей Евгеньевич Боровиков, Вячеслав Анатольевич Бельдей и я как основное публичное лицо группы. Коридоры СТЕК мы популяризировали в Министерстве транспорта и коммуникаций Казахстана, в Министерстве транспорта России, в ОАО «РЖД», встречали хорошее понимание и поддержку, а председатель Исполкома Координационного транспортного совещания СНГ Евгений Дмитриевич Казанцев даже сам защищал СТЕК в Минтрансе РФ.

СТЕК появился как вполне прямое продолжение русской и советской академических школ, которые традиционно рассматривали неразрывность географического пространственного экономического развития и развития общественного, гуманитарного, культурного. Разумеется, что концепция транспортных евразийских коридоров во многом преемственна в первую очередь советскому территориально-промышленному развитию. Которое, в свою очередь, прямо и физически, через Комиссию по разработке плана электрификации России (ГОЭЛРО под руководством Г.М. Кржижановского), преемственно царскому стратегическому планированию, я имею в виду Комиссию по изучению естественных

производительных сил России (КЕПС), созданную юридически в 1915 году, но де-факто начавшую работать еще до начала Первой мировой войны. Система СТЕК в смысле геополитики опирается на отца русской геополитики генерал-майора Алексея Ефимовича Вандама (Едрихина) и первого ректора Московского института востоковедения и организатора первых двух Съездов народов Востока востоковеда Михаила Лазаревича Вельтмана (Павловича), т.е. на военно-географический [1; 2] и востоковедно-географический фундамент [3; 4] русской геополитики 1900–1920-х годов. При разработке мы отталкивались от критики принятых в последние два с половиной десятилетия в России европейской системы международных транспортных коридоров (МТК) и системы азиатских коридоров ООН (ЭСКАТО ООН), т.к. они направлены в первую очередь на развитие международной торговли, и лишь в десятую-двадцатую очередь на развитие экономики регионов и стран, через которые проходят. Что, как вы понимаете, коллеги, в корне противоречит русским, советским и евразийским академическим подходам.

Почему так подробно рассказываю об истоках стратегического планирования? Дело в том, что слаженная работа десятков и сотен ученых, инженеров, аналитиков, госслужащих — это дело сложное, требующее именно академического универсализма и сочетания практического опыта и теоретических знаний. Поэтому, скажем, в мире есть только два по-настоящему планетарных стратегических планирования, и сейчас уже проявляется и третье, китайское. Подробнее это в нашей публикации «Стратегическое планирование в США» [8]. По этой причине и по причине большого патриотизма русских ученых, инженеров, транспортников большинство разработчиков стратегического инфраструктурного развития в нашей стране хорошо знакомы друг с другом, по возможности поддерживаем друг друга и участвуем в общих проектах и мероприятиях. Позвольте мне назвать основные проекты инфраструктурного развития, а подробнее можете прочесть по ссылкам в списке литературы.

Лучше всего проработаны проекты профессоров Д.М. Рыскулова, А.А. Беякова и Ю.В. Громыко. Дамир Мирзакулович Рыс-

кулов опубликовал целый ряд книг по Трансазийскому коридору развития из Арктического региона (ЯНАО и ХМАО) через Казахстан и Среднюю Азию в Индию, Иран и арабские страны [11]. По этому коридору был ряд больших конференций, организованных правительствами ХМАО и города Москвы, самая крупная была в 2009 году, где оба правительства соединили усилия.

Разработанный группой Юрия Вячеславовича Громыко Трансевразийский коридор развития из континентальных США через Канаду и Аляску, через Чукотку и Якутию направлением на три региона — Монголию, и через Среднюю Азию в Индию, Иран и арабские страны [9; 10]. С Трансевразийским коридором развития практически полностью совпадает прорабатываемая нами с профессорами и аналитиками Индо-Сибирская железная дорога, первым участком которой и должна стать вышеупомянутая ЖДЧФ из Западной Сибири в Ферганскую долину.

Алексей Алексеевич Беляков разрабатывал с конца советских времен Транспортно-энергетическую водную систему Евразии (ТЭВС) [21; 22; 23], которая должна была бы заменить разрозненные отраслевые подходы к развитию гидроэнергетической сферы и, с другой стороны, речной системы и системы каналов. Фактически профессор Беляков доработал до цельной завершенности начатую еще в конце аж XIX века проработку единой системы рек и каналов в Российской империи, когда с Памира до Санкт-Петербурга, с берегов Амура до Петербурга можно было бы везти грузы только водным транспортом, что намного дешевле для грузов, чем железные дороги, и минуя океанические моря, что всегда находится под внешним воздействием. Благодаря поддержке «Проектного государства» Юрия Васильевича Крупнова, ТЭВС разработки А.А. Белякова опубликована как «Речная доктрина Российской Федерации» [22].

Все эти стратегические концепции не только учитывают этнопсихологические особенности народов, но и прямо подразумевают такое экономическое развитие регионов в коридорах развития и в транспортных коридорах, которое бы помогало народам одновременно и сохранять важнейшие особенности моделей жиз-

недеятельности и быта, отношений с природно-географическим ландшафтом и антропогенным ландшафтом — сопряжением с моделями жизнедеятельности соседних народов, а также с новыми видами жизнедеятельности, которые с неизбежностью приходят вместе с новой инфраструктурой. В моей статье «Геостратегия Исламского мира» [6], которая написана на базе статьи в соавторстве с С.Б. Переслегиным, И.Л. Алексеевым и Я.Ю. Забелло «Цивилизационный выбор России. Ислам на постсоветской карте» [7] в спецномере «Отечественных записок» по Исламу, отражен этот наш русский академический подход — не рассматривать народы в отрыве от географии и территориального развития. Наиболее полно это отражено в нашей с соавторами профессорами и аналитиками монографии «Россия в Средней Азии и на Кавказе: «центр силы» постсоветского пространства (исследование 2001 года)» [5]. В частности, там рассматриваются закономерности взаимоотношения государства и народов в процессе распада и восстановления Большого государства. Также рассмотрены закономерности изменения административно-территориальных границ в новом Большом государстве и изменений в «списке народов» нового Большого государства [34].

Очень глубоко и системно взаимосвязь, взаимодополняемость и взаимовлияние этнопсихологических факторов на экономическое развитие проработана в книге профессоров братьев Шукуровых — востоковеда Шарифа Мухаммадовича и историка Рустама Мухаммадовича «Центральная Азия: опыт истории духа» [20]. В 2000–2002 годах Приволжский федеральный округ проводил ряд международных научных мероприятий в рамках Оренбургского клуба [24]. Идея была на базе разработок Оренбургского клуба превратить Оренбург в форпост диалога России, Казахстана, наших постсоветских среднеазиатских стран и стран Центральной и Южной Азии [39; 40; 41], или, как мы с соавторами это называем, форпостом «Третьего продвижения России в Среднюю Азию» [5; 23; 24; 25; 26]. В книге профессоров Шукуровых подробно проанализировано, например, как при усилении Российской империи, и еще быстрее при советской власти, русский

славянский элемент замещал тюркский степной/кочевой элемент во взаимоотношениях с оседлым ираноязычным и тюркоязычным населением Средней Азии, но при этом сама модель взаимодействия динамического пришлого и местного традиционного культурных элементов оставалась прежней. Весьма рекомендую эту книгу скачать, — очень хорошая научная работа. Мы подходы Шукуровых всегда учитывали при проработке Индо-Сибирской железной дороги, ЖДЧФ, других проектов в регионе. В частности, как я сказал ранее, ЖДЧФ может появиться только в случае русско-казахского руководства, привнося как более высокую русскую организованность и технологическую дисциплину, так и мобильность и умения проектного руководства казахов. При «Третьем продвижении России» не будет воспроизводства «советской» системы экономики, международных отношений, т.к. инфраструктура будет иной.

Безусловно, большим фактором при взаимосвязи инфраструктурного развития и жизни народов является военно-стратегический и военно-географический фактор [1; 2; 3; 4; 5; 12; 18; 20; 24; 39; 42; 44], но он выходит за рамки моего доклада. В указанных в списке литературы источниках военный фактор проходит сквозной линией, если кому он важен для понимания. Для нас в общем контексте конференции важно, что «постсоветское» время уходит в историю, приходит время нового Большого государства — Евразийского союза [43; 44; 45]. И в будущее мы будем идти не через торговлю и сотрудничество стран, но через общую, совместную работу в общих совместных проектах. Ибо только так при экономическом развитии мы будем всегда содействовать развитию наших народов в замечательном евразийском единстве в многообразии. Мир нашего Евразийского союза станет иным, чем сейчас. Но хорошим он станет только нашим с вами умом и нашей с вами волей, дорогие друзья.

Вопрос в ходе дискуссии: АРАБЯН АГАСИ МАНУКОВИЧ, президент общественного объединения «Джавахкская диаспора России»: Александр Дмитриевич, спасибо за интересный доклад, мне он понравился. А по какой причине Вы говорили о проектах

Осетии, Армении, Дагестана, но не говорили о железной дороге через Абхазию и Грузию в Армению?

ОТВЕТ: Причина простая, — и так сильно выбился из регламента. А вообще, уважаемый Агаси Манукович, наша группа много работала и выступала на конференциях как раз по транспортно-инфраструктурному развитию Кавказа [17; 46], например на конференции по Абхазии, организованной правительствами города Москвы и Республики Абхазия [46]. И мне кажется, что мы все должны благодарить абхазов за то, что они очень ответственно относятся к двум проектам — возобновлению железнодорожного сообщения России с Грузией и через Грузию с Арменией и к Военно-Сухумской автодороге из Карачаево-Черкесии в Абхазию. Я имею в виду, что оба проекта пока притормаживаются. И это очень хорошо для геополитических интересов Абхазии и России. Пока еще время не пришло для возобновления железнодорожного сообщения. И надо понимать, что случае возобновления работы железной дороги в открытый рост встанет пока «спящий вопрос» с армянами Джавахка, который сейчас реорганизован в Самцхе-Джавахетский край Грузии, с целью изменения этнического баланса в административном регионе и дальнейшего постепенного вытеснения и ущемления армян. Очевидно, что сейчас рано. Так что скажем спасибо правительству и народу Абхазии, что пока не торопятся с дорогой железной, — всему свой срок, сейчас не время. Ну, а поскольку в последние полгода активно стали продвигать проект Аваро-Кахетинской автодороги, то, думаю, совсем скоро придет срок и для Военно-Сухумской автодороги. Чуть позже придет время для железной дороги по побережью моря.

РАЗДЕЛ 8

Поиск и оптимизация творческих решений
в инженерной и управленческой сферах

Латыпов Н.Н., Гаврилов Д.А.

Нелинейные решения для опережающего развития. К возрождению традиций отечественной инженерии¹

Президент России В.В. Путин на заседании Совета по науке и образованию в Санкт-Петербурге 8 декабря 2014 года обозначил перед обществом следующую проблему: *«...Не нужно слепо копировать существующие зарубежные разработки. Обращаю внимание: отечественные инженеры и конструкторы должны найти собственные оригинальные, как говорят, «нелинейные» решения задач, стоящих перед экономикой и промышленностью».*

«Нелинейные» решения задач, провозглашенные Президентом, предполагают и соответствующее их уровню сильное, «нелинейное» мышление. Еще несколько десятилетий назад такое у нас и возвращалось, и культивировалось. К сожалению, после распада СССР дело было пущено на самотек, а в наши дни многие традиции возвращения талантов в этой сфере и вовсе на грани утраты. Ведущие эксперты давно пришли к выводу, что в догоняющем режиме мы никогда не достигнем страны, опередившие нас в высоких технологиях. Выход один: срезать углы — находить решения, перпендикулярные устоявшейся плоскости мышления.

Однако все эти «перпендикулярные», «креативные», «оригинальные» решения рождаются не в обезличенном коллективе, а в персональной голове отдельно взятого индивидуума. Потому этих талантливых индивидуумов надо сперва находить, потом — шлифовать их талант (начальную предрасположенность) и, наконец, создавать условия для того, чтобы они разрабатывали творческие решения и идеи, сооружали собственные конструкции. Для начала — мысленные, проектные конструкции, а затем инженерно-

— — — — —
¹ Опубликовано: Центр стратегической конъюнктуры // conjuncture.ru/book-stec-2015-8-1.

технологические и находящиеся с ними в гармонии административные решения.

Это особенно важно в условиях фактической, но необъявленной войны, которую ведут против нашей страны, как и в былые годы, державы рападного мира. Отечественные инженеры и изобретатели всегда находили перпендикулярный выход из тупика, в архисложных ситуациях, поскольку получали, если так можно выразиться, «образование быстрого реагирования», «образование опережающего развития» — зачастую в условиях ограниченности времени на разработку решений, отсутствия доступа к информационным ресурсам, нехватки финансирования и т.п. Такого рода трудности выработали привычку полагаться исключительно на свои силы и острый ум.

Выдающиеся деятели отечественной гуманитарной культуры в прошлом всегда поддерживали и отражали достижения культуры научной и инженерной, способствовали притоку в жизненно важные для страны отрасли талантливой и вдохновенной молодежи.

Требуемое ныне образование, отвечающее интересам безопасности и самого будущего России, может быть организовано столь же неординарными и нелинейными решениями и усилиями уникальных отечественных специалистов, поддержанных заинтересованными вузами, политиками, крупными транспортными, горнодобывающими и военными корпорациями.

Еще сам Николай Павлович I Романов любил повторять: «Мы — инженеры», именно он приказал проложить первые железные дороги в России, именно он возвел военно-инженерное дело в ранг государственной политики, учредил Корпус инженеров путей сообщения и Корпус горных инженеров (а также Горнотехническую школу при Петербургском практическом технологическом институте). Было бы логично и традиционно, чтобы нынешние государственники в трудный и скорбный для России час общей инженерной недостаточности помогли бы возрождению отечественной инженерии в исконном значении термина «инженер».

Важнейшим и первым моментом упомянутой программы опережающего развития мы видим **расширение компетенций** — молодых преподавателей, ученых и других сотрудников акаде-

мий, вузов и иных научно-образовательных и учебных учреждений, а также и работников упомянутых корпораций — **в области эвристических, алгоритмических и диалектических методов развития сильного, т.е. продуктивного, мышления с целью дальнейшей трансляции ими приобретенного опыта на коллег и учащихся** (студентов и абитуриентов).

Наша методологическая группа, действующая ныне под названием «Лаборатория нелинейных решений», обладает многолетним практическим опытом работы по обеспечению междисциплинарной коммуникации различных участников производственного, научного или учебного процесса при развитии у них:

– высокой вариативности, гибкости и управляемости воображения;

– бесстрашия перед противоречиями и парадоксами;

– интуиции и способности к глубокому и системному анализу;

– готовности к нестандартному, эвристическому действию в условиях неопределенности и/или недостаточности тех или иных ресурсов (в т.ч. в условиях кризисов, санкций, военного времени и т.д.).

Все это и есть **признаки развитого «сильного мышления»**.

Главная задача — как нам она видится — расшевелить извилины молодого инженера, чтобы он соответствовал своему предназначению и наименованию (не только при решении технических задач, но и в любой повседневной деятельности). Смеем утверждать, застойные явления в мышлении гораздо опаснее, чем даже в физиологии.

Согласно этимологическим словарям слово «инженер» заимствовано русскими еще в XVII веке из польского языка. Там *inżynier*, в свою очередь, взято из немецкого *ingenieur* и/или французского *ingénieur*, восходящего к латинскому *ingenium* — «врожденная способность, дарование, ум, изобретательность» (от *gigno* «рождать»). Но впервые употребили это слово на бумаге в значении «придумыватель, выдумщик» англичане в 1170 году.

Кстати, еще сам Уинстон Черчилль как-то отметил, что потенциал государства определяется по количеству новых идей в головах его граждан.

В своей книге «Русские инженеры» Лев Иванович Гумилевский, немало потрудившийся над серией ЖЗЛ, отмечал: «В старину на Руси строители городов, укреплений, мостов, плотин, а также литейщики пушек и колоколов — все те, кого сегодня называли бы инженерами, назывались розмыслами. Розмысл обязан был размыслить задачу со всех сторон, опираясь не только на собственный опыт, но и на весь опыт, накопленный его предшественниками, на свой ум, изобретательность, даже на мечту, на фантазию... русское слово «розмысл» предвосхитило то понимание роли руководителя в разрешении технических задач, которое установилось значительно позже — в XIX веке. Именно тогда с распространением машинного производства, освоением новых видов энергии... получили развитие теоретические науки, на которые стало опираться инженерное искусство».

Инженер — не просто «лицо с высшим техническим образованием» или же механик. Инженер — создатель нового в принципе, причем делу у него предшествует мысленный эксперимент.

Вторым этапом опережающего развития, где мы также располагаем методологией и давними наработками, является подготовка специализированных, профессиональных, междисциплинарных, инновационных команд как талантливых учащихся на самом раннем этапе их образования, так и молодых специалистов, «под проект», под конкретную производственную, научную, техническую, инженерную, учебно-методическую или социально-политическую задачу.

Параллельно можно предложить, например, Общественной палате совместно с заинтересованными вузами и крупными корпорациями, такими как РЖД, если следовать отечественной традиции XIX века, выступить учредителями **Высшей общественной школы инженерно-технического творчества**. А государство на местах, как в Центре, так и в республиках и регионах, должно создать все рабочие условия для массового обучения такому творчеству. Это было бы логичным шагом после недавней реабилитации ГТО и имени ВДНХ.

В двадцатых годах прошлого века во многом усилиями выдающегося русского ученого А.А. Богданова (Малиновского), создателя всеобщей организационной науки — тектологии, была запущена

и реализована программа Пролеткульта — не только пролетарской культуры, но и настоящего культа пролетариата как основы всего тогдашнего хозяйства. Только **сейчас нам в России нужен инженерный и научный культ, культ современного знания и образования, а не убийственного гламура и эстрадного непотребства, подменившего собой объективную реальность!**

Только при таком системном подходе, на наш взгляд, можно всерьез мечтать о будущем научном, культурном, инженерно-техническом рывке над Западом и Востоком, который видится нам той самой искомой общенациональной идеей.

Это вопрос выживания России, оказывающейся, как и прежде, во враждебном международном окружении. Это наш асимметричный ответ.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ёлкин С.В., Гаврилов Д.А. Сильное мышление как результат диалектически выстроенного языка / Материалы IV Международной научно-практической конференции «Непознанное. Традиции и современность» 18 октября 2014 г. // Информационно-аналитический вестник «Аномалия», 2014. № 4. С. 25–29.
2. Латыпов Н.Н. Бигуди для извилин. Возьми от мозга все! М.: АСТ, 2014. 352 с.
3. Ёлкин С.В., Гаврилов Д.А. Инженерно-техническое творчество в нефтегазовой отрасли. М.: Центр стратегической конъюнктуры, 2014. 368 с.
4. Латыпов Н.Н., Гаврилов Д.А., Ёлкин С.В. Турбулентное мышление / Под ред. А.А. Вассермана. М.: АСТ, 2013. 349 с.
5. Латыпов Н.Н., Ёлкин С.В., Гаврилов Д.А. Самоучитель игры на извилинах / Под ред. А.А. Вассермана. М.: АСТ, 2012. 320 с.
6. Латыпов Н.Н. Путеводитель по извилинам. Тренинг интеллекта. М.: Вече, 2010. 408 с.
7. Латыпов Н.Н. Основы интеллектуального тренинга. Минута на размышление. СПб.: Питер, 2005. 336 с.

Латышов Н.Н., Ёлкин С.В.

К вопросу о мобилизации интеллектуальных ресурсов России, инженерном и научно-техническом реванше¹

Вступивший в силу очередной этап санкций против нашей страны включает эмбарго на экспорт высоких технологий. Вызов брошен!

Ну что же! Обжатию под давлением только повышает прочность. Недоброжелатели России не понимают психологии русского человека. Чем хуже ему делают, тем сильнее он стискивает зубы, завязывает потуже пояс, но стремится обойтись собственными силами назло внешним врагам. Санкции — самое глупое, что можно было выдумать в сложившейся ситуации. Они-то, как нам представляется, могут послужить тем мобилизирующим фактором, коего долгое время не хватало нашей стране. Общий враг объединяет. Он активизировал нас идеологически. Мы должны найти адекватные шаги, чтобы справиться с ситуацией.

«Русские могут казаться недалекими, нахальными или даже глупыми людьми, но тем, кто встанет у них на пути, остается только молиться», — предупреждал Уинстон Черчилль. Он предлагал оставить Россию в покое, поскольку считал, что своею неорганизованностью, цитируем: «русские сами себя уничтожат, без каких бы то ни было активных действий с нашей стороны».

Опережающее развитие нужно всей стране, потому полномочным представителям крупнейших государственных и частных корпораций, на наш взгляд, необходимо **выйти на Президента с идеей инициирования государственного закона «О технологическом развитии России»**. Без такого закона многие государственные и частные компании разрознены.

— — — — —
¹ ОПУБЛИКОВАНО: Центр стратегической конъюнктуры // conjuncture.ru/book-stec-2015-8-2.

Данный закон должен урегулировать все спорные и неотлаженные вопросы развития технологического комплекса России. Причем очень важна взаимосвязка технологий с экономикой. Пока она у нас фактически отсутствует. В частности, Государственные программы 2020 и 2030 ориентируются на экономические задачи, стоящие перед государством, без учета развития технологий. В рамках же технологических платформ разрабатываются прогнозы развития технологий целых отраслей и крупных межотраслевых коопераций без учета возникновения новых экономических моделей и будущих экономических возможностей страны.

Высшая школа экономики проводит форсайт-исследования развития технологий. Однако эффективность ее прогнозирования недостаточна. Это связано с неритмичностью и плохой согласованностью участников развития. Одни технологические платформы вырываются вперед, а в других жизнь еле теплится. Главная причина — добровольность кооперации внутри технологических платформ, организованных по европейскому образцу. Поэтому многие, кто не видит перспектив немедленной отдачи, бросают работу, хотя как раз их достижения могут обеспечить общее продвижение.

Кроме того, **разные направления и платформы получают разное финансирование.** Минобрнауки выделяет деньги на НИОКРы чрезвычайно неритмично. От одной фазы финансирования до другой может пройти несколько лет. За это время разбегаются кадры, устаревают информация, появляются конкурентные разработки. **Наука и технологии финансируются из различных источников и хаотическим образом.**

Мощный интегратор НИР и ОКР в стране — РАН — находится в разгромленном состоянии. Число малых инновационных фирм год от года сокращается. До сих пор не принят полноценный закон об инновационной деятельности. А без него невозможно даже определить — что это за деятельность. **Большинство корпораций, крупных и средних компаний не имеют стратегий технологического развития, а те, кто стратегию разработал, сами же ее не придерживаются.**

«Драйвером» опережающего развития сейчас могли бы снова стать межотраслевые технологические взаимодействия той же энергетической или железнодорожной отраслей с существующими пионерскими разработками в атомной, космической, военной отраслях. Надо провести анализ имеющегося потенциала на предмет практического применения и адаптации к путям сообщений, перевозкам пассажиров и транспортировке грузов, включая топливо, нефтегазовой добыче и переработке. Под эгидой государства надо создать, как минимум, чрезвычайную комиссию по трансферу таких технологий.

Например, в нефтегазовой отрасли сейчас на повестке дня — освоение Баженовской свиты. На разных стадиях проработки — еще многие арктические проекты. А в отрасли железнодорожной, например, прокладка и обслуживание высокоскоростных трансконтинентальных магистралей. Даже экспертиза такого рода глобальных проектов зачастую невозможна без сведений об уже имеющихся и/или создаваемых технологиях деятельности в различных экстремальных условиях.

Быть может, стоит даже задуматься о межгосударственном органе — совместно с Китаем, Индией, Бразилией... — чтобы воспротивиться международной изоляции России не только политическими методами, а на уровне экономико-технологическом?

И частные, и государственные компании используют ресурсы и инфраструктуру России. Уже хотя бы поэтому все они, все мы (!), должны выступать единым фронтом в поддержке интересов государства, особенно в это тяжелое время выступить согласованно, оставив всевозможные амбиции в стороне.

Какие могут быть еще сильные организационные решения, позволяющие запустить и поддержать опережающее инженерно-технологическое развитие как России в целом, так и отрасли в частности?

Вероятно, **необходим некий общий налог, пусть минимальный, но в пересчете на тонну добытой нефти или кубометр газа, например, чтобы собранные средства шли бы в общий фонд Единого всероссийского технологического Центра** — ко-

ординирующего научного органа, работающего на благо всей страны. Нам нужны неограниченные прорывные технологические решения! Пусть работники такого центра создают то, что могут, но приоритетным разработкам должны быть созданы дополнительные условия, режим наибольшего благоприятствования для последующего технологического скачка.

Для государства же пришло время принимать волевые, жесткие — может и обидные, но — результативные решения. И нам, если мы хотим научно-технического и технологического возрождения нашей великой державы, придется их принять. Да, компании могут иметь многих собственников, да, компании платят налоги на прибыль, но если они носят имя «российских», этого мало!..

Что еще можно предложить, кроме Закона и Центра, пусть тоже из числа старого, но действенного? Чем в период своего расцвета Советский Союз кардинально отличался от всех других государств? Не просто централизованным управлением отраслями, а духовным состоянием людей! Что бы ни говорили сейчас сторонники дикого капитализма, но тогда **миллионы и миллионы объединяла искренняя вера в торжество социалистических идеалов — пусть не сейчас, но в близкой перспективе. И ощущение значимости своего труда!**

Как вернуть «энтузиазм миллионов»? То, что Россию пнули и пробудили — так это краткосрочный случай. А каков должен быть стимул в долгосрочной перспективе, чтобы страна снова не заснула?

Вот, например, лауреаты Сталинской премии были служителями той советской культуры, того далекого ныне и почти забытого культа науки и техники. Это были не столь большие деньги, тем более, что многие жертвовали их тут же на благо Родины...

Но этот волшебный ключик «лауреатства» открывал многие двери и позволял в перспективе в облегченном режиме проводить решения. Почтение и авторитет значили немало — а во многих практически важных вопросах значили все.

Служители нового инженерно-технического, научно-технического культа должны быть окружены не меньшим почетом (причем уже на уровне своих институтов и компаний)!

Надо поднять на щит и понести в качестве примеров тех отечественных деятелей современной нам инженерной культуры, которые своим умом и энергией достигли многого, людей типа того же Касперского (впрочем, каждая отрасль, каждая заинтересованная компания найдет у себя таких людей, знающих и могущих). Надо сделать их кумирами нации, а не телевизионных мальчиков и девочек из «Фабрики звезд», «Дома-2» и «Камеди-клуба»!

ЛИТЕРАТУРА

1. *Латыпов Н.Н., Вассерман А.А.* 4,51 Стратегемы для Путина. М.: АСТ, 2014. 320 с.
2. *Латыпов Н.Н., Вассерман А.А.* Острая стратегическая недостаточность. Страна на Перепутье. М.: Астрель: Полиграфиздат, 2013. 448 с.
3. *Латыпов Н.Н., Ёлкин С.В., Гаврилов Д.А.* Инженерная эвристика / Под ред. А.А. Вассермана. М.: Астрель, 2012. 320 с.

Вассерман А.А., Гаврилов Д.А., Ёлкин С.В.

Из опыта Лаборатории нелинейных решений: «апгрейд» мышления узкого специалиста¹

Человечество подошло к важному моменту в своей истории. В ходе его развития накопилось множество системных противоречий.

Близится исчерпание основных природных ресурсов планеты, в результате начинаются войны между странами и корпорациями за овладение и пользование оставшимися ресурсами. Увеличивается разрыв между технологически развитыми странами и теми, кто не сумел оседлать новый технологический уклад — а ведь он определит развитие человечества в ближайшие десятки лет.

Увеличивается разрыв и усиливается противоречие между универсальным характером познания и специализацией научных дисциплин, что приводит к росту числа узких специалистов, знающих «все ни о чем», но «ничего об всем».

Поскольку побеждают, как правило, технологически развитые страны и корпорации, необходимы восполняемые кадровые ресурсы, способные не только использовать — и даже не только воспроизводить — технологии, но и создавать новые, к чему непригодны узкие специалисты.

Стране необходимы инженеры в исходном значении этого слова — вдохновенные! Потребность эта осознана руководством, но пока еще не в полной мере руководящие указания приняты к исполнению на местах.

Инженерная проблематика в последние годы занимает одно из первых мест в обращениях руководителя государства к научной и технической интеллигенции, работникам сферы высшего образования. Так, 7 мая 2012 года подписан Указ № 594 «О Президентской программе повышения квалификации инженерных кадров на

¹ Опубликовано: Центр стратегической конъюнктуры // conjuncture.ru/book-stec-2015-8_3.

2012–2014 годы». В нем сказано о приоритете в получении инженерными специалистами дополнительных профессиональных компетенций, способствующих модернизации и технологическому развитию экономики страны. Главным ресурсом инновационной политики, провозглашенной в России, и сегодня являются люди. В Послании Президента России В.В. Путина Федеральному собранию 4 декабря 2014 года дословно сказано: *«Базовое условие развития экономики — это, конечно, высоко подготовленный и квалифицированный рабочий класс, инженерные кадры».*

Объективная необходимость в перемене к системе подготовки инженерных кадров обозначена В.В. Путиным 23 июня 2014 года на заседании Совета по науке и образованию: *«Меняется не только технологический, но и весь уклад жизни, меняются и представления об инженерной деятельности, растут требования к этой профессии. Сегодня это профессионал высокого уровня, который не только обеспечивает работу сложнейшего оборудования, не только конструирует современную технику и машины, но, по сути, и формирует окружающую действительность... Сегодня лидерами глобального развития становятся те страны, которые способны создавать прорывные технологии и на их основе формировать собственную мощную производственную базу. Качество инженерных кадров становится одним из ключевых факторов конкурентоспособности государства.*

Нужно подумать о том, как добиться, чтобы эта система подготовки кадров в полной мере отвечала вызовам времени, запросам экономики и общества, способствовала решению задач, которые сегодня стоят перед нашей экономикой...»

Ректор МГУ В.А. Садовничий на том же заседании, обращаясь к Президенту, сказал: *«Я очень хочу поддержать мысль, высказанную Вами и другими. В переводе слово «инженер» — это изобретатель. Вообще говоря, это как в спорте: если мы не заболеем этой идеей, этой культурой, у нас не будет высоких достижений».*

Выход из нынешнего клубка противоречий, как не раз было в истории, лежит в трансформации накопленных инженерных, тех-

нических, научных и прочих знаний в новую форму с новым содержанием.

В чем же особенность новой формы? Почему именно она обеспечит нам новый рывок, опережающее развитие, инженерный и научно-технический рывок? Что обещает новая трансформация?

1. Неожиданное качество инженерно-технических, научных и даже социально-политических решений, названных «нелинейными».
2. Новый этап замены многих фактов немногими принципами.
3. Мощный междисциплинарный синтез.
4. Новые способы коммуникации — в том числе между узкими специалистами и рядовыми гражданами.

Главным не востребуемым потенциалом большинства отечественных организаций, компаний, предприятий, институтов являются их работники и сотрудники.

Наши тренинги, как классические, так и авторские технологии, используемые нами, направлены на апгрейд персонала отечественных компаний, на развитие у каждого заинтересованного в том работника особого типа мышления.

Такой подход к повышению интеллектуального уровня как специалистов, так и любых граждан мы называем развитием сильного мышления. Что это такое?

Сильное мышление характеризуется ярко выраженным талантом к преодолению психологической инерции и гносеологических барьеров, разрешению противоречий, мощными ассоциативными связями, системным подходом к анализу проблем и их последующим неординарным, нелинейным, неортодоксальным решением.

Что такое новый мощный междисциплинарный синтез?

Междисциплинарный подход — комплекс универсальных моделей, позволяющих единым образом рассматривать различные научные дисциплины (как естественнонаучные, так и гуманитарные), что позволяет транслировать наиболее передовые идеи и методики из наиболее продвинутых наук и отраслей в отстающие. Как известно, этому мешает не только консерватизм и психологические барьеры, но и неверие в универсальность научного знания,

хотя она и не раз подтверждалась в процессе исторического развития науки и техники.

Междисциплинарный подход, используемый в процессе обучения, позволяет получить синергетический эффект за счет использования материала различных дисциплин, в том числе и для наиболее продвинутых наук. Здесь действует принцип: «отдавай — и у тебя станет больше»!

Универсальные модели позволяют свести множество накопившихся фактов к теориям, которые обладают взаимным иерархическим подобием и поэтому позволяют лучше понимать смысл и содержание научного, инженерного, технического и прочего знания.

Если терминологические и когнитивные барьеры между различными дисциплинами станут минимальными, это позволит вузам готовить специалистов сразу по нескольким специальностям одновременно. Именно это и обеспечит, в конце концов, междисциплинарный синтез и нелинейность.

В соответствии с вышеизложенным жизненно необходим некий триггер, который бы стал образцом, культурной моделью, прототипом для научения и подражания в части разработки «нелинейных решений» на основе сильного мышления.

Английское слово «триггер», изначально значившее «спусковой крючок арбалета», с тех пор обрело множество технических смыслов. В частности, сейчас это и ключевой элемент всей цифровой техники. Здесь это слово употреблено в исходном смысле. Триггер должен «расшевелить мозги», вернуть узкого специалиста к уровню живого восприятия действительности и производственных, в том числе — учебных и управленческих, процессов. В обыденной жизни механизм мышления ржавеет, накопленные годами знания слеживаются в заскорузлые пласты, неприложимые ко вновь возникающим задачам. Необходимо «оживить мозги» персонала, заставить его свежим взглядом смотреть и на уже имеющийся опыт, и на новые возможности его приложения.

За минувшие двадцать лет взаимовыгодного сотрудничества, в координации которого выдающуюся роль сыграл наш коллега, методолог, канд. филос. наук Нурали Нурисламович Латыпов, со-

авторы действовали как временный творческий коллектив (ВТК). В сущности, он выполнял функции триггера — по приглашению самых разных учреждений, корпораций, партий, объединений и деятелей, и, в конечном счете, вылился в организационную форму под именем «Лаборатории нелинейных решений».

Костяк команды впервые собрался воедино в середине 1990-х по инициативе Нурали Латыпова, тогда советника вице-премьера Правительства России, и работал совместно над общими задачами в рамках образовательного учреждения «Центр интеллектуального тренинга» при Российском фонде «Международное согласие» в Москве. Осуществлялась подготовка экспериментальных групп учащихся по использованию эвристических методов инженерно-технического творчества. Также разрабатывались интеллектуальные программы, открытые экспертные, логические игры, тренажеры для погружения в виртуальную реальность, как обучающую среду, и приложения к ним.

С конца 1990-х под именем Научно-исследовательский центр информационных технологий (НИЦИТ) многие участники «Лаборатории...» были привлечены в качестве консультантов и экспертов-аналитиков к решению нестандартных социально-политических задач в разных регионах России и ближайшего зарубежья. Но более всего этот период нашей работы связан с инновационными и интеллектуальными программами московского Правительства и его премьер-министра, включавшими организацию выставок высоких технологий, поиск креативных (и оперативных) решений возникающих административно-хозяйственных вопросов обеспечения жизнедеятельности города.

В 2007 году по заданию Ю.М. Лужкова нами, совместно с одной из студий ТВ «Столица», была разработана и запущена телевизионная передача «Мнения знатоков», выходившая в эфир еженедельно до декабря 2010 года. Более 400 выпусков телепередачи были посвящены инженерно-техническому творчеству, истории изобретений и открытий, жизненным стратегиям творческих личностей, повышению творческого потенциала граждан России. Часть

сценариев легла в основу изданий, использованных нами затем при работе с талантливой молодежью в регионах.

Третий этап работы нашей команды приходится на 2011–2014 годы. Он характерен многочисленными интеллектуальными играми, тренингами и фронтальными тестированиями, проведенными в крупнейших вузах страны (в рамках задачи отбора кадрового резерва для организаций Группы «ЛУКОЙЛ» и преодоления синдрома инженерной недостаточности, апгрейда управленческого и инженерно-технического персонала — по приглашению Генерального директора ООО «ЛУКОЙЛ-Инжиниринг», профессора Н.Н. Карнаухова, фактического основателя и некогда бессменного ректора Тюменского государственного нефтегазового университета). Этот период нашей работы, несмотря на сложности бюрократического характера, не остался без доброго внимания со стороны инициатора инновационных процессов Компании, члена правления и старшего вице-президента ОАО «ЛУКОЙЛ» А.А. Шамсуарова.

Участники «Лаборатории...» неоднократно осуществляли интеллектуальные мероприятия в Тюменском государственном нефтегазовом университете, в Ухтинском государственном техническом университете, в Академии наук Республики Башкортостан и Уфимском государственном нефтяном техническом университете, Российском государственном университете нефти и газа имени И.М. Губкина. В декабре 2014 года — в Национальном минерально-сырьевом университете «Горный» — Горный университет (г. Санкт-Петербург). Эксперты «Лаборатории нелинейных решений» неоднократно приглашались для осуществления различных деловых и интеллектуальных игр, тренингов и мастер-классов лично Президентом Академии наук Республики Башкортостан Р.Н. Бахтизиным и ректором Ухтинского государственного технического университета Н.Д. Цхадая.

В этот же период на основании предварительного тестирования и отбора мы вели начальный и углубленный дистантно-очные курсы «Инженерно-техническое творчество» для нескольких групп молодых специалистов, инженеров, менеджеров и ученых из ООО «ЛУКОЙЛ-Инжиниринг», «ПечорНИПИнефть», «КогалымНИПИнефть», «ПермНИПИнефть», «ВолгоградНИПИморнефть», ООО «ЛУКОЙЛ-

Энергосети», ООО «ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть», ОАО «РИТЭК», ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь» и других. Формировались молодежные инновационные проектные команды.

В этот же период в ряде издательств были опубликованы коллективные монографии участников «Лаборатории...», разошедшие по стране многотысячными тиражами.

В 2015 году ВТК «Лаборатория нелинейных решений» и ООО «Герольд» объединились для осуществления совместных интеллектуальных проектов в ООО «Герольд Инжиниринг», опираясь на взаимный богатый коллективный опыт творческой деятельности. Был разработан интегральный курс «Развитие сильного мышления», ориентированный не только на научных работников, ИТР и управленцев, но и самый широкий спектр участников и заказчиков. Мы заявили о нем уже в июле 2014 года на Республиканском молодежном образовательном форуме «Инноватика: Крохаль 2014», организованном Министерством образования Республики Коми, а затем — на Образовательном форуме и XV юбилейной специализированной выставке «Образование. Наука. Карьера» в г. Уфа, осуществленных под эгидой Правительства Республики Башкортостан.

С февраля по май 2015 года экспериментальный дистантно-очный курс «Развитие сильного мышления» был пройден группой руководителей высшего и среднего управленческого звена высокотехнологичной компании «ФракДжет-Волга».

Сотрудники «Лаборатории нелинейных решений» имеют многолетний опыт проведения дистанционных тестирований на уровень предрасположенности к творческим процессам и потенциальному интеллектуальному прорыву — на основе **запатентованного «Способа проведения конкурсов для удаленных групп пользователей»**. Авторы и заявители Нурали и Нурахмед Латыповы (RU № 2124753).

Этот принцип в свое время лег в основу спортивной версии игры «Что? Где? Когда?» — СпортЧГК. Так всем участникам турнира по СпортЧГК задается один и тот же вопрос. Отвечают они на него одновременно и независимо — разумеется, в письменном виде, чтобы не помогать и не мешать друг другу. Сильнее признаются игроки, давшие большее число правильных ответов.

Но одновременно за каждый ответ начисляется и бонус за сложность, равный доле участников, ответивших неверно. При равном числе ответов о большей силе свидетельствует больший суммарный бонус. Конечно, это значит, что были упущены сравнительно простые ответы. Зато существенно поощряется умение разобраться в особо сложных вопросах.

Математическая модель расчета рейтинга сложности вопросов и коэффициента уникальности ответов используется нами каждый раз при оценке ответов на домашние упражнения и задания в процессе курса по развитию сильного мышления, при обсчете результатов командных и индивидуальных интеллектуальных состязаний работников и сотрудников того или иного заказчика.

Тестирование удаленных групп пользователей в рамках деятельности «Лаборатории нелинейных решений», как показывает практика нашей работы с ООО «ЛУКОЙЛ-Инжиниринг» и ООО «ФракДжет-Волга» в 2012–2014 и 2015 гг., соответственно, занимает два дня. Сутки — на решение тестовых задач, сутки — на обработку полученных результатов при численности тестовой группы от 50 до 150 участников.

Заинтересованные руководители и/или профильная служба на третьи-четвертые сутки получают анализ результатов теста своих работников, а сами участники тестирования — аналитический разбор вариантов ответов, в зависимости от сложности используемых задач.

Кроме расширения компетенций сотрудников и работников в области развития продуктивного мышления, интенсификации научно-технического и/или инженерно-технического творческого процесса, в ходе дистанционно-очных курсов, а также организации на местах по собственному образу и подобию «фабрик мысли», мы осуществляли и продолжаем осуществлять тренинг и сопровождение ранее подготовленных нами команд и групп.

В наших силах решение на заказ междисциплинарных задач, задач широкого класса совместно с заинтересованными специалистами (в т.ч. с высокой степенью неопределенности начальных условий),

генерация нетривиальных инженерных, технико-технологических, организационных и даже социально-политических решений.

«Как расшевелить извилины погрязшего в рутине жизни и производства человека, чтобы он соответствовал своему предназначению и наименованию «разумный»? Как вдохновить его «на труд и на подвиг», вернуть ему полноту ощущений и реальную значимость, а бизнесу — придать новый импульс развития?» — если такого рода вопросы в свете упомянутых решений и недвусмысленных указаний Президента встают и перед нашими читателями, весь наш опыт и многолетняя практика к Вашим услугам.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Ёлкин С.В., Фирстов Ю.П.* Техничко-экономический анализ трансформации в новый технологический уклад. НТИ сер.1. 2011. № 7. С. 6–15. (*Yolkeen S.V., Firstov Yu. P.* Technoeconomic Analysis of the Transition to a New Technological Phase. Scientific and Technical Information Processing. 2011. Vol. 38. № 3. P. 148–158.
2. *Куликов В.В., Ёлкин С.В.* О возможности трансляции знаний между различными предметными областями // НТИ. Сер. 2. 2007. № 2. С. 33–39.
3. *Ёлкин С.В., Куликов В.В., Максимов В.Ю. и др.* Основы методологии трансляции знаний между различными предметными областями / Препринт ИПМ имени М.В. Келдыша РАН. 2006. № 73. 32 с.
4. *Латыпов Н.Н., Ёлкин С.В., Гаврилов Д.А.* Инженерная эвристика / Под ред. А.А. Вассермана. М.: Астрель, 2012. 320 с.
5. *Вассерман А.А., Латыпов Н.Н.* Самые интересные факты, люди и казусы всемирной истории, отобранные знатоками. М.: Астрель; Полиграфиздат, 2012. 384 с.
6. *Вассерман А.А., Латыпов Н.Н.* Реакция Вассермана и Латыпова на мифы, легенды и другие шутки истории. М.: Астрель, 2012. 448 с.
7. *Вассерман А.А., Латыпов Н.Н.* Монологи эпохи. Факты и факты. М.: АСТ, 2013. 352 с.
8. *Гаврилов Д.А., Ёлкин С.В.* Начала сильного мышления. Как искать и находить нелинейные решения (Интегральный курс) / Под ред. Н.Н. Латыпова. М., 2015 (в печати).

Мясников А.В., Гаврилов Д.А., Латышов Н.Н.

К вопросу об опережающем развитии отечественных компаний и корпораций¹

Одно из важных преимуществ корпоративной науки состоит в том, что исследования, разработки, проектирование, испытания всегда нацелены на общую задачу, управляются из одного центра и тесно связаны между собой.

Корпорация одновременно выполняет роли рынка, определяющего существующие потребности в технологических разработках; функционального заказчика, формулирующего конкретные технические требования и устанавливающего желаемые сроки; инвестора, финансирующего разработку.

Внутри корпорации существенно облегчена разработка технологии на всех ступенях ее создания: от исследований до промышленного применения, включая все промежуточные стадии.

Несмотря на это, **для выведения новой технологии на рынок по-прежнему требуется несколько видов организаций, составляющих научно-техническую инфраструктуру компании.** К ним относятся корпоративные научно-технические центры (КНТЦ), научно-проектные институты, отраслевые лаборатории, опытные площадки, сервисные центры и др. **Все эти подразделения в той или иной мере вовлечены в решение четырех основных задач:**

1. *Осуществление* инновационной деятельности (НИОКР и т. д.);
2. *Сопровождение* инновационной деятельности (экспертиза, патентование, оценка стоимости интеллектуальной собственности, и т. д.);
3. *Контроль* качества инновационной деятельности (индикаторы деятельности, оценка экономического эффекта);
4. *Управление* инновационной деятельностью.

¹ Опубликовано: Центр стратегической конъюнктуры // conjuncture.ru/book-stec-2015-8-4.

Анализ современного опыта ведущих мировых компаний свидетельствует, что **не существует универсального рецепта распределения основных задач инновационной деятельности между научно-техническими подразделениями.** Задачи *осуществления, контроля и управления* инновационной деятельностью могут решаться как на уровне бизнес-сегментов, так и на корпоративном уровне, однако задача *сопровождения* инновационной деятельности решается преимущественно в бизнес-сегментах и ответственность за это решение часто возлагается на КНТЦ. Это представляется целесообразным при обладании КНТЦ в полной мере следующими функциями:

- a) эффективного управления знаниями и интеллектуальной собственностью;
- b) развития инновационного имиджа компании;
- c) контроля обратной связи с сотрудниками;
- d) корпоративного обучения и повышения квалификации персонала.

В реальной ситуации крупных вертикально-интегрированных компаний (ВИНК), в силу исторически сложившихся причин или благодаря поглощению мелких компаний со своей инфраструктурой, **четкие функциональные связи часто являются размытыми**, и КНТЦ может быть лишен части необходимых функций. В этом случае **компания рискует потерять контроль над всем инновационным процессом в бизнес-сегменте, если только эти функции не выполняются другими подразделениями на более высоком, корпоративном уровне.**

Этот риск имеет место при решении каждой из четырех перечисленных выше задач инновационной деятельности. Однако он особенно велик при решении задачи *сопровождения*, так как ошибка в реализации каждой из функций (a)-(d), возможно, не отразится сразу на годовых экономических показателях компании (что дало бы возможность оперативно ее исправить), а будет накапливаться незаметно год за годом и в конечном итоге приведет к тяжелым необратимым последствиям.

Каждая из перечисленных выше функций КНТЦ по сопровождению инновационной деятельности (a)-(d) заслуживает подробно-

го анализа качества ее реализации, но выходит за рамки формата данных тезисов. **Рассмотрим подробно лишь функцию корпоративного обучения и повышения квалификации персонала (d).**

Помимо стандартных составляющих, характерных для любой, в том числе и нетехнологичной компании, в случае ВИНК **функция корпоративного обучения и повышения квалификации персонала должна обладать двумя чрезвычайно важными взаимосвязанными составляющими.**

Во-первых, это **проведение опережающего обучения персонала** для реализации инновационных проектов и научно-исследовательских работ компании — так называемая *инновационно-аналитическая* составляющая. В конечном счете она способна сделать если не решающий, то существенный вклад в вектор опережающего развития компании целиком.

Во-вторых, это **развитие у персонала способности быстрого эффективного поиска** новых патентно-способных инженерно-технических решений — так называемая *инженерно-эвристическая* составляющая.

Инновационно-аналитическая составляющая абсолютно необходима для любой ВИНК, независимо от того, проводит ли компания агрессивную (наступательную) или защитную технологическую стратегию. **Агрессивная стратегия, как правило, связана с большими затратами на НИОКР и высокими научно-техническими рисками. Минимизация этих рисков, в том числе за счет опережающего обучения, способствует успешной реализации такой стратегии и выводит компанию в лидеры по отдельному направлению технологического развития, что, в ряде случаев, дает возможность выигрыша в конкурентной борьбе за счет получения монопольной прибыли.** Защитная стратегия пригодна для компаний, способных конкурировать за счет рыночных позиций. Однако и в этом случае необходимо постоянно развивать научно-технический потенциал компании в верно предугаданном направлении, чтобы быстро реагировать на технологические инновации конкурентов.

Научно-технический потенциал, необходимый для поддержания компании на конкурентно-способном уровне и, тем более, на лидирующих позициях, формируется из набора технологий и технических средств, которые руководство бизнес-сегмента считает принципиально пригодными для решения технологических проблем, оказывающих наибольшее влияние на развитие компании и достижение ее стратегических целей — *технологического портфолио*.

Формирование портфолио происходит, вообще говоря, на стадии решения задачи *осуществления* инновационной деятельности — проведения системы мероприятий по разработке, распространению, освоению, производству и реализации технико-технологических и производственных инноваций. Теоретическая схема формирования портфолио в процессе построения иерархии научно-технических стратегий (т.е. в идеальной реализации теории инновационного менеджмента) в практике реальных ВИНК встречается крайне редко. Последовательность разработки стратегий часто нарушается, например, стратегия НИОКР утверждается до формирования технологической стратегии, и в результате «перспективные» НИОКР начинают финансироваться до утверждения технологического портфолио.

Оставляя за рамками этих тезисов обсуждение последствий такого рода нарушений, заметим, что для **реализации инновационно-аналитической составляющей функции корпоративного обучения и повышения квалификации персонала не обязательно дожидаться согласованного и утвержденного технологического портфолио**. Вместо этого, для выявления потребности в опережающем обучении персонала можно воспользоваться его «прототипом» — набором приоритетных технологий, сформированным на основе программных документов компании и бизнес-сегмента и прошедшим начальные стадии согласования. Столь важная роль промежуточного документа обусловлена возможностью сформировать на его основе *классы технологий*, объединяющих отдельные приоритетные технологии со схожей методологией реализации. Хотя список приоритетных технологий может претерпевать изменения в процессе согласования и утверждения, классы технологий

не изменятся, поскольку формирующие их технологические приоритеты определяются долгосрочной программой стратегического развития бизнес-сегмента.

После того как потребность в опережающем обучении выявлена, само опережающее обучение состоит в изучении особенностей, присущих каждому из сформированных классов, и овладении необходимым для работы с этим классом инструментарием. Иногда инструментарием могут служить коммерческие пакеты, которые необходимо верифицировать и адаптировать для нужд конкретного класса технологий. Но чаще всего приоритетные направления требуют развития нового инструментария. Поэтому наряду с овладением стандартным инструментарием обучающийся специалист может быть вовлечен в развитие нового инструментария, что будет ценным не только для него, но и для компании.

Специалист, прошедший опережающее обучение и овладевший знаниями о физико-технологических процессах и навыками по использованию и/или разработке инструментария, позволяющими реализовать класс технологий даже в простейшем модельном примере, легко справится с практическим применением каждой из технологий этого класса.

Формирование классов технологий — непростая задача. Формализация соответствующих технологических приоритетов требует усилий от обучающих специалистов по сбору, обработке и анализу информации о долгосрочных тенденциях научно-технического развития отрасли, о ее современных достижениях (в том числе и на уровне профильных университетов), а также о современном уровне фундаментальной науки (физики, математики, химии) и вычислительных технологиях в данном направлении.

Процесс опережающего обучения выдвигает особые требования и к личностным качествам обучающихся специалистов. В первую очередь это: высокая самомотивация, развитое творческое воображение, способность к генерации идей и аналитической деятельности. Во вторую очередь это: широкий инженерный кругозор или готовность его расширять, обладание здоровым честолюбием.

Людей, имеющих хорошие профессиональные навыки, гораздо больше, чем обладающих самомотивацией и склонных к творческой деятельности. Следовательно, **задача группы специалистов, проводящих обучение, состоит в выявлении таких молодых сотрудников компании, в развитии у них творческого воображения и в вооружении их методами решения инженерно-технических задач, обладающими высокой степенью универсальности и состоящими из следующих основных блоков:**

- методы преодоления психологических барьеров, возникающих на пути поиска новых технических решений и в процессе опережающего обучения;
- методы систематизации и классификации, позволяющие привести в состояние упорядоченности предметную область, вне зависимости от того, является ли эта область технико-технологической или административно-управленческой. Так, например, навыки применения морфологического анализа в разы увеличивают производительность труда в процессе подготовки принятия решений;
- методы выявления и разрешения противоречий на всех уровнях организации, от экономических и административных до фундаментальных физических и технико-технологических. Эти методы позволяют «распутывать» сложные ситуации и находить решения, адекватные реальным возникающим проблемам;
- методы выявления скрытых проблем (диверсионный анализ) позволяют повысить как качество управления, так и качество выпускаемой продукции.

Численность упомянутой группы специалистов, запускающих процесс опережающего обучения, может быть сравнительно невелика, если она обладает высокой степенью свободы по отношению к обычной бюрократии отечественной компании. Если брать аналогию с химическими процессами, то группа выступает в роли «катализаторов» реформирования интеллектуального багажа работников, охваченных ее деятельностью. Смеем утверждать это на основании нашей общей работы над проблематикой в ООО «ЛУКОЙЛ-Инжиниринг» с 2011 по 2014 гг. в рамках группы советников-экспертов при Генеральном директо-

ре, а затем в качестве экспертов Инновационно-аналитического отдела указанной организации.

Нами были разработаны и отлажены на практике методики отбора креативных работников. Периодически проводимые интеллектуальные тренинги и курсы инженерно-технического творчества (в т.ч. на профильном материале отрасли) стимулировали молодых специалистов, работников, отнюдь не только инженерно-технической, но и управленческой сферы, преодолевать инерцию мышления.

Группа выстраивала работу **для достижения мультипликативного эффекта**. Вкратце это выглядит следующим образом.

Тематические задачи и вопросы, подаваемые в занимательной форме, многократно озвучиваются участниками интеллектуальных состязаний и тренингов для коллег на рабочем месте, обсуждаются в семьях, на вечеринках в разговорах с соседями, с учителями в школе, где учатся дети, и собственно с детьми. Тем самым возникают первые, пусть и небольшие, волны интереса, которые раз за разом раскачивают сознание сограждан, страдающее от монотонной рутинной и будничной работы.

Конечно, далеко не все вопросы, задачи, тесты и упражнения равнозначны, но даже один удачный вопрос и/или учебное упражнение, вскрывшийся результат теста способны на несколько дней пробудить людей в количестве гораздо большем, чем первоначальная аудитория слушателей. **Правильно организованные циклы вбрасывания инженерно-технических, управленческих и просто занимательных задач способны создать «стоячие интеллектуальные волны», активизирующие значительную часть коллектива компании.**

Для поддержания такой волны нужна лишь обратная связь, т.е. решения задач должны возвращаться к источнику и верифицироваться, удачные находки озвучиваться, а авторы лучших ответов — поощряться. (Так, среди наших предложений по стимулированию лучших были, например, такие: «Рассмотреть возможность учреждения в компании отличительного нагрудного знака (знаков) для награждения им (ими) работников за высокую творческую активность на инженерном поприще и высокий интеллектуальный вклад в дело развития компании...»).

Вместе с задачами и решениями по компании ненавязчиво распространяются новые знания, что приводит к интеллектуальному апгрейду коллектива.

Такой вклад в человеческий капитал находится в русле и общемировой тенденции увеличения капитализации предприятий и корпораций за счет роста нематериальных активов.

К сожалению, инициаторам такого апгрейда сложно поддерживать этот процесс без осмысленной поддержки, а загасить его проще простого. Достаточно открыто выраженного непонимания или неудовольствия «отвлечением работников» от «производственной текучки» даже на среднем уровне управления, какими бы благими намерениями ни отличался бы руководитель более высокого ранга...

Для развития успеха и трансляции накопленного положительного опыта на любые заинтересованные компании мы посчитали правильным выделиться в специализированную структуру «Лабораторию нелинейных решений» (а функциональным прототипом и образцом для подражания тут послужила всемирно известная «Synectics Inc.»), в функции которой входят:

- разработка и преподавание курсов «сильного мышления» и инженерно-технического творчества;
- подготовка под заказ профессиональных команд «синекторов»-генераторов;
- проведение интеллектуальных тренингов и тестирований на инженерный тезаурус;
- оптимизация развития и структурирование экспертных сетей компаний;
- решение нестандартных производственных и управленческих задач на заказ;
- поиск и экспертиза НМА;
- продвижение корпоративной интеллектуальной культуры, и т.д.

Такие меры, в случае реализации изложенного подхода, способны в рамках мизерных затрат компании дать превосходящий на порядки финансовый эффект, а также продвижение бренда компании в новых измерениях.

Вместо послесловия

Бельдей В.А.

Система евразийских транспортных коридоров —
образ будущего современной России
для Евразии и Мира¹

Первые постсоветские десятилетия Россия пыталась занять место в панъевропейских «критских» международных транспортных коридорах. Партнерами она чаще всего рассматривалась как объект транспортной политики других международных субъектов, как ЕС, страны АТР, США, и ей отводилась роль коммуникативного моста между развивающимися и развитыми экономическими и промышленными центрами или транспортного брокера, зарабатывающего дивиденды за счет чужих рынков капитала, технологий, ресурсов.

Этот период истории заканчивается. Сегодня, говоря о Системе евразийских транспортных коридоров, мы имеем в виду расширенное понимание международного транспортного коридора, прежде всего как сложной территориальной комплексной системы коммуникации, включающей все виды транспорта (железнодорожного, автомобильного, морского, воздушного, трубопроводного), включая их инфраструктуру, возможности логистического и интермодального согласования и сопряжения, наземные и космические высокотехнологические коммуникативные и навигационные системы, системы информации и безопасности, правовые, экономические и финансовые условия и услуги, бюрократические, фискальные и таможенные стандарты, понятный и общепринятый технологический уровень, культурное и идеологическое пространство. Все это требует не просто выполнения традиционной транспортной задачи, но идеологического обоснования, мощного геополитического давле-

¹ Опубликовано: Центр стратегической конъюнктуры // conjuncture.ru/book-stec-2015_deduction_beldev.

ния и силы, направленной на концентрацию капитала, создание рынков производителей и потребителей материальных ресурсов, потоков информации, рабочей силы, товаров и услуг.

Транспортная политика не может быть оторвана от общей политики развития государства.

Сегодня мы являемся свидетелями революционных по скорости и масштабу изменений экономических и социальных, этнополитических и религиозных парадигм развития, экономической базы, технологических укладов огромного числа стран и народов на Ближнем Востоке и Севере Африки, в Европе и Америке, на постсоветском пространстве. Тектонические сдвиги, запущенные распадом Советского Союза, продолжают и по сей день, однако их характер динамично изменяется, переходит в качественно новую стадию.

В постсоветские десятилетия некоторые малые государства бывшей империи пытались добиться своей идентичности на полном отрицании друг друга и своего общего прошлого. Этот опыт оказался негативным. Инфраструктурное, кадровое, организационное, образовательное, а также культурное наследие СССР истощалось, а новых самостоятельных источников его создания не возникло.

Россия также имела дело с разрушающимся наследием Союза, усугубляющимся внушаемым комплексом неполноценности и навязываемыми западными упрощенными стандартами. **Тотальная гибридная война Запада против России ускорила процесс принятия судьбоносных решений руководством России и послужила толчком консолидации русского народа и всех других народов Евразии вокруг задачи восстановления своей исторической идентичности.**

После постсоветских десятилетий Россия возвращается к привлекательным гуманистическим и справедливым социокультурным стандартам российского и советского образца, основанным на культурном сотрудничестве всех народов Евразии, к реализации и развитию принципов социальной справедливости и балансу коллективных и частных интересов, с учетом заблуждений и ошибок, приведших к распаду Российской империи и Советского Союза на основе новых стандартов безопасности.

Россия и русский народ инициировали восстановление и создание новой Великой Евразийской страны.

Находясь опять под экономическим давлением во враждебном окружении, Россия вынуждена решать серьезные задачи по мобилизации военно-стратегического потенциала, созданию новой инфраструктуры транспорта, промышленности, сельского хозяйства, обустройству огромных старых и новых территорий, развитию образования.

Политический вектор развития России, начиная с Петра Великого и по сегодняшний день, был направлен как на Запад, так и на Восток. Но каким бы не было историческое направление русской политики, по выражению Освальда Шпенглера, «судьба Русско-Азиатской империи неотделима от судьбы внутренней Азии». Важно понять, что Россия временно не участвует в Большом Европейском проекте, который и сам в России не нуждается. Но какая бы война или блокада России ни началась, русские люди и Россия не перестанут быть важной частью мировой цивилизации. Пройдет совсем немного времени, и начнется период взаимного понимания и развития взаимоотношений с миром.

Тем не менее, сложившаяся геополитическая ситуация позволяет России осуществить третье продвижение в Азию и на Восток и впервые за десятилетия заняться развитием собственной восточной территории, где остается антропогенная пустыня.

Задачи России в области железнодорожного транспорта всегда были важнейшей частью государственной стратегии управления.

Первое, о чем нужно говорить сегодня, — это максимальное ускорение развития железнодорожной сети, особенно в азиатской части России, которая по сей день является антропогенной транспортной пустыней.

Учитывая величайший советский опыт мобилизации, модернизации и ускоренной индустриализации, современный рывок в развитии железнодорожного транспорта и ускоренное создание системы евразийских транспортных коридоров должны стать мощным каркасом нового государства, подобно тому, как строительство дорог вытащило США из Великой депрессии.

Все этапы развития железнодорожного транспорта в России являли собой крупные индустриальные и социальные рывки всего государства. Нужно отдельно заметить, что в рамках большой страны железная дорога уже к концу XIX века явилась самым демократичным и социальнозначимым видом массового передвижения населения, сравнявшим возможности передвижения разных социальных слоев и обеспечивавшим культурное и социальное единство страны почти полтора века, инструментом массовой гражданской миграции, военной транспортировки войск и снабжения, межнационального общения.

Россия учла опыт неудачной Крымской войны 1850 года, да и более поздней русско-японской войны 1904–1905 гг., когда поражение России было обусловлено транспортной проблемой, отсутствием эффективной железной дороги, осознала геополитическое, военнополитическое и военно-стратегическое значения железной дороги. Российская империя начала осуществление транспортной экспансии на Запад, Юг и Восток, параллельно осуществляя развитие своих периферийных территорий. Россия довольно успешно создает железнодорожную альтернативу, как геополитический ответ морским путям Запада.

Ровно сто лет назад в 1915 году по инициативе В.И. Вернадского в рамках Российской академии наук была создана Комиссия по изучению производительных сил (КЕПС), которая впоследствии эффективно работала по заказам советской власти. Задачами Комиссии, в частности, было импортозамещение, поскольку Россия, участвуя в Первой мировой войне, зависела от зарубежных поставок минералов, металлов, иного сырья, а также выработка предложений по рациональному размещению производительных сил, созданию эффективной транспортной железнодорожной системы, разработка плана ГОЭЛРО.

С первых дней советской власти В.И. Ленин заявлял, что железнодорожный транспорт является важнейшим инструментом экономического восстановления и индустриализации страны. Для выполнения разнообразных военных и хозяйственных задач, а также восстановления разрушенной отрасли в 18–20-х гг. Совет Народных Комиссаров во главе с Лениным создает Высший совет по перевозкам и Основную транспортную комиссию. По предложению

Реввоенсовета в 1919 году к оперативному управлению железными дорогами напрямую подключается Народный комиссариат по военным делам, к их деятельности активно привлекается ВЧК.

Государственная комиссия СССР по планированию при Совете Труда и Обороне СССР (СТО СССР) при Совете Народных Комиссаров СССР была создана В.И. Лениным в 1923 году для планирования развития народного хозяйства и к 1925 году перешла к разработке контрольных цифр и единого экономического плана развития народного хозяйства.

Народному комиссариату путей сообщения СССР принадлежит решающая роль в осуществлении масштабной индустриализации СССР (только в первой пятилетке 1928–1932 построено 1500 крупных предприятий, во второй пятилетке — 4500 промышленных предприятий).

В военное время железнодорожное ведомство совместно с Госпланом СССР осуществило колоссальную работу по обеспечению мобилизации, эвакуации, транспортирования и возобновления работы промышленности в глубоком тылу СССР на Урале, в Казахстане, Узбекистане.

Министерство путей сообщения СССР и Министерство транспортного строительства СССР в сталинский период работали над рядом стратегических геополитических инициатив в области транспорта:

– великий проект Арктической полярной сибирской магистрали, позволяющий России в ближайшем будущем начать серьезно заниматься развитием Сибири, задачей, которую она откладывала по разным причинам несколько веков;

– проект железнодорожной магистрали, соединяющей Японию с материком через пролив Лаперуза, остров Сахалин и пролив Невельского;

– проект Азиатско-Североамериканской магистрали из Сибири через тоннель под Беринговым проливом в США.

Эти и другие гениальные геополитические инициативы И.В. Сталина вновь востребованы. Россия уже готова начать третье в своей истории продвижение в Азию, чему должен послужить железнодо-

рожный интермодальный коридор «Индосибирский путь (Сибирская военная дорога)» из Сибири через Якутию, Казахстан, в Индию, Иран, арабские страны, скоростная ЖД из Сибири в Ферганскую долину (Таджикистан).

Все эти проекты требуют от государства перехода к масштабному стратегическому планированию и поиску новых подходов и механизмов. Это и возрождение КЕПС и Госплана, перевод экономики страны на мобилизационные рельсы на временный период, создание трудовых армий (военно-строительных компаний на базе железнодорожных войск и войск МЧС), создание частных военно-строительных компаний, региональных, трансграничных и межгосударственных корпораций территориального развития, осуществление региональной политики зонирования территории и предоставления особых режимов хозяйствования.

Исторической идеологической задачей Евразийского экономического союза является изменение философии Евразийских транспортных коридоров.

Радикальное повышение эффективности транспортных систем возникает в случае ее замкнутости. Как мы уже говорили, Россия и Евразийский экономический союз вступают в новую фазу развития железнодорожного транспорта. Россия больше не заинтересована быть объектом транспортной политики. Целью Евразийских транспортных коридоров является превращение России в организатора всех транспортных потоков. Вся история России есть доказательство ее самодостаточности, и ей не интересна роль транспортного моста между Востоком и Западом. Необходим не коммуникационный мост, выполняющий традиционную транспортную функцию, а замкнутые на Россию транспортные артерии, что, безусловно, реализуемо в современных условиях. Именно в России должен быть сформирован источник капитала, технологий, рынок потребителя и производителя материальных ресурсов, потоков рабочей силы, товаров и услуг.

Россия является центром и полюсом силы современного мира. Сопоставление возможных соотношений с другими центрами и полюсами силы по соотношению ВВП говорит о некотором пропорциональном отставании России от Советского Союза.

Если на долю СССР приходилось 20% мирового ВВП и около 20% мирового промышленного производства в 1991 году (CIA World Factbook), а по объему ВВП СССР уступал только США (27,8%), то ВВП России в 2014 году (World Bank) составил около 4,1% мирового (США — 17,1%).

Конечно, объем ВВП далеко не является универсальным параметром для оценки реального позиционирования в мире, не учитывает множество иных факторов, в том числе проекцию стратегии развития страны, военно-стратегический потенциал.

В этих условиях для России как никогда было важно стратегическое восстановление евразийской экономической агломерации, резкое повышение объема рынка и размера экономики с образованием ЕАЭС, которое бы позволило подтвердить свои геополитические амбиции.

Именно этой задаче служит создание Системы евразийских транспортных коридоров, проект России и ее союзников, имеющий большое евразийское будущее.

Россия — наследница тысячелетнего опыта совместной жизни северных, западных, центральных и южных русских, кочевников, монгольских и тюркских народов. Важным моментом должно стать становление новых центров развития и ключевых русских проектов в географическом центре России, на Урале, в Сибири, Арктике, Дальнем Востоке. Русские должны инициировать новые процессы в Центральной Азии. Образованные русские ученые, управленцы и инженеры должны делать карьеру в Алма-Ате, Грозном, Новосибирске, Киеве, Душанбе, Минске, Оше, Оренбурге, Волгограде, Ташкенте, Красноярске, Ашхабаде, других городах. Они и создадут новую Страну.

Одним из принципов нового Евразийского государства является то, что оно в такой же степени русское государство, как и казахское, или белорусское, или киргизское, и бенефициарами этого объединения в равной степени являются все интегрирующиеся части. Обустройство Системы евразийских транспортных коридоров требует совместного созидания всех народов России и Евразии. Создание СТЕК есть начало большого пути ускоренного развития Евразии, в котором русский и другие народы обретают истинный смысл существования и восстанавливают историческую волю к развитию.

Плюснин Ю.М.
О горшке государственного могущества
и транспортных коридорах²

*Государство подобно горшку.
Государство с трещинами так же негодно,
как битый горшок.*

Поскольку задача всякого государства — оформлять (=держать в форме) ту деликатную, временами безвидную субстанцию, которая зовется обществом. Потому имманентное качество государства, без которого оно не способно ничего оформить, — быть целым.

Выбросив негодное государство, обществу придется искать себе новый горшок. Такое случается, но слишком много общественной субстанции при том теряется, проливается. Мы проходили путь смены горшков не раз и знаем, как много ценного было пролито и утеряно.

Между тем трещины на государевых горшках появляются всегда. Образуются они от старости, от плохого употребления и от внешних ударов. Да еще от брожения содержимого. Поэтому вторая задача государства, после задачи хранить и оформлять общественную жизнь — это замазывание трещин на своем теле и их шлифовка, сокрытие с глаз публики, чтобы все было чин-чинарем и шито-крыто. А замазывать трещины надо сродственным же природе горшка материалом, той же глиной, из которой он был вылеплен. Да и форма должна поддерживаться сообразно природе, некогда породившей такое государство. А из них иные пузаты и с широким горлом, другие высоки и узки — каждый слеплен для разных народов и под разные времена, да и для разных целей.

Государство придает формы своему содержимому, «общественному единству» многими средствами, но главнейшие — кооперация, солидарность, этничность и идеология. Кооперация как единство практической деятельности людей. Солидарность как общественная взаимозависимость и душевное согласие совместно живущих здесь и

² Опубликовано: Центр стратегической конъюнктуры // conjuncture.ru/book-stec-2015_deduction_plusnin.

сейчас людей. Этничность как чувство исторического единства, которое в сознании каждого человека естественным образом ассоциировано с происхождением, народностью, со своей историей. Идеология как чувство культурной, исторической и конфессиональной общности — и мы и наши предки росли на одной грядке, в одном саду, возделывались, окультуривались одними методами.

Для того чтобы продолжать хранить в себе содержимое, обеспечивать единство общества и придавать ему форму, государство должно поддерживать в народе солидарность, культивировать историко-этническое единство, развивать кооперацию и лелеять идеологию.

Несмотря на старость государственной машины, несмотря на плохое ее использование и обилие внешних врагов, главнейшие причины трещин — вследствие брожения его содержимого, нарушения общественного единства. Когда разваливается кооперация, слабнет солидарность, затухает ощущение народности, вянет и протухает идеология. Лопнувший по внешним причинам горшок лишь ускоряет внутреннее брожение. Государству потому всегда нужны наладчики-советчики, которые следили бы за надлежащим состоянием содержимого горшка. В таком деле верным помощником бывает беспристрастный исследователь общественной жизни. Он радикально отличается от политика и революционера тем, что не ковыряет пальцем трещины и не сует в них кайло и лом, чтобы расширить трещины и разрушить горшок, а зорким взглядом, нередко вооружившись лупой, внимательно их разглядывает. Для того (если он патриот), чтобы помочь лучше замазать. А заодно и остановить «брожение умов», успокоить возбужденный менталитет.

О чем должны думать и говорить такие советчики-наладчики? Должны знать состав и породу той глины, из которой слеплен горшок института государства. Где и как она была добыта и какую форму приняла, вместила в себя субстанцию общества. Каково по природе и составу содержимое горшка. И каков «бродительный потенциал» общества? Действительно ли не прогадаем, наливая, как нам отовсюду советуют, старое вино в новые мехи? Или все же оставить старое в старом? Слава богу, мы давно усвоили древние советы, да и давно не варим нового вина.

Происхождение и природа Российского государства особенны

тем, что это государство, возникшее, исторически сложившееся как проводник; говоря метафорой из области математики, это не вершина графа, а его ребро. Русское государство рождалось и развивалось как институт обеспечения связей между удаленными землями, между разными территориями. Как транспортный коридор. Коридор по перекачке разнообразных ресурсов между Севером и Югом, между Востоком и Западом. Не только веников, девушек и пшеницы. Но и мягкой рухляди, серебра, воинов и нефти. Механизмы функционирования такого государства направлены на обеспечение перекачки ресурсов путем надлежащего содержания транспортных коридоров, а не на обеспечение благополучия населения. Население в таком государстве способно и само поддерживать свое существование. Жить вне государства. Что мы и наблюдаем на протяжении тысячелетней нашей истории. Воспроизведение и декларирование целей социального развития, всеобщего благоденствия — лишь фикция как дань «Веку Просвещения». Превращать фикцию в действительную цель своей деятельности — изменять природе государства и создавать трещины в государевом горшке.

Основу же государственного могущества составляет именно соответствие его деятельности его природе. Как только государство изменяет своей природе (например, переходит к автаркии, в статус самоизолирующейся империи, или, напротив, объявляет себя «социальным государством»), оно слабнет. Наше государство-проводник не может изменить своей природе и стать государством всеобщего благоденствия, действительно «социальным государством». Напротив, только продолжая соответствовать в своей деятельности своей природе, институт государства будет содружественен народу и обществу. И на его стенках не станут появляться новые трещины, а старые будут накрепко замазаны.

Чтобы содействовать такой «реставрации горшка государственного могущества», мы и подготовили эту книгу по разработанной нами Системе транспортных евразийских коридоров (СТЕК), где сделали очередную попытку обратить внимание власти на природу института государства и на необходимость деятельности своей не изменять природе нашего государства.

Рахимов К.К.
О рождении концепции СТЕК³

Статьи и доклады в этой книге объединены одной важной вещью — верой в правоту идей. Как говорят буддисты, «делай то, во что ты веришь. Верь в то, что ты делаешь». Во многом эти мудрые слова хочется применить к духу и сути многих проектов, описанных авторами. В последнее время мне часто приходится использовать такой термин, как инфраструктурная проекция геополитики. Кажалось бы — а какая тут взаимосвязь? Но история человечества, особенно масштабные войны последних веков показали, что успех был на стороне тех геополитических акторов, которые использовали максимум из географического и транспортно-логистического потенциала. Опять же, границы империй во многом прошли по естественным границам — горам, рекам, пустыням и морям. Преодоление препятствий стало важным элементом соперничества, а возможность преодолевать расстояния в кратчайшие сроки стала показателем могущества.

Соответственно, история евразийского континента всегда сопровождалась постоянным изменением не только государственных границ и конфигурацией военно-политических блоков, но и прокладкой транспортных коридоров, которые выполняли весьма важные функции в широком спектре.

Мне очень повезло в жизни, что я, будучи политэкономом по образованию, столкнулся с такими замечательными людьми, как Александр Дмитриевич Собянин, Сергей Борисович Переслегин, Вячеслав Анатольевич Бельдей, Юрий Михайлович Плюснин, Сергей Евгеньевич Боровиков, Юрий Николаевич Боровиков, Юрий Вячеславович Громько, и многими другими известными мыслителями нашего времени. Вдвойне мне приятно, что я был соавтором этих замечательных людей по весьма интересным темам, не только узкотранспортным или евразийско-интеграционным. Во многом за-

³ Опубликовано: Центр стратегической конъюнктуры // conjuncture.ru/book-stec-2015_deduction_rachimov.

трагивались серьезные вопросы цивилизационного характера, что было неизбежно при рассмотрении таких сложных и комплексных вопросов.

Я благодарен судьбе и моим казахстанским друзьям и коллегам, которые верили в меня и дали возможность непосредственно быть в гуще событий — я возглавлял представительство железных дорог Казахстана в Белоруссии и странах Балтии, работал советником министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан. В дальнейшем это дало мощный импульс для проекта, немного опередившего свое время, — Центру комплексных транспортных решений «ТрансЕвразия». Более того, мне было доверено стать руководителем данного центра, что было лестно и ответственно одновременно. Коллектив ЦКТР выработал идеологию и методологию в одном флаконе — Систему транспортных евразийских коридоров (СТЕК), которая на тот момент оказалась опережающей. Но последние годы реальной евразийской интеграции показали, что большинство наработок были не просто осмысленными выводами, а являлись и являются руководством к действию.

Проекты Индо-Сибирской железнодорожной магистрали, Транскиргизской железной дороги (железная дорога Чуй–Фергана) так или иначе являются логическим продолжением идей СТЕК.

Все эти наработки были чрезвычайно полезны лично для меня при написании докторской диссертации, и она фактически являлась логическим продолжением идей ЦКТР «ТрансЕвразия» и концепции СТЕК в узком региональном аспекте строительства железной дороги Казахстан–Кыргызстан — Таджикистан (ЖД ККТ).

Конечно, у каждого из авторов в данной книге была своя позиция касательно различных союзников России и евразийской интеграции, кто-то с надеждой смотрел на Китай, кто-то на Иран с Индией, а кто-то говорил о том, что единственный союзник — это армия и флот. Мир тем и прекрасен, что многообразен в своих проявлениях.

Поэтому желаю читателям данной книги не просто понять логику авторов материалов, но и услышать дыхание их идей в сегодняшних проектах транспортных коридоров Великой Евразии.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Основная литература

ПРЕЗЕНТАЦИИ

Основная литература

См. статью *А.Д. Собянина* «Транспортно-инфраструктурное развитие Кавказского и Среднеазиатского регионов: роль этнорелигиозных факторов» (С. 532–544)

- [1] *Павлович М.П. (Вельтман М.Л.)* Империализм и борьба за великие железнодорожные и морские пути будущего. Пушкино: Центр стратегической конъюнктуры; Центр стратегических оценок и прогнозов, 2014. Книга 1. Часть 1. 180 с. [conjuncture.ru/book-pavlovich-1-1-2014].
- [2] НАУЧНЫЙ СЕМИНАР. Актуальные проблемы геополитики. «Империализм и борьба за великие железнодорожные и морские пути будущего». Семинар по книге М.П. Павловича, 20 января 2014 г., РАГС // Центр стратегической конъюнктуры. 16.01.2014 [conjuncture.ru/pavlovich-20-01-2014].
- [3] *Вандам А.Е.* Величайшее из искусств. Обзор современного международного положения при свете высшей стратегии. СПб.: Типография товарищества А.С. Суворина «Новое время», 1913 [conjuncture.ru/book_vandam_the-greatest-of-the-arts].
- [4] *Образцов И.* Забытое имя // *Вандам (Едрихин) А.Е.* Геополитика и геостратегия. М.: Кучково поле, 2002. 272 с. [conjuncture.ru/vandam].
- [5] Россия в Средней Азии и на Кавказе: «центр силы» постсоветского пространства (исследование 2001 года) / Под общ. ред. А.Д. Собянина. Пушкино: Центр стратегической конъюнктуры, 2013. 104 с. [conjuncture.ru/book_sobianin-2001].
- [6] *Собянин А.Д.* Геостратегия Исламского мира и интересы России // Ислам как субъект глобальной политики / Клуб Aurora Expertum. 26.06.2012 [conjuncture.ru/sobianin_26-06-2012_geostrategy_of_islam_and_russia].
- [7] *Забелло Я.Ю., Алексеев И.Л., Переслегин С.Б., Собянин А.Д.* Цивилизационный выбор России. Ислам на постсоветской карте // Отечественные записки. 2003. №5 (14) [conjuncture.ru/islam_post-soviet_map_2003].
- [8] *Собянин А.Д., Шибутов М.М.* Стратегическое планирование в США: военная мощь, прорывные технологии и доллар / Аналитический доклад // ИА REGNUM. 25.05.2012 [conjuncture.ru/planning_2012].
- [9] Transeurasian corridor Razvitie: new dimension of cooperation / Ed. by Yury Gromyko. М.: Shiffers Institute of Advanced Studies, 2012. 212 p. [conjuncture.ru/transeurasian_corridor_razvitie_1].
- [10] *Chausov I., Tretyakov A., Sergeev Y.* Transeurasian Corridor Razvitie: concrete instruments and approaches. Research platform of the Shiffers Institute of advanced studies. М.: Shiffers Institute of Advanced Studies, 2012. 92 p. [conjuncture.ru/transeurasian_corridor_of_razvitie_shiffers_institute].
- [11] *Рудашевский В.Д., Рыскулов Д.М.* Трансазийский коридор развития. Смена экономического и затем политического вектора развития России // НГ-Энергия. 11.09.2012 [www.ng.ru/energy/2012-09-11/9_transasia.html].

[12] *Чернов М.И.* Осетия: рождение большой мечты / Российский институт стратегических исследований. М.: Центр стратегической конъюнктуры, 2013. 136 с. [conjuncture.ru/book_chernov-ossetia_2013].

[13] ДОКЛАД. Новые транспортные коридоры на Кавказе. Россия-Иран. Выступление Михаила Чернова на международном бизнес-форуме «Развитие делового сотрудничества бизнеса Юга России, Кавказа и Исламской Республики Иран» // Центр стратегической конъюнктуры. 07.03.2014 [conjuncture.ru/chernov-07-03-2014].

[14] *Чернов М.И.* Инфраструктурная матрица Кавказа в Евразийском Союзе: основные транспортные проекты в 2014–2017 гг. // YouTube Андрей Арешев. 25.12.2013 [www.youtube.com/watch?v=TYgrX-cAOf4].

[14а] *Чернов М.И.* Инфраструктурная матрица Кавказа в Евразийском Союзе: основные транспортные проекты в 2014–2017 гг. // Центр стратегической конъюнктуры. 16.01.2014 [conjuncture.ru/chernov-16-01-2014].

[14б] *Chernov M.I.* Caucasus Infrastructural Matrix in Eurasian Union: Basic Transport Projects in 2014–2017 // Centre of Strategic Conjunction. 21.01.2014 [conjuncture.ru/chernov-16-01-2014-eng].

[15] *Чернов М.И.* Транспортный коридор Россия–Иран как опорный проект системы транскавказских транспортно-инфраструктурных проектов и логистических центров / Выступление замдиректора Центра стратегической конъюнктуры Михаила Чернова на Международном экономическом форуме государств-участников СНГ // Центр стратегической конъюнктуры. 17.03.2014 [conjuncture.ru/chernov-15-03-2014].

[16] *Чернов М.И.* Россия выйдет на границы Армении. Выработан новый формат российского продвижения в Закавказье. РФ заинтересована в развитии ТрансКАМа, соединяющего Северный Кавказ с Арменией и Ираном // Лента.ру. 07.11.2014 [conjuncture.ru/lenta-ru-07-11-2014].

[17] *Крупнов Ю.В., Мелентьев С.Э., Собянин А.Д.* Стратегия России на Кавказе: необходимость специальной политики по Большому Кавказу. Позиция России по ситуации вокруг Южной Осетии. Пресс-конференция РИА «Новости» // РИА «Новости». 16.07.2004 [conjuncture.ru/sobianin_16-07-2004].

[18] *Собянин А.Д.* КНИГИ по Большой игре в Средней и Центральной Азии: М.П. Павлович, А.В. Постников, П. Хопкирк, М.В. Леонтьев, А. Радов-Ачлей, Т.Д. Скрынникова, А.Ю. Журавлёв, В.В. Павлов // Центр стратегической конъюнктуры. 20.08.2013 [conjuncture.ru/sobianin_20-08-2013].

[19] *Собянин А.Д.* Кыргызская Республика по воде, электричеству, газу и дорогам просто обязана иметь постоянную твердую позицию. Беседовал Эрик Исраилов // Общественный рейтинг. № 21 (657). 26.06.2014 [conjuncture.ru/sobianin-26-06-2014].

[20] *Шукуров Ш.М., Шукуров Р.М.* Центральная Азия (опыт истории духа) [2001] // Центр стратегического планирования Оренбургской области. 2001 [conjuncture.ru/book_shukurovs_2001].

[21] Организация систем орошения и водных путей сообщения Центральной Азии как единой макрорегиональной инфраструктуры. Сессия ИДМРР 18 декабря

2013 г. Лучшим способом решения водной проблемы в Центральной Азии было бы создание единой региональной ТВЭС (проф. А.А.Беляков) // ИДМРР. 18.12.2013 [www.youtube.com/watch?v=XeY1IqC4KYE]. ТЕКСТ: www.proektnoegosudarstvo.ru/news/0146.

[22] Опубликован проектно-аналитический доклад «Речная доктрина Российской Федерации» (полный текст в .pdf). Руководитель проекта Ю.В. Крупнов. Генеральный конструктор А.А. Беляков // ИДМРР. 12.02.2015 [www.proektnoegosudarstvo.ru/news/0561].

[23] Водно-энергетические ресурсы Средней Азии: статьи, карты, источники // World bank, ИА Фергана и ЖЖ коми-пермяк. 25.06.2015 [conjunction.ru/sobiainnen-livejournal-25-05-2015].

[24] О семинаре-ассамблее «Приграничное сотрудничество и безопасность в Центральной Азии: инициативы и стратегии» и «Третьем продвижении России в Среднюю Азию». Отчет А.Д. Собянина руководству журнала «Профи» // Журнал «Профи». 08.06.2001 [conjunction.ru/sobianin_08-06-2001].

[25] Бушков В.И., Мажаров И.В., Собянин А.Д. Россия в Средней Азии: как преодолеть негативные тенденции. Понять вынужденное, определить желаемое // НГ-Содружество. № 1. 31.01.2001. С. 14 [conjunction.ru/central_asia_2001].

[26] Bushkov V.I., Mazharov I.V., Sobianin A.D. Russia in Central Asia: Accepting the Necessities, Defining the Needs // Sodruzhestvo — Niezavisimaia Gazeta (Sodruzhestvo-NG). № 1. 31.01.2001. P. 14 [conjunction.ru/central_asia_2001_russia_accepting_necessities].

[27] Собянин А.Д. МТК «Север — Юг» нужен России, Индии, Ирану и Пакистану. Хазаро-Ганзейский путь. Беседовала Мария Ферсман // Евразийский коммуникационный центр. 09.09.2014 [conjunction.ru/eurasiancenter-ru-09-09-2014].

[28] «Киргизии нужны российские железные дороги и российская военная база в Оше». С Александром Собяниным, главой службы стратегического планирования Ассоциации приграничного сотрудничества, беседовала Ольга Русланова // StanRadar.com. 05.08.2013 [conjunction.ru/sobianin_05-08-2013].

[29] Российская база в Оше и железная дорога Чуй–Фергана: главные приоритеты России в Киргизии (2012 г.). 80 публикаций по теме базы в Оше и двух вариантах железной дороги через Киргизию — ККУЖД и ЖДЧФ // ЖЖ Собянин (sobiainnen). 10.10.2012 [conjunction.ru/sobianin_10-10-2012].

[30] Голубчиков Ю.Н., Рахимов К.К., Собянин А.Д., Тикуннов В.С. Географическое обоснование Индо-Сибирского транспортного направления // География и природные ресурсы. 2012. № 3. С. 168–172 [conjunction.ru/transeurasia].

[30a] Golubchikov Yu.N., Rakhimov K.K., Sobyenin A.D., Tikunov V.S. Geographical substantiation of the Indo-Siberian transport direction // SpringerLink. 15.11.2012 [conjunction.ru/springerlink_15-11-2012].

[31] Выход России к Индийскому океану. О железной дороге из Сибири в Индию. Онлайн-конференция Юрия Голубчикова, Александра Собянина и Кубатбека Рахимова. Инициаторами железной дороги из Сибири в Иран, Пакистан и Индию будут Россия и Казахстан. Первый этап — железная дорога «Чуй — Фергана» // РИА Новости. 22.12.2011 [conjunction.ru/sobianin_22-12-2011].

[32] Железняков А.С., Тикуннов В.С., Голубчиков Ю.Н., Рахимов К.К., Собя-

нин А.Д. Железнодорожные модели интеграции Центральной Евразии. Три маршрута железной дороги Чуй — Фергана // Теория и практика общественного развития. 2011. № 8 [conjunction.ru/sobianin_01-12-2011].

[33] Железняков А.С., Тикунов В.С., Голубчиков Ю.Н., Рахимов К.К., Собянин А.Д. Железнодорожные модели интеграции Центральной Евразии. Три маршрута железной дороги Чуй–Фергана // Теория и практика общественного развития. 2011. № 8 [conjunction.ru/sobianin_01-12-2011].

[34] В Москве прошел круглый стол «Этнический состав России: трансформации и вызовы». Эксперты: Александр Собянин, Юрий Голубчиков, Юрий Громько, Сергей Поляков, Вячеслав Бельдей, Михаил Чернов. ВИДЕО // РИА Новости. 30.09.2011 [conjunction.ru/sobianin_30-09-2011].

[35] Собянин А.Д., Боровиков С.Е., Плюснин Ю.М. От Критских коридоров (система МТК) к Системе транспортных евразийских коридоров (СТЕК). Кластеры промышленного развития СТЕК как основа сотрудничества в треугольнике ЕС/ЕврАзЭС/КНР. Выступление на международной конференции «Перспективы Центральной Азии — транзитный мост между Европой и Китаем» (КИСИ и Friedrich Ebert Stiftung) // Казахстанский институт стратегических исследований (КИСИ). 26.04.2005 [conjunction.ru/sobianin_26-04-2005].

[36] Бельдей В.А., Боровиков С.Е., Переслегин С.Б., Рахимов К.К., Собянин А.Д. Азиатский козырь России. Система транспортных евразийских коридоров: новый взгляд на приоритеты транспортной политики России // РЖД-Партнер. 2003. № 3. С. 8–13 [conjunction.ru/asian_trump_russia].

[37] Бельдей В.А., Боровиков С.Е., Рахимов К.К., Собянин А.Д. «2К»: от стратегии выживания к стратегии быстрого роста // Юга/Море (Клайпеда). 2002. № 6. С. 26–27 [conjunction.ru/2k].

[38] Боровиков С.Е., Казанцев Е.Д., Рахимов К.К., Переслегин С.Б., Собянин А.Д. Место коридора «Север-Юг» в системе транспортных коридоров Евразии: формирование индийско-иранско-российского пространства экономического сотрудничества // РЖД-Партнер. 2002. № 7. С. 22–25; № 8. С. 21–24; № 9. С. 30–34 [conjunction.ru/sobianin_01-07-2002].

[39] Бессарабов Г.Д., Собянин А.Д. Об экономическом присутствии России в Западной Азии и Центральной Азии: Китайско-Киргизская железная дорога // Профи. 2001. № 1–2. С. 51–53 [conjunction.ru/sobianin_19-10-2000].

[40] Григорьев С.Е., Забелло Я.Ю., Чакеева М.У. Автодорога Ташкент-Карачи: для российских экспортеров открываются новые маршруты // Новые рынки. 2002. № 4 [conjunction.ru/pakistan_01-08-2002].

[41] «Канал из Каспия в Персидский залив — Россия восхищена грандиозным замыслом иранских гидротехников». Интервью с председателем Исполкома КТС СНГ Е.Д. Казанцевым взял Александр Собянин // Иран.Ру. 09.04.2002 [conjunction.ru/sobianin_10-04-2002].

[42] Шевцов Ю.В. «России необходимо срочно провести Международную конференцию по всему спектру региональных проблем Средней Азии и Казахстана в связи с выводом войск США и их союзников из Афганистана». В Сред-

ней Азии есть ряд неразрешимых взрывоопасных вопросов // ИА REGNUM. 26.07.2012 [conjunction.ru/shevtsov_26-07-2012].

[43] *Шибутков М.М.* Матрица противоречий и совпадения интересов Российской Федерации, Казахстана и стран Средней Азии. Основные уровни анализа политики постсоветских стран // ИАЦ МГУ. 01.04.2008 [conjunction.ru/shibutov_27-03-2008_matrix_interests].

[44] *Собянин А.Д.* План модернизационного рывка для Таджикистана: Четыре тезиса о текущей ситуации и о новой индустриализации. Доклад на конференции РТСУ «Проблемы модернизации и безопасности государств Центральной Азии и России в новых геополитических реалиях». Душанбе, 09.11.2009 // ЦентрАзия.Ру. 09.11.2010 [conjunction.ru/sobianin_09-11-2010].

[45] *Дереникьян А.С.* Модернизация как комплексное развитие: сложности и перспективы. О необходимости евразийского Большого проекта. Доклад на конференции РТСУ «Проблемы модернизации и безопасности государств Центральной Азии и России в новых геополитических реалиях». Душанбе, 09.11.2009 // ЦентрАзия.Ру. 18.01.2011. [conjunction.ru/derenikian_09-11-2009]

[46] *Собянин А.Д.* Задачи независимой Абхазии: безопасность России и хорошие дороги. Выступление на Научно-практической конференции «Россия и Абхазия: на встречу единому экономическому пространству» // ИА ОСинформ. 09.11.2007 [osinform.ru/3354-aleksandr-sobjanin-zadachi-nezavisimoi-abhazii-bezopasnost-rossii-i-xoroshie-dorogi.html].

[47] Евразийский Союз: транспортный маршрут проложен («Вести», ГТРК «Россия») // Вести. 29.09.2014 [conjunction.ru/vesti-ru-29-09-2014, www.youtube.com/watch?v=CyNqgvmeKMo].

[48] Стоит ли Памир русских денег и сил? Да, стоит! 74 статьи: Предельно важный Бадахшан для России // ЖЖ Собянин (sobiainnen). 25.07.2012 [conjunction.ru/sobianin_25-07-2012].

[49] Российская база в Оше и железная дорога Чуй-Фергана: главные приоритеты России в Киргизии (2012 г.). 80 публикаций по теме базы в Оше и двух вариантах железной дороги через Киргизию — ККУЖД и ЖДЧФ // ЖЖ Собянин (sobiainnen). 10.10.2012 [conjunction.ru/sobianin_10-10-2012].

ПРЕЗЕНТАЦИЯ 1

Место коридора «Север-Юг»
в системе транспортных коридоров Евразии:
формирование индийско-иранско-российского пространст-
ва экономического сотрудничества¹



Место коридора «Север-Юг» в системе транспортных коридоров Евразии

Формирование индийско-иранско-российского
пространства экономического сотрудничества

¹ Презентация доклада ЦКТР «ТрансЕвразия» на 5-й Международной много-отраслевой транспортной выставке «Транстек-2002», Санкт-Петербург, 24–27 сентября 2002 года.

Авторы: РАХИМОВ Кубат Калыевич, генеральный директор Центра комплексных транспортных решений (ЦКТР «ТрансЕвразия», г. Москва), СОБЯНИН Александр Дмитриевич, руководитель аналитической группы ЦКТР «ТрансЕвразия».



Идеология развития МТК «Север-Юг»

МТК «Север-Юг»

Транссиб

ЦЕЛЬ СОЗДАНИЯ МАГИСТРАЛЕЙ

ОРГАНИЗАЦИЯ МАРШРУТОВ
ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ РОССИЮ
И ЕВРАЗИЙСКИЕ ГОСУДАРСТВА

ПРОМЫШЛЕННОЕ ОСВОЕНИЕ
ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ СИБИРИ

УСПЕШНОСТЬ ПРОЕКТА
МТК «СЕВЕР-ЮГ»

Степень интеграции стран СНГ
в экономическое пространство южноазиатского
и юговосточноазиатского рынков



Идеология развития МТК «Север-Юг»

ЗАИНТЕРЕСОВАННЫЕ
ОРГАНИЗАЦИИ

САМОСТОЯТЕЛЬНОСТЬ
РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ

ЦЕНТРЫ ПОТРЕБЛЕНИЯ
И ФОРМИРОВАНИЯ ГРУЗОВ

РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ
МЕЖГОСОБЪЕДИНЕНИЙ

ТОЧКИ СТЫКОВКИ МТК
С ДРУГИМИ КОРИДОРАМИ

ОРИЕНТАЦИЯ
НА ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

ОБЪЕМЫ ГРУЗОПОТОКОВ
СРОКИ ВЫХОДА НА НИХ

РОЛЬ МТК В РЕГИОНАЛЬНОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ

МТК
«Север-Юг»

Развитие МТК «Север-Юг» увязывается
с развитием промышленности государств,
тяготеющих к маршруту коридора «Север-Юг»



Транспортный узел МТК «Аксарайская–Астрахань»

**ОСНОВНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ НА КАСПИЙ
ИДУТ НА РАЗВИТИЕ ПОРТА ОЛЯ**
(ЕЖЕГОДНАЯ ПЕРЕРАБОТКА 8 МЛН. ТОНН ГЕНЕРАЛЬНЫХ ГРУЗОВ
И ОКОЛО 6 МЛН ТОНН Ж/Д ВАГОНОВ И КОНТЕЙНЕРОВ)

Негативные факторы Северного Каспия и Нижней Волги

- метеорологические условия;
- отсутствие подъездных путей и инфраструктуры;
- недостаток инвестиций для реконструкции Волго-Донского канала;
- высокий уровень влияния местных властей;
- безопасность водных путей передвижения;
- тревожная экологическая ситуация;
- отсутствие флота малых танкеров;
- отсутствие крупного логистического пункта МТК.

РАЗВИТИЕ ПОРТА ОЛЯ СВЯЗАНО С ПОЛИТИЧЕСКИМИ ИНТЕРЕСАМИ
РОССИИ – СОТРУДНИЧЕСТВО С ИРАНОМ И ИНДИЕЙ В ГРАЖДАНСКОЙ
И ВОЕННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ



Транспортный узел МТК «Аксарайская–Астрахань»

«АСКАРАЙСКАЯ–АСТРАХАНЬ» – ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР МТК «СЕВЕР-ЮГ»

- сходятся маршруты смешанных перевозок;
- соединяется будущая железная дорога по берегу Западного Каспия от иранских и российских дагестанских портов и железная дорога по берегу восточного Каспия;
- проходит железная дорога из Средней Азии и Казахстана в европейском направлении;
- сходятся паромные линии Актау–Астрахань и Баку–Астрахань;
- находится хорошо развитый порт Астрахань, способный предоставить возможности для перевалки грузов и базирования флота судов «река-море», необходимый Каспию.



Коммерческий флот Хазаро-Ганзейского торгового пути

Рост грузооборота портов Каспия –
Энзели, Амирабад, Ноушахр, Бендер-Туркемен,
Туркменбаши, Баку, Актау, Махачкала, Оля, Астрахань

США объявили регионы Кавказа, Каспийского моря
и Центральной Азии зоной своих стратегических интересов

**НЕОБХОДИМО УКРЕПЛЕНИЕ ПРИСУТСТВИЯ РОССИЙСКОГО
И ИРАНСКОГО ВОЕННО-МОРСКИХ ФЛОТОВ НА КАСПИИ**

Развитие перевозок по коридору
«Север-Юг» требует создания крупного
коммерческого флота



Коммерческий флот Хазаро-Ганзейского торгового пути

Хазаро-Ганзейский торговый флот

ВОЗМОЖНЫЕ УЧАСТНИКИ

Khazar Shipping Co.

Совфракт

IranoHind Shipping Co.

ПРЕЗЕНТАЦИЯ 2

СТЕК: Санкт-Петербургский транспортный узел
в экономическом развитии Северо-Запада России¹

Санкт-Петербургский транспортный узел в экономическом развитии Северо-Запада России

Транспорт, отраслевые
и региональные программы
развития

¹ Данная презентация подготовлена к мероприятиям в рамках международной конференции и выставки «ТрансРоссия», апрель 2004.

Транспорт в системе экономики государства

Транспортная отрасль

ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ РОЛЬ
ТРАНСПОРТА
В ЭКОНОМИКЕ

СОВРЕМЕННАЯ ЛОГИКА
РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА
В РОССИИ

РАЗВИТИЕ
ТРАНСПОРТА
ОБУСЛОВЛЕНО
НУЖДАМИ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ

РАЗВИТИЕ
ТРАНСПОРТА
НЕ ВЗАИМУВЯЗАНО С
РАЗВИТИЕМ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Европейская идеология развития МТК

КРИТИЧЕСКИЕ КОРИДОРЫ

ЭСКАТО ООН

НЕДОСТАТКИ

- для экономики России транспорт имеет иное значение, чем для экономики европейского государства;
- европейская идеология развития транспорта России не позволяет привлечь достаточные государственные, корпоративные российские и иностранные инвестиции в Транссиб, МТК «Север-Юг» и другие коридоры.

Альтернативная система транспортных коридоров

СИСТЕМА ТРАНСПОРТНЫХ ЕВРАЗИЙСКИХ КОРИДОРОВ

СТЕК

АЛЬТЕРНАТИВА ДЛЯ РОССИИ И СТРАН ЕВРАЗЭС

Транспортные узлы международных коридоров

ВЫПОЛНЯЮТ РОЛЬ ПО СТЫКОВКЕ МАЛЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ С ОСНОВНЫМИ
МАРШРУТАМИ МТК ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ НУЖД
ОТРАСЛЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

ПРИМЕРЫ

- Транссиб должен обслуживать нужды Кузбасса;
- Среднеазиатский коридор должен обслуживать нужды Урала.

Санкт-Петербургский транспортный узел

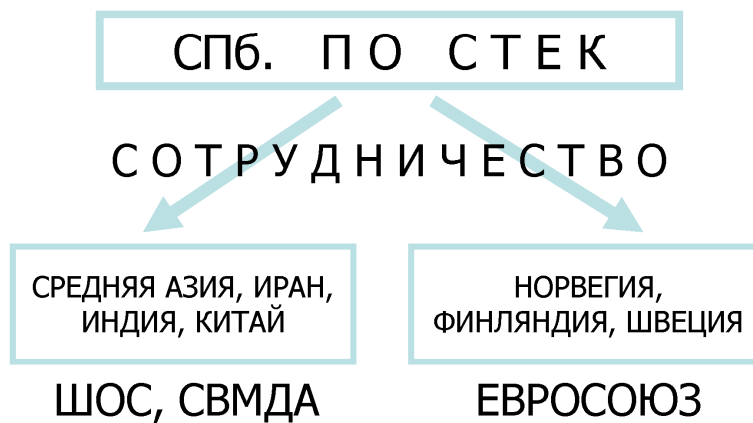
НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ

Представительства промышленности азиатских стран не работают в координации с транспортными структурами Санкт-Петербурга. Санкт-Петербург по-прежнему служит лишь начальной или конечной точкой коридоров.

РОЛЬ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА

Санкт-Петербургский транспортный узел рассматривается как узловый элемент системы малых транспортных коридоров, который функционирует в координации с Критскими коридорами, с предприятиями Санкт-Петербурга и Северо-Запада России.

Развитие Санкт-Петербургского транспортного узла по СТЕК

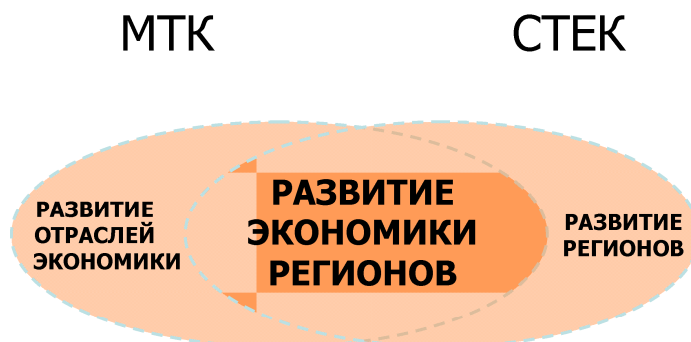


Развитие российских транспортных узлов

На территории России СТЕК формирует транспортные узлы международных коридоров (МТК «Север-Юг»)

- Санкт-Петербургский транспортный узел;
- Узел Нижний Новгород–Казань;
- Узел Аксарайская–Астрахань–Оля.

Идеологическая стыковка международных коридоров



ПРЕЗЕНТАЦИЯ 3

Проект строительства железной дороги
Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан¹



¹ Презентация доклада Рахимова Кубата Калыевича, эксперта по инфраструктурному развитию Центральной Евразии, CEO “Smart Business Solutions Central Asia” (ceatl.com) на **Второй российско-киргизская межрегиональная конференция «Расширение межрегионального сотрудничества РФ и Киргизской Республики как фактор обеспечения устойчивого развития экономики»** (protivcorr.org/2012/11/29/vtoraja-rossijsko-kirgizskaja-mezhregionalna-konferencija), Бишкек, 28–29 ноября 2012 года.

Организаторы — Торгово-промышленная палата РФ и Российско-Киргизский деловой совет.

- ⑩ Сентябрь 2012 года – подписано Соглашение между Киргизией и Россией о Камбар-Атинской ГЭС-1 на \$4 млрд.
- ⑩ Створ Камбар-Атинской ГЭС находится в 200 км и более от ближайших ж/д станций.
- ⑩ Из \$4 млрд бюджетов ГЭС – не менее 10% или \$400 млн составят затраты на автотранспортировку стройматериалов и оборудования к ГЭС.

Очевиден вывод:

Более эффективно было бы:

- a) сначала построить железную дорогу от Казахстана (Тараз) через северо-западную часть Кыргызстана (Талас),
- b) затем, после прокладки железной дороги к створу ГЭС Камбарата-1, можно будет приступить собственно к ее строительству.



**Месторождения природных ископаемых в Таласской области,
а также вдоль маршрута предлагаемого проекта железной дороги:**

- ⑩ полиметаллическое месторождение Бала-Чичкан (содержит 1 млрд тонн железа, 257 млн тонн титана и 4 млн тонн ванадия).
- ⑩ медные месторождения Андаш (70 тыс. тонн, а также 20 тонн золота) и Талды-Булак (500–700 тыс. тонн и до 100 тонн золота).

- ⑩ месторождения редкоземельных металлов: бериллий в западной части Таласской области («Узун-Ташты», запасы категории С1+С2 – 28 млн тонн руды, оксида бериллия – 32,6 тыс. тонн;
- ⑩ месторождение Тюкту-Арча, расположенное к югу от него);
- ⑩ месторождения соли в Токтогульском районе (5,5 млн тонн);
- ⑩ облицовочные и строительные камни.

Маршрут железной дороги Казахстан–Кыргызстан–Таджикистан

1-й этап: Тараз–Талас–Токтогул–Учтерек, к створу Камбар-Атинской ГЭС-1;

2-й этап: ж/д участок далее на юг: Токтогул–Жалал-Абад–Ош. Выход в густонаселенную Ферганскую долину (узбекская часть);

3-й этап: ж/д участок Ош–Баткен–Согдийская область Таджикистана. Соединение с ж/д Таджикистана.

**Оценочная стоимость по участкам ж/д
(первоначально – без электрификации):**

Первый этап. Тараз–Талас–Токтогул

		Протяженность, км			Количество мостов протяженностью до 20 м	Итого, \$ млн
		на равнине	в горах	тоннели		
1а	Тараз–Токтогул–Учтерек	130	110	7	15	
1б	Стоимость 1 км	1,5	2,5	15	0,1*	*стоимость за 1 ед.
1в	Цена	195	275	105	1,5	576,5

Второй этап: Токтогул–Жалал-Абад–Ош

		Протяженность, км			Количество мостов протяженностью до 20 м	Итого
		на равнине	в горах	тоннели		
2а	Токтогул (Учтерек)–Жалал-Абад–Ош	120	90	15	25	
2б	Стоимость 1 км	1,5	2,5	15	0,1*	*стоимость за 1 ед.
2в	Цена	180	225	225	2,5	632,5

**Третий этап:
Ош–Кызыл-Кия–Баткен–Шураб (Таджикистан)**

		Протяженность, км			Количество мостов протяженностью до 20 м	Итого
		на равнине	в горах	тоннели		
За	Ош-Кызыл-Кия-Баткен-Шураб	200	50	6	25	
Зб	Стоимость 1 км	1,5	2,5	15	0,1*	*стоимость за 1 ед.
Зв	Цена	300	125	90	2,5	517,5

Предложенный маршрут ж/д магистрали выбран как один из наиболее экономичных к прокладке, наименьшими амплитудами высот и длиной тоннелей, что позволяет выйти на стоимость \$576,5 млн за 240 км участка железной дороги Тараз–Талас–Токтогул–створ Камбаратинской ГЭС-1 (1-й этап).

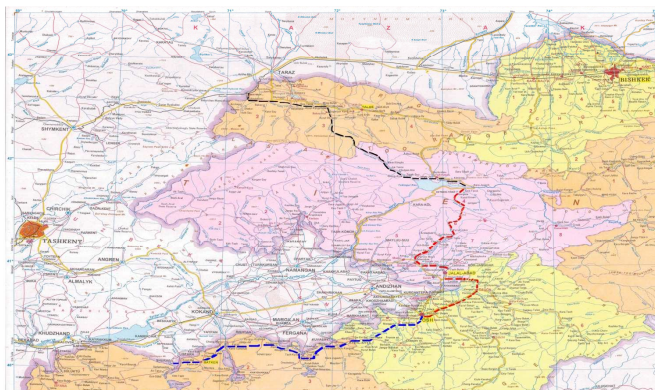


Данный маршрут Казахстан (Тараз)–Токтогул–Ош–Баткен–Таджикистан (Худжанд) будет иметь должный эффект для Киргизии в случае вхождения страны в Таможенный союз, так как в противном случае между обеими частями Киргизии по данному ж/д маршруту будет находиться Жамбылская область Казахстана в режиме транзита.

Экономический эффект от ж/д проявится уже при реализации строительства ее первого этапа – на участке Тараз–Талас–Токтогул, так как в этом случае транспортное автомобильное плечо Бишкек–Ош сократится в 2 раза: с 600 до 300 км на участке Токтогул-Ош.

Произойдет переток грузов с автомобильного транспорта на ж/д на участке к северу от Токтогула, а также снижение стоимости транспортировки грузов в направлении Ферганской долины и из нее.

**Маршрут железной дороги
Тараз–Талас–Токтогул–Жалал-Абад–
Ош–Кызыл-Кия–Баткен–Шураб**



В любом случае требуется проведение предварительного технико-экономического обоснования строительства как отдельных участков, так и всего маршрута Казахстанско–Киргизско–Таджикской железной дороги.

«Идущий осилит дорогу»

Спасибо за внимание!

Smart Business Solutions Central Asia
Кубат Рахимов

www.rakhimov.su

+996 558 00 11 11

+996 778 00 11 11

ПРЕЗЕНТАЦИЯ 4

Инфраструктурные проекции геополитики в Центральной Азии¹

The slide features a dark header with the 1520 logo and forum details: 'VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ «СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520»' and '29-31 MAY 2013'. The main content area is light gray with the title 'Инфраструктурные проекции геополитики в Центральной Азии' and the speaker's name 'Кубат Рахимов' and company 'Smart Business Solutions Central Asia'. The footer contains logos of partners like RZD, DB, and PJSC, along with the website 'WWW.FORUM1520.RU' and a small 1520 logo with the number '1'.

¹ Презентация выступления Рахимова Кубата Калыевича, эксперта по инфраструктурному развитию Центральной Евразии, CEO “Smart Business Solutions Central Asia” (ceatl.com) на VIII Международном железнодорожном бизнес-форум «Стратегическое Партнерство 1520». 29–31.05.2013, Россия, Сочи, Красная Поляна.

Генеральный партнер форума — ОАО «Российские железные дороги». «Стратегическое партнерство 1520» является специализированным международным форумом по железнодорожной проблематике. Это крупнейшая деловая встреча лидеров железнодорожного бизнеса на пространстве «широкой» колеи. Ключевая идея форума — содействовать выработке скоординированных подходов по развитию железнодорожной отрасли на пространстве 1520 в интересах обеспечения его лидирующих позиций на глобальном рынке грузовых и пассажирских перевозок. Форум нацелен на принятие системных решений по важнейшим аспектам функционирования железнодорожного комплекса: оптимизации перевозочного процесса, модернизации транспортной инфраструктуры, привлечению инвестиций, производству современного подвижного состава.

СОДЕРЖАНИЕ

- Часть I. Проекты строительства новых железных дорог в странах ЦА после 1991 года
- Часть II. Вариант строительства ж/д РК –КР– РТ по маршруту Тараз (Казахстан)–Талас–Токтогул–Жалал-Абад–Ош–Баткен–Шураб (Таджикистан)
- Часть III. Вариант строительства ж/д РК –КР– РТ по маршруту Балыкчи–Нарын–Жалал-Абад–Ош–Карамык–Душанбе (Таджикистан)

Часть I. Проекты ж/д строительства в странах ЦА после 1991 года

Таджикистан:

1. железная дорога до г. Куляб (протяженностью 150 км).
2. строится ж/д ветка Душанбе–Яван (46 км), для соединения двух из трех пока изолированных ж/д линий РТ (Сарасия–Душанбе–Вахдат и Галаба–Куляб).
3. проектирует ж/д линию до границы с Афганистаном у Нижнего Пянджа.

Узбекистан построил две ж/д линии в обход Туркменистана:
Учкудук–Нукус (342 км) – она соединила с основной частью

Руз Хорезмскую область и Каракалпакию;

Ташгузар–Байсун (223 км) – интегрировала с остальными
регионами Руз Сурхандарьинскую область,

Прорабатывается **проект ж/д линии Пап–Ангрен (125 км)**,
которая соединит три ферганские области с Ташкентской,
минуя Согдийскую область Таджикистана.

Туркменистан

Для устранения зависимости от Узбекистана провел две новые ж/д магистрали:

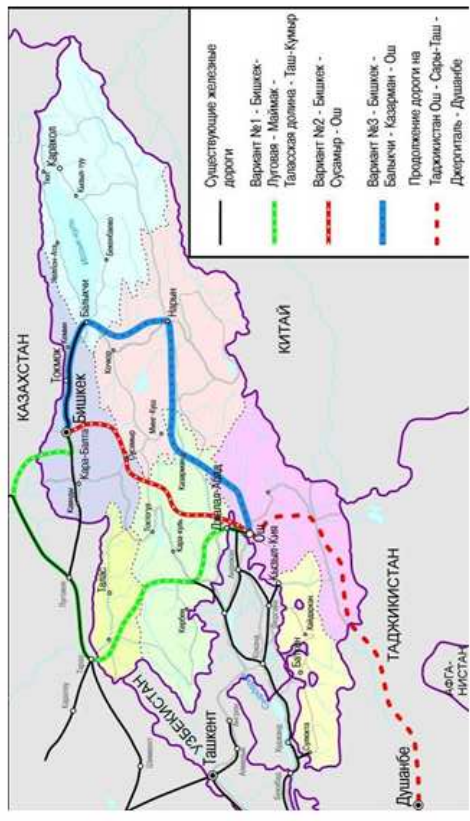
- Туркменабад–Керки (203 км);
 - Ашхабад–Ташауз (540 км);
 - железная дорога на Иран по Теджен–Серахс (132 км) с выходом на ж/д Ирана в г. Мешхед;
 - в мае 2013 г. – завершено строительство ж/д магистрали Туркменбаши (Красноводск)–Бекдаш–Жанаозен (Казахстан);
 - окончание строительства 2-й ж/д ветки Узень–Горган на Иран.
- Таким образом будет выстроен маршрут Север-Юг: Россия–Казахстан–Туркменистан–Иран–Персидский залив.

Казахстан реализовал **5 проектов**:

- Аксу–Дегелен (185 км), соединивший Семипалатинск с Павлодаром;
- Хромтау–Алтынсарин (404 км), интегрировавший Кустанайскую и Актюбинскую области, т.е. север и запад РК;
- Шар–Усть-Каменогорск (153 км), ранее имевшие сообщение лишь через пограничные переходы и территорию России;
- Жетыген (Капшагай) – Хоргос (Китай) (298 км);
- Вышеуказанный ж/д маршрут на Туркменистан на г. Бекдаш и далее на Иран, минуя Узбекистан.

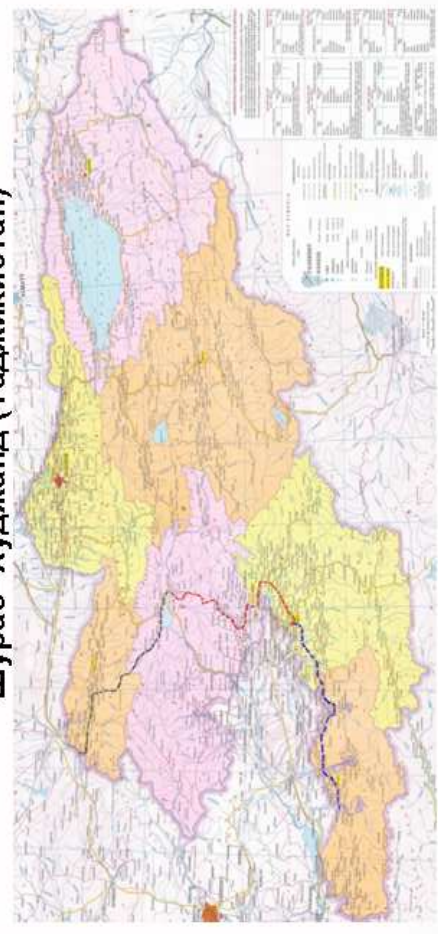
В 2015 году намечено закончить строительство еще двух ж/д:
Жезказган–Бейнеу (988 км) и Аркалык–Шубарколь (214 км).

Предполагаемые маршруты железных дорог по территории Киргизии



Главный партнер: **ТКД**
 Международный партнер: **DB**
 Специализированный партнер: **РЖД**
 Организатор: **WWW.FORUM1520.RU**
 Стратегический партнер: **РЖАСТРОЙ**
 Международный партнер: **УВАЛАСОНЕ АДОБИМАТИВИ**
 Специализированный партнер: **АСТАНИСТАН**
 Организатор: **ТКД**
 Стратегический партнер: **РЖАСТРОЙ**
 Международный партнер: **УВАЛАСОНЕ АДОБИМАТИВИ**
 Специализированный партнер: **АСТАНИСТАН**

Часть II. Вариант строительства железной дороги РК–КР–РТ по маршруту Тараз (Казахстан)–Талас–Токтогул–Жалал-Абад–Ош–Баткен–Шураб–Худжанд (Таджикистан)



Генеральный спонсор:
Сингапур



Международный партнер:
Италия (Международный Эксперт)



Международный партнер:
Италия (Международный Эксперт)



Специализированный партнер:
Доминиканская Республика



Специализированный партнер:
Италия (Международный Эксперт)



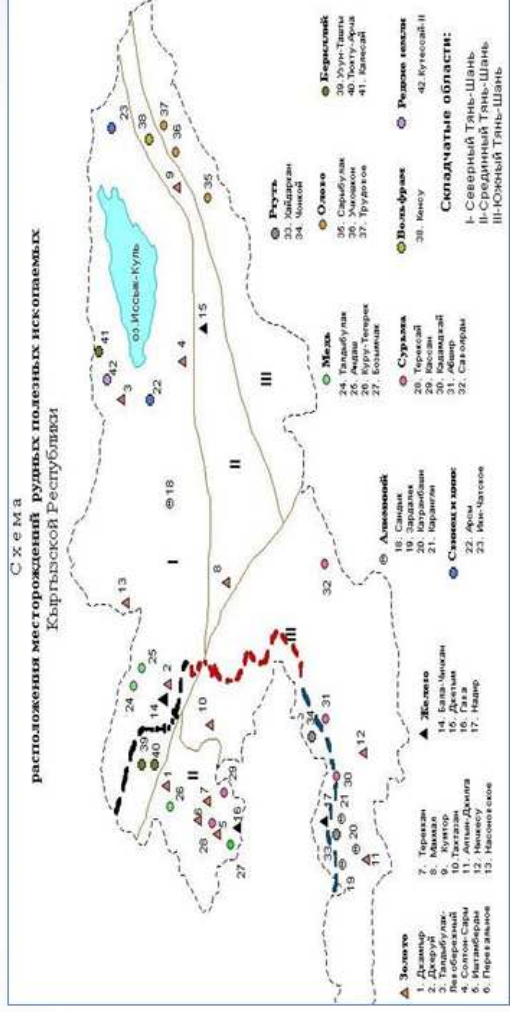
WWW.FORUM1520.RU

Сентябрь 2012 года – подписано Соглашение между Киргизией и Россией о Камбар-Атинской ГЭС-1 на **\$4 млрд**. Створ ГЭС находится в 200 км от ближайших ж/д станций, из бюджета ГЭС – не менее 10% или **\$400 млн** составят затраты на автотранспортировку стройматериалов и оборудования к ГЭС. Особое затруднение составит доставка рабочих колес турбин весом в сотни тонн каждое.

Очевиден вывод

Более эффективно сначала построить железную дорогу от Казахстана (Тараз) через северо-западную часть Кыргызстана (Талас), а затем, после прокладки железной дороги к створу ГЭС Камбарата-1, можно будет приступить собственно к ее строительству.

Рудные полезные ископаемые вблизи маршрута ж/д в КР





Месторождения природных ископаемых в КР вблизи маршрута предлагаемого проекта железной дороги:

- ⑩ полиметаллическое месторождение Бала-Чичкан (содержит 1 млрд тонн железа, 257 млн тонн титана и 4 млн тонн – ванадия);
- ⑩ медные месторождения Андаш (70 тыс. тонн, а также 20 тонн золота) и Талды-Булак (500–700 тыс. тонн и до 100 тонн золота);
- ⑩ бериллия в Таласской области (Узун-Ташты, запасы категории С1+С2 – 28 млн тонн руды, оксида бериллия – 32,6 тыс. тонн;
- ⑩ месторождение Тюкту-Арча, расположенное к югу от него);



- 10 месторождения соли в Токтогульском районе (5,5 млн тонн);
- 10 облицовочные и строительные камни;
- 10 угольные месторождения: в Таш-Кумыре (в одном Тегене 50 млн тонн), Кок-Жангаке, в Узгенском бассейне с высокомарочными длиннопламенными углями, бурые угли Баткенской обл. (Кызыл-Кия, Бешбурхан, Абшир, Алмалык в Ноокатском р-не);
- 10 в Баткене – месторождение железа Надир, нефелинов – Зардалек (200 млн. тн балансовых запасов и 1,7 млрд тонн прогнозных), что при запасах угля и ЛЭП создает условия для создания ЭГМК.

Маршрут железной дороги Казахстан–Кыргызстан–Таджикистан (Тараз–Талас–Токтогул–Ош–Баткен–РТ)

- 1-й этап:** Тараз–Талас–Токтогул–Учтерек,
к створу стройплощадки Камбар-Атинской ГЭС-1;
- 2-ой этап:** ж/д участок далее на юг: Токтогул–Жалал–Абад–Ош. Выход в густонаселенную Ферганскую долину (узбекская часть);
- 3-й этап:** ж/д участок Ош–Баткен–Согдийская область Таджикистана. Соединение с ж/д Таджикистана.

Оценочная стоимость по участкам ж/д (первоначально –
однопутной и без электрификации):

Первый этап. Тараз–Талас–Токтогул–Камбар-Ата ГЭС-1

		ПРОТЯЖЕННОСТЬ, км			Итого, \$ млн
		на равнине	в горах	тоннели	
1а	Прокладка ж/д, км	130	110	7	247
1б	Стоимость 1 км	1,5	2,5	15	0,3*
1в	Цена, \$ млн	195	275	105	579,5

*стоимость за 1 ед.

Второй этап. Токтогул–Жалал-Абад–Ош

		ПРОТЯЖЕННОСТЬ, км			Количество мостов, протяженностью до 30 м	Итого, \$ млн
		на равнине	в горах	тоннели		
2а	Прокладка ж/д, км	120	90	15	225	
2б	Стоимость 1 км	1,5	2,5	15		* стоимость за 1 ед.
2в	Цена, \$ млн	180	225	225	7,5	637,5

Третий этап. Ош–Кызыл-Кия–Баткен–Шураб (Таджикистан)

	ПРОТЯЖЕННОСТЬ, км				ИТОГО, \$ млн
	на равнине	в горах	тоннели	ИТОГО	
3а Прокладка ж/д, км	200	50	6	256	
3б Стоимость 1 км	1,5	2,5	15		*стоимость за 1 ед.
3в Цена, \$ млн	300	125	90	7,5	522,5

Итого предварительно бюджет проекта строительства ж/д по маршруту Тараз–Талас–Токтогул–Жалал-Абад–Ош–Баткен–Шураб (Таджикистан) составит 1739,5 млн долларов США.

Маршрут Казахстан (Тараз)–Токтогул–Ош–Баткен–Таджикистан (Худжанд) будет иметь должный эффект для Киргизии в случае ее вхождения в Таможенный союз, так как в противном случае между обеими частями Киргизии по данному ж/д маршруту будет находиться Жамбылская область Казахстана в режиме транзита.

В то же время данный маршрут ж/д был предложен исходя:

- из привязки к проектам строительства Камбар-Атинской ГЭС-1 и перспективных ЭГМК (алюминия, кремния в г. Таш-Кумыр и других),
- а также из минимальных затрат на ее возведение с подбором наиболее узких мест в Таласском и Ферганском горных хребтах, в которых тоннели будут короче с протяженностью до 7-9 км, и соответственно относительно дешевле. Кроме того, расположены тоннели будут на меньших высотах, их порталы разместятся на высотах в пределах до 2000 м н.у.м.

Из 4 угольных бассейнов КР, оба варианта ж/д маршрутов Казахстан–Киргизия–Таджикистан пройдут вблизи 3

- Кавакского бассейна (месторождения Кок-Мойнок, Минкуш, Кара-Кече) к нему подойдет ж/д ответвление на Жумгалский район.
- Узгенского (Кок-Янгак, Кумбель, Зиндан), с высокомарочными длиннопламенными углями, здесь находится наиболее крупное месторождение каменного угля в КР – Каргашинское с запасами по категории С2+Р1+Р2 – 245,4 млн тонн.
- и у западной части Южно-Ферганского бассейна (месторождения в г. Кызыл-Кия, Бешбурхан, Абшир, Алмалык в Ноокатском районе).

Часть III. Вариант строительства ж/д РК–КР–РТ по маршруту Балыкчи–Нарын–Жалал-Абад–Ош–Карамык–Таджикистан

27 мая 2013 г. Кыргызстан и Таджикистан подписали решение внести на заседание Организации Договора о коллективной безопасности (ОДКБ) вопрос строительства железной дороги Россия–Казахстан–Киргизия–Таджикистан.

28 мая 2013 г. Главы государств ОДКБ решили дать поручение соответствующим ведомствам изучить целесообразность реализации проекта строительства данной единой железной дороги.

Очевидно, что предложенный проект ж/д Казахстан–Киргизия–Таджикистан способен решить одновременно несколько задач:

- 1) Обеспечить логистику ОДКБ через Киргизию (с населением 5,5 млн человек) до Таджикистана (8 млн жителей).
- 2) Способствовать вхождению Киргизии и Таджикистана в Таможенный союз.
- 3) Более дешевую доставку стройматериалов и оборудования до мест строительства Верхне-Нарынского каскада ГЭС, снизить затраты на их возведение, сократить сроки окупаемости, планируемые компанией «РусГидро».

Руководство Киргизии предлагает построить ж/д по маршруту через г. Нарын до границы с Таджикистаном в высокогорной Алайской долине, что отличает его от варианта маршрута ж/д Тараз–Талас–Ош–Баткен–Согдийская область РТ.

Этапы строительства ж/д Балыкчи–Нарын–Ош–Карамык–Душанбе(РТ)

1-й этап: Балыкчи–Кочкор–Нарын

Здесь же от с. Кочкор – ответвление ж/д ветки на Жумгал к месторождениям угля Каракече, Минкуш и нефелинов Сандык, ближе к створу Камбар-Атинской ГЭС-1. Участок Балыкчи–Кочкор–Каракече изучен специалистами геодезии с расчетом всех аспектов: категории линии (I–II), руководящего уклона, участкам с уклонам кратной тяги двумя и тремя локомотивами, весовым нормам поездов и др.

2-й этап: Нарын–Актала–ж/д Багыш, Жалал-Абад–Ош.

3-й этап: ж/д участок Ош–Кызыл–Кия–Алайская долина–Карамык–Таджикистан. Соединение с ж/дорогами Таджикистана к востоку от Душанбе.

**Оценочная стоимость по участкам ж/д
(первоначально – однопутной без электрификации)**

Первый этап: Балыкчи–Кочкор–Нарын

		ПРОТЯЖЕННОСТЬ, км			Итого, \$ млн		
		на равнине	в горах	тоннели		Итого	
1а	Прокладка ж/д, км	80	95	7	182	Количество мостов, протяженностью до 30 м 12	
1б	Стоимость 1 км	1,5	2,5	15		0,3*	*стоимость за 1 ед.
1в	Цена, \$ млн	120	237,5	105		3,6	466,1

Второй этап: Нарын–Актала–ж/д станция Багыш, Жалал-Абад–Ош (участок ж/д Багыш–Жалал-Абад функционирует)

	ПРОТЯЖЕННОСТЬ, км			Итого, \$ млн
	на равнине	в горах	тоннели	
2а Прокладка ж/д, км	190	150	25	365
2б Стоимость 1 км	1,5	2,5	15	* стоимость за 1 ед.
2в Цена, \$ млн	285	375	375	1044

Количество мостов, протяженностью до 30 м

0,3*

9

Третий этап строительства ж/д: Ош–Кызыл-Кия– Дароот-Коргон–Карамык (Таджикистан)

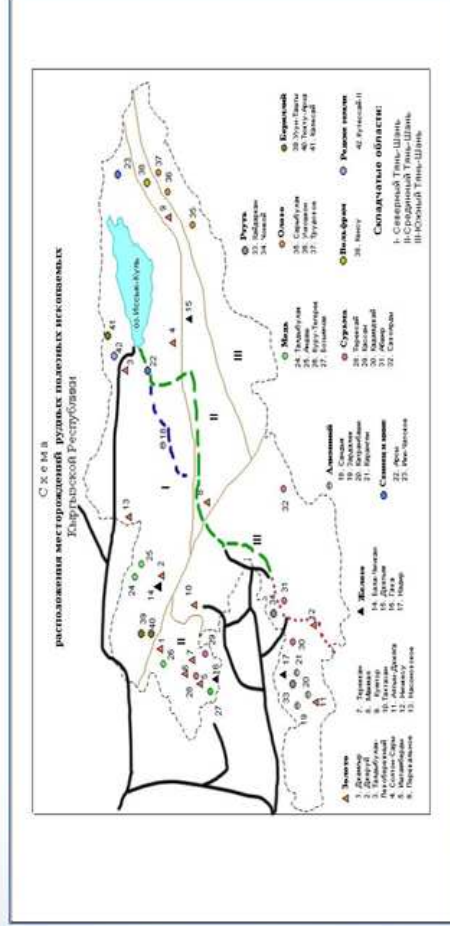
		ПРОТЯЖЕННОСТЬ, км				ИТОГО, \$ МЛН	
		на равнине		тоннели	ИТОГО		
		в горах	в горах				
За	Прокладка ж/д, км	160	50	10	220	20	
3б	Стоимость 1 км	1,5	2,5	15		0,3*	
3в	Цена, \$ млн	240	125	150		6	
							* СТОИМОСТЬ за 1 ед.
							521

Итого предварительно бюджет проекта строительства ж/д по маршруту Балыкчи–Нарын–Жалал-Абад–Ош–Карамык–Таджикистан составит **2033,1 млн. долларов США.**

Предложенный проект ж/д РК–КР–РТ на саммите ОДКБ 27 мая 2013 года предполагает строительство по более сложному маршруту через Сарыташ в восточной части Алайской долины на высоте 3150 м н.ум., отделенной от Оша перевалами Талдык и Катык-Арт с высотами от 3615 м н.у.м. И в данном регионе ж/д придется прокладывать на 150 км через территорию нестабильных оползневых грунтов, участков мерзлоты и 9–10 балльную сейсмическую зону.

Так же как и в альтернативном варианте, мультипликативный эффект обеспечат месторождения угля, нефелинов и организация энерго-горнометаллургических кластеров в регионах КР. На открытых разрезах угля в Каракече и др. возможно строительство тепловой электростанции и организация производства синтетических GSM (пока на 97% импортируемых в КР и РТ в объеме более 2 млн тонн ежегодно) по отработанным технологиям Фишера–Тропша и др.

Рудные полезные ископаемые КР и маршрут ж/д Балыкчи–Нарын–Ош–Карамык–Таджикистан



- ответвление на месторождение угля Каракече и нефелинов Сандык.
- участок Балыкчи–Нарын–Ош
- ... участок Ош–Карамык–Таджикистан

Месторождения природных ископаемых в КР вдоль маршрута проекта ж/д Балыкчи–Нарын–Ош–Карамык–Душанбе (РТ)

- ☉ в Кочкорском районе – месторождения свинца Арсы и поваренной соли (Кочкорское–запасы 373 тыс. тонн, Тунуктузское – 259 тыс. тонн и другие), в том числе лечебной.
- ☉ само с. Кочкор является точкой стыка, от которой может быть проложено ж/д ответвление в Жумгалский район.
- ☉ Жумгал имеет запасы бурого угля Каракече (437 млн тонн из них 194 млн тонн для извлечения открытым способом), Минкуш (запасы по категории С2+Р1+Р2 – 1,7 млрд тонн). Потребность одной лишь ТЭЦ г. Бишкек – 1 млн тонн угля в год.
- ☉ также в Жумгалском районе есть месторождение алюминиевого сырья – нефелинов Сандык с 200 млн тонн, и в 2015 г. здесь будет проложена ЛЭП – 500кВ «Датка-Кемин».
- ☉ это создает условия для организации ЭГМК в Жумгале.



VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ БИЗНЕС-ФОРУМ «СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520»
THE EIGHTH INTERNATIONAL RAIL BUSINESS FORUM «STRATEGIC PARTNERSHIP 1520»

**Маршруты железных дорог: Балыкчи–Нарын–Ош–Карамык–Таджикистан
и Тараз–Талас–Токтогул–Жалал–Абад–Ош–Кызыл–Кия–Баткен–Шураб (РТ)**

KYRGYZ REPUBLIC



Генеральный партнер: **ТКД**
 Международный партнер: **DB**
 Специализированный партнер: **РЖД**
 Генеральный партнер: **УВАЛАСОНЕ АДВОКАТСТВО**
 Международный партнер: **РЖАСТРОЙ**
 Специализированный партнер: **WWW.FORUM1520.RU**
 Генеральный партнер: **28**

Наиболее значимые месторождения Таджикистана

В Таджикистане во времена СССР был открыт ряд месторождений полезных ископаемых, которые считаются уникальными:

- 1) На севере РТ в Согдийской области – Алтынтопканский и Центрально-Карамазарский рудные районы, с полиметаллическими месторождениями (серебро, цинк, свинец, висмут, кадмий, индий). Так, в месторождении Большой Конимасур в 1 млрд тонн руды содержится 50 тыс. тонн серебра.
- 2) По запасам сурьмы РТ занимает третье место в мире после Китая и Таиланда. Наиболее значительные запасы этих руд сосредоточены в Джижикрутском и Кончочском рудных полях. На базе запасов Джижикрутского ртутно-сурьмяного месторождения функционирует Анзобский горно-обогатительный комбинат, работа не на полную мощность в 700 тыс. тонн/год.

3) Уголь. Прогнозные ресурсы РТ на 35 месторождениях (около 3,0 млрд тонн), учтенными государственным балансом запасами угля (713,8 млн тонн). Наиболее перспективное Назар-Айлокское месторождение антрацитов в 280 км от г. Душанбе. Здесь в Восточном участке выявлено 16 угольных пластов, 15 из которых имеют промышленное значение. Основной интерес представляют антрациты 1У, У, У1 пластов, качество которых не уступает качеству известного во всем мире Вьетнамского месторождения Ха-Ту. Доказана пригодность этих антрацитов для производства карбюратора, используемого при выплавке спецсталей и синтетического чугуна, для графитизированных огнеупоров, карбида кальция, высококачественной электродной продукции, электродкорунда, сорбентов, водяного газа, заменителей кокса и чешуйчатого графита. Общегеологические запасы угля месторождения на данном этапе изученности определены в количестве 212 млн тонн.

4) **Алюминий.** В республике строятся новые мощные ГЭС, возможно строительство еще одного алюминиевого завода. Однако не решен вопрос о местной сырьевой базе этих заводов. РТ ежегодно покупает сотни тысяч тонн глинозема из других стран. С целью обеспечения значительных потребностей ТадаЗ-а (Талко) в глиноземе в 70-е годы XX века было предварительно разведано месторождение нефелиновых сиенитов Турпи с запасами более 300 млн тонн руды, находящееся в 350 км к востоку от работающего алюминиевого завода. Рядом с Турпи разведано Ганджинское месторождение мраморов, которые необходимы для глиноземного производства. Однако вопрос о вовлечении этого месторождения в производство и обеспечение ТадаЗ-а местным сырьем не пока решен.



СТРАТЕГИЧЕСКОЕ
ПАРТНЕРСТВО

VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ «СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520»
THE EIGHTH INTERNATIONAL RAIL BUSINESS FORUM «STRATEGIC PARTNERSHIP 1520»

Из стран ЦА Казахстан, Узбекистан и Туркменистан способны самостоятельно реализовать необходимые им проекты строительства новых железных дорог. Не имеют необходимых финансовых, инженерно-технических и производственных потенциалов для строительства новых ж/д лишь Киргизия и Таджикистан.

* В любом случае требуется проведение предварительного технико-экономического обоснования строительства как отдельных участков, так и всего маршрута Казахстанско-Киргизско-Таджикской железной дороги.

«ИДУЩИЙ ОСИЛИТ ДОРОГУ»

Генеральный партнер
Сингапур
TRB
TERRACONSTRUCTION

Международный партнер
Министрство Транспорта
DB
AGILITY
LOGISTICS

Международный партнер
International Partner
УВАЛАСОНЕ
АДОБИМЕНТИ

Специализированный партнер
Забегите вперед
РПМ
ГРУППА

Специализированный партнер
General Contractor Company
РЖАСТРОЙ

▶ WWW.FORUM1520.RU

Приниматель
Турбина
32



VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ БИЗНЕС-ФОРУМ «СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520»
THE EIGHTH INTERNATIONAL RAIL BUSINESS FORUM «STRATEGIC PARTNERSHIP 1520»

Спасибо за внимание!

Smart Business Solutions Central Asia
Кубат Рахимов

www.rakhimov.su
+996 558 00 11 11



Авторы книги и благодарности

Акимов Турат Кудайбергенович — аналитик Центральноазиатского Агентства политических исследований (ЦААПИ, Алма-Ата), информационного агентства «Кабар» (Бишкек)

Баденков Юрий Петрович — руководитель проекта «Горная геозкология и устойчивое развитие».

Бельдей Вячеслав Анатольевич — кандидат философских наук., мастер государственного и муниципального управления, Университет Нью-Йорка, директор Ассоциации приграничного сотрудничества.

Бессарабов Георгий Дмитриевич — ведущий научный сотрудник отдела проблем Азии и АТР Российского института стратегических исследований.

Боровиков Сергей Евгеньевич — эксперт исследовательской группы «Конструирование будущего», аналитик ЦСР «Северо-Запад» (Санкт-Петербург).

Вассерман Анатолий Александрович — журналист, телеведущий, политический консультант, член Экспертного совета ООО «Герольд Инжиниринг», главный эксперт «Лаборатории нелинейных решений» (www.herald.pro).

Гаврилов Дмитрий Анатольевич — писатель, методолог, член Экспертного совета «Центра стратегической конъюнктуры», зам. заведующего Лабораторией нелинейных решений ООО «Герольд Инжиниринг» (www.herald.pro).

Голубчиков Юрий Николаевич — ведущий научный сотрудник географического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова.

Григорьев Сергей Евгеньевич — кандидат исторических наук, доцент кафедры истории стран Ближнего Востока Восточного факультета СПбГУ; владеет персидским, дари, пушту, таджикским, английским и французским языками; автор более 60 статей и 3 монографий

Ёлкин Сергей Владимирович — методолог, кандидат физико-математических наук, консультант «Лаборатории нелинейных решений» по вопросам инновационного развития, член Экспертного совета ООО «Герольд Инжиниринг» (www.herald.pro).

Железняков Александр Сергеевич — доктор политических наук, руководитель Центра политологии и политической социологии и руководитель отдела сравнительных исследований социально-политических систем Института социологии РАН; главный научный сотрудник Института социологии РАН.

Забелло Ярослава Юрьевна — корреспондент аналитического издания RusEnergy, корреспондент журнала «Слияния и поглощения», автор более двухсот статей в еженедельнике «Эксперт», газетах «Коммерсант», «Финансовые известия» и др.

Казанцев Евгений Дмитриевич — бывший заместитель министра транспорта РФ (1996–2001).

Латыпов Нурали Нурисламович — писатель, методолог, кандидат философских наук, заведующий Лабораторией нелинейных решений ООО «Герольд Инжиниринг» (www.herald.pro).

Малышев Александр Анатольевич — бывший представитель Белорусской железной дороги в Российской Федерации; генеральный директор ООО «Риквэст-Сервис»

Мясников Артём Вениаминович — доктор физико-математических наук, в 2011–2014 годах — начальник Инновационно-аналитического отдела ООО «ЛУКОЙЛ-Инжиниринг».

Пак Михаил Дмитриевич — журналист, редактор, руководитель отдела «Бывший СССР» портала Лента.ру.

Панфилова Виктория Витальевна — Обозреватель отдела политики стран ближнего зарубежья «Независимой газеты».

Переслегин Сергей Борисович — русский литературный критик и публицист, исследователь и теоретик фантастики и альтернативной истории; также известен как социолог, соционик, военный историк, геополитик; его концепция «Плиты и мосты» и его группы была взята за теоретическую основу концепции «Системы транспортных евразийских коридоров (СТЕК)».

Плюснин Юрий Михайлович — доктор философских наук, профессор НИУ-ВШЭ, заместитель заведующего Проектно-учебной лаборатории муниципального управления. Автор 22 научных монографий и более 200 статей по государственному и муниципальному управлению, социологии, социальной философии, социальной биологии и социальной психологии.

Рахимов Кубат Калыевич — международный консультант Азиатского банка развития, председатель комитета по промышленной политике, содействия экспорту, развития инфраструктуры и логистике Торгово-промышленной палаты Кыргызской Республики.

Рудашевский Владимир Давыдович — доктор экономических наук, профессор, заместитель председателя комитета РСПП по промышленной политике, регулированию естественных монополий и тарифам.

Рыскулов Дамир Мирзакулович — доктор экономических наук, профессор, академик международной Академии информатизации, автор проекта «Трансазийский Коридор Развития» (ТРАЗКОР).

Сабкалов Владимир — заместитель начальника компании «Таджикская железная дорога» (ТЖД).

Собянин Александр Дмитриевич — руководитель службы стратегического планирования Ассоциации приграничного сотрудничества, член Экспертного совета Центра стратегической конъюнктуры, автор более 500 публикаций. Известен как основное публичное лицо группы, разрабатывающей концепцию «Система транспортных евразийских коридоров (СТЕК)».

Тикунов Владимир Сергеевич — доктор географических наук, профессор географического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова, академик РАЕН (1994); член Международной картографической Ассоциации и комиссии по географическим информационным системам Международного географического союза.

Филипенко Александр Васильевич — бывший губернатор Ханты-Мансийского автономного округа — Югры.

Чакеева Мадина Уланбековна — ведущий специалист Департамента транзитной политики и внешних связей Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

Чернов Михаил Игоревич — магистр социологии (РУДН), Председатель правления Фонда поддержки еврейской культуры, работал в ведущих

федеральных интернет и печатных СМИ («Лента.ру», «РБК-дейли», журнал «Эксперт» и др.), автор свыше 1 500 публикаций

Шабдолов Шоди Давлятович — советский партийный деятель, депутат парламента Таджикистана (1989–2015 годах), председатель ЦК Коммунистической партии Таджикистана с 04.09.1991.

Шибутов Марат Максумович — магистратур географии (КазГНУ). С 2004 по настоящее время работает начальником отдела оценки безопасности промышленного объекта ЗАО «Казахское Агентство прикладной экологии» (www.kare.kz), представитель Ассоциации приграничного сотрудничества в Казахстане.

Книга вышла в свет при содействии

Коновалов Иван Павлович — кандидат исторических наук, военный обозреватель, автор 11 монографий и более 1.500 публикаций, книг, ВИДЕОрепортажей и фильмов, исполнительный директор Центра стратегической конъюнктуры.

Валецкий Олег Витальевич — сотрудник ЧВК, писатель, консультант по разминированию, обезвреживанию боеприпасов и ЧВК. После войн в Югославии работал сапером и специалистом безопасности в частных и государственных военных компаниях в бывшей Югославии, Ираке, Афганистане и в Африке. Автор более 200 публикаций и книг, эксперт Центра стратегической конъюнктуры.

Воробьев Александр Викторович — издатель (выпустил в свет более 400 книг), автор более 50 научных и публицистических публикаций. Окончил МГТУ имени Н.Э. Баумана (1995, инженер электромеханик) и с отличием МГУ имени М.В. Ломоносова (1996, философ, преподаватель философии), финансовый директор Центра стратегической конъюнктуры.

Научное издание

СТЕК

Система транспортных евразийских коридоров

Подписано в печать 07.11.2015. Формат 60x88/16. Бумага офсетная. Гарнитура «Таймс».
Печать офсетная. Усл.-печ. л. 40,25. Уч.-изд. л. 26,64. Тираж 500 экз. Заказ № 167.

Оригинал-макет и обложка подготовлены *А.В. Воробьевым*
Корректор *Е.В. Феоктисова*

Центр стратегической конъюнктуры. centerconjunction@gmail.com
141202, МО, г. Пушкино, ул. Набережная, д. 35, корп. 6. **+7(906) 075-00-22**

Типография ООО «Телер». 125299, г. Москва, ул. Космонавта Волкова, д. 12.
Лицензия на типографскую деятельность ПД № 0059