

ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА
Выпуск 3, 2020

EASTERN ANALYTICS
Issue 3, 2020

Russian Academy of Sciences
Institute of Oriental Studies

EASTERN ANALYTICS

Issue 3, 2020

Moscow
2020

Российская Академия наук
Институт востоковедения

ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА

Выпуск 3, 2020

Москва
2020

Редакция

В. В. Наумкин
(главный редактор)
В. Я. Белокреницкий
(зам. главного редактора)
А. В. Акимов
Н. Ю. Ульченко
И. В. Федулов

Члены редколлегии

А. К. Аликберов
А. Д. Васильев
А. В. Воронцов
А. Д. Воскресенский
А. С. Железняков
И. Д. Звягельская
В. А. Исаев
В. А. Кузнецов
С. Г. Лузянин
Н. М. Мамедова
Д. В. Мосяков
С. А. Панарин
Д. В. Стрельцов
Т. Л. Шаумян

Ответственный редактор выпуска — А. В. Акимов
Редактор статей на русском языке — Е. Ф. Щепилова

DOI: 10.31696/2227-5568-2020-03

© ФГБУН ИВ РАН, 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ЭКОНОМИКА

- Авдаков И. Ю.*
ТРАНСПОРТ ЯПОНИИ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ 7
- Акимов А. В.*
МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ АЗИИ: КРАТКИЙ СТАТИСТИЧЕСКИЙ ОЧЕРК 15
- Бизяев А. И.*
РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ИЗРАИЛЕ 28
- Борисов М. Г.*
ПЕРСПЕКТИВЫ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
В АЗИАТСКИХ СТРАНАХ. 41
- Борисова Е. А.*
ДОРОГИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ. НОВЫЕ ПРОЕКТЫ
МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНЗИТА 51
- Грайворонский В. В.*
ТРАНСПОРТ МОНГОЛИИ 61
- Маркарьян С. Б.*
ЯПОНИЯ: ЕСТЬ ЛИ ШАНС ПОДНЯТЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ
СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА? (АНАЛИЗИРУЯ СТАТИСТИКУ) 71
- Марьясис Д. А.*
БАНКОВСКАЯ СИСТЕМА ИЗРАИЛЯ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ
И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ 87
- Осипова М. Г.*
МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ РЕСПУБЛИКИ СИНГАПУР 101

Растяникова Е. В.
МИРОВОЙ РЫНОК РЕСУРСОВ ЦВЕТНОЙ МЕТАЛЛУРГИИ 109

Томберг И. Г.
ТРУБОПРОВОДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА В ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ
КИТАЯ И ИНТЕРЕСЫ РОССИИ 131

Семенова Н. К., Аристова Л. Б.
ПОРТ ШАНХАЙ: ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ 154

Чеснокова С. В.
ТРАНСПОРТ ИНДОНЕЗИИ 179

ПОЛИТИКА

Митрофаненкова О. Е.
МАРШРУТЫ АФГАНСКОГО НАРКОТРАФИКА
(КОНЕЦ XX В. – НАЧАЛО XXI В.) 190

Сарабьев А. В.
ПУЛ-ФАКТОРЫ ТРУДОВОЙ МИГРАЦИИ
ИЗ АРАБСКОГО МИРА В СТРАНЫ ЕВРОПЫ 202

Федорова И. Е.
К ИРАНО-ИНДИЙСКИМ ОТНОШЕНИЯМ 214

Борисова Е. А.*

ДОРОГИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ. НОВЫЕ ПРОЕКТЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНЗИТА

Borisova Ekaterina**

ROADS OF CENTRAL ASIA. THE NEW INTERNATIONAL TRANSIT PROJECTS

DOI: 10.31696/2227-5568-2020-03-051-060

Аннотация: Развитие международной торговли предполагает использование территории Центральной Азии как транзитной зоны, через которую должны быть проложены маршруты Китай–Европа, Китай–Ближний Восток. Имеющихся коммуникационных возможностей не хватает, поэтому разрабатываются новые направления (железные дороги «Китай–Казахстан–Туркменистан–Иран», «Туркменистан–Афганистан–Таджикистан», «Китай–Киргизия–Узбекистан»; мультимодальные транзитные коридоры «Лазурит», «Транскаспийский международный транспортный маршрут»; автомобильные дороги, такие как «Западный Китай–Западная Европа»). Однако не всегда проложенные дороги, как железнодорожные, так и автомобильные, оправдывают надежды по объему проходящих через них грузов (проекты «Китай–Казахстан–Туркменистан–Иран» и Лазуритовый коридор). Их загрузка откладывается «до лучших времен» либо в связи с нестабильным политическим фоном, либо по причине отсутствия необходимых товарных потоков в обоих направлениях. В некоторых случаях отсутствует политическая воля для принятия соответствующих решений. Готовые проекты оказываются убыточными. Ни один озвученный или даже законченный за последние 20 лет международный проект транзита через центральноазиатские республики не заработал в полную силу. А между тем, международный транзит позволяет не только наполнять государственный бюджет, но и решать вопросы внутренней связанности территорий. Именно эта задача сегодня наиболее актуальна для Киргизии и Таджикистана, ставших заложниками собственной географии, с населенными пунктами, разделенными непроходимыми горными хребтами.

Ключевые слова: транзит через Центральную Азию, транспортный коридор, железная дорога, сухопутные маршруты, мультимодальный транзитный коридор.

Abstract: The development of international trade implies the use of the territory of Central Asia as a transit zone, through which the routes China–Europe, China – the middle East should be laid. The existing communication capabilities are not enough, so new directions are being developed (Railways “China–Kazakhstan–Turkmenistan–Iran”, “Turkmenistan–Afghanistan–Tajikistan”, “China–Kyrgyzstan–Uzbekistan”; multimodal transit corridors “Lazurit”, “TRANS–Caspian international transport route”; such highways as “Western China–Western Europe”). However, paved roads, both rail and road, do not always meet expectations in terms of the volume of cargo passing through them

* Борисова Екатерина Андреевна – к. и. н., старший научный сотрудник Центра исследований общих проблем современного Востока ИВ РАН ИВРАН; e-mail: bekaterina@mail.ru.
ORCID: 0000-0001-8620-5207.

** Borisova Ekaterina – PhD(History), Senior Researcher Fellow IOS RAS; e-mail: bekaterina@mail.ru.
ORCID: 0000-0001-8620-5207.

(projects “China – Kazakhstan – Turkmenistan – Iran” and the Lapis lazuli corridor). Their loading is delayed “until better times” either due to the unstable political background, or due to the lack of necessary commodity flows in both directions. In some cases, there is a lack of political will to make appropriate decisions. Finished projects are unprofitable. None of the international transit projects announced or even completed over the past 20 years through the Central Asian republics has been fully operational. Meanwhile, international transit allows not only to fill the state budget, but also to solve issues of internal connectivity of territories. This task is most relevant today for Kyrgyzstan and Tajikistan, which have become hostages of their own geography, with localities separated by impassable mountain ranges.

Keywords: transit through Central Asia, transport corridor, railway, land routes, multimodal transit corridor.

Международный транзит через Туркменистан и Афганистан

Транспортная инфраструктура Центральной Азии развивается в основном за счет внешних заимствований. Собственных средств хватает в лучшем случае на поддержание уже имеющихся дорог в рабочем состоянии. По большому счету именно от заинтересованности внешних игроков зависит развитие региональной транспортной инфраструктуры. Однако степень этой зависимости у центральноазиатских стран разная.

Самым независимым с точки зрения внешних инвестиций является Туркменистан. Так, по собственной инициативе и за счет собственных средств он осуществил реализацию двух проектов укладки железнодорожных путей с выходом на Афганистан. Первый проект, к слову, вызывающий сомнение с точки зрения своей перспективности из-за малой емкости афганского рынка и товарного потенциала, а также нестабильной обстановки, – железная дорога от приграничной станции Серхетабат в Марыйском велаяте до афганского поселения Тургунди. По сути, это модернизация проложенной еще в советское время ветки. По версии туркменской стороны, «линия открывает большие возможности подключения Афганистана в транспортно-логистическую систему Туркменистана и через него – всего региона»¹. Стальные магистрали соединяют теперь небольшой пограничный афганский городок с Ашхабадом и с Международным портом города Туркменбаши на Каспии. На открытии железнодорожного сообщения Серхетабат – Тургунди в феврале 2018 г. даже присутствовали прибывшие в Туркменистан президент Афганистана, премьер-министр Пакистана и министр иностранных дел Индии. Данный маршрут позиционируется как элемент мультимодального транзитного коридора «Лазурит» (коридор «Ляпис Лазули»), проходящий через Каспийское море и города Баку, Тбилиси с выходом на Анкару и Стамбул. Однако на данный момент ветка с афганской стороны является тупиковой,

¹ Растёт потенциал транспортного комплекса Туркменистана. 30.07.2018. Turkmenportal. URL: <https://turkmenportal.com/blog/15310/rastet-potencial-transportnogo-kompleksa-turkmenistana> (дата обращения – 16.07.2020)

заканчиваясь в местных песках. По окончании проекта, предусматривается, что железнодорожные пути и автострасы соединят станцию Тургунди с городом Герат – областным центром афганской провинции. Пока же между пограничной станцией и Гератом имеется лишь автомобильная дорога. Тем не менее, на Лазуритовый коридор Туркменистан возлагает большие надежды. Учитывая мультимодальность маршрута, туркменские строители также реконструируют магистральные автомобильные дороги и возводят скоростные шоссе со всей необходимой инфраструктурой. Их общая протяжённость по стране составит около 1700 километров.

Еще один проект, реализованный средствами Туркменистана и имеющий такие же неясные перспективы, – сооружение первой очереди железной дороги Туркменистан – Афганистан – Таджикистан (ТАТ). Речь идет о линии Керки – Имамназар – Акина, которая была открыта в ноябре 2016 г. Туркменской стороной было завершено строительство 10 км железной дороги от туркменской границы вглубь афганской территории до станции Акина в провинции Фарьяб, и лишь в июле 2019 г. была начата реализация следующего этапа – укладка железнодорожного полотна до афганского города Андхой. Железная дорога протяженностью более чем 400 км должна пролегать от границы Туркменистана через афганские населенные пункты Акина – Андхой – Шибирган – Мазари-Шариф – Кундуз – КПП «Шерхан Бандар», дойдя до таджикского Нижнего Пянджа. Несмотря на то, что укладка путей на протяжении всей трассы должна была быть закончена еще 2018 г., на данном этапе свои обязательства по строительству выполняет лишь Туркменистан. Афганская и таджикская стороны так и не получили согласия международных кредиторов на выделение средств из-за нестабильной обстановки в Афганистане. Собственных государственных ресурсов у них на этот проект нет.

Инициатором соединения Туркменистана и Таджикистана железнодорожными путями через Афганистан был Душанбе, вынужденный искать альтернативные железнодорожные маршруты поставок товаров, после того как страна попала в блокаду, устроенную ему узбекскими властями.

Сложность рельефа в регионе, а также формат общесоюзного планирования диктовал свои условия для строительства железных дорог советского времени. В итоге в Таджикистане все три существующие железнодорожные ветки оказались связаны с узбекскими стальными магистралями. Иные варианты просто отсутствовали. Самая северная, принадлежащая Таджикистану ветка, является лишь отрезком на маршруте, соединяющем между собой узбекские города Сырдарьинской области и Ферганской долины. В самом Таджикистане эта линия проходит через крупные города Согдийской области, такие как Худжанд, Канибадам и Шураб. К столице Таджикистана – Душанбе – с территории Узбекистана подходит другая ветка Сарыасия (на узбекской территории) – Янги-Базар (Кофарнихон). Пограничная станция на территории Таджикистана – Пахтаабад. И третья ветка – самая южная – идет из узбекского

Термеза через узбекский Амузанг в таджикский Курган-Тюбе. Откуда дальше возможен маршрут либо до Явана, либо в Куляб². В благополучные годы отношений с соседом 65–95% всех грузоперевозок Таджикистана осуществлялось по железным дорогам, которые вели через узбекскую территорию к ключевым таджикским городам: Душанбе, Худжанду, Курган-Тюбе и Кулябу [Водно-энергетические ..., 2008. С. 27]. Однако в 2010 г. ситуация резко изменилась.

Отношения двух соседних стран были крайне натянутыми на протяжении многих лет, пока у власти в Ташкенте был Ислам Каримов. Основным камнем преткновения считалось совместная эксплуатация водного ресурса Сырдарьи и, частный вариант имеющихся противоречий – возведение Рогунской ГЭС на таджикской территории. Этот проект является потенциальной угрозой для водоемкого Узбекистана и создает рычаги давления, которыми, при желании, может воспользоваться Душанбе в отношении расположенной ниже по течению реки страны. Поставка товаров в Таджикистан и из него железнодорожным транспортом стала блокироваться соседней страной. В итоге, таджикские торговые связи с внешним миром резко сократились. По оценке таджикской стороны, объем транзитных грузоперевозок в первый год блокады уменьшился на 40%, экономические потери от задержания грузов на июнь 2010 г. за несколько месяцев превысили \$100 млн³. В дальнейшем Узбекистан продолжил практику удержания на своей территории вагонов с оборудованием для Рогунской ГЭС, строящейся в Таджикистане. Из-за действий узбекской стороны сократились и поставки глинозема для основного бюджетобразующего предприятия страны – Таджикского алюминиевого завода. Товарооборот с самим Узбекистаном резко упал⁴.

С появлением в Узбекистане нового лидера, взявшего курс на налаживание контактов с соседями и открывшего ранее закрытые КПП и направления, таджикские власти тоже пересмотрели свое отношение к железной дороге Туркменистан – Афганистан – Таджикистан. В ноябре 2016 г. они сообщили, что необходимость в проекте отпала, так как новый президент Узбекистана больше не препятствовал транзиту таджикских грузов по территории своей страны. Более того, к марту 2018 года был восстановлен железнодорожный переход Галаба – Амузанг на узбекской территории, и южный регион Таджикистана – Хатлонская область – снова обрел железнодорожное сообщение с внешним миром.

Улучшение узбекско-таджикских отношений также наложило на Душанбе негласное обязательство не форсировать проект ТАТ, так как он оказывается

² Подробнее см.: Борисова Е. Железные дороги Таджикистана, Киргизии и Узбекистана. Железные дороги Азии: состояние и перспективы. М., 2018. С. 162–179.

³ Таджикистан: экономический ракурс № 5 (82) // Информационное агентство «ASIA-Plus», 04.06.2010, Душанбе. URL: <http://news.tj/ru/news/tadzhikistan-ekonomicheskii-rakurs-5-82> (дата обращения – 28.08.2011).

⁴ Подробнее см. Борисова Е. Железные дороги Таджикистана, Киргизии и Узбекистана. Железные дороги Азии: состояние и перспективы. М., 2018. С. 162–179.

альтернативным монополии Узбекистана на железнодорожное сообщение на севере Афганистана (дорога Хайратон – Мазари–Шариф).

Но решив вопрос с одной блокадой, таджикская сторона наткнулась на новую, теперь уже со стороны Туркменистана. В ответ на отказ реализовывать ранее достигнутые договоренности по строительству дороги ТАТ, туркменские власти перестали пропускать фуры и железнодорожные составы, следующие по их территории из Ирана в Таджикистан. Таджикским поставщикам пришлось отрабатывать более длинные и более сложные маршруты, что серьезно сказалось на цене и времени доставки грузов. Давление Туркменистана оказалось для таджикской экономики болезненным. В итоге 17 июля 2019 г. Таджикистан объявил о возобновлении работы по подготовке технико-экономического обоснования (ТЭО) таджикского участка проекта. Несмотря на это, туркменская сторона так и не открыла транзит по своей территории для таджикского грузового автомобильного транспорта, блокируя его проезд как на ирано-туркменской, так и на туркмено-узбекской границах. Ограничение на передвижение касается не только таджикских фур, но и грузоперевозчиков других стран, которые везут грузы в Таджикистан. На данный момент фуры объезжают Туркменистан через Узбекистан, Казахстан, Азербайджан и Россию⁵.

Узбекистан имеет собственные планы на транзит через Афганистан. Он хочет продолжить имеющуюся ветку из Мазари-Шарифа до Герата с последующим ее выходом на железнодорожную сеть Ирана. Другой вариант, проталкиваемый узбекской стороной – железная дорога также из Мазари-Шарифа, но уже через Кабул с выходом к пакистанским портам Гвадар и Карачи. По сути, это реанимация существовавшего в 1870-х годах проекта Индо-Волжской железной дороги, несостоявшийся из-за «неопределенности геополитического положения Афганистана»⁶. Пока это все идеи, далеки от реализации, но они являются конкурентами иным международным транспортным коридорам на этих направлениях.

В отличие от Узбекистана, Туркменистан может гордиться одним уже полностью реализованным международным логистическим маршрутом, проложенным по его территории. 3 декабря 2014 г. состоялась церемония открытия железнодорожной магистрали Казахстан – Туркмения – Иран международного транспортного коридора Север – Юг, которая выходит на Иран по пограничному переходу Этрек – Горган. Это направление представляет собой прямое железнодорожное сообщение. Старая его ветвь проходит через Каракалпакию (Казахстан, Узбекистан, Туркмения) с выходом на железнодорожную сеть Ирана по пограничному переходу Теджен – Серахс⁷.

⁵ Туркменистан не пропускает таджикские грузы «из-за вопросов безопасности». 10.02.2020. URL: <https://yandex.ru/turbo/s/hronikatm.com/2020/02/waiting-for/> (дата обращения – 20.07.2020).

⁶ Князев А. Мифология трансафганских проектов. Независимая газета. 27.01.2019. URL: https://www.ng.ru/dipkurer/2019-01-27/11_7492_mythology.html (дата обращения – 16.07.2020).

⁷ Железная дорога Казахстан – Туркменистан – Иран. Wiki2. URL: https://wiki2.org/ru/Железная_дорога_Казахстан_-_Туркменистан_-_Иран#cite_note-2 (дата обращения – 16.07.2020).

В финансировании проекта участвовали Исламский и Азиатский банки развития. При тестовой перевозке в 2016 г. китайский контейнерный поезд затратил на путь от г. Иу через КПП «Алашанькоу», Казахстан, Туркменистан до Тегерана 14 дней, что оказалось в 2 раза быстрее поставок из Китая через Южный морской маршрут до порта Бендер-Аббас.

В апреле 2019 г. к международному железнодорожному коридору Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран выразил желание присоединится Узбекистан. Его участие укорачивает маршрут доставки грузов до Ирана. В 2019 году Иран должен был по данному направлению импортировать из КНР 50 тыс. тонн грузов.

Однако на сегодняшний день коридор пока не заработал в полную силу. Его полная загрузка предполагает транзит 15 млн тонн грузов в год. По данным казахстанской стороны, после начала эксплуатации международная стальная магистраль используется лишь на одну десятую от пропускной способности. В 2018 г. транзитные грузы из/в Китай составили всего 1 тыс. TEU⁸ (примерно 21,6 тыс. тонн). Ожидалось, что выход на проектные объемы грузоперевозок состоится в 2021 г. Вероятность исполнения этого прогноза мала. Из-за отсутствия интереса с китайской стороны была высказана идея, что дорогу можно загрузить не транзитными грузами, как предполагалось изначально, а экспортными товарами из Казахстана в Туркменистан и Иран⁹. Однако эти надежды пока видятся далекими от реальности, так как предпосылки для наращивания грузоперевозок по новому маршруту нет, да и ситуация с пандемией коронавируса не добавляет оптимизма: потребительский спрос и международная торговля пока не только не растут, но даже не торопятся восстанавливаться на прежнем уровне. При этом также нужно учитывать тот факт, что грузоперевозки становятся лишь тогда выгодными, когда контейнеры возвращаются также заполненные товарами, а не пустыми. По маршруту через Туркменистан большой востребованности в экспортных продуктах, поставляемых в направлении Китая и Казахстана нет. Следовательно, контейнер возвращается порожним, а значит, стоимость транспортировки контейнера будет заложена в одном и другом направлении.

В этой связи вызывает сомнение и пробный запуск в июне 2018 г. транскаспийского маршрута с направлением на Иран: Урумчи (Китай) – каспийские порты Казахстана – иранские порты на Каспийском море с дальнейшей поставкой в южном направлении. Тогда из Урумчи в казахстанский порт Актау по железной дороге прибыло 40 контейнеров с автомобильными запасными частями, которые затем морем были доставлены в недавно запущенный каспийский порт в зоне свободной торговли Энзели. Как и чем были наполнены контейнеры в обратном направлении не сообщалось. Маршрут

⁸ Стратегия развития транспортной системы Республики Узбекистан на период до 2035 года. URL: <https://regulation.gov.uz/ru/document/3867> (дата обращения – 22.07.2020).

⁹ Бутырина Н. Как в условиях коронавируса работает железная дорога Казахстан – Туркменистан – Иран. Каспийский вестник. 05.05.2020 URL: <http://casp-geo.ru/kak-v-usloviyah-koronavirusa-rabotaet-zheleznaya-doroga-kazahstan-turkmenistan-iran/> (дата обращения – 20.07.2020).

был призван сократить транспортные расходы за счет обхода туркменского участка.

Направления на Китай

Китай – главный бенефициар международных магистралей через Центральную Азию. Поставляя большую часть грузов в Европу морем, он, в то же время, испытывает необходимость развивать и более дорогие сухопутные маршруты. Такой диверсификации требуют как риски морских перевозок, связанные с осложнением американо-китайских отношений: западная морская держава способна сильно осложнить прохождение судов с китайскими грузами; так и необходимость увеличения скорости доставки товаров. Если в 2011 г. из Китая в Европу было отправлено 17 поездов, то уже к 2016 г. эта цифра достигла 1702. В 2017–2018 гг. был зафиксирован резкий рост до 3673 и 6363 поездов соответственно (+73% за год). В контейнерном измерении, с 2011 по 2017 гг. произошел рост с 1 тыс. до 201 тыс. контейнеров FEU¹⁰.

Один из возможных вариантов новых сухопутных маршрутов – железная дорога Китай – Киргизия – Узбекистан с дальнейшим выходом на Иран и Турцию. Обсуждение этого проекта продолжается не один десяток лет, но до сих пор остаются вопросы финансирования, ширины железнодорожной колеи, пункта смены колесных пар и самого маршрута по киргизской территории.

Кыргызстан предлагает вариант маршрута через Торугарт и далее из Ат-Башы в Джалал-Абад, длиной 433 км. Он должен проходить по территории Нарынской и Джалал-Абадской областей, повторяя контуры строящейся сейчас альтернативной автомобильной дороги Север – Юг. Предложение китайских специалистов – направление Торугарт – Арпа – Кара-Суу (278 км). Он более короткий, но более затратный из-за сложности рельефа. Кроме того, для Бишкека китайский вариант не приемлем, так как он проходит вне крупных населенных пунктов, но близко к месторождениям драгоценных металлов. Среднеазиатская республика хотела бы с помощью разрабатываемого проекта решить насущную задачу соединения Севера и Юга страны – отсюда и объяснение продвигаемого ей варианта дороги.

Также как и в Таджикистане, сеть железных дорог Киргизии оказалась разорванной. Основная линия проходит на севере от ст. Луговая (территория Казахстана) через Бишкек и Токмак до Балыкчы (на берегу озера Иссык-Куль), а на юго-западе на территорию страны заходят короткие ветки с одной – двумя станциями с территории Узбекистана: Учкуртан – Ташкумыр, Карасу – Джалал-Абад – Кок-Янгак, Карасу – Ош, Ахунбабаева – Фергана – Кызылкия. Южные ветки используются только для движения грузовых поездов. В советское время северная дорога Киргизии входила в структуру Алма-Атинской железной дороги, а южные ветки относились к Среднеазиатской железной

¹⁰ Стратегия развития транспортной системы Республики Узбекистан на период до 2035 года. URL: <https://regulation.gov.uz/ru/document/3867> (дата обращения – 22.07.2020).

дороге. Упомянутые железные дороги захватывают только небольшой процент киргизской территории и находятся на пограничных участках. Все центральное пространство свободно от железнодорожных магистралей. Связано это с особенностями горного рельефа: практически вся территория Киргизии изрезана горными хребтами [Борисова, 2018, с. 175].

Для объединения четырех южных железнодорожных веток с северной магистралью в 1993 г. была спроектирована Транскиргизская железная дорога Балыкчи (Рыбачье)—Кочкорка – Казарман – Кара-Кече – Джалал-Абад длиной 900 км. Предполагалось, что она должна будет пересечь горы на высоте до 1500 м. В 1998 г. даже было начато строительство первого участка Балыкчи – Кочкорка¹¹. Проект не был завершен. На сегодняшний день строительство Транскиргизской железной дороги рассматривается лишь в рамках международных проектов. Горная республика самостоятельно развивать транспортные коммуникации на собственной территории не может из-за отсутствия средств. Даже ремонт уже существующих железнодорожных путей в стране осуществляется соседним Казахстаном.

Таким образом, жесткость позиции Кыргызстана по вопросу маршрута укладки железнодорожных путей понятна. На повестке дня – решение вопроса связанности территорий. Ожидается решение Китая. Ясности, какой маршрут будет выбран, нет до сих пор.

Совсем недавно, наконец, удалось договориться по вопросу о ширине колеи. Было принято решение, что на территории среднеазиатской страны железнодорожная колея будет соответствовать принятому на всем постсоветском пространстве стандарту – 1521 мм, однако остался вопрос, где будет осуществляться смена колесных пар: в Китае действует европейский стандарт колеи – 1435 мм.

Другим сдерживающим фактором строительства дороги является финансирование. У Бишкека средств нет, а брать у Китая очередной кредит он не хочет. Стоимость проекта – 6,5 млрд долл. При этом государственной долг Киргизии уже составляет более 4 млрд из которых 1,7 млрд являются долгом перед Китаем. Киргизская сторона предложила строить не за счет привлечения правительством кредитных средств, а по схеме государственно-частного партнерства: тот, кто привлечет инвестиции, получит право эксплуатации дороги. После восполнения расходов с помощью поступающей от использования стальной магистрали прибыли инфраструктура будет передана государству. Желающих работать по этой схеме пока не нашлось.

На сегодняшний день маршрут Ташкент – Андижан – Ош – Иркештам – Кашгар, открытый в октябре 2017 г. действует как мультимодальный – грузы через Киргизию перевозятся на автомобильном транспорте, за ее пределами – по железной дороге.

¹¹ Тархов С. А. Новые железные дороги в постсоветском пространстве. URL: <https://geo.1sept.ru/2000/03/po03.htm> (дата обращения – 30.07.2020).

Узбекские власти верят, что разрабатываемое направление рано или поздно будет реализовано: рельсы, соединяющие узбекскую и китайскую железные дороги, появятся наконец на киргизской территории. Не случайно в 2018 г. было начато строительство большого логистического центра «Андижан», который предназначен для перевалки грузов из Китая через Киргизию в Узбекистан и далее в порт Туркменбаши на Каспии, а оттуда – в Баку, где начинается Южно-Кавказский коридор, по которому грузы пойдут в Иран, страны Ближнего Востока, Турцию и Южную Европу.

Пока же основной сухопутный транзит из Китая проходит через Казахстан и Россию.

Доставка грузов через Казахстан возможна по трем коридорам: Северный коридор трансазиатской железной дороги (ТАЖД) с выходом на Россию; Транскаспийский транспортный маршрут, совпадающий с маршрутами в рамках ТРАСЕКА, и строящийся автомобильный коридор «Западный Китай – Западная Европа» (ЗКЗЕ). Из этих трех коридоров отлаженный и стабильно работающий – лишь первый. Второе направление разрабатывается и отлаживается. Казахстан прилагает усилия для развития своих портов Актау и Курык и привлечения в них китайских и европейских транзитных грузов в рамках «Транскаспийского международного транспортного маршрута» (Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия – Турция – ЕС). Пока это направление сильно проигрывает в ценовом отношении традиционным морским перевозкам. Кроме того, имеются сложности, связанные с мультимодальностью, объединяющего железнодорожные и морские перевозки по Каспию. Однако маршрут перспективен с точки зрения скорости прохождения. Планируется обеспечить доставку контейнеров из КНР в ЕС за 17 дней против 45 дней Южным морским путем.

В отношении третьего маршрута есть вопросы. Автомагистраль «Западный Китай – Западная Европа» общей протяженностью 8445 километров (2233 – по территории России, 2787 – Казахстана и 3425 – Китая) будет начинаться в Санкт-Петербурге и протянется через десятки городов России, Казахстана и Китая до города Ляньюньган на побережье Жёлтого моря. Строительство необходимых автомобильных дорог уже завершено как в Китае, так и в Казахстане. Однако запуск этого перспективного направления тормозится Россией, отложившей на 7 лет введение в строй коридора из-за бюрократических препон и постоянной смены его трассировки.

Развитие транспортных коридоров для Центральной Азии жизненно необходимо. Транспортные коммуникации советского периода решают многие задачи, но в условиях развития современной торговли и появления новых границ, оказываются недостаточными. Диверсификация путей доставки грузов становится необходимым условием для органичного развития стран, а также усиливает связанность регионов внутри республик. Особенно этот вопрос оказывается актуальным для Киргизии и Таджикистана, лишенных развитой транспортной сети. Однако новые транспортные коридоры, проложенные

через центральноазиатские государства, не пользуются популярностью и не выходят на уровень рентабельности; их целесообразность подвергается сомнению. А проекты, находящиеся в стадии разработки, по разным причинам пробуксовывают или откладываются. Надежды на заинтересованность китайской стороны и инвестиции возлагаются большие, но они пока не подкрепляются масштабными действиями.

Литература / References

Борисова Е. А. Железные дороги Таджикистана, Киргизии и Узбекистана. *Железные дороги Азии: состояние и перспективы*. Отв.ред. Авдаков И. Ю. М., 2018. С. 162–179 [Borisova E. Railways of Tajikistan, Kyrgyzstan and Uzbekistan. *Railways of Asia: status and prospects*. Ed. Avdakov I. Yu. Moscow, 2018. Pp. 162–179 (in Russian)].

Водно-энергетические ресурсы Центральной Азии: проблемы использования и освоения. Отраслевой обзор / ЕАБР, Алматы, 2008 [Water and energy resources of Central Asia: problems of use and development. Industry overview / the Eurasian development Bank, Almaty, 2008 (in Russian)].

Электронные ресурсы / Electronic sources

Бутырина Н. Как в условиях коронавируса работает железная дорога Казахстан – Туркменистан – Иран. *Каспийский вестник*. 05.05.2020 URL: <http://casp-geo.ru/kak-v-usloviyah-koronavirusa-rabotaet-zheleznyaya-doroga-kazahstan-turkmenistan-iran/> (дата обращения – 20.07.2020).

Железная дорога Казахстан – Туркменистан – Иран. *Wiki2*. URL: https://wiki2.org/ru/Железная_дорога_Казахстан_—_Туркменистан_—_Иран#cite_note-2.

Князев А. Мифология транскафганских проектов. *Независимая газета*. 27.01.2019. URL: https://www.ng.ru/dipkurer/2019-01-27/11_7492_mythology.html (дата обращения – 16.07.2020).

Растёт потенциал транспортного комплекса Туркменистана. 30.07.2018. *Turkmenportal*. URL: <https://turkmenportal.com/blog/15310/rastet-potencial-transportnogo-kompleksa-turkmenistana> (дата обращения – 16.07.2020).

Стратегия развития транспортной системы Республики Узбекистан на период до 2035 года. URL: <https://regulation.gov.uz/ru/document/3867> (дата обращения – 22.07.2020).

Таджикистан: экономический ракурс № 5 (82) // *Информационное агентство «ASIA-Plus»*. 04.06.2010, Душанбе. URL: <http://news.tj/ru/news/tadzhikistan-ekonomicheskii-rakurs-5-82> (дата обращения – 28.08.2011).

Тархов С. А. Новые железные дороги в постсоветском пространстве. URL: <https://geo.1sept.ru/2000/03/no03.htm> (дата обращения – 30.07.2020).

Туркменистан не пропускает таджикские грузы «из-за вопросов безопасности». 10.02.2020. URL: <https://yandex.ru/turbo/s/hronikatm.com/2020/02/waiting-for/> (дата обращения – 20.07.2020).