

Казахстанский институт  
стратегических исследований  
при Президенте Республики Казахстан

**ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ  
ЕВРАЗИИ: НОВЫЕ ПУТИ  
СОТРУДНИЧЕСТВА**

**Международная конференция  
г. Астана, 20 апреля 2015 года**

Астана 2015

**УДК 656.01 (075)**  
**ББК 39.1 я 7**  
**Т 65**

*Рекомендовано к печати Ученым Советом  
Казахстанского института стратегических исследований  
при Президенте РК*

**Т 65 Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества:** Материалы междунар. конф. (20 апреля 2015 г., г. Астана) / Отв. ред. Е.Т. Карин. – Астана: Казахстанский институт стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан, 2015. – 112 с.

**ISBN 978-601-7476-09-0**

Международная конференция «Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества» (Астана, 20 апреля 2015 г.) была организована Казахстанским институтом стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан.

В сборник вошли доклады и выступления участников конференции, посвященные ключевым аспектам взаимодействия стран Евразийского континента по созданию новых и развитию существующих транспортных коридоров.

Книга адресована экономистам, политологам, специалистам-международникам, государственным служащим, преподавателям и студентам высших учебных заведений, а также широкому кругу читателей, интересующихся процессами, происходящими на евразийском пространстве.

**УДК 656.01 (075)**  
**ББК 39.1 я 7**

**ISBN 978-601-7476-09-0**

© КИСИ при Президенте РК, 2015

## СОДЕРЖАНИЕ

### ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ: БОЛЬШЕ ГЕОПОЛИТИКИ ИЛИ ЭКОНОМИКИ?

#### **Сунь Ли**

Экономический пояс Великого Шелкового пути  
– вместе построим светлое будущее.....5

#### **Эрадж Элахи**

Транспортные коридоры Ирана как фактор  
экономической интеграции региона.....13

#### **А.А. Казанцев**

Транспортные коридоры через Центральную Азию:  
как создать их интегрированную сеть в условиях  
геополитических противоречий .....19

#### **Али Ресул Усул**

Евразийские транспортные коридоры – новый путь  
сотрудничества: геополитические или экономические  
преимущества.....26

#### **К.Л. Сыроежкин**

Транспортные коридоры на евразийском пространстве:  
экономика или геополитика .....30

### ЕВРАЗИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АРТЕРИИ: ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ

#### **Б.П. Урынбасаров**

Шелковый путь: новые возможности сотрудничества.....36

#### **А.Б. Кошербаева**

Регионам – новая инфраструктура .....42

#### **Т.И. Султанов**

Евразийские инфраструктурные артерии: возможности  
и вызовы, а также практические шаги по реализации  
сотрудничества.....51

<b>К.Е. Альмагамбетов</b>	
Основные аспекты повышения конкурентоспособности сухопутных маршрутов Евразии.....	61
<b>М.Т. Садуов</b>	
Геостратегические и экономические возможности коридора ТРАСЕКА.....	64

## **ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЕ КОРИДОРЫ: ПЕРСПЕКТИВЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ**

<b>Фархад Мамедов</b>	
Энергетическая стратегия Азербайджана в условиях глобальной нестабильности.....	70
<b>Л.А. Пархомчик</b>	
Роль Каспийского региона в развитии энергетических коридоров Евразии .....	78
<b>Г.Е. Исмагулова</b>	
Транзит электроэнергии через Казахстан: перспективы расширения взаимодействия со странами евразийского пространства.....	81
<b>А.С. Каукенов</b>	
Транспортная стратегия Китая на евразийском пространстве .....	93
<b>ҚСЗИ туралы ақпарат.....</b>	<b>104</b>
<b>Информация о КИСИ .....</b>	<b>106</b>
<b>Information about the KazISS.....</b>	<b>108</b>

## ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ: БОЛЬШЕ ГЕОПОЛИТИКИ ИЛИ ЭКОНОМИКИ?

---

### Экономический пояс Великого Шелкового пути – вместе построим светлое будущее

Сунь Ли

*Заместитель директора Института России,  
Восточной Европы и Центральной Азии Китайской  
академии общественных наук,  
профессор, Пекин*

Инициатива Экономического пояса Великого Шелкового пути, с которой выступил Председатель КНР Си Цзиньпин в сентябре 2013 года, вызвала огромное внимание и интерес со стороны правительственных кругов, бизнес-сообщества и научной общественности как в Китае, так и за его пределами. Такая грандиозная идея, как любое понятие, имеет свой объем и содержание, ближайшие цели и далекие перспективы. Если исходить из контекста сегодняшнего дня, то такая идея, по сути, представляет собой новую концепцию развития, когда Китай вошел в новую фазу своего развития, а на глобальном уровне мир переживает очередную волну регионализации.

Если говорить более конкретно, то автор имеет в виду, что Китай, в результате более 30-летнего развития, прошел уже первичный этап стимулирования роста за счет накопления иностранной валюты и привлечения иностранных инвестиций и, являясь всесторонне открытой экономикой, остро нуждается в том, чтобы бизнес перешел к активной конкуренции на мировом рынке, более активно выходил на глобальный рынок.

Однако надо иметь в виду еще и другой момент, когда новая волна регионализации, по сути, переламывает тренд глобализации. Если присмотреться к окружению Китая, то можно увидеть, что происходит нечто удивительное. Страны Юго-Восточной Азии объединяются в тесный экономический союз, участие Китая в котором сводится лишь к формату зоны свободной торговли «АСЕАН + Китай» или же в формате «АСЕАН + Китай, Республика Корея и Япония». А в АТР Транстихоокеанское стратегическое партнерство, инициированное первоначально всего четверкой – Перу, Новой Зеландией, Брунеем и Сингапуром, после включения США, стало просто Транстихоокеанским партнерством, то есть ТТП (TPP), но при этом количество членов-участников росло в геометрическом измерении. В Евразии Россией был инициирован Таможенный союз (Россия, Беларусь, Казахстан), который, после избрания В.В. Путина Президентом РФ в 2012 году, стремительно вырос в Евразийский экономический союз. Наиболее активно ведут себя европейцы – ЕС. Так, за два раунда расширения в первое десятилетие нового века участниками европейской интеграции стали 28 государств после вступления в 2013 году Хорватии.

Именно в таком контексте Китай стал корректировать ключевые направления политики открытости с тем, чтобы усилить механизмы многостороннего формата регионального сотрудничества. В Азиатско-Тихоокеанском регионе упор делается на формировании зоны свободной торговли между Китаем, Республикой Корея и Японией. В Азиатско-Европейском регионе через посредство Экономического пояса Великого Шелкового пути следует активно наращивать региональное экономическое сотрудничество со своими партнерами.

Безусловно, Экономический пояс Великого Шелкового пути в качестве проекта для совместного участия и обще-

го выигрыша всех заинтересованных сторон предполагает не только цели движения, но и алгоритм достижения целей – развитие инфраструктуры – расширение торговли – производственная кооперация – тесные экономические связи – соглашение о региональном экономическом сотрудничестве. Такова логика развития по чисто экономической составляющей проекта. Нам нужно, конечно, еще и формирование взаимопонимания по многим другим направлениям – культура, религия, история и т.д. Видимо, именно на этом основании Китай заговорил о взаимодействии в области политики, о взаимосвязанности, либерализации торговли, использовании национальных валют и взаимопонимании народов.

Как нам представляется, в таком плане проект «Экономический пояс Шелкового пути» раскрывает широкие возможности для сотрудничества всех заинтересованных сторон. На роль Китая и России, двух ключевых держав в Азиатско-Европейском регионе, как раз возлагаются большие надежды, взаимодействие двух стран в рамках данной инициативы имеет широкие возможности.

Во-первых, всеобъемлющее стратегическое партнерство между КНР и РФ является фундаментальным фактором сотрудничества в рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути». Развитие тесных экономических связей – общее чаяние двух стран. Китайская инициатива в рамках Экономического пояса, направленная на развитие инфраструктурных проектов, наращивание торговых связей и производственной кооперации, открывает дополнительные возможности для сотрудничества. Вообще-то, проект «Экономический пояс Шелкового пути» предполагает новую модель регионального сотрудничества на основе инновационной идеи, при которой соединены в единое целое и «Шелковый путь» и «Экономический пояс», тем самым предлагая совершенно новый подход и новую практику сотрудничества. В настоящее вре-

мя в мире наблюдается расширение как глобализации, так и регионализации, при котором объем экономических связей между странами растет как снежный ком, значительно растет и их взаимозависимость. С другой стороны, кризисные явления так быстро передаются из одной страны в другие, таким образом, многие страны вынуждены выстраивать систему защиты от экономических рисков, усиливать протекционные меры в международной торговле, что приводит к многочисленным торговым барьерам. Азиатско-Европейский континент имеет древнюю историю, страны континента играют в международных отношениях и мировой экономике ключевую роль. Экономический пояс Шелкового пути, по сути, соединяет быстрорастущие экономики АТР и технологически продвинутую Европу, а между ними страны Центральной и Западной Азии с богатыми ресурсами. В данном регионе быстро растут объемы торговли и инвестиций. Ожидается, что формирование Экономического пояса Шелкового пути способно снять существующие барьеры, создавая более благоприятные условия для многостороннего сотрудничества, что в конечном счете окажется выигрышным для всех участников. Китай и Россия как крупные державы региона вполне смогут приложить общие усилия и достичь поставленной цели, тем самым внести свой вклад в обеспечение процветания в регионе.

Во-вторых, Китай и Россия имеют реальные проекты сотрудничества в области взаимосвязанности. В частности, проект Азиатско-Европейской железной дороги является проектом прагматического и взаимовыгодного сотрудничества в рамках Экономического пояса Шелкового пути. Россия проявляет серьезную заинтересованность в железнодорожном проекте. Так, российский ученый, замдиректора Института Дальнего Востока РАН А.В. Островский отметил, что «одно из ответвлений Шелкового пути должно проходить



из Китая до Москвы через территорию Казахстана, затем дальше пойдет в Минск и Санкт-Петербург. По идее, путь проходит через другие российские города, такие как Оренбург и Казань. Если исходить из общих интересов, Россия, безусловно, заинтересована в этом проекте, поскольку новое полотно значительно повысит объемы грузопассажирских перевозок российских городов.

Замминистра транспорта России А.Н. Недосеков, выступая на международном форуме «Строительство транспортного коридора Европа – Западный Китай», отметил, что «трансконтинентальный транспортный проект направлен на возрождение Шелкового пути», что «новая дорога сыграет большую роль в международных проектах среди членов – участников ШОС. Россия намеревается выделить на осуществление проекта до 80 млрд рублей».

В то же время А.В. Островский считает, что в рамках проекта Россия сможет привлечь огромные инвестиции, от которых выигрывают секторы и отрасли экономики и мир станет свидетелем того процветания, которое имело место в истории в результате строительства Транссиба и Восточно-Китайской железной дороги. Российские города Омск, Новосибирск, Красноярск, Иркутск и др. смогут извлечь выгоду от реализации проекта. Будет совершенствоваться инфраструктура в этих городах, серьезное развитие получают такие отрасли, как финансы, логистика, оптовая торговля, промышленное производство, даже образование и здравоохранение и т.д. Таким образом, будет создана предпосылка для формирования зоны свободной торговли городов по маршруту проекта.

И, последнее, китайско-российское сотрудничество в рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути» в регионе ЦА также имеет актуальное значение. В частности, стороны смогли бы найти точки соприкосновения между проектом Шелкового пути и Евразийским экономическим

союзом, посредством реализации проектов в рамках Шелкового пути стимулировать развитие институциональной среды ЕАЭС, предложить конкретные решения проблем экономического развития для стран ЦА. В настоящее время ЕАЭС находится на стадии реализации в ЦА. Однако известно, что для того, чтобы ЕАЭС заработал в полной мере в качестве многостороннего формата, нужно какое-то время. Необходимо решить возникшие проблемы. В частности, в Казахстане после вступления в ЕАЭС многие компании испытывают трудности доступа к российскому рынку. В то же время казахстанский бизнес чувствует серьезную конкуренцию со стороны российского бизнеса. Как нам представляется, проект «Экономический пояс Шелкового пути» и ЕАЭС смогли бы дополнять друг друга посредством оказания помощи странам региона. В частности, в таких областях, как финансы, реализация проектов и таможи, смогли бы предусмотреть проекты Шелкового пути в рамках ЕАЭС с тем, чтобы процесс был обоюдно выигрышным, выигрышным для всех участников.

На самом деле, если сбросить устаревшие геополитические стереотипы, исходить из долгосрочных перспектив, то становится очевидным, что сотрудничество в рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути» предполагает как Китаю, так и странам ЦА и России огромные экономические выгоды, при наращивании сотрудничества в области инфраструктуры, в торговле, промышленности и т.д.

С точки зрения собственного развития в ЦА в настоящее время страны региона, войдя в период глубокого развития, сопряженный с новыми рисками и вызовами, остро нуждаются в стимулировании экономического роста за счет иностранных инвестиций, при этом стремясь сохранить баланс между крупными державами, максимально обеспечивая свои национальные интересы. Страны ЦА настроены на макси-

мизацию выгоды от сотрудничества с Китаем и Россией, не будут отказываться от экономических интересов Китая. Экономические проекты с Китаем, не противоречащие их интересам, будут приветствоваться. Казахстан как крупная региональная держава имеет важное геополитическое положение, узловое положение на Экономическом поясе Шелкового пути, а также является ключевым партнером России в ЦА. Членство Казахстана в ТС и ЕАЭС никак не сказывается негативно на китайско-казахстанском экономическом взаимодействии. Таким образом, прагматический подход стран ЦА является, безусловно, большим плюсом, а не минусом при реализации проектов Шелкового пути.

С точки зрения Китая, установка на институциональных основах сотрудничества явным образом опережала бы время. Можно привести исторические параллели. Как только В.В. Путин выступил с инициативой о создании ЕАЭС, активно откликнулись не только Беларусь и Казахстан, но и Кыргызстан и Таджикистан. Поэтому резонно предположить, что китайские соседи в ЦА скорее не будут стремиться к институциональному формату сотрудничества с Китаем. В настоящее время самым реалистичным выглядит проект в области транспорта по преодолению эффекта «узкого горлышка» между Китаем и ЦА, которое приветствуется как раз в странах ЦА. В 2014 году в Китае был учрежден фонд Шелкового пути и в этом году намечается создание Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, главное направление работы которых как раз заключается в финансовом сопровождении реализации проектов в области транспортной инфраструктуры и иных совместных проектов со странами ЦА. Это означает, что инициатива «Экономический пояс Шелкового пути» начала претворяться в жизнь.

Стоит отметить серьезные сдвиги в реализации проектов по развитию транспортного коридора между Китаем и Ка-

захстаном. В мае 2014 года была запущена совместная логистическая база, что является первой в своем роде площадкой практического сотрудничества в рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути». 11 ноября 2014 года, оглашая очередное Послание, Президент Казахстана Н.А. Назарбаев объявил о новой экономической политике «Нұрлы жол», главное содержание которой сводится в том числе и к совершенствованию транспортных коммуникаций в стране. 14 декабря 2014 года премьер-министр Ли Кэцян, выступая на форуме Китайско-казахстанского делового совета, отметил готовность китайской стороны поддерживать и участвовать в проектах «Нұрлы жол». Уверен, что общими усилиями мы сможем состыковать проекты в рамках «Экономического пояса Шелкового пути» и «Нұрлы жол», сделать их взаимовыгодными и обоюдновыигрышными для обеих стран, на благо народов Китая и Казахстана.

## **Транспортные коридоры Ирана как фактор экономической интеграции региона**

**Эрадж Элахи**

*Директор Центра исследований Центральной Азии  
и Кавказа Института политических и международных  
исследований, Министерство иностранных дел  
Исламской Республики Иран*

Важность транспорта во всех его формах и необходимость легкой, быстрой, недорогой и надежной перевозки сырья и готовой продукции всегда являлись одними из насущных потребностей жизни и логической аксиомой экономики. И в каждом периоде времени в соответствии с обстоятельствами принимались надлежащие меры, такие как исторический Шелковый путь, отражающий дух сотрудничества, рациональности и мужества наших предков в прошлые века.

Сегодня, с ростом мировой экономики, с одной стороны, образованием многочисленных независимых государств и, с другой стороны, установлением государственных границ и применением суверенитета и национальных законов о государственной границе, эта потребность проявляется больше, чем когда-либо. В особенности на фоне развития технологий возможность преодоления больших расстояний стала более легкой и любая страна и народ могут выбрать себе торгового и экономического партнера по всему миру и иметь торговое сотрудничество. Страны в ответ на эту потребность отреагировали двусторонними, многосторонними и международными инициативами, которые проявились в форме различных механизмов, в частности, разработке и реализации крупных транспортных проектов, инвестировании миллиардов долларов, подготовке и подписании международных соглашений и т.д. Тем не менее пока невозможно представить окончатель-

ного решения для удовлетворения этой потребности и необходимости совместного размышления для сотрудничества и совместных действий. Иными словами, текущее состояние никогда не будет являться единственным вариантом и нельзя прекращать поиски лучших вариантов, в особенности на евразийском пространстве, которое с точки зрения природных особенностей является разнообразным и обширным, с экономической точки зрения – богатым регионом и по объемам денежного потока – существенным и значительным.

Несомненно, евразийское пространство является важным в сегодняшнем и завтрашнем мире. Огромные энергетические запасы региона, для добычи которых эти страны и крупные иностранные компании инвестировали большие капиталы, а также другие источники, обширная территория и природные условия этого региона, которые превратили его в центр сельского хозяйства и производства стратегической продукции, такой как зерновые культуры и хлопок, являются доказательством его важности. Эти особенности, а также соседство региона с крупными экономиками в Азии и Европе, национальные возможности некоторых стран указывают на то, что рано или поздно нужно ожидать появления новых экономик в регионе, в частности как Казахстан. Указанные факторы предначертывают захватывающие перспективы для данного региона, перспективы, для реализации которых требуется создание необходимых предпосылок, в частности эффективные и надежные транспортные коридоры для перевозки грузов и энергии.

Анализ текущего состояния транспортных и транзитных сетей, существующих в регионе, показывает, что они не только не обладают соответствующим уровнем, но в результате некоторых внутренних и внешних факторов являются ограниченными или не используются весь их имеющийся потенциал в соответствии с экономической логикой.

Некоторые из этих факторов:

Во-первых: применение политических соображений в экономической логике в области транспорта и транзита товаров и энергии. Под экономической логикой, я имею в виду недорогой, легкий, безопасный и надежный способ перевозки товаров, что является одной из самых важных особенностей хорошего транзитного коридора.

Во-вторых, введение строгих национальных требований для перевозки товаров, что является причиной замедления грузопотока.

В-третьих, отсутствие необходимых финансовых ресурсов для реализации крупных проектов.

В-четвертых, отсутствие безопасности в некоторых районах, граничащих с этим регионом, в частности, в Афганистане, конфликты на Кавказе и в последнее время на Украине, что стало причиной того, что некоторые маршруты не используются.

Действительно, подсчет экономических потерь, возникших в результате данных ограничивающих факторов в экономике стран этого региона и их бизнес-партнеров по всему миру, очень нелегкая работа. Но легко можно сделать вывод, что подобное неизменное состояние может способствовать замедлению роста и процветанию экономики региона. Поэтому эти страны должны постоянно думать о диверсификации маршрутов перевозки товаров и энергии и, обращая внимание на будущее, уже сейчас начать проектирование.

В этой связи строительство железнодорожной магистрали Казахстан – Туркменистан – Иран можно считать разумным ответом на все жизненные потребности, что, несомненно, будет играть существенную роль в улучшении экономического состояния и социального развития народов трех стран.

Важность данного нового коридора будет очевидна, если рассматривать ее роль в соединении Центральной Азии со

странами Ближнего Востока, которые являются импортерами зерновых культур.

Считаю необходимым отметить роль Ирана в дальнейшей судьбе важных коридоров на региональном уровне. О той роли, которая из-за двух фундаментальных основ транспортной экономики является очень важной: во-первых, это кратчайший и безопасный маршрут и, во-вторых, это низкие затраты в результате географических преимуществ.

Исламская Республика Иран, из-за доступа в международные открытые моря на юге и благодаря своему географическому расположению между Азией и Европой, стала мостом между двумя континентами и мостом, связывающим страны Азии и Кавказа с открытыми морями. Особое географическое расположение, протяженная береговая линия, порты на севере и юге страны, обширные безопасные железнодорожные и автомобильные сети, богатые энергоресурсы – все это содействовало повышению роли Ирана в сфере транзита и международных коридоров. Международные коридоры «Север – Юг», ТРАСЕКА, членство в международных и региональных организациях и его действенная роль в международной транспортировке и транзите – все это говорит о его значимой роли в международном транзите и транспортировке.

Исламская Республика Иран, имея 23 автомобильные дороги и 5 железнодорожных путей, пересекающих границу, а также обладая 11 крупными торговыми портами наряду с небольшими портами, создает эффективное международное транспортное сообщение для стран региона, в частности для стран, не имеющих выхода к морю.

В настоящее время автомобильная сеть Исламской Республики Иран имеет более 80 тыс. км основной дороги, из них более 15 000 км – автомагистрали и более 20 000 км являются сетью транзитных дорог. Необходимо отметить, что в 2013 году 1,5 (полтора) млн иранских и иностранных грузовиков



проезжали через границу Ирана и более 12 млн т груза были перевезены транзитом железнодорожным и автомобильным транспортом через территорию Ирана. Далее страна планирует до 2015 года увеличить транзит груза до 20 млн т.

Следует отметить, что, несмотря на весь прогресс, достигнутый в этом стратегически важном регионе, кажется, что многочисленные физические и нефизические проблемы продолжают создавать препятствия и барьеры на транзитных транспортных путях. Согласно докладам отдела по транспортным и экономическим вопросам ООН, из-за неправильных и длительных таможенных процедур на пограничных пунктах при транспортировке груза, перевозимого по маршруту Шелкового пути в приграничных районах разных стран, около 40 процентов времени тратится впустую.

Здесь следует подчеркнуть, что Исламская Республика Иран решила использовать свои возможности в транзитной сфере для содействия экономической интеграции стран региона с мировой экономикой и упрощению процесса передвижения грузопотока.

Так, в транспортной сфере, в целях развития транзита и международных перевозок, были разработаны пять важнейших программ Исламской Республики Иран:

1. Развитие и оснащение оборудованием порта Чабахар в юго-восточной части Ирана в качестве близлежащего порта Ирана к Индийскому океану и как одного из ключевых узлов для транзита груза в Афганистан, Центральную Азию и Кавказ.

2. Развитие сотрудничества в сфере транзитных перевозок, в том числе железнодорожных и автомобильных перевозок.

3. Сокращение времени и расходов в передвижении транзитного груза через территорию Ирана.

4. Привлечение иностранных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры.

5. Расширение железнодорожной сети в северном направлении и по направлению Восток – Запад.

И в заключение необходимо упомянуть о транзите энергоресурсов. Исламская Республика Иран, в силу своего важного географического расположения на путях международных транспортных коридоров, имея богатые нефтяные и газовые ресурсы, большую численность населения и огромную территорию, считается ключевым игроком на энергетическом рынке и маршрутах перевозки этого стратегического товара на региональном и мировом уровне. Три вышеупомянутых критерия дают Ирану возможность играть важную роль не только в перевозке энергетических ресурсов региональных стран на рынки потребителей, а также, используя механизм своп-операции, обеспечивают внутреннее потребление страны осуществить их поставку на мировые рынки и сыграть важную роль в процветании экономик этого региона.

Как было упомянуто выше, к сожалению, применение внешних факторов и политических соображений, в том числе и отсутствие поддержки природных и экономических путей транспортировки энергоресурсов через территорию Ирана хоть в южном, хоть в западном направлении, стало препятствием для полного использования потенциала. В связи с перспективой ядерных переговоров Ирана, надеемся, что эти барьеры будут устранены.

Разумеется, Исламская Республика Иран из-за вышеуказанных факторов не приостановила свою деятельность и в данном русле начала сотрудничать со странами Центральной Азии.

Таким образом, очень важно помнить о необходимости серьезного подхода региональных стран к устранению транзитных барьеров для достижения экономического прогресса и осуществлять движение вперед по плану регионального сотрудничества для достижения ключевой цели.

## **Транспортные коридоры через Центральную Азию: как создать их интегрированную сеть в условиях геополитических противоречий?**

**А.А. Казанцев**

*Директор Аналитического центра МГИМО (У)  
МИД России*

В эпоху глобализации, характеризующуюся ростом экономической взаимозависимости, повышается загруженность торгово-транспортных маршрутов. Кроме того, в связи с ростом экономической значимости держав Восточной Азии (Китай, Япония, Южная Корея и др.), а также стран Южной Азии (Индия и др.), растет товарооборот между западной и восточной, северной и южной оконечностями Евразии. В этой связи перед странами Центральной Азии открывается целый ряд перспектив в плане открытия новых транспортных маршрутов, включая транзитные. Ниже будет дан анализ взаимосвязи политики и экономики в развитии этих маршрутов.

### ***1. Маршруты «Восток – Запад» и «сухопутная альтернатива» Южному морскому пути как коллективный интерес стран Центральной Евразии.***

Существует четыре маршрута транспортировки товаров из Европы в Восточную Азию и обратно. К ним относятся традиционный морской и три альтернативных: совпадающий с древним Великим Шелковым путем через Центральную Азию, проложенный через территорию России Транссиб, пролегающий вдоль берегов России Северный морской путь. Два из этих маршрутов морские, два – сухопутные.

К сожалению, примерно с XVI века интенсивно используется только один, географически самый длинный, морской

путь через Индийский океан. Этот путь был существенно сокращен после прорытия Суэцкого канала в XIX веке, но он по-прежнему является *самым длинным из всех альтернативных*. Данная тенденция сложилась со времен Великих географических открытий. К числу преимуществ этого пути относилось отсутствие издержек, связанных с пересечением границ государств. *Основные перспективы развития транзита через страны Центральной Евразии связаны с возможностью возврата какой-то значимой части товароперевозок от Южного морского пути к сухопутным, прежде всего, к Шелковому пути. Возможность этого перехода заключена в том, что: а) сухопутный путь существенно короче; б) на морском пути наблюдается существенный рост как нетрадиционных угроз безопасности, так и геополитического противостояния между рядом держав.*

Проанализируем это чуть подробнее. *Рост нетрадиционных угроз безопасности.* После окончания «холодной войны» резко возросли новые и нетрадиционные угрозы безопасности. Носителями этих угроз стали, прежде всего, негосударственные игроки, к которым можно отнести международных террористов и пиратов. Особую значимость они приобрели из-за появления «несостоявшихся государств». Парадокс заключается в том, что в настоящее время флоты великих держав, при всех их технических возможностях, не могут эффективно противостоять пиратству. В частности, это связано с тем, что в условиях распавшегося государства (например, Сомали) правовой статус захваченных пиратов не вполне понятен. То же самое относится и к проблеме международного терроризма, в том числе и на море. *Таким образом, теперь именно отсутствие государственного контроля в международных морях, которое раньше было ключевым фактором в пользу развития морской торговли, напротив, ей препятствует.*

*Рост геополитического противостояния между рядом держав.* Еще более сложной проблемой стало военно-политическое противостояние великих держав на морях, связанное в том числе и с ростом могущества ряда азиатских стран (Китай, Индия) и нефтедобывающих государств (Иран, Саудовская Аравия). Наблюдается рост противостояния военных флотов США (с их союзниками Японией, Южной Кореей, Австралией и др.) и Китая в Тихом океане; флотов Китая и Пакистана против Индии в Индийском океане. В районе Персидского залива все более усиливается противостояние Ирана и монархий Аравийского полуострова (Саудовской Аравии и Катара), Ирана и Израиля, Ирана и США. Гражданская война в Сирии стала, по оценкам многих экспертов, ареной прямого столкновения специальных сил Ирана и аравийских монархий. Вообще, ситуация на Ближнем Востоке часто описывается как «Большая шиитско-суннитская война» (сюда можно отнести конфликты в Сирии, Ираке, Ливане, Йемене и т.п.).

На Ближнем Востоке остра угроза ударов военных флотов по торговым судам нейтральных государств. В частности, угрозы по перекрытию Персидского залива в условиях обострения кризиса в отношениях с США выдвигал Иран. Наконец, в непосредственной близости к Суэцкому каналу расположен традиционный очаг арабо-израильского противостояния. Последнее в XX веке уже приводило к перекрытию Суэцкого канала.

*Таким образом, Южный морской путь из Европы в Азию – не только самый длинный, но и характеризуется все возрастающими политическими рисками.* Существенно подчеркнуть, что в центре Евразии потенциально может сложиться большая коалиция государств, заинтересованных в развитии всех возможных сухопутных маршрутов, которые могут составить эффективную конкуренцию морскому маршруту. В этом плане, как мне представляется, *основная задача экс-*

*пертного сообщества – попытаться переориентировать государства Центральной Евразии от конкуренции между разными вариантами сухопутного маршрута на коллективную политику развития сухопутного маршрута как альтернативы сухопутному. Иными словами, у государств Центральной Евразии есть шанс перейти к “win-win” сценарию, к «игре с положительной суммой» в реализации коллективной задачи. Разумеется, реализация этой задачи не проста из-за геополитических противоречий и ряда других факторов, но в долгосрочном плане это осуществимо.*

## ***2. Альтернативные варианты сухопутного пути и политические интересы. Великий Шелковый путь.***

На протяжении более чем полутора тысяч лет основным торговым путем из Азии в Европу был Великий Шелковый путь. Этот путь почти не использовался более 500 лет, со времен Великих географических открытий. Распад СССР пробудил международный интерес к этому пути, территориально намного более короткому, чем Южный морской.

Можно перечислить целый ряд геополитических проектов, поддержанных крупными международными игроками, направленных на развитие этого пути.

*Проекты ЕС ТРАСЕКА и ТАСИС.* США и страны ЕС стали с начала 1990-х годов развивать Великий Шелковый путь как способ поддержки независимости новых государств Центральной Азии и Южного Кавказа. Кроме того, этот путь воспринимался как обходной по отношению к Ирану и России. Формой развития этого пути стал международный проект ТРАСЕКА, поддержанный ЕС в контексте проекта ТАСИС. Эти программы поддерживали и крупные азиатские игроки, типа Азиатского банка и правительств Японии и Южной Кореи.

*Проект «Зоны нового Шелкового пути» КНР. КНР с начала 1990-х годов активно сотрудничала с проектами возрождения Шелкового пути в рамках западных программ ТАСИС и ТРАСЕКА. Затем, по мере усиления китайских возможностей, приоритетом в Центральной Азии стали различные программы двустороннего сотрудничества, например в контексте работы ШОС. Выдвижение руководством КНР программы «Зоны нового Шелкового пути» еще более усиливает «восточный» компонент прокладки Шелкового пути.*

Разумеется, пока у Шелкового пути через Центральную Азию есть целый ряд ограничений, связанных с геополитическим соперничеством держав, высокими политическими рисками и неразвитостью инфраструктуры.

### ***3. Альтернативы России.***

У России есть два варианта поведения – развивать исключительно свои альтернативные маршруты транспортировки (Транссибирскую железнодорожную магистраль, а в случае глобального потепления и Северный морской путь) или создать интегрированную сухопутную сеть путем соединения возможностей Транссибирской магистрали и Шелкового пути. Первый вариант поведения отвечает логике геополитической конфронтации, причем практически со всеми нашими соседями, включая КНР и постсоветские страны, второй путь отвечает предложенному мной принципу коллективного интереса стран Центральной Евразии в конкуренции с Южным морским путем. *На самом деле создание мощной интегрированной сети перевозок путем налаживания логистического взаимодействия между Транссибом и Шелковым путем может дать сухопутным маршрутам дополнительные преимущества по сравнению с Южным морским маршрутом. Еще большие преимущества может получить такая*

*интегрированная сеть, если маршруты «Запад – Восток» будут интегрированы с маршрутами «Север – Юг».*

#### **4. Маршруты «Север – Юг».**

Эти маршруты представляют собой также практически забытые человечеством за последние 500 лет ответвления Великого Шелкового пути. Я бы отметил два ключевых маршрута.

*Маршрут «Север – Юг» вдоль Каспийского моря.* Этот маршрут представляет, прежде всего, интересы России и Ирана, а также Китая и центральноазиатских стран. Железная дорога Казахстан – Туркменистан – Иран открывает огромные возможности для налаживания торговли между Россией (и Восточной Европой) и Ближним Востоком, а также для налаживания сухопутных торговых связей между Китаем и Ближним Востоком. В этом плане он представляет альтернативу высокогорному Каракорумскому шоссе и линиям связи Китая и Ирана через Пакистан. Еще большие возможности могут открыться в случае, если удастся проложить маршрут через Южный Кавказ в Иран. Это входит в планы РАО РЖД России. Правда, здесь есть пока большие препятствия в виде армяно-азербайджанских, азербайджанско-иранских, российско-грузинских и российско-абхазских противоречий. К тому же в целом этот маршрут встречает определенное неприятие Запада, так как усиливает позиции России, Ирана и Китая.

*Маршрут «Север – Юг» вдоль «Северного маршрута» снабжения войск НАТО в Афганистане.* В свою очередь, ЕС с подачи Латвии выдвигает вариант коммерциализации существующего военного маршрута снабжения войск НАТО в Афганистане. Этот маршрут начинается в латвийском порту Рига, идет через Россию, страны Центральной Азии, Афгани-



стан и далее выходит в Пакистан и Индию. Данный маршрут в случае, если удастся преодолеть связанные с ним политические проблемы в отношениях Россия – Запад, в принципе, может служить удачным дополнением для маршрута «Север – Юг» вдоль Каспийского моря и китайско-пакистанского Каракорумского шоссе. С этим маршрутом в общих чертах совпадают проекты энерготранспортировки «CASA-1000» и газотранспортный проект ТАПИ.

И в заключение необходимо еще раз подчеркнуть, что если все вовлеченные по разным политическим и экономическим причинам в прокладку различных маршрутов через Центральную Евразию государства сумеют осознать коллективный интерес в развитии альтернативы Южному морскому пути, то им в перспективе удастся создать эффективную интегрированную систему из всех рассмотренных мною маршрутов. К сожалению, существующие геополитические противоречия, политические риски и неразвитая инфраструктура делают создание соответствующей интегрированной транспортной сети вопросом не ближайших лет, а, возможно, ближайших десятилетий.

**Евразийские транспортные коридоры  
– новый путь сотрудничества:  
геополитические или экономические преимущества**

**Али Ресул Усул**

*Директор Центра стратегических исследований  
Турецкой Республики*

После того, как Глава КНР Си Цзиньпин озвучил Китайскую версию проекта «Новый Шелковый путь» в сентябре 2013 года в Казахстане, назвав его «стратегической магистралью, которая соединит Тихий океан со странами Балтии», во всех странах Европы, включая Турцию, началось активное обсуждение этого проекта и новых транспортных коридоров в Европе. Проект «Новый Шелковый путь» и новый подход к его осуществлению «Один пояс – один путь» оживили дебаты по поводу транспортных коридоров, поскольку они имеют непосредственное отношение ко всем его версиям: американской, европейской и китайской.

Турция приветствует все экономические и социальные усилия, направленные на повышение регионального сотрудничества, интеграции и партнерства. В политических кругах Турции дальнейшее сотрудничество, интеграция и, как результат, взаимозависимость региональной экономики, торговли и транспортной инфраструктуры рассматриваются в целом положительно в контексте поддержания безопасности и процветания в регионе и мире.

Американская инициатива проекта «Новый Шелковый путь», в дополнение к европейской инициативе ТРАСЕКА, впервые была озвучена в 2011 году в качестве возможного способа добиться большей интегрированности Афганистана в регион. Проект включает в себя традиционные подходы, такие как восстановление торговых путей и связей, рекон-

струкцию инфраструктуры, создание новых транзитных и торговых путей «Север – Юг», соединяющих страны Центральной Азии, Афганистан, Пакистан, Индию и другие государства. Для осуществления проекта необходимы не только надежные и качественные дороги, мосты и пограничная инфраструктура, но и гармонизация национальных таможенных систем с тем, чтобы соседние государства могли устранить все правовые, формальные и неформальные барьеры и эффективно сотрудничать.

Китайская инициатива проекта «Новый Шелковый путь», которая нашла свое отражение в подходе «Один пояс – один путь», относится к торговым маршрутам, пролегающим по суше из Китая через Среднюю Азию, Иран, Ирак и Турцию (через Босфор) в Северо-Западную Европу. Данный подход амбициознее Нового евразийского континентального моста, который изначально предполагал строительство сети железнодорожных путей от прибрежного города Ляньюньган через Китай в Казахстан и Иран и далее по туннелю под Мраморным морем в Турцию с целью обеспечения бесперебойного железнодорожного сообщения между Китаем и Европой. Новый евразийский континентальный мост должен был стать дополнением к Транссибирской магистрали, которая уже обеспечивает регулярную доставку грузов между Китаем и Германией. Данный же проект также включает в себя и морской участок, проходящий из Китая через Индийский океан.

Как уже было отмечено выше, Турция приветствует все инициативы в Евразии в данной сфере. Турция также отмечает значимость для всего региона «Среднего» или «Центрального коридора» в дополнение к «Северному» и «Южному», которые включали бы в себя железнодорожный проект «Баку – Тбилиси – Карс» для обеспечения бесперебойного железнодорожного сообщения из Лондона в Китай через Казахстан и Туркменистан. Этот проект стал более важным, когда

было закончено строительство самого глубокого подземного железнодорожного туннеля через Мраморное море в 2013 году, соединяющего Азию с Европой.

Турция работает над новыми проектами, которые будут предоставлять дополнительные железнодорожные и автомобильные магистрали, соединяющие Восток с Западом. Туннель «Евразия», пересекающий пролив Босфор, будет завершен в следующем году, строительство третьего моста через Босфор будет завершено в конце этого года. Кроме того, недавно премьер-министр Турции представил новый транспортный проект – это трехуровневый туннель под проливом Босфор, который будет включать в себя железную дорогу и автомагистраль, соединяющие Азию с Европой.

В Турции также осуществляются и другие проекты, о которых я не буду здесь говорить в деталях. Все они призваны увеличить вклад Турции в возрождение Великого Шелкового пути. Очевидно, все эти инициативы служат процветанию и безопасности современной Евразии. Они будут служить расширению национальных и региональных рынков, развитию экономики, усилению регионального сотрудничества между евразийскими народами. Все эти соглашения предусматривают масштабное движение товаров и услуг, что создаст своего рода поле экономической взаимозависимости среди евразийских народов, а это означает больше доверия и меньше конфликтов между нашими странами.

В науке о международных отношениях широко известен умиротворяющий эффект двусторонней или многосторонней торговли. Кроме того, эти проекты также будут способствовать обмену идеями и усилению контактов людей через границы. Нужно понимать, что, хотя в первое время повышение транснациональной мобильности может вызывать обеспокоенность в отношении безопасности в отдельных государствах, в долгосрочной перспективе оно будет

полезно для регионального сотрудничества, процветания и безопасности.

Геополитическое будущее Евразии зависит от четырех основных глобальных переменных: переоценка позиции США по отношению к инициативе Нового Шелкового пути как следствие стратегической переориентации на Азию; развитие политических, экономических и социальных подходов КНР по отношению к региону; российско-американские и российско-европейские отношения в связи с напряженностью из-за событий на Украине после крымского кризиса и будущее российско-китайских отношений.

Существует реальная опасность для всех этих привлекательных инициатив, так как Евразийский регион является ареной политической и экономической конкуренции мировых держав и их прокси-конфликтов. Реализация всех этих инициатив важна для евразийских народов, так как большая региональная интеграция, сотрудничество и взаимозависимость должны снизить негативный потенциал глобальной конкуренции, которая ставит под угрозу мир и безопасность на всем евразийском пространстве.

## **Транспортные коридоры на евразийском пространстве: экономика или геополитика**

**К.Л. Сыроежкин**

*Главный научный сотрудник Казахстанского  
института стратегических исследований  
при Президенте Республики Казахстан*

Честно говоря, союз «или» в вопросе о том, чего больше в транспортных коридорах, экономики или геополитики, представляется неуместным. Любой крупный транспортный коридор – это, прежде всего, геополитика. Экономика здесь играет подчиненную роль. Хотя, если удастся достичь одновременно двух целей, то проект можно считать успешным.

Особенно это касается регионов, за которые идет конкурентная борьба между центрами силы. Евразийское пространство как раз относится к этой категории. А потому мы наблюдаем здесь несколько конкурирующих проектов: проект Евразийской интеграции под патронатом России; «новоосманский проект» Турции; лоббируемый США проект «Новый Шелковый путь»; инициированный Китаем проект формирования Экономического пояса на Шелковом пути.

Каждый из этих проектов имеет свои плюсы и минусы, и каждый несет свои вызовы и открывает новые возможности для государств евразийского пространства. Почти каждый проект предполагает создание новых инфраструктурных и транспортно-логистических объектов. И, безусловно, каждый из проектов имеет свое геополитическое содержание. Хотя о последнем лоббирующие проект страны, как правило, предпочитают не говорить.

Я не буду касаться всех проектов. Большинство из них достаточно активно обсуждались экспертным сообществом, а

потому не стоит повторять и без того понятные вещи. Остановлюсь на относительно новом и хотя и активно обсуждаемом, но до сих пор остающемся не совсем понятным проекте формирования «Экономического пояса на Шелковом пути» (ЭПШП).

Эта инициатива была выдвинута Си Цзиньпином в сентябре 2013 года, в октябре им же была озвучена инициатива «Морского Шелкового пути XXI века» (МШП). Позднее эти инициативы, а также предложенные ранее Ли Кэцяном инициативы о создании «китайско-пакистанского экономического коридора» и экономического коридора «Китай – Бангладеш – Индия – Мьянма» были объединены одним понятием «один пояс – один путь» (*«и дай – и лу»*), именно в таком виде войдя в арсенал как китайского МИДа, так и всего пропагандистского аппарата.

Почти полтора года ушло на экспертное обсуждение этих идей. 28 марта 2015 года мировое экспертное сообщество наконец-то дождалось хоть какого-то обобщенного документа по вопросу реализации проекта «Один пояс – один путь». Государственный комитет по развитию и реформам, Министерство иностранных дел и Министерство коммерции опубликовали совместный документ под многообещающим названием «Видение перспектив и действия по продвижению совместного строительства Экономического пояса на Шелковом пути и Морского Шелкового пути XXI века»<sup>1</sup>.

Хотя и в этом документе также отсутствует концептуальное видение проекта «Один пояс – один путь», тем не менее расставленные в нем акценты дают пищу для размышлений. Как подчеркивается в документе, «Строительство “Одного пояса – одного пути” – системный проект, предполагающий

---

<sup>1</sup> См. Туйдун гуңцзянь сичжоу чжи лу цзинци дай хэ 21 шицзи хайшан сичжоу чжи лу ды яньцин юй синдун (Видение перспектив и действия по продвижению совместного строительства Экономического пояса на Шелковом пути и Морского Шелкового пути XXI века) // Агентство «Синьхуа», 28 марта 2015 г. // <http://news.xinhuanet.com>.

поддержание принципов совместной торговли, совместного строительства, совместной пользы, активного продвижения стратегии развития находящихся в этой полосе государств».

Данная формулировка, вроде бы, очевидное свидетельство того, что это – сугубо экономический проект. Однако дальше в тексте содержится фраза, которая порождает новые сомнения: «“Один пояс – один путь” – дорога, стимулирующая совместное развитие и реализацию взаимовыгодного сотрудничества, ведущего к общему процветанию, дорога к укреплению взаимопонимания и взаимной ответственности, укреплению взаимных обменов, мира и дружбы». Здесь уже больше геополитики, особенно учитывая тот факт, что одной из задач по практической реализации этой концепции является «согласование стратегий развития различных государств» и «политические консультации» на самом высоком уровне.

Выступая в марте 2015 года на Беооском азиатском форуме, Си Цзиньпин еще раз уточнил свое понимание новых инициатив. «Инициатива “Один пояс – один путь” отвечает потребностям развития Китая, сопредельных стран и регионов, отвечает общим интересам, вписывается в поток региональной и глобальной кооперации. Создание “Одного пояса – одного пути” придерживается принципов общей торговли, общего строительства и взаимной выгоды, это – не замкнутая, а открытая и инклюзивная система; не система, в которой слышно лишь соло Китая, а хор сопредельных государств. Создание “Одного пояса – одного пути” не предполагает замену имеющихся механизмов и инициатив региональной кооперации, а продвижение стратегии развития сопредельных государств на принципах взаимной помощи и взаимной дополняемости на уже имеющейся базе»<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Си Цзиньпин. Майсян минюнь гунеунти кайчуан Ячжоу синь вэйлай (Двигаясь к сообществу единой судьбы, формировать новое будущее Азии. Выступление Си Цзиньпина на ежегодном Беооском азиатском форуме 28 марта 2015 г.) // Жэньминь жибао, 29 марта 2015 г.



Другими словами, акцент по-прежнему делается на экономике. Хотя первоначальная инициатива Си Цзиньпина<sup>3</sup>, а также его последняя трактовка – существенно шире только экономики. Об этом же говорит объединение всех инициатив в одну концепцию «Один пояс – один путь» и включение ее в пропагандистский арсенал МИД КНР с акцентом на новую политику в отношении сопредельных государств – очевидное свидетельство того, что именно это понятие можно рассматривать в качестве новой геополитической концепции КНР.

Однако, по непонятным причинам, на этом акцент не делается, а потому возникают различного рода вопросы.

Во-первых, остается непонятным, что же представляет собой проект «Один пояс – один путь» концептуально, каково его целеполагание? Является ли он чисто экономическим проектом или это все-таки новая геополитическая концепция?

Во-вторых, представляет ли он собой проект интеграции азиатского пространства под эгидой Китая или его главная цель – создание условий для более комфортного продвижения китайских товаров и услуг на мировые рынки?

В-третьих, как расшифровать заявленный Пекином принцип «общей выгоды» применительно к торгово-экономическим связям, которые пронизаны острой конкурентной борьбой?

В-четвертых, является ли заявленное в проекте культурно-гуманитарное сотрудничество «улицей с двусторонним движением» или оно предполагает распространение за рубежом китайских ценностей и китайской культуры в рамках концепции «мягкой силы»?

---

<sup>3</sup> См. Си Цзиньпин. Хунъян жэньминь юй, гунчуань мэйхао вэйлай (Развивать дружбу между народами, совместно создавать прекрасное будущее. Лекция в Назарбаев Университете 3 ноября 2013 г.) // Жэньминь жибао, 8 сентября 2013 г.

Наконец, если с интересами и выгодами Китая все более или менее понятно, то с интересами и выгодами других стран, через территории которых пройдут ЭПШП и МШП, ясности нет.

Пока все эти аргументы свидетельствуют лишь о том, что в понимании китайских экспертов концепция формирования ЭПШП – всего лишь более красивая упаковка непринятой Россией и странами Центральной Азии концепции «создания зоны свободной торговли на пространстве ШОС», а главной ее сутью является создание наиболее благоприятных условий для продвижения китайских товаров, услуг и капиталов в государства Центральной Азии, Россию, государства Ближнего и Среднего Востока, а также в Европу.

Именно по этой причине, несмотря на одобрение проектов на политическом уровне и заявленную большинством государств готовность участвовать в их практической реализации, большинство экспертов, в том числе и китайских<sup>4</sup>, в своих оценках перспектив реализации проекта ЭПШП проявляют сдержанный оптимизм.

И самым большим вызовом для Китая на пути практической реализации этой концепции будет являться налаживание отношений с центральноазиатскими странами, Россией и США.

Центральная Азия – очень непростой регион. Здесь переплетаются интересы и сталкиваются противоречия России, США, Европы, Китая, Индии, Ирана и Турции, и эти отношения между самими государствами региона оставляют желать лучшего. А потому для Китая как инициатора нового интеграционного проекта необходимо приложить умелые усилия модератора этих отношений и противоречий. Удастся ли ему это сделать, большой вопрос. Во всяком случае, ни США, ни

---

<sup>4</sup> См. Сичжоу чжи лу цзинци дай фачжань баогао. 2014 (Доклад о развитии Экономического пояса на Шелковом пути / Под ред. Ма Лили, Жэнь Баопин). – Пекин: Чжунго цзинци чубаньшэ, 2014, сентябрь. – С. 82–83.

России это пока не удастся, о чем свидетельствует практически полный провал идеи «Новый Шелковый путь» и очень сложное продвижение идеи Евразийской интеграции.

Хотя, в отличие от России и США, у Китая есть один большой плюс. Деньги на реализацию проекта он уже нашел. Главным практическим подкреплением всех его последних инициатив стали предложения о создании Азиатского банка инфраструктурных инвестиций с уставным капиталом 100 млрд долл. и Фонда Шелкового пути с инвестиционным пакетом в 40 млрд долл. Другими совами, Китай готов щедро оплачивать свои интеграционные инициативы. А это, согласитесь, немало.

## ЕВРАЗИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АРТЕРИИ: ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ

---

### Шелковый путь: новые возможности сотрудничества

**Б.П. Урынбасаров**

*Вице-президент АО «НК «Қазақстан темір жолы»»*

Издrevле через территорию современного Казахстана проходила значительная часть караванного торгового маршрута, известного всем как Великий Шелковый путь, который оказал историческое влияние на развитие торговых путей Евразийского региона.

И сегодня, несмотря на глубоко внутриконтинентальное расположение в центре Евразийского материка и отсутствие выхода к открытым морям, мы намерены возродить историческое значение наземных маршрутов через Казахстан.

Находясь в центре Евразии, между двумя полюсами мировой экономики, Казахстан уделяет особое внимание развитию транзитного потенциала.

По экспертным оценкам, объем торговли в регионе вырастет в 1,5 раза – с 800 млрд долл. (в 2014 г.) до 1,2 трлн долл. (к 2020 г.), при этом товарооборот между Китаем и странами Евросоюза вырастет с 615 до 800 млрд долл., а объем грузовых перевозок увеличится со 117 млн т до 170 млн т. При этом 98% от данного объема приходится на морской транспорт.

Мы ставим задачу к 2020 году привлечь на трансказахстанские маршруты не менее 10 млн т от этого грузопотока (*КНР – Европа*).

Привлечение транзитных грузопотоков через территорию Казахстана требует формирования развитой национальной транспортно-логистической инфраструктуры и ее интеграции в международную транспортную систему.

Данный вектор развития транспортно-логистического комплекса нашел свое отражение в озвученной в ноябре 2014 года Президентом Республики Казахстан Н.А. Назарбаевым Новой экономической политике «Нұрлы жол – Путь в будущее», которая обозначила принципиально новый подход инфраструктурного развития Казахстана.

В этой связи АО «НК «Қазақстан темір жолы»» реализует масштабную программу до 2020 года с общим объемом инвестиций 36,3 млрд долл., включающую в себя крупные инвестиционные проекты, направленные на снятие инфраструктурных ограничений, а также наращивание компетенций, позволяющих предоставить конкурентоспособный сервис и увеличить объемы перевозок.

Уже сегодня, в целях увеличения транспортно-транзитного потенциала сухопутных транспортных коридоров, Казахстан и Китай создали железнодорожную и логистическую инфраструктуру двух пограничных переходов, которые позволяют обеспечить перевозки в объеме свыше 40 млн т в год.

Учитывая направления и растущий объем товаропотоков между Китаем, Россией, странами Персидского залива и Евросоюза с участием Казахстана, складывается новая архитектура трансконтинентальных транспортных коридоров.

Для формирования конфигурации оптимальной ж/д сети в 2014 году были введены в эксплуатацию новые железнодорожные линии Жезказган – Бейнеу (988 км) и Аркалык – Шубарколь (214 км), Узень – Болашак – Берекет – Горган (928 км), которые более чем на 1 000 км оптимизируют маршруты грузопотоков в направлениях «Север – Юг» и «Восток – Запад». Эффектом от запуска этих линий станет

снижение транспортных расходов от 10 до 30%, сроков доставки – от 1 до 3 суток и, как следствие, повышение транзитного потенциала страны.

Важным мероприятием в развитии транспортных коридоров является создание в феврале 2014 года Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута при участии железнодорожных и портовых администраций и судоходных компаний Казахстана, Азербайджана, Грузии и Турции. Его цель – повышение привлекательности маршрута за счет взаимодействия сторон в устранении физических и нефизических барьеров и проведении согласованной конкурентоспособной тарифной политики.

Сегодня в условиях новых вызовов «Қазақстан темір жолы» проводит политику трансформации бизнеса. Адаптируясь к современным требованиям рынка, компания переходит от чисто железнодорожного сервиса к оказанию полного спектра мультимодальных транспортно-логистических услуг, интегрируя в себе морские, авиа- и автоперевозки, портовую, аэропортовую инфраструктуру, а также сеть терминалов в единую структуру, по принципу «одного окна», создав благоприятные условия для реализации экспортного и транзитного потенциала страны.

Наша стратегия предусматривает формирование внутренней и внешней транспортно-логистической сети в центрах консолидации и дистрибуции грузопотоков.

Реализован проект по строительству логистического терминала в порту Ляньюньган для обработки и консолидации грузопотоков из Юго-Восточной Азии в направлении стран Центральной Азии, Европы и Персидского залива.

В прошлом году объем экспортных и транзитных контейнерных перевозок через терминал порта Ляньюньган составил около 70 тыс. контейнеров (в ДФЭ), а до конца 2015 года

составит свыше 250 тыс. контейнеров (в ДФЭ) с последующим увеличением в 2 раза к 2020 году.

Прорабатываются проекты по созданию логистических терминалов в регионе Балтийского моря (*Клайпеда, Литва*) и Персидского залива (*Бендер-Аббас, Иран*), что позволит связать транспортные узлы и обеспечить выход в Мировой океан.

Порт Ляньюньган, СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» и порт Актау формируют опорную логистическую систему привлечения, транспортировки и дистрибуции грузопотоков через Центральную Азию. Для эффективного управления СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» и портом Актау нами привлечен крупный международный оператор портовой инфраструктуры – компания Dubai Port World.

Мы уделяем большое внимание развитию транскаспийского направления. В 2013 году нами была создана судоходная компания, которой в настоящее время осуществляются перевозки на Каспии. К 2020 году количество судов казахстанского флота составит 20 единиц. Принимая во внимание, что порт Актау имеет важное значение в регионе и обеспечивает 25% всех перевозок на Каспии (в 2014 г. – 10,3 млн т), мы завершим в текущем году расширение порта (*строительство зернового терминала мощностью 1,5 млн т и 2-х универсальных терминалов общей мощностью 1,5 млн т*), благодаря которому мощность будет доведена до 21 млн т в год.

В целях повышения экспортного потенциала Транскаспийского маршрута было начато строительство паромного комплекса в порту Курык. Завершение проекта позволит увеличить существующие мощности Казахстана по перевалке паромных грузов в 3 раза.

В декабре 2014 года в ходе телемоста с участием Президента Республики Казахстан была начата эксплуатация Сухого порта СЭЗ «Хоргос – Восточные Ворота». Планируемый объем обработки грузов к 2020 году – 4,4 млн т.

Проект направлен на создание современной инфраструктуры для производства и продвижения экспорта товаров, привлечения дополнительного транзитного грузопотока.

Внутренняя сеть транспортно-логистических центров будет сформирована в крупных городах страны и позволит удовлетворить потребности регионов в складских помещениях, а также создать центры консолидации и дистрибуции грузопотоков в Казахстане с покрытием регионов сопредельных стран. В мае текущего года будет завершено строительство ТЛЦ в городах Астане и Шымкенте.

Сегодня наблюдается тенденция переключения экспортно-импортных и транзитных грузопотоков с морского транспорта на железнодорожный.

В целях привлечения грузовых перевозок из Китая в направлении Европы и Центральноазиатских стран наша компания ведет активную работу с Китайскими железными дорогами и крупными провинциями КНР (*Ляньюньган, Чунцин, Сиань, Шеньжень, Ухань*).

Одним из результатов этой совместной работы является организация контейнерных поездов в сообщении Китай – Европа, объем перевозок которыми в 2014 году через Казахстан увеличился более чем в 3 раза в сравнении с 2013 годом и составил 21 192 контейнеров (в ДФЭ) в составе 226 поездов. В этом году тенденция сохранилась, и в первом квартале 2015 года было перевезено 4 386 контейнеров (в ДФЭ) (*в составе 52 контейнерных поездов*), что в 2,5 раза больше, чем в аналогичном периоде прошлого года (1 716 ДФЭ в составе 18 поездов).

В этом году также планируется организация контейнерного поезда по маршруту Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия – Турция. Для этого в рамках работы Координационного совета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута была выработана конкурентоспо-



собная комплексная ставка и единая технология организации движения контейнерного поезда.

Мы ожидаем, что полноценная реализация мероприятий по развитию транспортно-логистического комплекса Казахстана позволит к 2020 году увеличить общий объем транзитных перевозок через Казахстан (*Китай – Европа; Китай – Центральная Азия, Южный Кавказ, Турция; Центральная Азия – Россия, Европа*) в 2 раза – с 18 до 36 млн т, а доходы от транзита – в 3 раза – с 1 до 3,1 млрд долл.

Таким образом, стремясь стать активным участником мировой экономики, Казахстан вносит ощутимый вклад в развитие евразийских транспортных коридоров, глобальную инфраструктурную интеграцию и создание выгодных условий для транзита.

## Регионам – новая инфраструктура

**А.Б. Кошербаева**

*Директор Центра региональных и социологических исследований АО «Институт экономических исследований»*

Одним из важных элементов повышения конкурентоспособности регионов является качественная транспортно-коммуникационная инфраструктура, обеспечивающая внутренние и транзитные перевозки грузов и пассажиров с высоким уровнем сервисного обслуживания.

В современных условиях транспортно-коммуникационная инфраструктура должна развиваться таким образом, чтобы полностью удовлетворить существующий и перспективный спрос на свои услуги со стороны пользователей/потребителей. От степени развитости инфраструктуры зависит рост экономики. Высокоразвитая инфраструктура уменьшает расстояния регионов и оказывает положительный эффект на процессы в сфере экономики и межрегионального сотрудничества регионов страны, являясь основой модернизированной экономики, так как все современные технологии и новые сервисы трудно внедрять при старых инфраструктурах.

При этом качество инфраструктуры является важнейшим элементом, так как оно учитывает состояние и развитость инфраструктуры региона в целом.

Позитивные тенденции в реформировании транспортно-коммуникационной инфраструктуры республики налицо. В целях ускорения интеграционных процессов отечественного транспортного комплекса в международную систему и развития транзитного потенциала страны была создана конкурентная среда оказания транспортных услуг.

Реализуется проект мегауровня – трансконтинентальный автодорожный коридор «Западная Европа – Западный Китай» протяженностью более 8 тыс. км, из которых 2,7 тыс. км проходят по территории Казахстана, что, по экспертным оценкам, сократит срок транспортировки грузов из Китая в Европу с 40 до 10 дней, а также даст мощный импульс для развития смежных отраслей.

В стране построены порядка 1 200 км новых железнодорожных линий.

Увеличение транзитного грузопотока из Китая в европейские и азиатские страны возможно за счет реализации проекта «Жетыген – Коргас», который позволит сократить расстояние в направлении Азия – Европа на 500 км.

В 2013 году было открыто прямое железнодорожное сообщение между Казахстаном и Туркменистаном (Узень – государственная граница с Туркменистаном), что сократило расстояние более чем на 600 км и в перспективе обеспечит выход на Персидский залив.

В 2013 году была начата реализация проекта строительства железнодорожной линии Жезказган – Бейнеу и Аркалык – Шубарколь, которая сократит расстояние перевозок между Китаем и Европой на 1,2 тыс. км. В период строительства указанных железных дорог планируется задействовать порядка 80% работников из числа местных жителей.

Однако большинство реализованных и реализуемых проектов носят внешнеориентированный характер, а регионы нуждаются в хорошо развитой внутренней инфраструктуре. За последние десять лет была проведена большая работа по реконструкции и модернизации взлетно-посадочных полос, пассажирских терминалов, были отремонтированы и построены более 300 объектов в 14 аэропортах на общую сумму около 100 млрд тенге. Однако более 80% всех авиаперевозок предполагают активную эксплуатацию современных

типов воздушных судов, и это требует дальнейшей работы по модернизации и строительству новых аэропортов городов Костанай, Талдыкорган, Тараз, Семей, Петропавловск, Усть-Каменогорск и Уральск.

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры – приоритет номер один в рамках государственной программы «Нұрлы жол».

Модернизация инфраструктуры предполагает развитие транспортно-дистрибуционного узла, ориентированного на привлечение основных грузовых потоков и развитие качества менеджмента и терминальной инфраструктуры в «точках роста» в региональном разрезе, где ставка делается на города-хабы – Астану, Алматы, Шымкент, Актобе и Усть-Каменогорск.

И это не случайно, поскольку крупные города концентрируют капитал, ресурсы и передовые технологии. Это предполагает развитие сферы услуг мирового класса в городах-хабах, в том числе по подготовке человеческого капитала. Эти города могут конкурировать с мегаполисами в рамках евразийского пространства и способствовать вхождению Казахстана в число 30 развитых стран мира за счет ускоренной урбанизации населения и наращивания конкурентных преимуществ территории.

Города-хабы свяжут как сложившиеся, так и создаваемые региональные и субрегиональные территориально-хозяйственные системы и смогут позитивно влиять на повышение конкурентоспособности регионов страны за счет развитой системы региональных аэропортов с современной наземной инфраструктурой, что повышает мобильность населения и бизнеса.

В целях реализации Послания «Нұрлы жол», планируется связать крупные города-хабы (Алматы, Усть-Каменогорск) с центром – Астаной. Для этого будут реконструированы авто-

мобильные дороги по направлениям «Центр – Юг», «Центр – Восток» и «Центр – Запад».

Проект «Центр – Восток», который будет пролегать по маршруту Астана – Павлодар – Семей – Калбатау – Усть-Каменогорск и соединит Астану с восточными регионами, будет способствовать привлечению транзитных грузов, экспорту отечественных товаров, развитию туристского кластера с включением в зону влияния городов второго уровня: Павлодара с численностью населения 356,1 тыс. человек и Семей – 339,3 тыс. человек.

Проект «Центр – Юг» по направлению Астана – Караганда – Балхаш – Капшагай – Алматы позволит соединить Астану с южным макрорегионом страны и даст толчок к расширению возможностей транзитного потенциала сухих портов приграничных территорий, увеличению экспорта на внешние рынки, повышению качества транспортно-логистических услуг с включением в зону влияния городов Караганды, Капшагай и Балхаша с населением 492,4 тыс., 59 тыс. и 78,4 тыс. человек соответственно.

Проект «Центр – Запад» по направлению Астана – Аркалык – Ыргыз – Шалкар – Бейнеу – Актау соединит Астану с западными регионами, тем самым будут созданы условия для увеличения грузооборота между центральными и западными регионами, их кооперации, интеграции перевозок автомобильного, морского и железнодорожного транспорта, откроет новые рынки для отечественных товаров через казахстанские морские порты. Реализация данного проекта окажет влияние на развитие городов второго уровня – Аркалык и Актау, где численность населения составляет 41,9 тыс. и 185 тыс. человек соответственно, а также ряда населенных пунктов и малых городов.

Город-хаб Алматы с населением более 1,5 млн человек является крупным транспортно-логистическим центром,

связывающим направления Алматы – Тараз – Шымкент. Динамика развития городов второго уровня в зоне влияния хаба Алматы будет определяться темпами развития Алматинской агломерации и их транзитным потенциалом.

Реализация проекта по участку Жетыген – Коргас позволит увеличить объем транзитного грузопотока из Китая в европейские и азиатские страны, сократив расстояние в направлении Азия – Европа на 500 км. Создание СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» в технологической увязке с железнодорожной дорогой Жетыген – Коргас, автомобильным коридором «Западная Европа – Западный Китай» позволит сформировать мощный индустриально-логистический хаб, который обеспечит кратчайший доступ в Европу и Азию.

Город-хаб Актобе с населением 439,5 тыс. человек выступает каркасом, соединяющим Восток с Западом за счет северной оси: Усть-Каменогорск – Семей – Павлодар – Астана – Костанай (Кокшетау, Петропавловск) – Актобе – Орал с выходом на Каспийскую (Атырау, Актау), а также за счет строительства новой дороги из Актобе в Актау и реконструкции дорог из Актобе в Орал и Атырау, численность населения которых составляет 283,6 тыс. и 291,3 тыс. человек соответственно.

Завершение строительства международного автомобильного коридора «Западная Европа – Западный Китай» позволит раскрыть транзитный потенциал города-хаба Актобе и придаст мощный импульс развитию городов второго уровня Западного макрорегиона.

Город-хаб Шымкент с населением 711,8 тыс. человек будет служить центром, соединяющим Юг и Запад (граница Китайской Народной Республики (Достык, Хоргос) – Алматы – Тараз – Шымкент – Кызылорда – Актобе – Орал), Юг и Север (Петропавловск – Есиль – Аркалык – Жезказган – Шымкент), Юг и Восток (Алматы – Талдыкорган – Усть-Каменогорск – Семей – Павлодар).

Развитие инфраструктуры хаба Шымкент и всего Южного макрорегиона повысит мобильность населения и ресурсов, что позволит покрыть дефицит трудовых ресурсов в Северном и Центральном-Восточном макрорегионах

Программа «Нұрлы жол» имеет также сильный социальный эффект. Так, увеличение инвестиций в транспорт на 1% приведет к увеличению ВДС транспорта на 0,7%, увеличению численности рабочих мест на 0,14%. В числовом изложении увеличение инвестиций в транспорт на 1 млрд долл. увеличит численность занятых в транспорте на 20 000 человек, увеличение численности занятых в смежных отраслях – на 11 000 человек.

Также актуальной является тема поддержки индустриальной политики, в рамках которой требуется большой объем инвестиций в инфраструктуру. Развитие инфраструктуры в региональном разрезе в большей степени дает импульс к полноценному межрегиональному сотрудничеству. Казахстану необходимо модернизировать системы транспорта, логистики и энергетики для содействия реализации индустриальной политики.

Современная инфраструктура не только поможет объединить отечественные рынки, но и обеспечить связь с неиспользуемыми внешними рынками для экспорта казахстанских товаров. Действительно, исследование Азиатского банка развития показало, что улучшение транспортной инфраструктуры Казахстана могло бы на 35% уменьшить время в пути между областными центрами при передвижении по автомобильным трассам и на 71% – по железнодорожным магистралям, а стоимость интермодальных железнодорожных и автомобильных контейнерных перевозок снизить на 24%<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Asian Development Bank. 2012. Technical Assistance Report: Preparation of Sector Road Maps for Central and West Asia, Project Data Sheet (PDS): Details. TA No. 7708. Manila.

С 2015 года стартовала вторая пятилетка Государственной программы индустриально-инновационного развития (ГП ИИР) на 2015–2019 годы, в рамках которой будут реализованы индустриальные проекты в основном в обрабатывающем секторе промышленности. Наряду с ГП ИИР, программа «Нұрлы жол» предусматривает стимулирование деловой активности посредством повышения доступности финансирования малого и среднего бизнеса, крупного предпринимательства в сфере обрабатывающей промышленности.

В качестве основного вектора регионам Казахстана предстоит создать современную разветвленную и комфортную инфраструктуру самого высокого мирового уровня, уменьшающую расстояния между ними и оказывающую положительный эффект на процессы в сфере экономики и межрегионального сотрудничества.

Современная инфраструктура является основой модернизированной экономики регионов Казахстана, ориентированной на повышение географической и экономической доступности и качества транспортных услуг, повышение пропускной способности транспортных систем и снижение транспортных издержек пользователей транспортных услуг. Показателями уровня достижения данной цели должны являться:

- перевозка международных транзитных грузов;
- увеличение объема инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры (в т.ч. в рамках государственно-частного партнерства) и др.

В республике должна выстроиться особая система транспортировки грузов и перевозки пассажиров, при которой все виды транспорта будут дополнять друг друга, обеспечивая высокую эффективность всего транспортного комплекса. Технологическое взаимодействие между видами транспорта будут обеспечивать транспортно-логистические центры



(ТЛЦ), которые появятся в местах пересечения важнейших транспортных путей, связывающих крупные города Казахстана и обеспечивающих выход на внешние рынки.

Формирование ТЛЦ будет осуществляться по направлениям хабового принципа путем развития следующих опорных точек:

- формирование ТЛЦ в Астане и в городах второго уровня (Петропавловск, Костанай, Павлодар) предполагает создание «сухого порта» в рамках международного центра приграничного сотрудничества Курган (РФ) – Петропавловск (РК);

- Усть-Каменогорск. Создание ТЛЦ в Усть-Каменогорске, развитие грузотранспортного потенциала аэропорта в Семее;

- Актобе. Создание ТЛЦ в городах Актобе, Уральске, Актау и реконструкция аэропортов в городах Актау и Атырау, порта Актау, строительство портовой инфраструктуры в пунктах Курык и Баутино;

- Шымкент и Алматы. Формирование ТЛЦ в городах Алматы и Шымкенте позволит решить вопросы дефицита терминального парка в городах Алматы и Шымкенте путем строительства ТЛЦ, соответствующих международным стандартам с применением современных информационных систем и технологий. Кроме того, формирование ТЛЦ на станции Достык, МЦПС «Хоргос».

Создание и развитие «зоны роста» по хабовому принципу станут одними из ключевых шагов по снижению региональных диспропорций, усилению межрегиональных связей и развитию внутрирегиональной сети инфраструктуры, что в итоге окажет позитивное влияние на:

- привлечение в страну новых компаний (качество транспорта – третий по значимости фактор для компаний при выборе места локализации);

- создание новых рабочих мест через повышение мобильности населения;

- сокращение сроков и стоимости транспортных услуг за счет сочетания универсальности грузового автотранспорта на коротких расстояниях с энергетической эффективностью железнодорожного транспорта на дальних расстояниях;
- создание благоприятных условий для развития бизнеса;
- увеличение мощности для обработки международных и внутренних грузов;
- улучшенное сообщение с международными и внутри-региональными рынками.

**Евразийские инфраструктурные артерии:  
возможности и вызовы, а также  
практические шаги по реализации сотрудничества**

**Т.И. Султанов**

*Директор Национального института стратегических  
исследований Кыргызской Республики*

Для стран Центральной Азии, отдаленных от международных морских путей, затраты на транспортировку экспортных и импортных грузов являются важным фактором конкурентоспособности, реализации потенциальных возможностей. Для государств региона, особенно небольших, наземные транспортные пути – жизненно важные экономические коммуникации, и это связано не только с реализацией транзитных возможностей, но и с получением и улучшением доступа к рынкам, с соединением крупных рынков, с выходом на более емкие рынки – на юге Индии, Пакистана, Ирана и на севере России.

В Центральной Азии есть разветвленная инфраструктурная сеть, и регион расположен на перекрестке нескольких международных автодорожных и железнодорожных маршрутов. В то же время шесть коридоров Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) общей протяженностью 80 000 км содействуют развитию транспортной сети по автомобильным и железным дорогам.

Торговля и транспорт связаны неразрывно, и в регионе осуществляются усилия по развитию транспортной и энергетической инфраструктуры в регионе, что создает базу для увеличения объемов внешней торговли и изменения ее структуры.

В Центральной Азии реализуется несколько концепций, способствующих развитию транспортных коридоров, таких

как: «Новый Шелковый путь» и «Экономический пояс Шелкового пути».

### *Исторические предпосылки*

Думаю, что идея Экономического пояса Шелкового пути имеет глубокие корни в древней, новой и новейшей истории.

Так, Республика Казахстан, Китайская Народная Республика, Кыргызская Республика, Российская Федерация и Республика Таджикистан провели 25 августа 1999 года встречу на высшем уровне в г. Бишкеке.

На этой встрече главы государств поддержали идеи доктрины Президента Кыргызской Республики «Дипломатия Шелкового пути» о возрождении его на современном уровне международного сотрудничества в интересах устойчивого экономического развития, укрепления мира и стабильности в регионе.

В доктрине «Дипломатия Шелкового пути» были провозглашены такие принципы, как:

- Совместное прошлое и настоящее Великого Шелкового пути.
- Равноправное партнерство, дружба и сотрудничество со всеми странами Великого Шелкового пути.
- Взаимозависимость.
- Взаимная выгода.
- Долгосрочная перспектива.
- Многовекторность развития международного сотрудничества.

Мы весьма благодарны уважаемым президентам за поддержку киргизской инициативы по возрождению Великого Шелкового пути.

Полагаем, что данные принципы нашли свое продолжение в инициативе «Экономический пояс Шелкового пути»,

выдвинутой Председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 году.

Как вы знаете, 28 марта 2015 года был опубликован документ «Концепция и план действий по содействию совместному строительству “Экономического пояса Шелкового пути” и “Морского Шелкового пути XXI века”».

Напомню, что в качестве цели было выдвинуто стимулирование упорядоченного и свободного потока экономических факторов, высокоэффективного распределения ресурсов и глубокой рыночной интеграции путем укрепления связей и взаимодействия между Азией, Европой и Африкой, а также в омывающих их берега морях.

План действий призывает к координации политических мер, развитию инфраструктурных связей, свободной торговли, финансовой интеграции и людских обменов для взаимодополняющего использования уникальных ресурсных преимуществ стран-участников через многосторонние механизмы и многоуровневые платформы.

Была поставлена задача создания нового континентального моста. Для стран Центральной Азии большой интерес представляют планируемые к созданию международные коридоры экономического сотрудничества «Китай – Монголия – Россия» и «Китай – Центральная Азия – Западная Азия».

### ***Практические шаги***

Полагаем необходимым дополнить идеи сотрудничества практическими шагами. Вот некоторые из них:

*Содействие укреплению международных правовых рамок*

Эффективность экономического сотрудничества зависит от сильной правовой базы. Поэтому следует уделить особое внимание уточнению и сближению норм правовых актов, а также единому пониманию и применению их положений.

Актуальным представляется обмен опытом при подготовке законодательных актов, включая те акты, в которых должным образом описан состав экономических преступлений, связанных с коррупцией и другими нарушениями.

Еще одним направлением может стать совместное изучение и продвижение универсальных соглашений, конвенций и протоколов, регулирующих движение грузов, товаров и капитала.

#### *Продвижение государственно-частного партнерства*

Государства ответственны за принятие мер по продвижению благоприятной бизнес-среды, поэтому государства должны иметь возможность опираться на поддержку делового сообщества и гражданского общества, действуя как единое целое для успешного продвижения целей совместного и взаимовыгодного сотрудничества.

#### *Повышение безопасности контейнерных перевозок и цепи поставки товаров*

Одним из ключевых элементов Экономического пояса Шелкового пути является транзит грузов через территории разных стран. Данное направление представляется важным в свете проекта «Экономический пояс Шелкового пути», инициативы Президента Кыргызстана А.Ш. Атамбаева о строительстве железной дороги Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан, инициативы Президента Казахстана Н.А. Назарбаева о строительстве автомобильных дорог во всех направлениях от Астаны и др.

В этом направлении можно выделить поддержку продвижения соответствующими службами стран Центральной Азии усилий специализированных структур и организаций. В первую очередь речь идет о Всемирной таможенной организации (ВТО) и использовании принятых ею Рамочных стандартов безопасности и облегчения мировой торговли (SAFE) в качестве ключевого международного инструмента.

### *Обеспечение надежности паспортов и иных проездных документов*

Экономический пояс Шелкового пути, Евразийский экономический союз и другие инициативы предполагают высокую мобильность населения, бизнесменов, деятелей науки и культуры, студентов, туристов и т.д.

В этой связи совместное сотрудничество в области продвижения рекомендованных Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) стандартов безопасности, касающихся выдачи паспортов и обращения с ними, представляет еще одно направление сотрудничества.

Ряд стран Центральной Азии уже ввели в обращение биометрические паспорта. Кыргызстану предстоит это сделать в 2016 году.

Также перспективным направлением может стать содействие выполнению государствами-участниками обязательства ОБСЕ по использованию базы данных Интерпола по утерянным и украденным проездным документам (ASF-SLTD), нацеленной на выявление незаконно используемых проездных документов, которые зарегистрированы в базе данных Интерпола как утерянные или украденные.

#### *Международное сотрудничество*

Страны Центральной Азии сотрудничают с более чем 20 структурами ООН, международными, региональными и субрегиональными организациями и специализированными агентствами для поддержания их экономической деятельности, обмена опытом и укрепления контактов между руководством стран и международными экспертами.

Данное сотрудничество можно дополнить работой по дальнейшему совершенствованию взаимодействия с другими партнерами и заинтересованными сторонами, основываясь на реалистической оценке их сравнительных преимуществ и оценке возможностей для восполнения имеющихся

пробелов (законодательных, техническое сотрудничество и т.д.) и избегания дублирования усилий.

### *Логистика*

Важно создать эффективную транспортную инфраструктуру и улучшить транспортное обслуживание, сделав его менее дорогостоящим как внутри региона, так и за его пределами.

Важна активизация действий по реализации транспортно-транзитного потенциала Центральной Азии. Транспортные мощности должны соответствовать темпам экономического роста и даже несколько опережать их.

Необходимо создание устойчивого механизма управления транспортными коридорами, и в этом направлении формат многостороннего сотрудничества может принести наибольшую результативность.

### *Вызовы и риски*

При уверенности в том, что главная тенденция социально-экономического развития наших стран позитивная, нам нельзя недооценивать риски и вызовы, стоящие перед нами сейчас и в ближайшем будущем.

Главными из них остаются продолжающееся снижение темпов роста мировой экономики, некоторое обострение противоречий между дефицитным совокупным спросом и избыточным предложением, проблема роста себестоимости производственных предприятий и недостатка инновационного потенциала, а также возникающие противоречия между развитием экономики, недостатком ресурсов и экологией.

Необходимо трезво понимать, что крупная по масштабу экономика не всегда является сильной, рост экономики может быть быстрым, но не оптимальным. Экстенсивный путь развития экономики, при котором рост экономики и ее мас-



штабы зависят от затрачиваемых ресурсов и других производственных факторов, не может быть устойчивым. Можно еще некоторое время идти по старому пути. Но развитые страны, Китай провозгласили переход от модели развития, основанной на производственных факторах и масштабных инвестициях, к модели инновационного развития.

Чтобы осуществить переход к модели инновационного развития, необходимо повысить собственный уровень инновационных способностей. Самой актуальной задачей является устранение институциональных и системных барьеров, максимальное освобождение и выявление потенциальных сил науки и техники как новой производственной единицы.

Одним из серьезных барьеров в развитии торговли в регионе является состояние обслуживаемой инфраструктуры. Индекс качества логистики 2014, разработанный Всемирным банком, позволяет дать оценку состоянию данного фактора. В рамках оценок по данному индексу Казахстан занимает лидирующее 88-е место по показателям эффективности торговой логистики среди 160 стран, находящихся в выборке. Таджикистан – на 114-м месте, Узбекистан – 129-м, Туркменистан – 140-м и Кыргызстан – на 149-м месте. Основными барьерами для торговли в регионе являются недостаточное качество торговой и транспортной инфраструктуры, недостаточное развитие системы логистики.

### ***Проекты в Кыргызской Республике***

В Кыргызстане реализуются или готовятся к реализации несколько инфраструктурных проектов. Остановлюсь более подробно на одном из них – это проект «Региональный транспортный коридор (РТК)».

Центральная Азия имеет значительный транзитный транспортный потенциал, а Кыргызстан является транзит-

ным участком в транспортном коридоре между Европой и Китаем. Важнейшая задача Кыргызстана – в полной мере реализовать свое выгодное географическое положение, став транзитным участком в транспортном коридоре между Европой и Китаем. В связи с этим в настоящее время предлагается создать сухопутный мультимодальный региональный транспортный коридор, который будет связывать через Кыргызстан: Китай, Узбекистан, Таджикистан, Казахстан и Афганистан. Другими словами, грузы в контейнерах будут транспортироваться по железной дороге из морских портов Китая до ж/д станции Кашгар, где будут перегружаться на кыргызские автомобильные контейнеровозы. Региональный транспортный коридор будет состоять из двух направлений: «Северный поток» – Кашгар – Торугарт – Бишкек и «Южный поток» – Кашгар – Иркештам – Ош.

Следующие факторы объясняют выгоды создания РТК:

- Повышение деловой активности в Синьцзян-Уйгурском автономном регионе (СУАР) Китая и рост объемов торговли с другими регионами Китая увеличат потребность в региональной перевозке грузов.
- Сокращение фактического расстояния и времени транспортировки грузов по предлагаемому коридору.
- Загруженность морских портов Китая и Европы приведет к увеличению транзитной перевозки грузов между Восточным и Центральным Китаем, Европой и Ближним Востоком.
- Существует достаточно устойчивый поток контейнерных грузов из Южной Кореи, Японии, США, развитых промышленных зон океанического побережья Китая в Кыргызстан, Ферганскую долину в Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан и Афганистан. Данный поток на сегодняшний день идет через казахстанские железнодорожные переходы Достык – Алашанькоу, Хоргос – Алтынколь, а также через станцию Локоть с Транссиба.

Автомобильные дороги Кашгар – Торугарт – Нарын – Бишкек и Кашгар – Иркештам – Сары-Таш – Ош или Карамык являются важной составляющей рассматриваемого РТК, так как через них будут осуществляться контейнерные грузоперевозки на автомобильных контейнеровозах. Данные автомобильные дороги входят в международные транспортные коридоры в рамках ТРАСЕКА, ЦАРЭС.

В настоящее время контейнерные грузоперевозки из Южной Кореи, Японии, США, ОАЭ через морские порты Китая назначением в Кыргызстан идут по железной дороге транзитом через Казахстан в Бишкек или через Казахстан, Узбекистан, Таджикистан в Ош.

Контейнерные грузопотоки через РТК можно будет разделить на:

- «Северный поток» РТК, а именно Кашгар – Торугарт – Нарын – Бишкек.
- «Южный поток» РТК – Кашгар – Иркештам – Сары-Таш – Ош.

Наиболее подходящим и перспективным для развития транзита при мультимодальных перевозках контейнеров через Кыргызстан является «Южный поток» РТК:

- Кашгар – Иркештам – Сары-Таш – Ош – Андижан в Узбекистан, Туркменистан, далее в Иран и страны Кавказского региона.
- Кашгар – Иркештам – Сары-Таш – Карамык – Душанбе в Таджикистан, Афганистан.

\* \* \*

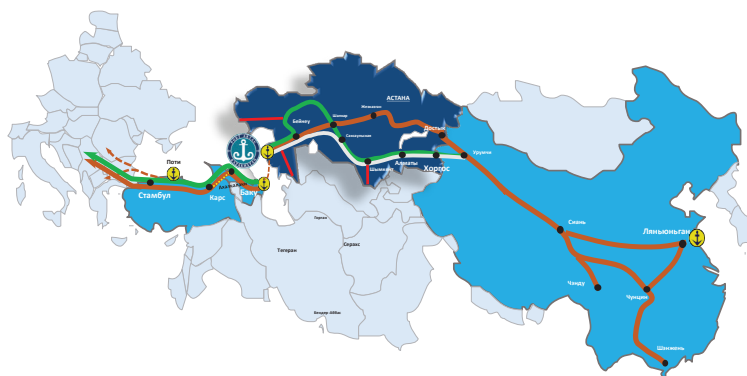
В апреле 2013 года Председатель КНР Си Цзиньпин сказал: «Развитие Китая выгодно для всего мира и, прежде всего, для соседних стран». Данные слова звучат как приглашение для наших стран воспользоваться преимуществами и достижениями второй экономики в мире, которой является Китай.

Для того чтобы в полной мере реализовать идеи Экономического пояса Шелкового пути и воспользоваться плодами совместного и взаимовыгодного сотрудничества, нам необходимо мобилизовать активность разных сторон, научиться использовать как «видимую руку», так и «невидимую руку» рынка.

## Основные аспекты повышения конкурентоспособности сухопутных маршрутов Евразии

К.Е. Альмагамбетов

Генеральный директор СТК «KAZLOGISTICS»



Основным официально признанным международным коридором, пролегающим через территорию Республики Казахстан, является ТРАСЕКА. Сегодня ТРАСЕКА включает в себя транспортную систему 13 стран – участников Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия (ОМС ТРАСЕКА), подписанного в сентябре 1998 года в г. Баку: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина и Узбекистан.

Транскаспийский международный транспортный маршрут создан в ноябре 2013 года. В Координационный комитет маршрута входят ЗАО «Азербайджанские железные дороги», АО «Грузинская железная дорога», АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»», ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство», АО «Национальная компания «Актауский международный морской торговый порт»»,

Бакинский международный морской торговый порт, ООО «Батумский морской порт».

22 мая 2012 года в заключительном слове на 25-м заседании Совета иностранных инвесторов Президент Республики Казахстан Н.А. Назарбаев объявил о начале масштабного проекта «Новый Шелковый путь».

Однако до сегодняшнего дня не создан Координационный совет «Новый Шелковый путь», не отработан и не согласован с причастными сторонами маршрут «Новый Шелковый путь» с участием железнодорожного, авто- и морского транспорта.

В настоящее время ведется работа по реализации проекта «Экономический пояс Шелкового пути», но до сих пор не создана совместная Рабочая группа по продвижению этого проекта.



Характеристики перевозок контейнеров			
	Расстояние	Время	Тариф/FEU (Допл. США)
Чунцин-Дуйсбург	~ 10 769 км	16 сут.	7595
Чунцин-Дуйсбург (морем)	~ 20 000 км	45-60 сут.	~ 3500

Сравнение морского и сухопутного маршрутов.

Существующие проблемы:

- Высокий тариф контейнерных перевозок: необходимо решение вопросов обратной загрузки, консолидации грузопотока.
- Регулярность маршрутов контейнерных поездов, следование по расписанию с выдержкой сроков доставки.
- Унификация документооборота, согласованной технологии работы таможенных и других контролирующих служб.
- Организация соответствующего сервиса на маршрутах следования (преимущественно автотранспорт).
- Создание информационного обмена между участниками перевозки.

Преимущества сухопутного маршрута заключаются в сокращении сроков доставки, стабильности и регулярности перевозок.

Кардинальное решение вопроса организации конкурентоспособного наземного коридора – это строительство новой железной дороги, которая свяжет кратчайшим расстоянием Китай с Европой через Казахстан, Россию, Беларусь в Польшу, с внедрением новых технологий, обеспечивающих скоростное движение контейнерных поездов со скоростью до 1 600–1 800 км/сутки, с перевозкой контейнеров в два яруса и возможным перегрузом с узкой колеи на широкую внутри Республики Казахстан. Тем самым будет обеспечена минимальная задержка на границе и сократится срок доставки в 2 раза (до 6–8 суток).

Панамский канал – 14 тыс. судов/год, 280 млн т/год.

Суэцкий канал – около 18 тыс. судов/год, в 2011 году доходы составили 5,2 млрд долл.

## Геостратегические и экономические возможности коридора ТРАСЕКА

**М.Т. Садуов**

*Национальный секретарь Межправительственной  
комиссии ТРАСЕКА в Республике Казахстан*

Основная деятельность Межправительственной комиссии (МПК) ТРАСЕКА направлена на создание привлекательных условий для всех участников транспортного процесса. Это продуманная и эффективная транспортная политика всех вовлеченных стран, открытый доступ к рынку с учетом обеспечения безопасности на транспорте в странах, тяготеющих к региону ТРАСЕКА, где они объединяют усилия для реализации своих геостратегических и экономических возможностей.

Президентом Казахстана Нурсултаном Абишевичем Назарбаевым в рамках Стратегии «Казахстан-2050» и Послания «Нұрлы жол – Путь в будущее» была определена важность продолжения работ по созданию и развитию транспортных узлов как на востоке и западе страны, так и в странах Азии, Ближнего Востока и Европы.

Сегодня следствиями глобализации экономики являются:

- рост разделения труда в мировом масштабе;
- постоянное перемещение ряда видов промышленного производства из развитых стран в развивающиеся страны, а затем из развивающихся стран в менее развитые страны.

Глобализация неизбежно приводит к увеличению транзитных функций и роли морских перевозок для прибрежных стран ТРАСЕКА, осознающих, в свою очередь, социально-экономические выгоды, которые они могут ожидать вследствие этого развития.



Постоянное увеличение размеров судов-контейнеровозов представляет угрозу для ряда существующих портов захода, которые не в состоянии их принимать. В результате многие, в том числе и крупнейшие порты в Азии и Европе, в будущем смогут обслуживать лишь фидерные перевозки.

Эти факторы все больше влияют на складские расходы пользователей и вынуждают их к пересмотру установленных маршрутов и используемых видов транспорта. Развитие скоростных технологий и видов транспорта в качестве альтернативы только морским кругосветным перевозкам выходит на передний план.

Избыток мощностей контейнеровозов усугубляет тарифные войны между судоходными линиями. Таким образом, число портов захода уменьшается.

Неожиданные проблемы возникают в сфере безопасности морских перевозок в связи с широкомасштабным возрождением пиратства на основных маршрутах доставки и наличием перегруженных узких мест. Возрождение пиратства в Юго-Восточной Азии и Индийском океане вынуждает судоходные линии выбирать более протяженные маршруты.

Антипиратские меры представляют собой дорогостоящие вложения и неэффективны. А их угроза с каждым днем все больше возрастает в Суэцком и Аденском каналах из-за политической нестабильности в этом регионе.

Вместе с тем активное развитие рынка Китая прогнозирует увеличение его доли в мировом товарообороте, несмотря на всеобщее замедление роста ключевых экономик.

Необходимо учесть, что Азиатско-Тихоокеанский регион – один из самых динамично развивающихся в мире. По оценкам экспертов, многие европейские рынки в ближайшие несколько десятилетий будут переориентированы на Азию, так как тут есть большой потребительский спрос.

В то время, когда объем международных грузоперевозок ТРАСЕКА преимущественно сосредоточен на исторически существовавших рынках Черного и Каспийского морей, стратегический ориентир на развитие перевозок из Китая будет являться своевременным и экономически оправданным.

Согласно прогнозам экспертов, объем транзитных грузов из Китая в направлении стран ТРАСЕКА может увеличиться от 1,5 до 5 млн т в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

По инициативе Президента Н.А. Назарбаева в Казахстане идет реализация проекта «Новый Шелковый путь» с привлечением иностранных инвесторов, где Казахстан не просто заинтересован в развитии транспортно-логистической инфраструктуры, но, самое главное, в создании возможности для стран Европы и Азии эффективной торговли и обмена через данный маршрут.

В этой ситуации Казахстан, развивая терминалы Достык, Хоргос и Актау, планируя приобретение терминалов в Черном и Балтийском морях, располагая развитой сетью всех видов транспорта, включая собственный терминал в порту Ляньюньган (КНР), занимает активную позицию по дальнейшей интеграции в коридор ТРАСЕКА.

На сегодня построены стратегически важные железнодорожные линии Жетыген – Коргас, Узень – госграница с Туркменистаном и Жезказган – Бейнеу, что существенно сократит протяженность перевозок, в том числе по коридору ТРАСЕКА от станции Достык/Алтынколь до порта Актау на 1 200 км.

Это также снизит стоимость перевозок в среднем на 25–35% и будет способствовать дальнейшему развитию грузоперевозок.

В рамках проекта Silk Wind, созданного по инициативе казахстанской стороны, протяженность и скорость перевоз-

ки на маршруте Достык/Алтынколь – Карс через порты Актау и Баку практически сократятся на 25% (с 16 до 12 дней). Проект предусматривает внедрение системы предварительного обмена информацией между таможенными службами и участниками перевозочного процесса и предполагает предоставление комплексных услуг инфраструктуры логистики.

В 2013 году экспертами всех стран был разработан проект соглашения, который планируется подписать в ближайшее время.

Работа по обсуждению условий и формированию регулярных блок-трейнов между Китаем и Турцией нами уже начата.

Также, в целях упрощения организации международных перевозок, планируется:

- создание многополосных пограничных пунктов пропуска в целях устранения эффекта «узкого горлышка», связанного с перемещением автотранспортных средств;
- модернизация пограничных пунктов пропуска и увеличение пропускной способности приграничных станций.

Тоннаж судов, эксплуатируемых на Каспийском море, позволяет полностью охватить существующие и потенциальные потребности в железнодорожно-паромных и Ро-Ро перевозках.

Однако, несмотря на достаточно высокую частоту рейсов, существующие сервисы не могут работать по регулярному расписанию из-за несовершенных и устаревших технологий обслуживания в портах и пограничных процедур, а также из-за задержек железнодорожных операций и планирования железнодорожных перевозок, недостаточной оснащенности портовой железнодорожной инфраструктуры и маневровых путей.

Вопросы пересечения границ двоякого характера:

- Таможенные процедуры на границе (в портах) должны быть ускорены и упрощены, их необходимо привести в со-

ответствие с международными конвенциями, подписанными странами – участниками ТРАСЕКА; пользователи должны быть осведомлены заранее о соответствующих процедурах. Очевидно, этого проще достичь в странах, где государственные учреждения используют системы предварительного декларирования (TIR-EPD, PAIES, NCTS).

- Портовые процедуры, которые включают планирование причаливания судов и погрузочно-разгрузочных работ, разрешения на заход и выход судов, мониторинг хранения грузов, реализацию систем информационного обслуживания порта и создание информационных порталов, удобных для пользователей.

- Постепенное развитие предварительного электронного бронирования и систем авансовых платежей для судов Ро-Ро и Ро-Рах, по аналогии с теми, что применяются в других морях, повышение надежности услуг линейного судоходства на Каспии.

- По возможности использование общих транспортных документов (таких как, например, железнодорожная накладная ЦИМ/СМГС), позволяющее развивать бесперебойные международные перевозки контейнерными поездами через Каспийское море.

- Содействие реализации комплексных мультимодальных тарифных платформ, позволяющих клиентам легко получать доступ к прозрачным тарифам на доставку от двери до двери.

В свете вышеизложенного, хотелось бы отметить, что мы поддерживаем инициативы по необходимости повышения эффективности мер, улучшению качества транспортной инфраструктуры, а также дальнейшему снижению физических и нефизических барьеров.

В условиях, когда в мире страны переживают политическую нестабильность в регионах, многовекторная политика

нашего Главы государства позволит довести уровень развития транспортной инфраструктуры, соответствующий потенциалу, имеющемуся у Казахстана. Государство со стабильной политической системой подвержено наименьшему количеству рисков и является безопасным, вследствие чего деятельность транспортной сферы находится на высоком уровне защищенности.

Только международное сотрудничество в рамках развития и возрождения Шелкового пути позволит странам расширять границы, основываясь на принципах открытости, равенства и взаимной выгоды. И только совместными усилиями возможно достичь эффективного развития Нового Шелкового пути. Меры Казахстана по развитию транспортной инфраструктуры и содействию росту транзитных перевозок приобретают особую роль в деле активизации перевозок по коридору ТРАСЕКА.

## **ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЕ КОРИДОРЫ: ПЕРСПЕКТИВЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ**

---

### **Энергетическая стратегия Азербайджана в условиях глобальной нестабильности**

**Фархад Мамедов**

*Директор Центра стратегических исследований  
при Президенте Азербайджанской Республики*

Формирование энергетических коридоров – основных маршрутов поставок энергоресурсов является актуальным для Азербайджана с момента восстановления независимости. Нефтяная стратегия Национального Лидера азербайджанского народа Гейдара Алиева состояла из нескольких этапов. Первый этап стратегии подразумевал привлечение современных технологий и инвестиций. Второй этап – выбор маршрутов поставок и строительство трубопроводов, которые были бы в собственности Азербайджана и регулировались с нашей стороны.

По причине армяно-азербайджанского нагорно-карабахского конфликта, оккупации 20% территории Азербайджана со стороны Армении, все трубопроводы были проложены по территории Грузии, Турции и России.

### ***Нефтегазовые трубопроводы Азербайджана***

Азербайджанская нефть транспортируется в западном направлении действующими тремя трубопроводами: Баку – Тбилиси – Джейхан (БТД), Баку – Супса и Баку – Новороссийск.

Нефтепровод БТД, трубопровод для транспортировки каспийской нефти с месторождения Азери – Чыраг – Гюнешли к турецкому порту Джейхан, расположенному на берегу Средиземного моря. Официальное торжественное открытие всего нефтепровода прошло 13 июля 2006 года в Джейхане.

Протяженность – 1 773 км. Нефтепровод проходит по территории трех стран – Азербайджана (449 км), Грузии (235 км) и Турции (1 059 км).

В июле 2006 года состоялась первая прокачка нефти. С тех пор ежегодное количество проходящей по трубам нефти составляет 1,2 млн барр., или 50 млн т нефти.

#### *Техническая характеристика*

Продолжительность жизни трубопровода спроектирована на 40 лет с пропускной способностью 1 млн барр. в день при нормальной загруженности.

Нефти, добываемой на азербайджанских месторождениях, недостаточно для обеспечения рентабельности нефтепровода. Поэтому для владельцев крайне важно было обеспечить участие в его работе Казахстана, который в настоящее время экспортирует свою нефть на Запад через трубопровод КТК (Каспийский трубопроводный консорциум) и российский порт Новороссийск, а также по системе «Транснефти». 16 июня 2006 года Нурсултан Назарбаев подписал договор о присоединении Казахстана к проекту нефтепровода. Договор предусматривает организацию танкерной перевозки казахстанской нефти из Актау в Баку через Каспий и ее дальнейшей транспортировки по нефтепроводу БТД. За 2014 год нефти третьих сторон пока прокачано более 5 млн т.

#### *Баку – Супса*

Нефтепровод Баку – Супса был запущен в эксплуатацию 17 апреля 1999 года. Трубопровод был построен в рамках контракта на разработку месторождений Азери – Чираг – Гюнешли. Его протяженность составляет 837 км. Диаметр

трубопровода – 530 мм. Нефтепровод берет свое начало в терминале Сангачал и протягивается до Грузинского терминала Супса. Оператором трубопровода является ВР.

Пропускная способность трубопровода – 145 000 барр. в день, с возможным максимальным увеличением до 600 000 барр. в день.

#### *Баку – Новороссийск*

Нефтепровод Баку – Новороссийск – трубопровод для транспортировки каспийской нефти к российскому порту Новороссийск, расположенному на берегу Чёрного моря.

По состоянию на 2008 год контролируется российской компанией «Транснефть». Нефть, прокачиваемая по трубопроводу, продается в Новороссийске под маркой Urals. В январе 1997 года между Россией и Азербайджаном было подписано соглашение, в котором определялись объемы и сроки прокачки нефти и Азербайджан обязался транспортировать 2,5–2,7 млн т нефти в год.

Протяженность трубопровода составляет 1 330 км, по территории Азербайджана проходит 231 км. В России нефтепровод проходит по территории Дагестана и Чечни.

Пропускная способность трубопровода – 2,55 млн т в год.

#### *Действующие газопроводы*

В данный момент существуют три действующих газопровода: Южнокавказский газопровод, трубопровод Гази-Магомед – Астара – Абадан и Маздок – Махачкала – Гази-магомед.

Южнокавказский газопровод, или по-другому Газопровод Баку – Тбилиси – Эрзурум, был официально открыт 25 марта 2007 года. Диаметр трубопровода – 42 дюйма, протяженность составляет 970 км (442 км в Азербайджане, 248 км в Грузии и 280 км от грузино-турецкой границы до Эрзурума).



По Южнокавказскому газопроводу прокачивается газ, добываемый в рамках первой фазы проекта «Шах-Дениз».

### *Проектируемые газопроводы*

На данном этапе Азербайджан является единственной страной, способной начать осваивать так называемый Южный энергетический коридор, инициированный нашей республикой. Южный энергетический коридор включает три проекта: расширение Южнокавказского газопровода, Транс-адриатический трубопровод (TAP) и Трансанатолийский газопровод (TANAP).

#### *Расширение Южнокавказского газопровода*

17 декабря 2013 года в Баку было подписано соглашение по инвестиционному решению реализации проекта «Стадия-2» по разработке месторождения. Этот проект предусматривает добычу с 2018 года по 16 млрд м<sup>3</sup> газа в год, из которых 6 млрд будут поставляться в Турцию, а 10 млрд – в Южную Европу.

Общая стоимость расширения Южнокавказского газопровода составляет 735 млн долл. В рамках проекта будет построен трубопровод длиной 428 км в Азербайджане и Грузии, а также строительство 59 км трубопровода в Грузии. Работы начались в январе 2015 года, завершение в Грузии запланировано на конец 2016 года, в Азербайджане – годом позже.

#### *Трансанатолийский газопровод (TANAP)*

В конце декабря 2011 г. Азербайджан и Турция подписали меморандум о взаимопонимании по созданию консорциума, который будет строить новый газопровод для поставок азербайджанского газа в Европу.

Трубопровод, получивший название Trans-Anatolia Gas Pipeline (TANAP), протяженностью около 2 000 км будет проходить по территории Турции (с турецко-грузинской до

турецко-болгарской границы). Его точная трасса пока не определена, стоимость оценивается в 5–6 млрд долл. Пропускная способность газопровода на первой стадии составит 16 млрд м<sup>3</sup> в год, из которых 6 млрд м<sup>3</sup> будут использоваться турецкими потребителями, а остальной объем пойдет в европейские страны. На втором этапе, в 2023 году, планируется увеличение пропускной способности трубы до 24 млрд м<sup>3</sup> в год. На третьем этапе, в 2026 году, – до 31 млрд м<sup>3</sup> в год. Ввод в строй газопровода запланирован на 2018 год и приурочен к началу добычи газа на второй очереди месторождения Шах-Дениз. 58% акций в проекте TANAP принадлежит ГНКАР, 30% – турецкой стороне, которая будет представлена BOTAS, и 12% – ВР.

17 марта 2015 года состоялась официальная церемония закладки фундамента проекта TANAP в турецкой провинции Карс.

#### *Трансадриатический газопровод (TAP)*

Проектируемый трубопровод Trans Adriatic Pipeline (TAP) предназначен для транспортировки природного газа из Каспийского региона в Южную Европу. Маршрут газопровода протяженностью в 520 км – Греция, Албания, Адриатическое море (оффшорная часть) и Италия. Предполагаемая мощность газопровода – 10 млрд м<sup>3</sup> в год, с возможностью увеличения пропускной способности до 20 млрд. Протяженность оншорной части, проходящей по территории Греции, – 465 км, оффшорной части – 115 км. Общая стоимость проекта оценивается в 4–5 млрд евро.

Как указывал Президент Азербайджана Ильхам Алиев, Азербайджан выступит в роли нового источника газа для Европы. В краткосрочной и среднесрочной перспективе это наиболее реальный проект, который уже начал реализовываться. После строительства Южного энергетического коридора будет подготовлена готовая инфраструктура для транспортировки энергоресурсов из Центральной Азии.

В этом контексте хотел бы особо отметить геополитическую нагрузку проектов. К сожалению, реализация трубопроводных проектов увеличивает спекуляции по геополитической ситуации. Для Азербайджана все проекты в энергетической сфере имеют исключительную экономическую целесообразность. Для нас важно, чтобы на европейском газовом рынке не произошло перенасыщение, вследствие чего цена на газ может упасть. Таким образом, мы учитываем возрастающую потребность Европы в газе и стремимся в те регионы Европы, где не будем конкурировать с традиционными поставщиками. Европа постепенно отказывается от атомной энергетики и делает ставку на экологически чистый вид топлива, которым является природный газ.

Украинский кризис привел к тому, что Россия меняет маршруты поставок газа и ведет переговоры о строительстве «Турецкого потока» по дну Черного моря. Следует отметить, что это изменение касается исключительно маршрутов поставок и не повлияет на объемы газа. Газ, который пойдет по этому маршруту, уже законтрактирован и будет доставляться тем же потребителям, что и сейчас. В новых реалиях Турция может стать крупнейшим энергетическим хабом, что в интересах и Азербайджана, потому что Турция является стратегическим партнером Азербайджана и в экономику этой страны до 2019 года Азербайджан планирует инвестировать до 20 млрд долл. Данный проект также не повлияет на цену газа, поставляемого из Азербайджана в Турцию. Потребности Турции до 2030 года будут только расти, и сейчас Турция приобретает газ из Азербайджана, России и Ирана. Азербайджанский газ является самым дешевым, тогда как Россия и Иран не собираются доводить цену газа для Турции на уровне азербайджанской цены.

Азербайджан внимательно следит и за переговорами в рамках Иран – «шестерка», которые должны завершиться

в конце июня. Возможность снятия санкций с Ирана велика, и это создаст совершенно новую картину на энергетическом рынке всего мира. Рассматривается также возможность транспортировки иранского газа в Европу и в данном контексте Южный энергетический коридор становится безальтернативным маршрутом поставок иранского газа. Для этого потребуются, конечно же, большая работа в самом Иране, так как основные газовые месторождения располагаются на юге страны. Доведение газа с юга на север и подключение к трубопроводам или в Азербайджане, или в Турции затянется на 5–6 лет, как раз к запланированному периоду начала деятельности Южного энергетического коридора. Наиболее вероятным также является подключение Туркменистана к Южному энергетическому коридору по дну Каспия.

Основные вызовы энергетической политике региона представлены следующими пунктами:

- Сланцевый газ, в отношении которого складывается противоречивая ситуация в регионе. Много разговоров о сланцевой революции, однако США пока не торопятся делиться технологиями в этой сфере. Технологическая революция в США привнесла коррективы в энергетическую политику этой страны. Даже появился новый термин: вместо термина «энергетическая безопасность» официальные лица начали использовать термин «энергетическая независимость».

- Арктика может преподнести новые источники газа и нефти, в перспективе на 15–20 лет. Геополитическая напряженность, которая прослеживается в среде северных стран, позволяет сделать предположения, что Арктика имеет огромные запасы энергоресурсов, за которые будет идти борьба.

В заключение хотел бы особо отметить, что процессы будут развиваться стремительно и каждое государство должно

быть готово к вызовам. Главное в этом контексте иметь готовую инфраструктуру и развивать нефтяной сектор экономики, добиться формирования условий для поступательного и стабильного развития.

## Роль Каспийского региона в развитии энергетических коридоров Евразии

Л.А. Пархомчик

*Старший научный сотрудник Евразийского научно-исследовательского института*

В силу наличия значительных запасов углеводородов, Каспийский регион выступает не только в качестве одного из ключевых производителей энергетического сырья для мировых рынков нефти и газа, но и занимает центральное место в процессе формирования транспортно-энергетической инфраструктуры Евразийского континента.

На сегодняшний момент можно выделить три приоритетных направления поставок нефтегазового сырья к мировым потребителям углеводородов:

- *европейское* – главными потребителями являются страны ЕС;

- *восточноазиатское* – главным потребителем является Китай;

- *ближневосточное* – соединяет район добычи с традиционными морскими маршрутами транспортировки нефти.

В среднесрочной перспективе наиболее «загруженным» направлением поставок каспийских энергетических ресурсов будет оставаться европейский маршрут, так как большинство стран «каспийской пятерки» выразили свою заинтересованность в перенаправлении дополнительных объемов углеводородов по магистральным трубопроводам (существующим или планируемым), ориентированным на транспортировку сырья в страны ЕС.

Хотя темпы развития восточноазиатского направления поставок носят положительную динамику, дальнейшее наращивание экспортных объемов углеводородов с восточного

побережья Каспийского моря (и близлежащих территорий) будет зависеть преимущественно от успешности разработки так называемых мегапроектов по добыче нефти и газа (Кашаган и Галкыныш).

Достигнутый прогресс в переговорах «шестерки» международных посредников и Ирана в отношении урегулирования вопроса дальнейшего развития «иранского ядерного досье» открывает перед странами Каспийского региона возможность не только восстановить прежние объемы нефтяных своп-операций, но и существенно нарастить их.

Выделяя три магистральных коридора поставок каспийских углеводородов, следует также учитывать существование экспортных подкоридоров, конкурирующих между собой как за первичные источники сырья, так и за рынки его конечных потребителей.

Наиболее разветвленной сетью подкоридоров обладает европейское направление поставок, в рамках которого следует выделять следующие маршруты:

- *пророссийские* трубопроводы;
- *роевропейские* трубопроводы;
- *транскаспийские* маршруты поставки.

В рамках данного подуровня наиболее острая конкуренция протекает между пророссийскими и проевропейскими маршрутами. При этом нужно отметить, что если в рамках вопроса экономической целесообразности реализуемые проекты как пророссийского, так и проевропейского характера находятся в равных условиях, то с точки зрения стратегического видения и аргументации пророссийские маршруты явно проигрывают своим конкурентам, что особенно очевидно на примере реализации проекта «Южного энергетического коридора».

Особенностью развития энергетических коридоров, проходящих через Каспийский регион, остается их зависимость от геополитической конъюнктуры.

Существенные изменения в «каспийском энергетическом пасьянсе» могут произойти только после того, как прибрежные страны начнут полномасштабную разработку крупнейших месторождений нефти и газа на каспийском шельфе.



## **Транзит электроэнергии через Казахстан: перспективы расширения взаимодействия со странами евразийского пространства**

**Г.Е. Исмагулова**

*Ведущий научный сотрудник Казахстанского  
института стратегических исследований  
при Президенте Республики Казахстан,  
доцент (ассоциированный профессор) экономики*

На Евразийском континенте есть энергодефицитные и энергоизбыточные страны. Вопросы развития транзита и расширения взаимной торговли электроэнергией между энергосистемами этих стран/регионов/субрегионов поднимаются не первый раз, прорабатываются и реализуются шаг за шагом уже более десяти лет.

Перспективы участия Казахстана в электроэнергетических мостах за тот же период существенно не изменились. Они остаются весьма скромными. Энергетики считают, что причина – в недоинвестированности сектора. Я вижу первопричину в отсутствии таких бизнес-структур, которые ставили бы перед собой амбициозные задачи, как, например, «Интер РАО ЕЭС». Начиная свой путь как оператор экспорта и импорта электроэнергии в России, за последние десять лет компания превратилась в крупнейший энергетический холдинг, успев занять устойчивые позиции на рынках присутствия. Согласно стратегии развития до 2020 года, компания ставит перед собой цель стать одним из ключевых игроков на мировом энергетическом рынке, войти в десятку крупнейших электроэнергетических компаний мира (по объему установленной мощности, размеру бизнеса и диверсифицированности активов), реализующих цели акционеров и энергетическую политику России.

*Для справки:*

Единая электроэнергосистема России (ЕЭС России или «РАО ЕЭС») с установленной мощностью 232,5 ГВт (на 01.01.2015 г.) является наиболее развитой и мощной среди всех энергосистем постсоветских государств и одной из крупнейших в мире. Установленная мощность электростанций Казахстана составляет всего лишь 20,6 ГВт, то есть меньше в 11,3 раза.

Энергосистемы всех постсоветских стран соединены между собой с советских времен межгосударственными высоковольтными линиями электропередач (ВЛЭП) и имеют единую технологическую основу. Существующая инфраструктура с технологической общностью очень ценна сама по себе. Она до сих пор используется на случай непредвиденных аварий и ведения взаимной торговли излишками энергии и мощности.

«Интер РАО ЕЭС» – дочерняя компания РАО ЕЭС – в 2014 году завершила десятилетний этап активных слияний и поглощений как на территории других стран Евразийского континента, так и внутри России. Совокупная установленная мощность электростанций под управлением «Интер РАО ЕЭС» достигла 35 ГВт. Компания сумела по всему фронту от границ Российской Федерации приблизиться и проникнуть на рынки Северной, Восточной и Южной Европы, Кавказа, Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии, в том числе Казахстана, что можно отследить по проектам, реализуемым или уже запущенным в эксплуатацию в течение последних десяти лет.

В частности, «Интер РАО ЕЭС» экспортирует электроэнергию из Восточной Сибири на север Китая; строит в Таджикистане и Кыргызстане ГЭСы и ВЛЭПы для экспорта избыточной гидроэнергии из ЦА в Пакистан через Афганистан в летнее время; выходит через Азербайджан на рынок Ира-

на; через Грузию, а также через Азербайджан и Иран<sup>1</sup> выходит в Турцию, которая, кстати, характеризуется 4-м в мире темпом роста электропотребления и работает параллельно с энергосистемой ЕС; через Молдову выходит на Румынию, через Финляндию – в Nord Pool (субрегиональный рынок Скандинавских стран). В свою очередь, Дания, входящая в Nord Pool, работает параллельно с энергетическими зонами Центральной и Западной Европы. «Интер РАО ЕЭС» торгует электроэнергией с Литвой, Латвией, Эстонией и другими постсоветскими странами.

Согласно принятому в 2009 году проекту «Энергетическая стратегия России на период до 2030 года», в российской электроэнергетике началась полномасштабная модернизация как генерирующих, так и сетевых мощностей не только для повышения надежности электроснабжения внутренних потребителей, но также и для наращивания экспортного потенциала электрической энергии.

Очевидно, что ЕЭС России в построении трансконтинентальных и региональных электроэнергетических мостов на евразийском пространстве играет ключевую роль.

Энергосистемы России и Казахстана соединены 24-мя ВЛЭП. Большинство из этих линий относятся к межгосударственному транзитному электроэнергетическому мосту, соединяющему Сибирь с Уралом через энергоизбыточный Северный Казахстан (Итат – Барнаул – Экибастуз – Кокшетау – Костанай – Челябинск)<sup>2</sup>. Эти линии используются также для транзитной передачи электроэнергии из Объединенной энергосистемы Центральной Азии. Из Центральной Азии в

---

<sup>1</sup> Ветка еще не запущена.

<sup>2</sup> Остальные ВЛЭП соединяют ЕЭС России с Актыбинской и Западно-Казахстанской областями. Линия, соединяющая ЕЭС России с Актыбинской областью, в настоящий момент не используется. Казахстан построил в обход участка российской территории, «врезающейся» в казахстанскую, ВЛЭП-500 кВ, соединившей Северную энергетическую зону Казахстана с Актыбинской областью.

Северный Казахстан энергия перекидывается по магистральной ВЛЭП, соединяющей северную и южную энергетические зоны Казахстана.

Итак, транзитный потенциал Казахстана в настоящее время представлен двумя основными маршрутами: (1) межгосударственной транзитной линией «Сибирь – Центр» и (2) магистральной ВЛЭП «Север – Юг».

**1. Межгосударственный транзитный энергопотенциал «Итаг – Барнаул – Экибастуз – Кокшетау – Костанай – Челябинск» (или «Сибирь – Центр»)** был запущен в 1980-х гг. Это – уникальный электроэнергетический мост, соединяющий две энергетические зоны России (энергоизбыточную Восточную Сибирь с энергодефицитным Уралом) через энергоизбыточный Северный Казахстан. Линия может работать на сверхвысоком напряжении 1 150 кВ<sup>3</sup>. Аналогов в мире нет, то есть ни одна другая линия в мире не способна работать под столь высоким напряжением. Линия позволяет эффективно использовать генерирующие мощности за счет разницы в часовых поясах, месячных и годовых отклонений в балансах мощности, то есть она позволяет достигать системного эффекта. Это было важно в рамках Единой электроэнергетической системы СССР, обслуживавшей огромную территорию протяженностью 10 тыс. км от Европы<sup>4</sup> до Тихого океана.

Однако в настоящее время доминирующим фактором, определяющим целесообразность электропередач и транзита, стала разница в тарифах. К примеру, в 2013 году российским потребителям было выгоднее закупать электроэнергию с Экибастузской ГРЭС-2, чем с электростанций Омской и

---

<sup>3</sup> Сейчас она работает на напряжении 500 кВ.

<sup>4</sup> Единая электроэнергетическая система СССР была соединена с энергосистемами европейских стран межгосударственными ВЛЭП, которые в настоящее время активно используются и развиваются «Интер РАО ЕЭС» при заинтересованном участии и стран-транзитеров, и стран, заинтересованных в импорте готовой электроэнергии.

Томской областей. Тогда казахстанский экспорт за год вырос более чем в 3 раза. В настоящее время экспортные поставки в Россию по этой линии прекращены. В 2014 году экспорт стал невыгоден. А из-за декабрьского обвала курса рубля вряд ли скоро он будет возобновлен.

Надо отметить, что казахстанские поставщики хотели бы быть допущены к торгам на российском оптовом рынке электрической мощности. Тогда выручка могла бы увеличиться вдвое. Однако Правила функционирования оптового рынка России не позволяют нерезидентам заходить на рынок самостоятельно<sup>5</sup>. Все внешнеторговые операции с электроэнергией осуществляются только через единого официального оператора «Интер РАО ЕЭС».

Казахстанские энергетические компании ожидают, что правила функционирования Общего электроэнергетического рынка (ОЭР) ЕАЭС, который должен быть запущен не позднее 1 июля 2019 года, снимет этот барьер и предоставит доступ нерезидентам к услугам монополистов<sup>6</sup> наравне с резидентами; обеспечит прозрачность формирования тарифов; решит другие проблемные вопросы, мешающие развитию взаимной торговли и выходу на другие рынки через инфраструктуру союзных государств. Как считают специалисты, *для эффективной работы ОЭР ЕАЭС абсолютно необходимы две составляющие: региональный спот-рынок (купля-продажа и поставка день-в-день) и единые правила проведения аукционов на пропускную способность межгосударственных ВЛЭП стран СНГ<sup>7</sup>* по перечню, который должен быть уточнен и открыт для всех участников аукционов. Аукционы должны проводиться в разные сроки: от несколь-

---

<sup>5</sup> На Казахстанском оптовом рынке электроэнергии могут принимать участие и резиденты, и нерезиденты.

<sup>6</sup> То есть к сетевым услугам.

<sup>7</sup> 11 из 12 стран СНГ в настоящее время работают параллельно во главе с Электроэнергетическим советом СНГ.

ких месяцев до нескольких лет. Победителями станут те поставщики и покупатели, которые предложат лучшую цену за 1 МВт. Такой ОЭР ЕАЭС будет способствовать реализации совместных инвестпроектов.

Возвращаясь к вопросу использования данного энергетического моста, следует упомянуть, что он был востребован после крупнейшей аварии на Саяно-Шушенской ГЭС для транзита электроэнергии из европейской части России в Сибирь. Однако на текущий момент мы не находим объективных предпосылок надеяться, что данный энергопоток и в дальнейшем будет активно использоваться для транзита. Согласно проекту «Энергетическая стратегия России на период до 2030 года», Россия намеревается развивать магистральные энергетические мосты на своей территории для переброски избыточных мощностей из Сибири потребителям европейских регионов, то есть стремиться к максимальной самообеспеченности.

**2. Электроэнергетический мост «Север – Юг»** в настоящее время представлен двумя ВЛЭП-500 кВ, обеспечивающими электропитание южных регионов Казахстана от электростанций Северной зоны.

*Начато строительство третьей ветки «Север – Юг» из Павлодара в Алматы через Семипалатинск и Курчатов.* Почему ветка уходит на восток? На то есть три причины: (1) чтобы усилить энергобезопасность Восточно-Казахстанской области, (2) получить возможность передавать избыточную гидроэнергию с востока на юг и, наконец, (3) *чтобы передавать избыточную электроэнергию, которую будет выдавать новая атомная электростанция мощностью 1,8 ГВт.* Согласно данным Банка развития Казахстана<sup>8</sup>, Казатомпром совместно с Росатом будут строить АЭС в Курчатове, которая будет запущена уже в 2023 году. Полагается, что *избы-*

<sup>8</sup> Обзор электроэнергетической отрасли Республики Казахстан в 2013 году. БРК, 2014.

ток электроэнергии с АЭС можно будет экспортировать в Китай. Для этого от Курчатова до северо-западных границ Китая по территории Казахстана нужно будет построить ВЛЭП. Можно энергию передать в Россию, а оттуда – в Китай. Так или иначе, строящаяся третья ветка энергомоста «Север – Юг» не исключает экспорт казахстанской электроэнергии в Китай.

Среди казахстанских специалистов по ВИЭ есть уверенность в том, что в Китай можно экспортировать чистую электроэнергию (ветер&вода)<sup>9</sup>.

*К заявлениям официальных лиц о том, что Казахстан рассматривает варианты угольной генерации электроэнергии на базе экибастузских месторождений для экспорта в центральные районы Китая, я отношусь скептически. Во-первых, СУАР построил электростанции, работающие на природном газе из Казахстана, и не нуждается в импорте электроэнергии, но имеет ВЛЭП, по которой транзитом можно передавать электроэнергию в центральные энергодефицитные регионы Китая. Переговоры с Китаем по данному вопросу идут очень трудно. Думаю, из-за стоимости электроэнергии. Во-вторых, сжигание дополнительных миллионов тонн не поддающегося обогащению угля на электростанциях, установленная мощность которых будет превосходить обе Экибастузские ГРЭС вместе взятые, приведет к мощному загрязнению окружающей среды, к росту заболеваемости и преждевременной смертности населения от респираторных, онкологических и сердечно-сосудистых заболеваний. Согласно данным Комитета РК по статистике, за пять лет (2009–2013 гг.) смертность от респираторных заболеваний в Казахстане выросла на 40%, в отдельных регионах в 2–2,8 раза. Причина – в многократном превышении предельно до-*

---

<sup>9</sup> Камбаров М.Н., Камбаров Т.С. О создании единой энергосистемы Евразийского континента, 2012 г.

пустимых концентраций загрязняющих веществ в воздушном бассейне населенных пунктов.

Кроме того, в Казахстане выбросы парниковых газов от теплоэлектростанций ограничиваются. *Ужесточение экологических требований к угольным электростанциям приведет к удорожанию проекта. Подписание контракта с фиксированными тарифами, не учитывающими экологическую составляющую, затянет Правительство в финансовую кабалу или нанесет колоссальный ущерб здоровью населения и окружающей среде.*

Для иллюстрации ожидаемых негативных социально-экологических последствий таких проектов можно привести ситуацию в самом Китае. В настоящее время из-за сильного смога в крупных городах растет тенденция оттока высококвалифицированных иностранных специалистов, несмотря на высокие заработки. На Китай приходится 80% смертей в мире от онкологических заболеваний, чаще всего от рака легких, который диагностируется даже у восьмилетних детей. Ущерб, наносимый здоровью взрослого человека в течение одного дня в Пекине, эквивалентен ущербу от выкуривания одной пачки сигарет в день. Одним из основных источников загрязнения воздуха является сжигание угля. Для решения проблем загрязненности воздушного бассейна, особенно в крупных городах, *Правительство Китая взяло курс на замещение угля природным газом.* До 2017 года в Пекине будут закрыты четыре угольные электростанции, для этого начато строительство газовых электростанций. В 2014 году Китай и Россия заключили межправительственное соглашение и долгосрочный коммерческий контракт о поставках в течение последующих 40 лет природного газа в объеме 38 млрд м<sup>3</sup> в год<sup>10</sup>. Кроме того, «Интер РАО ЕЭС» начал поставки электроэнергии с Восточной Сибири на север Китая.

---

<sup>10</sup> <http://neftegaz.ru>.



Возвращаясь к существующим двум веткам электроэнергетического моста «Север – Юг», нужно сказать, что они также используются для транзита небольшого объема электроэнергии из Центральной Азии в Россию. Россия участвует в строительстве крупных ГЭС в Таджикистане и Кыргызстане.

Таджикистан, Кыргызстан, Пакистан и Афганистан инициировали международный проект CASAREM<sup>11</sup>, поддержанный Всемирным банком и другими международными финансовыми институтами. Высокий неудовлетворенный платежеспособный спрос в Пакистане, который может быть покрыт поставками из Таджикистана и Кыргызстана<sup>12</sup>, делает проект финансово устойчивым, даже с учетом необходимости дополнительных расходов на обеспечение безопасности афганского участка энергомоста и сезонности поставок (только в летнее время, когда сток горных рек увеличивается).

В настоящее время ветка от Таджикистана в Афганистан уже запущена, Афганистан получает таджикскую электроэнергию. Запуск ветки из Афганистана в Пакистан ожидается в течение трех лет. А поскольку Узбекистан в проект не приглашен, то Кыргызстан будет строить линию в Таджикистан в обход Узбекистана, территория которого глубоко «врезается» в киргизскую. Именно строительство ветки в Таджикистан через Кыргызстан делает данный проект привлекательным для Казахстана<sup>13</sup>, поскольку появляется перспектива прийти к соглашению с Таджикистаном о поставках излишков дешевой гидроэнергии в летний период на

<sup>11</sup> CASAREM – новый формирующийся региональный рынок электроэнергии Центральная Азия – Южная Азия. В рамках проекта строится электроэнергетический мост «Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Пакистан» с перспективой расширения данного энергомоста в Индию.

<sup>12</sup> Пакистан резервирует для себя 4 ГВт мощности.

<sup>13</sup> Как показывает практика, отношения с Узбекистаном в сфере взаимной торговли электроэнергией остаются проблемными. Вариант импорта таджикской энергии через Узбекистан не может рассматриваться как привлекательный, поскольку Узбекистан может/будет несанкционировано забирать энергию, предназначенную для казахстанского рынка, на свои нужды.

юг Казахстана, а в зимнее время – из Казахстана в Таджикистан, пока тот не нарастит достаточный объем гидромошностей, чтобы самостоятельно покрывать внутренний спрос в отопительный период<sup>14</sup>.

Торговые отношения с Кыргызстаном развиваются динамично. Согласно межправительственным соглашениям, которые возобновляются ежегодно, Казахстан поставляет электроэнергию Кыргызстану в отопительный период в обмен на отпуск воды из Токтогульского водохранилища для нужд оливного земледелия в Казахстане в вегетационный период.

В контексте темы выступления полезно взглянуть на тарифы, действующие на рынках всех упомянутых стран, включая Казахстан. Они способны или подтвердить, или заставить усомниться в верности вышеозвученных положений.

Итак, тарифы в энергодефицитной южной зоне Казахстана в 2014 г. были одни из самых высоких: в Алматы – 14,47 тенге/кВтч; в Алматинской обл. – 12,51 тенге/кВтч; в Жамбылской обл. – 13,13 тенге/кВтч; в Кызылординской обл. – 13,41–14,79 тенге/кВтч; в Южно-Казахстанской обл. – 11,8–14,66 тенге/кВтч<sup>15</sup>.

В энергоизбыточной северной зоне: в Карагандинской обл. – 7,7–13 тенге/кВтч; в Павлодарской обл. – 8,84 тенге/кВтч; в Восточно-Казахстанской – 8,85 тенге/кВтч; в Северо-Казахстанской области – 11,32 тенге/кВтч; в Костанайской обл. – 13,72 тенге/кВтч; в Акмолинской обл. – 14,26 тенге/кВтч.

Ниже представляем сведения о тарифах в других странах, актуальных на 2015 год в основном для населения, если иное не оговорено.

Казахстанская электроэнергия в течение прошедшего отопительного периода поставлялась в Кыргызстан по

---

<sup>14</sup> Зимой сток рек уменьшается, соответственно, и выработка электроэнергии.

<sup>15</sup> Согласно данным Комитета по регулированию естественных монополий и защите конкуренции Министерства национальной экономики РК.

цене 15,7 тенге/кВтч без НДС (0,087 USD/кВтч). В самом Кыргызстане тарифы для населения составляют 0,012 USD/кВтч, или 2,23 тенге/кВтч, что в 7,25 раз дешевле, чем Правительство Кыргызстана покупает у Казахстана. Таджики продают киргизам электроэнергию по цене 0,02 USD/кВтч, или 3,7 тенге/кВтч. Из-за маловодья в настоящее время Кыргызстан вынужден докупать 300 млн кВтч электроэнергии у Таджикистана. Однако новая цена, которую предлагает таджикская сторона, составляет 0,035 USD/кВтч, или 6,5 тенге/кВтч. Потому что в настоящее время Афганистан покупает электроэнергию у Таджикистана по 0,037 USD/кВтч. Киргизы просят оставить прежнюю цену, но увеличить объем поставок до 1 000 кВтч. Переговоры еще не завершены.

Пакистан резервирует для себя 4 ГВт гидроэнергии на CASAREM у таджиков, будет брать электроэнергию по цене 0,0935 USD/кВтч, или 17,37 тенге/кВтч.

По оценкам специалистов, Общий гидроэнергетический потенциал Таджикистана и Кыргызстана составляет 80 ГВт, освоено только 10%. Таким образом, CASAREM, а точнее таджикская гидроэнергия, привлекателен не только Кыргызстану, Пакистану, Афганистану, Узбекистану, России и Казахстану, но также и Китаю, Индии, Ирану и прочим азиатским странам.

В Пекине тариф для населения составляет 0,07 USD/кВтч, или 12,99 тенге/кВтч, тариф для остальных потребителей составляет 0,095 USD/кВтч, или 17,65 тенге/кВтч. В других регионах Китая тарифы немного отличаются. Следует добавить, что Китай граничит и с Кыргызстаном, и с Таджикистаном, и с Россией с дешевой гидроэнергией.

В России для населения действуют четыре вида тарифа: средний тариф для населения, тариф для населения с электроплитами, дневной тариф, ночной тариф. Если брать средние тарифы в регионах ближе к казахстанской границе, то они составляют примерно 2,5 руб./кВтч, или 9,33 тенге/кВтч.

Чем ближе к Москве, тем тарифы выше. В Челябинской обл. – 2,74 руб./кВтч, или 11,53 тенге/кВтч; в Саратовской обл. – 3,04 руб./кВтч, или 11,34 тенге/кВтч; в Самарской обл. – 3,44 руб./кВтч, или 12,83 тенге/кВтч; в Рязанской обл. – 3,75 руб./кВтч, или 13,99 тенге/кВтч; в Московской обл. – 4,54 руб./кВтч, или 16,93 тенге/кВтч; в Москве – 5,03 руб./кВтч, или 18,76 тенге/кВтч.

В угледобывающих регионах Сибири, например в Тюменской обл. – 2,44 руб./кВтч, или 9,1 тенге/кВтч; в Кемеровской обл. 2,93 руб./кВтч, или 10,93 тенге/кВтч, в Омской обл. – 3,32 руб./кВтч, или 12,38 тенге/кВтч и т.д.

В Беларуси тарифы для населения с электроплитами при норме потребления до 250 кВтч в месяц составляет 810,7 бел. руб./кВтч, что эквивалентно 0,057 USD/кВтч, или 10,53 тенге/кВтч. Для населения без электроплит норма ниже (до 150 кВтч в месяц), тариф составляет 953,8 бел. руб./кВтч, что эквивалентно 0,067 USD/кВтч, или 12,39 тенге/кВтч.

В Узбекистане тарифы в пересчете на тенге за 1 кВтч составляют: для населения – 5,7; для бюджетных организаций, сельского хозяйства, некрупных промышленных предприятий, электротранспорта и прочих приравненных к ним потребителей – 11,39; для коммерческих организаций – 11,63; для крупных промышленных электропотребителей – 8,9 тенге/кВтч.

В европейских странах тарифы за электроэнергию значительно выше, чем в постсоветских странах. К примеру, в Германии тарифы выше, чем в Казахстане, в 6 раз, в Великобритании – в 3,9 раза, во Франции – в 3,2 раза, в Польше – в 2,9 раза, в Турции – в 2,4 раза, в Болгарии – на 70%, в Беларуси – на 14% и т.д.

На Украине электроэнергия в 2,8 раза дешевле, чем в Казахстане. Тарифы в России ниже казахстанских всего лишь на 4%<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Рейтинг стран по ценам на электроэнергию – 2014 // <http://riarating.ru>. – 2014.11.20.

## **Транспортная стратегия Китая на евразийском пространстве**

**А.С. Каукенов**

*Заведующий отделом Службы геополитики  
и региональных исследований Библиотеки  
Первого Президента Республики Казахстан*

После распада СССР Китай планомерно развивал свою транспортно-энергетическую стратегию на евразийском пространстве. Особенно этот процесс ускорился в начале 2000-х годов, когда КНР и страны Центральной Азии, с одной стороны, окончательно институтизировали устойчивую систему взаимоотношений, а с другой – в регионе обострилась геополитическая конкуренция вследствие появления американских военных баз в Центральной Азии для поддержки военной операции в Афганистане.

С приходом к власти пятой генерации китайских руководителей во главе с действующим Председателем Си Цзиньпином, транспортная стратегия Китая в регионе получила новый импульс. Выдвижения идеи Экономического коридора Шелкового пути (ЭКШП) стала ознаменованием перехода отношений на новый, более систематизированный уровень, причем, прежде всего, в транспортно-логистическом направлении.

Можно выделить первостепенные задачи, которые, по всей видимости, ставит перед собой Китай в реализации нового масштабного проекта:

- Создание налаженной логистической инфраструктуры для транспортировки энергоресурсов региона в Китай.
- Создание транспортного коридора для экспорта китайских товаров в Европу.

- Создание сухопутного моста с Ираном, одним из крупнейших энергетических партнеров Китая, для диверсификации маршрутов получения энергоресурсов.

- Укрепление своих позиций в регионе.

- Диверсификация сухопутных маршрутов в Европу.

Нужно отметить, что готовность Китая масштабировать транспортную инфраструктуру региона также исходит из целого комплекса внутренних и внешних причин, из которых можно выделить:

- Создание дружественного окружения у своих границ.

- Необходимость развития Синьцзяна, значительно отстающего от приморских районов КНР и к тому же перманентно сталкивающегося с вспышками экстремизма и терроризма.

- Геополитическая конкуренция, в ходе которой Пекину важно, чтобы регион не использовался державами для антикитайской деятельности.

- Создание безопасных путей по доставке энергоресурсов в силу потенциальной нестабильности морских путей в АТР, о которых говорилось во второй секции.

Исходя из этого, можно предположить, что геополитические причины являются одними из основных двигателей экономической активности Китая. Конечно, Китай прагматичен в своих инвестициях, но насколько высока его заинтересованность, можно привести на следующем примере.

По словам китайских экспертов, из провинции Цзянсу уже запускаются составы по существующим железнодорожным маршрутам. Но есть нюанс, если доставка контейнера морским путем стоит порядка 4 тыс. долл., то сухопутным путем итоговая сумма достигает уже 10 тыс. долл. Как отмечают китайские эксперты и бизнесмены, на данный момент потерю в 5 тыс. долл. компенсирует китайским бизнесменам центральное правительство КНР. То есть Китай настолько

заинтересован в транспортных проектах через Евразию, что даже готов дотировать. Железнодорожники обещают, что после модернизации издержки сухопутного пути упадут на 1,5–2 тыс. долл., по разным оценкам, но на один уровень с морскими не станут. И это вопрос, на который необходимо найти ответ, так как дотации – это весьма шаткая основа для долгосрочных проектов стратегического характера.

Поэтому особую важность приобретают проекты по транспортировке энергоресурсов, так именно они могут дать необходимый объем для достижения рентабельности. Новые пути доставки энергоресурсов необходимы Китаю в силу известных проблем нестабильности Малакского пролива, периодических всплесков международных скандалов с Японией, имеющейся напряженности с Тайванем, контроля водных путей флотом своего геополитического конкурента США и нестабильностью в проливах Ближнего Востока. Например, текущая нестабильность в Йемене уже ставит под вопрос безопасность Баб-эль-Мандебского пролива.

Хотя опять же, если смотреть из масштабов Китая, то реальную конкуренцию морским путям сухопутный маршрут энергоресурсов может составить лишь в случае выхода на Иран. Без Ирана эти маршруты максимум могут удовлетворить потребности западных провинций Китая. Это тоже важно в силу необходимости развития беспокойного Синьцзяна, но масштаб однозначно иной.

Поэтому в программе Нового Шелкового пути можно выделить ряд проектов, имеющих особое значение:

### ***Высокоскоростная дорога Москва – Пекин***

Этот проект высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Пекин находится в активной фазе обсуждения. Предполагается, что путь между двумя городами займет всего

двое суток. Причем маршрут должен пройти через территорию Казахстана и связать ряд городов внутри страны. Тогда дорога от Астаны до Алматы займет 3,5–4 часа. А доехать на поезде из Алматы до Москвы можно будет меньше чем за сутки.

Китайская часть, а именно Пекин – Урумчи, находится на стадии завершения. Любопытно, что китайцы согласились проинвестировать российский отрезок Москва – Казань, столкнувшийся с финансовыми проблемами.

Для нас интересен давно обсуждаемый проект казахстанской части Алматы – Астана. Проект самостоятельной ветки был заморожен после того, как в КТЖ его посчитали крайне дорогостоящим и нерентабельным, так как пассажиропоток между южной и северной столицами не может обеспечить необходимую интенсивность. Однако в рамках международного масштаба у проекта открывается второе дыхание, что сулит Казахстану особые перспективы: как добраться из Алматы в Москву на поезде меньше чем за сутки, до Астаны – за 3,5 часа и до Пекина – за сутки, а до Урумчи – за считанные часы.

### ***Трансконтинентальная автомагистраль Китай – Западная Европа***

Говоря об этом проекте, хотел бы заметить его высокую важность для Казахстана как магистрали, которая связала наши регионы и вывела их на международный уровень.

Более того, в некоторых регионах есть необходимость провести через них ответвление. А именно не хватает ветки через Уральск, что решило бы многие транспортные вопросы в Западно-Казахстанской области, а самое главное, позволило бы выйти на такой крупный экономический центр, как самарская агломерация.

Здесь стоит задуматься или хотя бы начать обсуждение целесообразности проекта, так как на первый взгляд есть хорошие перспективы и экономическая потребность.



### ***Уже практически действующий международный железнодорожный коридор Чунцин – Синьцзян – Европа***

Железная дорога начинается в г. Чунцин (Юго-Западный Китай), на станции Алашанькоу (СУАР КНР) стыкуется с казахстанской железнодорожной магистралью, затем через территории Казахстана, России, Беларуси, Польши соединяется с германским Дуйсбургом.

Общее время в пути по новому маршруту составляет около 16 дней, что позволяет говорить о том, что этот маршрут более конкурентоспособный по сравнению с исторически известной Китайско-Восточной железной дорогой (КВЖД), так как короче ее на 1 000 км.

### ***Железнодорожная магистраль Пекин – Лондон***

По замыслу, магистраль начинается в Пекине, проходит через весь Китай до Хоргоса, далее от недавно сданной в Казахстане ветки в Хоргос – Жетыген должна выйти на строящееся ответвление Жезказган – Бейнеу (нужно заметить, что Бейнеу – важный пункт для многих перспективных маршрутов) и оттуда – на порт Актау. Китайская часть уже реализована. Казахстанская часть стремительно заканчивается, и надо отметить, что руководство Казахстана придает большое значение этим инфраструктурным объектам.

Следующий пункт – это Баку, откуда ветка должна выйти на Тбилиси, а затем на турецкий Карс. В данном направлении есть заминка. В немалой степени этому помешала война в августе 2008 года. Кроме того, в грузинской печати выказывается недовольство строительством видными представителями элиты – новая дорога выгодна в первую очередь Азербайджану, так как позволит ему создать перспективный

маршрут без участия Армении. Но при этом Грузия не только предоставила свою территорию, а также взяла кредит на очень большую сумму.

Далее железнодорожная магистраль переходит в Турцию. Здесь для продвижения данного проекта Китай инвестирует 30 млрд долл. в строительство скоростной железнодорожной магистрали, которая должна соединить самую западную и самую восточную провинции Турции Карс – Эдирне. Договоренность была достигнута в ходе исторического визита Реджепа Эрдогана в Китай. Окончание проекта планируется в 2023 году, после которого пересечь всю Турцию можно будет за 8 часов вместо нынешних 36. И уже через железнодорожный тоннель Мармарай – выход на развитую железнодорожную сеть Европы.

### ***Железная дорога Китай – Кыргызстан – Узбекистан***

Это проектируемая магистраль, призванная соединить китайские железные дороги с Узбекистаном и далее, через Афганистан, выйти, с одной стороны, на Иран и Ближний Восток, с другой – присоединиться к упоминавшемуся ранее проекту железнодорожной магистрали Турции с выходом на европейскую сеть железных дорог.

Во время турне по Центральной Азии Си Цзиньпин, будучи в Ташкенте и Бишкеке, напомнил о многолетних планах своей страны обрести железнодорожную магистраль от восточно-китайского порта Ляньюньган до Европы и Ближнего Востока. Проект строительства железной дороги Кашгар – Андижан тянется с конца 1996 года, когда в Ташкенте прошла первая встреча представителей Китая, Узбекистана и Кыргызстана по вопросам проведения исследовательских работ и составления предварительного ТЭО. Несмотря на годы обсуждений проекта, интерес к нему китайской сторо-

ны остается неизменным. Планируемый маршрут сократит время транспортировки грузов на порядок, но что более важно, что в этом проекте Китай изначально настаивал и добился того, что дорога будет иметь европейскую ширину колеи – 1 435 мм, в то время как советский стандарт, общий для всех постсоветских государств, – 1 520 мм.

Но в прошлом году Президент КР А.Ш. Атамбаев сделал заявление, что Кыргызстан не видит для себя никакой экономической выгоды от строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан. «Пришло время сказать обо всем откровенно. Строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан не решит ни одной проблемы нашего государства. Эта дорога нужна только Китаю и Узбекистану».

Заявление Президента Атамбаева – это четкий сигнал, прежде всего, правительству Китая. Как известно, одним из самых больших камней преткновения в реализации данного проекта является вопрос о его финансировании. Учитывая, что у Кыргызстана нет собственных ресурсов на строительство своего участка железной дороги, здесь рассматривается несколько вариантов его финансирования. Один из них – это внешние займы, в том числе от китайского Эксимбанка. Но Кыргызстан и так обременен существенным внешним долгом, а проектная стоимость киргизского участка железной дороги превышает 2 млрд долл., что почти равно внешней задолженности. На уровне слухов обсуждался другой вариант, что Китай построит железную дорогу в обмен на месторождения полезных ископаемых, что вызвало бурную реакцию в обществе, однако правительство Кыргызстана поспешило опровергнуть их.

Сложные политические отношения Узбекистана и Кыргызстана повлияли и на экономический, по сути, проект сквозного китайско-киргизско-узбекского железнодорожно-

го сообщения. Прошли годы, пока сторонам удалось выйти на утверждение маршрута прохождения трассы. Ташкент с самого начала отстаивал путь через пункт пересечения китайско-киргизской границы «Иркештам-автодорожный». Но предпочтение было отдано иному транспортному стыку границы Китая и Кыргызстана – КПП «Торугарт». Ныне проектная линия железной дороги протяженностью около 268 км выглядит следующим образом: Кашгар (Китай) – Торугарт – долина Арпа – Ферганский хребет – Узген – Кара-Суу (Ошская область) – Андижан.

У Ташкента свой интерес к дороге Кашгар – Андижан. К примеру, в узбекском Асаке (Андижанская область) находится автозавод Uz-Daewoo, порядка 80% комплектующих для которого поставляются из Южной Кореи. Трансевро-азиатская железная дорога через порт Ляньюньган на восточном побережье Китая свяжется, в частности, с корейским портом Пусан.

### ***Железная дорога Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран***

Данный проект был предложен Душанбе, для которого это был бы шанс на выход из коммуникационного тупика, с учетом непростых взаимоотношений и частых транспортных и энергетических споров с Ташкентом.

Несмотря на большой скепсис по данному проекту, интерес к нему проявил Иран, когда посол Ирана в Кыргызстане Манучехри Муроди в интервью АКИ-пресс заявил, что для Ирана не важно, пройдет ли железная дорога через Кыргызстан или Таджикистан, «главное, чтобы дорога соединила с Ираном». Он тогда сказал, что Иран может инвестировать в киргизский участок железной дороги.

Также к этому блоку можно отнести проект трансафганской железной дороги, к которому Китай мог бы подклю-

читься в случае успеха. 20 марта 2013 года по итогам трехсторонней встречи на высшем уровне в Ашхабаде Президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов, Президент Таджикистана Эмомали Рахмон и Президент Афганистана Хамид Карзай подписали Меморандум о взаимопонимании между Туркменистаном, Афганистаном и Таджикистаном по проекту строительства трансафганской железной дороги.

Но в связи со сложной военно-политической обстановкой в Афганистане, которая усугубляется неопределенностью в плане развития событий после вывода части американского военного контингента, успех транспортных проектов через Афганистан или Пакистан довольно сомнителен.

Также нужно отметить, что проект Шелкового пути, предложенный Китаем, вызвал ответный интерес в Прикаспийском регионе. Например, Казахстан подписал документ с городом Ляньюньган (провинция Цзянсу, Восточный Китай), в котором были описаны этапы реализации проекта строительства казахстанского терминала в порту этого китайского города.

По плану казахстанского правительства, строительство этого терминала даст Казахстану возможность сформировать пул транзитных поездов в направлении Казахстана и в то же время будет способствовать выходу Казахстана на рынки Японии, Республики Корея и стран ЮВА. Поэтому Астана придает данному проекту стратегическое значение в реализации транспортного потенциала страны.

Другим важным элементом Нового Шелкового пути для Казахстана должен стать транспортно-логистический хаб, который будет создан при национальном перевозчике «Қазақстан темір жолы». Для этого предлагается в Западном Казахстане расширить морской порт Актау и построить логистический центр в Актобе, и эти объекты должны стать западными воротами Казахстана для выхода в Прикаспийский регион и Европу.

Эти планы Казахстана поддержали Иран и Китай, выразив заинтересованность в создании регионального транспортного коридора, который связал бы торгово-промышленную зону порта Энзели в Иране с портом Актау в Казахстане, а тот, в свою очередь, с китайским Синьцзяном.

### ***Железная дорога Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран***

По этому успешно строящемуся транспортному коридору, соединяющему Китай и страны Персидского залива через территорию Казахстана, по новым железнодорожным линиям Узень – Болашак появилась положительная тенденция увеличения объема перевозок в 2013 году до 19,4 млн т, что на 2,8 млн т, или 18%, выше 2012 года. Планируется, что сооруженный туркменско-иранский участок во второй половине 2014 года позволит нам перевезти через пограничный переход более 1 млн т груза, а к 2020 году – до 15 млн т.

Нужно упомянуть, что в реализации своей масштабной транспортной стратегии Китай в Евразийском регионе успешно использует не только двусторонний, но и многосторонний формат международных отношений, активно задействуя механизмы Шанхайской организации сотрудничества.

В частности, в немалой степени для развития данного проекта в ШОС было принято Соглашение между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, что должно серьезно стимулировать возможности трансконтинентальной магистрали, упорядочив юридическую сторону многих вопросов по движению автотранспорта между государствами-участниками.

Также на последнем, шестом, Совещании министров транспорта государств – членов Шанхайской организации сотрудничества 15 ноября 2013 года в городе Ташкенте была достигнута договоренность уделять особое внимание опережающему развитию транспортной инфраструктуры, в частности путем реализации проектов по строительству и вводу в эксплуатацию объектов железнодорожного транспорта.

\* \* \*

В целом успешная реализация транспортной стратегии Китая на постсоветском пространстве будет иметь результаты геополитического масштаба на всем Евразийском континенте. Развитие новых маршрутов внесет существенные коррективы в экономическую структуру региона и всего континента.

Это, с одной стороны, создаст новую систему экономических взаимоотношений между Азией и Европой, в которой Евразийский регион может занять ключевое значение трансконтинентального моста. А с другой – в силу нового экономического базиса возможно изменение регионального равновесия, что может вызвать усиление конкуренции между глобальными державами за влияние на регион.

## **Қазақстан Республикасының Президенті жанындағы Қазақстан стратегиялық зерттеулер институты туралы ақпарат**

Қазақстан Республикасының Президенті жанындағы Қазақстан стратегиялық зерттеулер институты (ҚСЗИ) Қазақстан Республикасы Президентінің 1993 жылғы 16 маусымдағы Жарлығымен құрылған.

Қазақстан Республикасының Президенті жанындағы Қазақстан стратегиялық зерттеулер институтының құрылған күнінен бастап оның негізгі мақсаты – мемлекеттік ғылыми-зерттеу мекемесі ретінде Қазақстан Президентінің және елдің басқарушы органдарының қызметін ғылыми-талдаулармен қамтамасыз ету.

Осы уақыт барысында ҚСЗИ жоғарыкәсіпті ғылыми-талдау орталығына айналды. Бүгінгі таңда институтта сегіз ғылым докторы, сегіз ғылым кандидаттары, саясаттану, тарих, экономика, әлеуметтану салаларының мамандары қызмет атқарады.

ҚСЗИ өзінің 20 жылдық қызметі барысында институт сарапшыларының қатысуымен халықаралық қатынас, ғаламдық және аймақтық қауіпсіздік мәселелері бойынша 250-ден астам кітап басып шығарған. Институт үш мерзімді ғылыми-сараптамалық журнал басып шығаруда: «Қоғам және Дәуір» тоқсандық ғылыми-сараптамалық журналы, «Казахстан-Спектр» тоқсандық ғылыми журналы және «Central Asia's Affairs» тоқсандық сараптамалық журналы (ағылшын тілінде). Бұл басылымдарда сыртқы және ішкі саясат, халықаралық қатынастар, ұлттық қауіпсіздік, Қазақстан Республикасының әлеуметтік және экономикалық саясаты мәселелері жарық көреді, сондай-ақ материалдарды өзінің [www.kisi.kz](http://www.kisi.kz) сайтында жариялайды. ҚСЗИ-дың жеке сайты үш тілде: қазақ, орыс және ағылшын тілдерінде ұсынылған.



Институт өзінің негізгі зерттеу бағыттары бойынша семинарлар, ғылыми конференциялар, «дөңгелек үстелдер», халықаралық форумдар өткізеді. ҚСЗИ өткізетін ғылыми форумдардың ішінде шетелдік сарапшылардың ерекше қызығушылықтарын тудыратыны – 2003 жылдан дәстүрлі өтіп келе жатқан, Орталық Азиядағы ынтымақтастық пен қауіпсіздік мәселелеріне арналған Алматы конференциясы. ҚСЗИ-дың ғылыми басқосуларына Қазақстаннан ғана емес, сонымен қатар, Орталық Азия елдерінің, АҚШ-тың, Германияның, Жапонияның, Иранның, Қытайдың, Пәкістанның, Ресейдің, Түркияның, Үндістанның, Францияның және басқа да мемлекеттердің ғалымдары белсене қатысуда.

ҚСЗИ негізінде Қазақстанның жетекші жоғарғы оқу орындарының студенттері мен шетелдік сарапшылар үнемі тәжірибеден өтіп отырады.

Бүгінгі таңда институтта қызметкерлердің кәсіби және ғылыми өсулері үшін барлық қажетті жағдайлар жасалынған.

ҚСЗИ туралы толық ақпаратты төмендегі мекен-жайдан алуға болады:

Қазақстан Республикасы, 010000, Астана,  
Бейбітшілік көшесі, 4  
Тел.: +7 (7172) 75-20-20  
Факс: +7 (7172) 75-20-21  
E-mail: office@kisi.kz  
www.kisi.kz

## **Информация о Казахском институте стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан**

Казахстанский институт стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан (КИСИ) был создан Указом Президента Республики Казахстан 16 июня 1993 года.

С момента своего возникновения основной задачей Казахстанского института стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан как государственного научно-исследовательского учреждения является научно-аналитическое обеспечение деятельности Президента Казахстана, руководящих органов страны.

За это время КИСИ превратился в высокопрофессиональный научно-аналитический центр. В настоящее время в институте работают восемь докторов наук, восемь кандидатов наук, специалисты в области политологии, истории, экономики, социологии.

За 20 лет деятельности в институте было издано более 250 книг по международным отношениям, проблемам глобальной и региональной безопасности. В КИСИ издаются три журнала: «Қоғам және Дәуір» (на казахском языке), «Казахстан-Спектр» (на русском языке), «Central Asia's Affairs» (на английском языке). Институт располагает собственным сайтом на трех языках: казахском, русском и английском.

В КИСИ ежегодно проводится большое количество международных научных конференций, семинаров, круглых столов. Особый интерес у экспертов вызывают ежегодные конференции КИСИ, проводимые с 2003 года и посвященные проблемам безопасности и сотрудничества в Центральной Азии.

В научных форумах КИСИ принимают участие не только эксперты из Казахстана и стран Центральной Азии, но и ученые из Германии, Индии, Ирана, Китая, Пакистана, России, США, Турции, Франции, Японии и др.

На базе КИСИ постоянно проходят стажировку и преддипломную практику студенты ведущих казахстанских высших учебных заведений, а также зарубежные эксперты.

В настоящее время в институте созданы необходимые условия для профессионального и научного роста сотрудников.

Более подробную информацию о КИСИ можно получить по адресу:

Республика Казахстан, 010000, Астана,

ул. Бейбитшилик, 4

Тел.: +7 (7172) 75-20-20

Факс: +7 (7172) 75-20-21

E-mail: [office@kisi.kz](mailto:office@kisi.kz)

[www.kisi.kz](http://www.kisi.kz)

## **About the Kazakhstan Institute for Strategic Studies under the President of the Republic of Kazakhstan**

The Kazakhstan Institute for Strategic Studies under the President of the Republic of Kazakhstan (KazISS) was established on June 16, 1993 by the Decree of the President of the Republic of Kazakhstan.

Since its foundation the mission of the KazISS as the national research institution is to provide analytical support to the President of the Republic of Kazakhstan, and public administration agencies of Kazakhstan.

The KazISS enjoys a reputation of the leading think tank of Kazakhstan as it employs a highly professional pool of experts; at present it includes eight doctors and eight candidates of sciences, who specialize in political science, history, economics and sociology.

During the twenty-year functioning the KazISS have published more than 250 books on international relations, global and regional security. The Institute publishes three journals: the *Ko-gam jane Dayir* in Kazakh, the *Kazakhstan-Spectrum* in Russian and the *Central Asia's Affairs* in English. The KazISS has a trilingual website; in Kazakh, Russian, English.

The KazISS holds a great number of international conferences, seminars and round tables, including the Annual Conferences (regularly held since 2003) on the issues of security and cooperation in Central Asia participated by the experts from Kazakhstan, Central Asia as well as Russia, China, Germany, France, India, Iran, Turkey, Pakistan, Japan, the USA and other countries.

The KazISS is the basis for professional practice work of both students from the leading Kazakhstan universities and fellowship of the experts of foreign research institutions.

The KazISS provides the premise where its employees have all opportunities to improve their expertise.

Contact us for any further information:

St. Beibitshilik, 4

010000, Astana,

Republic of Kazakhstan

Tel: +7 (7172) 75-20-20

Fax.: +7 (7172) 75-20-21

E-mail: [office@kisi.kz](mailto:office@kisi.kz)

[www.kisi.kz](http://www.kisi.kz)

Для заметок

---

Для заметок

---

*Научное издание*

**ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ЕВРАЗИИ:  
НОВЫЕ ПУТИ СОТРУДНИЧЕСТВА**

Материалы международной конференции  
г. Астана, 20 апреля 2015 года

Редактор-корректор **Н.И. Шестакова**  
Дизайн обложки **Б.Л. Леспек**  
Верстка **Е.В. Тушкова**

Подписано в печать 10.06.2015. Формат 60x90 1/16.  
Бумага офсетная. Печать офсетная. Печ. л. 7.  
Тираж 500 экз.

Казахстанский институт стратегических исследований  
при Президенте Республики Казахстан  
050010, г. Астана, ул. Бейбитшилик, 4

Отпечатано в типографии **ОО «КРОИВА»**  
г. Алматы