

Prospects of Central Asia's and Russia's Projects for Trans-Eurasian Communications

Vladimir Lamin, Yanina Kuznetsova

Institute of History, SBRAS, Russia

Abstract: After the Soviet Union's disintegration and acquisition of sovereignty by the former Soviet republics the newly formed states having enormous energy resources, communications, military, strategic and geopolitical potential faced some new opportunities. In view of changing geopolitical and economic situation and world order the Central Asian region turned into the key player of international politics. Various regions actively participated in the process of globalization, numerous geopolitical mega-projects were developed. Among them there were projects of construction of gas and oil pipelines supported by the EU members, USA, China, as well as one of the largest transportation projects - TRACECA aimed at connecting Europe and Asia with transportation lines bypassing Russia. Russia is also interested in economic partnership with Central Asian countries. Nowadays she is the only country that has a Transeurasian main line - the real alternative to the new Silk Road which can provide the basis for the transcontinental transportation structure. However in order to implement such project Russia needs to modernize her old transportation system.

Keywords: Central Asian region, TRACECA, Silk Road, Russia, USA, European Union, Eurasian bridge, transit, development, power resources.

Несмотря на то, что XXI столетие характеризуется глобализацией мировой экономики и интенсификацией международной торговли, до сих пор остается нерешенной проблема развития международных транспортных коммуникаций, позволяющих обеспечивать грузопотоки из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу. Отсутствие единой коммуникации, соединяющей Европу с Азией, существенно затрудняет не только экономическое развитие стран Евразии, но и процесс формирования единого мирового хозяйства и пространства межкультурного взаимодействия. Исторически сложившаяся система обмена материальными, финансовыми, людскими, информационными и духовными ресурсами между странами и регионами неэффективна, накладна и, в конечном итоге, не отвечает новым реалиям. Это особенно применительно к огромному евразийскому пространству, которое охватывает территории Центральной Азии и России.

После распада СССР Центрально-Азиатский регион характеризовался наличием реальных и потенциальных конфликтов, экономической и военно-стратегической уязвимости местных государств и Центрально-Азиатского региона (ЦАР) в целом. При этом заинтересованность в активном проникновении в регион различных мощных внешних сил в лице России, США, Китая и

Европейского Союза (а в перспективе Индии, Японии, Пакистана) поставили ЦАР в жесткую зависимость от глобального уровня мировой политики и экономики.

Повышенное внимание к Центральной Азии в первую очередь связано с его энергетическим потенциалом и выгодным географическим положением, поэтому на первый план вышли мегапроекты строительства нефте- и газопроводов и транспортных трансконтинентальных коммуникаций.

В связи с возрастанием зависимости от импорта нефти в 1997 г. США объявил государства Центральной Азии зоной своих долгосрочных стратегических интересов. В марте 1999 г. американским Конгрессом был принят «Акт о стратегии Шелкового пути». В нем, в частности, заявлялось о поддержке экономической и политической независимости стран Центральной Азии, которые могли бы своими нефтью и газом уменьшить энергетическую зависимость США от ненадежного Персидского залива. Одним из главных приоритетов американской внешней политики было признано строительство в Центрально-Азиатском регионе разветвленной сети трубопроводов для обеспечения экспорта нефти и газа. А также противодействие контролю России над поставками нефти и газа из Центральной Азии. В практической плоскости данное назначение предусматривало, прежде всего, активизацию инвестирования в сферу добычи и строительства новых трубопроводов в обход России.

В 2000-е гг. полным ходом шел процесс формирования многоцелевого энергетического транспортного коридора Восток – Запад (East – West Energy Corridor), который включал ряд новых

нефте- и газопроводов, разработанных совместно США и ЕС. Основным звеном этого коридора должен был стать Евроазиатский энергетический проект и его компоненты – Транскаспийский газопровод, его продолжение – проект «Набукко», нефтепровод Баку – Тбилиси – Джейхан (БТД), газопровод Баку – Тбилиси – Эрзрум (Южно-кавказский газопровод) и трубопровод Одесса – Броды через Восточную Европу – с продолжением до Гданьска и т.д.

В зоне "коридора", соединяющего Центральную Азию с Европой, предусматривалось обязательное прямое участие американского капитала и создание новых военных баз и коммерческих морских портов, комплексная модернизация всех систем телекоммуникаций, интенсивное развитие наземного транспорта, предприятий нефтегазовой и горно-добывающей отраслей, международная координация распределения гидроэнергетических ресурсов. Планировалось также строительство ЛЭП – линии энергопередач – с выходом на Афганистан, Пакистан и Индию. Все это призвано содействовать процессу, направленному на закладывание конфигурации маршрутов доставки углеводородов от производителей к потребителям в зоне пояса стабильности с Востока на Запад – Прикаспийские страны – Ближний Восток – ЕС.

В 2002 г. появился проект проведения трубопровода Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия (ТАПИ) протяженностью 1800 км., инициированный США. Строительство трубопровода было долгим и вялотекущим по ряду обстоятельств, в том числе связанными с финансированием, несогласованностью

действий регионов и небезопасностью афгано-пакистанского участка, однако оно все же завершилось в 2012 г.

В 2006 г. был запущен в эксплуатацию нефтепровод Баку – Тбилиси – Джейхан протяженностью 1600 километров и стоимостью 4 млрд. долл. предназначенный для поставки нефти из Азербайджана через Грузию на средиземноморское побережье Турции. Он стал первым трубопроводом, по которому нефть из стран бывшего СССР пошла на Запад, минуя российскую территорию. Россия активно выступала против его строительства, однако этот во многом политический проект, в первую очередь усилиями США, был доведен до конца. Южно-Кавказский газопровод 685-километровый пролегает вдоль нефтепровода Баку – Тбилиси – Джейхан от Баку до грузино-турецкой границы, где он соединяется с турецкой газовой сетью, обеспечивая поставки газа в Юго-Восточную Европу (Севостьянов А.С., 2012)

Одним из приоритетных проектов, который до сих пор не реализован – Транскаспийский газопровод – глобальный энергетический проект по переброске энергоносителей с восточных берегов Каспийского моря на западные по дну Каспийского моря, с пропускной мощностью 30 млрд. куб. м в год. По планам он должен был пройти через Азербайджан, Грузию и Турцию, где соединится со спроектированным трубопроводом «Набукко», по которому природный газ планировалось транспортировать в обход России – из Турции в Австрию через Болгарию, Румынию и Венгрию. Это был еще один трубопровод, призванный обеспечить доставку природного газа из Центральной Азии и Каспия на европейские рынки. Его значение резко бы выросло в случае реализации проекта

Транскаспийского газопровода, благодаря которому еще одно государство Центральной Азии – Туркмения смогла бы экспортировать свой газ в обход России. Однако, в настоящее время реализации проекта препятствует отсутствие договора по правовому статусу Каспийского моря. Россия и Иран считают, что реализация такого проекта требует согласия всех прикаспийских стран. Продвигаемый ЕС проект газопровода «Набукко» на сегодняшний день также считают провалившимся, Азербайджан поддержал другой проект – Трансадриатического газопровода.

Одной из причин, активизации совместной энергетической политики США и Европы стало появление мощнейших конкурентов-энергопотребителей в лице Китая и Индии, на долю которых приходится около 79 % роста потребления энергии в мире. На сегодняшний день Китай активно развивает стратегическое партнерство с регионами Центральной Азии, особенно Казахстаном и Туркменистаном – главными кладовыми нефти и газа.

За последнее десятилетие добыча нефти и газа в Казахстане выросла более чем в три раза. Наиболее перспективным месторождением Казахстана является Кашаганское – крупнейшее после месторождений на Ближнем Востоке. Экспорт казахской нефти осуществляется по трем основным трубопроводам: из Атырау – Самара (Россия выступает главным дистрибьютором нефти, поступающей по данной системе); второй маршрут транспортировки соединяет каспийские нефтяные поля с российским Новороссийском; третий трубопровод проходит из Казахстана в Китай.

Поставка казахской нефти в Китай началась еще в 2006 году. Нефть поступает с северо-западной нефтяной области в районе Атасу в китайский Алашанькоу, расположенный в северо-западной автономной области Синьцзян. Таким образом, Казахстан пытается диверсифицировать свои экспортные потоки.

В отличие от Казахстана Туркменистан не имеет ограниченные залежи нефти. Зато он обладает богатейшими в регионе месторождениями природного газа. Туркменистан занимает 4 место в мире по запасам природного газа. Туркменский газ рассматривается как альтернативный российскому источник поставок в страны ЕС. При этом преимущественно весь туркменский газ поставляется на Запад через территорию России по Среднеазиатскому центральному трубопроводу. Небольшая часть газа поставляется в Иран по газопроводу Корпедже – Курт-Куй (поставка газа с западных нефтяных полей до северного иранского города Курт-Куй по данному трубопроводу осуществляется с 1997 года). Туркменистан был заинтересован в прямых иностранных инвестициях на разведку своих запасов природного газа. Сегодня Туркменистан также пытается диверсифицировать свои поставки нефти и газа. В 2009 г. открыт газопровод Туркменистан – Узбекистан – Казахстан – Китай (ТУКК). С момента пуска ТУКК Китай получил 6 млрд. кубометров туркменского газа. В Россию в 2010 г. было поставлено 10,5 млрд. кубометров газа. По данным World Energy Outlook за 2009 г., к 2030 году на долю Туркменистана будет приходиться 2,4 % мировых поставок природного газа (Севостьянов А.С., 2012). Визит президента КНР в Туркменистан в сентябре 2013 г. и подписание ряда соглашений об

увеличении поставок газа свидетельствуют о решительном укреплении позиций Китая в Центрально-Азиатском регионе. Строительство еще одного газопровода через Узбекистан, Таджикистан и Кыргызстан позволит Китаю меньше зависеть от транзита газа через Казахстан. Вместе с тем, Китай предоставит Таджикистану и Кыргызстану, независимость от Узбекистана и Казахстана в вопросах поставок газа, новые дополнительные возможности по покупке газа и пополнении своих бюджетов. В этом отношении Ашхабад сможет установить более тесные связи со своими соседями благодаря Китаю.

Еще одним важнейшим мегапроектом в мире, тесно связанным не только с энергетическим, а также в целом с торгово-экономическим и межкультурным партнерством между странами, является строительство глобальных сухопутных транспортных коридоров, способных соединить Восток с Западом. Во второй половине XX века предпринимались различные попытки реализации коммуникационных проектов, среди них соглашения и договоренности регионального и межрегионального значения (ЕАТКК, TACIS, INOGATE и др.)

На сегодняшний день одной из крупных программ создания международного транспортного коридора является программа «TRACECA» – Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia, так называемый современный Шелковый путь, который повторяет историческую дорогу «Великого Шелкового пути» из Китая, через Туркменистан до Турции и Грузии в обход России (рис. 1).

Одним из инициаторов строительства глобального Евразийского транспортного коридора (ТРАСЕКА), призванного

связать Европу со странами Центральной Азии, Среднего Востока, Китаем и Японией с целью обеспечения кратчайших путей доставки каспийских энергоносителей в Европу, стал Европейский Союз. Впервые Программа «TRASEKA» была инициирована на конференции, состоявшейся в Брюсселе в мае 1993 г. Участники приняли Брюссельскую Декларацию, которая положила начало реализации межрегиональной программы технического содействия «TRASEKA», финансируемой Европейским Союзом для развития транспортного коридора из Европы через Черное море, Кавказ, Каспийское море с выходом на страны Центральной Азии. По замыслу его проектировщиков TRASEKA должна была быть состыкована с трансевропейскими коммуникациями.

За 20 лет существования этой программы (1993 – 2013 гг.), в которую вошли 13 стран-участниц (Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизия, Молдавия, Румыния, Таджикистан, Туркмения, Турция, Узбекистан, Украина), реализовано более 80 международных проектов. Проект TRASECA пользуется активной финансовой поддержкой Европейского банка реконструкции и развития и Международного валютного фонда и др.

Планы развития новой транспортной сети включают строительство не только железных дорог, но и портов на Черном и Каспийском морях, оптоволоконных сетей связи, автомобильных трасс, а также строительство новых нефте- и газопроводов, создание в странах Средней и Центральной Азии современной индустрии туризма, активное развитие разделения труда между этими странами и усиление их вовлеченности в мировое хозяйство.

Реализация этого проекта в перспективе весьма значительна. Достаточно сказать, что годовой торговый оборот между Азией и Европой превышает 2 трлн. долл., а доля транспортных расходов составляет 200 млрд. долл. Среди главных стратегических направлений программы – создание современной инфраструктуры, взаимодействие с системой трансъевропейских коммуникаций, обеспечение морской и авиационной безопасности, а также транспортировки энергоносителей и др.

Особое значение TRACEKA обусловлено участием в ней стран, имеющих значительные объемы нефти и газа. Поэтому львиную долю в объеме перевозок занимает сырье – нефть и нефтепродукты. С учетом энергетической политики Запада, заключающейся в повышении собственной энергобезопасности, этот транспортный коридор приобретает значимое геополитическое значение.

В рамках TRACEKA поддержаны проекты реконструкции участка Кунград–Бейнеу–Актау, и строительство через территорию Киргизии железной дороги Андижан–Кашгар. Значение железной дороги Кунград–Бейнеу–Актау, ведущей к казахскому порту Актау и через Россию в страны ЕС, трудно переоценить – это самый прямой путь из Центральной Азии в Европу. Для Таджикистана строительство трансконтинентальной автомагистрали Ташкент–Душанбе или Термез–Душанбе и далее по территории Горного Бадахшана через перевал Кульма с выходом на Каракорумское шоссе дает возможность, с одной стороны, выйти на Китай, далее к Японии и странам Азиатско-Тихоокеанского региона, с другой – к Пакистану и Индии. В проекции создания глобальных

транспортных сетей используется и выгодное географическое положение Узбекистана как составной части транскафганского коридора.

Стратегическое значение для проекта имел ввод в эксплуатацию в 1997 – 1998 гг. новой железнодорожной линии Тенжен – Серахс – Мешхед между Туркменистаном и Ираном, от Желтого до Черного морей – так называемое «золотое звено» возрождающего Шелкового пути.

В создании глобальных транспортных коридоров Казахстан занимает важное значение, прежде всего, в силу своего геополитического положения. По территории Казахстана проходят как автомобильные, так и железнодорожные трассы, а сам он является участником основных международных транспортных коридоров (TRANCEKA, Север–Юг, Среднеазиатский коридор, Трансазиатская железнодорожная магистраль) и ведет активную работу по интеграции в трансевропейские и азиатские транспортные сети, в частности Китая.

Реализация проекта TRANCECA весьма выгодна и для Китая. Предприимчивые соседи-китайцы начали строить дорогу, которая, по их замыслу, сможет конкурировать с российскими железными дорогами (Транссиб и БАМ). Эта дорога, в сущности, является продолжением Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), которую построила Россия в 1897 – 1903 гг., как южную ветку Транссибирской магистрали, а в 1952 г. безвозмездно передала Китаю. На китайской территории магистраль пролегает по маршруту порт Ляньюньган – Сиань – Ланьчжоу – Урумчи – Алашанькоу, где она соединяется с железнодорожной сетью

Казахстана, которая получила название Трансазиатской железной дороги (ТАЖД). Она проходит по территории Казахстана и пересекает границу с Китаем на станции «Дружба», которая после распада СССР стала достоянием Казахстана. Сегодня «Дружба» - это составная часть Алмаатинской железной дороги, которая также стала одним из важнейших участков ТАЖД. Согласно пограничному соглашению, заключенному между министерством транспорта Республики Казахстан и министерством железных дорог КНР, через станцию «Дружба» с сентября 1991 г. было открыто движение. Вскоре после этого и появилась идея создания Трансазиатской, а затем и Евроазиатской железнодорожных магистралей. Согласно проекту магистраль пройдет через станцию «Дружба» из Китая, Индии, Вьетнама, Кореи в Турцию и далее в страны Европы.

В 1996 г. в Китай через станцию «Дружба» было завезено 2005 тыс. тонн грузов, в том числе из Казахстана – 1370 тыс. тонн, из Узбекистана – 516 тыс. тонн и 95 тыс. тонн – из России. Из Китая вывезено 195 тыс. тонн, в том числе в Казахстан – 40 тыс. тонн, в Узбекистан – 131 тыс. тонн, а остальное – в Туркменистан, Киргизстан, Россию. При этом пропущено 15 сорокавагонных маршрутных поездов из Южной Кореи в Узбекистан (Власов Г.П., 2010). В феврале 2011 года в Пекине состоялось подписание меморандума о сотрудничестве в области строительства высокоскоростной железной дороги Астана – Алма-Ата между КТЖ и Министерством железных дорог КНР. Предполагаемая скорость поезда – 350 км/ч., начало строительства линии запланировано на 2014 г.

Таким образом, Китай приобрел выход на широкие просторы в самом центре Азии. Отсюда торговые потоки китайских товаров, направляются на рынки всех стран континента, в том числе и в страны ЕС, которые являются его главными партнерами. Планируется освоение рынков и других стран. Из Европы в Китай пойдут современные технологии, оборудование и т.п.

Государства Средней Азии, прежде всего Казахстан, Узбекистан, Туркменистан для КНР уже реальные поставщики нефти, газа и прочего сырья, материалов. Китай сможет получить экономическую выгоду от транзита товаров в Европу из Японии, Кореи и других стран Юго-Восточной Азии. Третья часть всей магистрали (4131 км) проходит по территории Китая, что позволит ему получать большие доходы от транзитных перевозок грузов. Кроме этого КНР получит возможность улучшить транспортное обеспечение развития экономики и внутренних и внешнеэкономических связей своих северозападных и северных районов с населением около 300 млн. чел. Магистраль проходит по богатым разнообразными природными ресурсами территориям через 11 провинций Китая. Предусмотрено сооружение вдоль магистрали предприятий по добыче и переработке природных ресурсов, нефте- и газопроводов, а также современных линий связи; развитие туризма и международных культурных обменов.

Таким образом, процесс создания нового евразийского моста на сегодняшний день постепенно уплотняет торгово-экономические связи в районе Центральной Азии.

Однако полная реализация проекта TRACECA ставится многими специалистами под сомнение. Многие участки этой трассы

технически весьма трудны. В частности, трасса, особенно южной ветви «Нового шелкового пути», проходит от Ляньюньгана до северо-западных провинций Китая, в зоне экологического бедствия, опасной водной и ветровой эрозии, острой нехватки водных ресурсов, обезлесивания и наступления песков. Двигаясь далее на запад, магистраль попадает в зону сложных природных условий, например, путь из китайского Синьцзяна в узбекскую Ферганскую долину через киргизский Тянь-Шань. Существуют также сложности в процедурах прохождения погранично-таможенных пунктов при пересечении множества границ, что увеличивает время и стоимость транзитных перевозок. А самое главное, необходимо обеспечить по всей трассе политическую стабильность и правопорядок особенно в зоне потенциальных и реальных межнациональных конфликтов.

В отличие от регионов ЦАР Россия обладает огромным потенциалом и реальными возможностями для реализации проектов трансевразийских транспортных коммуникаций через свою территорию.

По сути, TRACECA – это проект второго евразийского моста. Первый евразийский мост был проложен на территории России. После присоединения Сибири к Российскому государству (1581 – 1598 гг.), русские вышли к берегам Охотского моря и Тихого океана, а несколько позднее достигли Северной Америки. Обеспечение безопасности новых восточных границ Российской империи и выход русских товаров на рынки Китая и Центральной Азии стали важными факторами в осуществлении грандиозного проекта – строительства Транссибирской железной дороги (1891 – 1916 гг.), самой длинной железной дороги в мире. Ее строительство

сыграло огромное международное значение. Магистраль соединила Европейскую часть России – Москву и Санкт-Петербург с территориями Урала, Сибири и Дальнего Востока (рис. 2). Если говорить, шире, она соединила российские западные, северные и южные порты, а также железнодорожные выходы в Европу (Санкт-Петербург, Мурманск, Новороссийск), с одной стороны, с тихоокеанскими портами и железнодорожными выходами в Азию (Владивосток, Находка, Забайкальск) с другой.

Перспективы интенсивного экономического и демографического освоения новых районов Сибири и Дальнего Востока и выхода к океану обусловили строительство Байкало-Амурской магистрали (БАМ) в 1974 г. Магистраль должна была обеспечить решение ряда экономических, геополитических и стратегических задач общегосударственного масштаба, важнейшая из которых – создание кратчайшего межконтинентального железнодорожного маршрута Восток – Запад. БАМ был призван открыть стране и всему миру доступ к природным ресурсам восточных регионов, обеспечить транзитные перевозки по кратчайшему расстоянию (Сигалов, Ламин, 1988). В течение 1979 – 1989 гг. магистраль поэтапно введена в постоянную эксплуатацию. Однако финансирование БАМ в связи с социально-экономическим кризисом в стране в 1990-е гг. фактически прекратилось. Прекратились и изыскательные работы районов БАМ. Лишь небольшая часть месторождений находилась в эксплуатации, остальные либо были только подготовлены к эксплуатации, либо требовали дальнейшего изучения.

Разработка минерального сырья, топливно-энергетических, лесных ресурсов могла существенно повысить экономический потенциал всей страны, способствовать заселению огромных территорий Сибири и Дальнего Востока и созданию высокоэффективного народнохозяйственного комплекса с почти самодостаточной ресурсной и продовольственной базой, развитой социальной и научно-технологической сферой, сформировать новый плацдарм для дальнейшего продвижения на север. Системный кризис российской экономики до сих пор не позволяет сконцентрировать в зоне инвестиционные ресурсы, способные превратить БАМ в одну из главных магистралей подключения России к динамично развивающемуся Азиатско-Тихоокеанскому региону (АТР).

На сегодняшний день экономический и демографический потенциал территории БАМ остается слабо освоенным. Магистраль представляет собой небольшой малозаселенный коридор шириной в 400 км от г. Усть-Кута в Восточной Сибири до п. Ванино на Тихоокеанском побережье. (Суходолов, 2002). Однако в настоящее время эта железнодорожная система отчасти выполняет функции современного Шелкового пути, обеспечивая возможность сквозной транспортировки грузов через всю Евразию в кратчайшие сроки.

Перевозка грузов между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом в настоящее время осуществляется в основном морским путем через Индийский океан, Суэцкий канал, Средиземное море: от портов Китая и Японии до городов Западной Европы – Неаполя, Барселоны и Марселя – 22 тыс. километров за 22 суток. Тогда как протяженность пути по железным дорогам от

портов Приморья до Берлина – 14 тыс. км, время перевозки грузов не превысит 13 суток. С учетом доставки грузов от портов Китая и Японии до Приморья (2 суток) общее время доставки из Азии в Центральную Европу по Транссибу не превысит 15 суток, а при следовании от Сковородино до Тайшета по БАМ ускорится еще на 5 – 6 суток. (Суходолов, 2002).

В последние годы значительно возрос интерес к проекту строительства тоннеля на остров Сахалин. Экономисты считают, что для укрепления позиции России в мировой экономике в современных условиях, необходим такой глобальный проект. И этим проектом является – трансевразийская транспортная магистраль «Япония – Россия – Европа», которая сделает возможным скоростную и массовую переброску грузовых контейнеров из Европы в Японию, Корею и Китай и в обратном направлении через Россию. Чтобы проект стал реальностью необходимо построить тоннельные переходы о. Хоккайдо – о. Сахалин и о. Сахалин – материк.

Соединение Японии с материком комплексным транспортным коммуникационным коридором может коренным образом повлиять на отношение стран Европы и ОПЕК, а также Китая и Кореи к выбору транспортных схем доставки в пользу данной трансконтинентальной транспортной системы. Находящиеся в поле тяготения к российской транспортной системе северо-восточные провинции Китая обладают огромным грузообразующим потенциалом. Из трех северо-восточных провинций Китая две (Хэйлуцзян и Гирин) не имеют выхода к морю, и это существенно сдерживает грузопоток. В настоящее время вся внешняя торговля

северо-востока Китая осуществляется через порт Далянь. Однако, перегруженность порта и железной дороги Харбин – Далянь, особенно участка Харбин – Шеньян, а также удаленность промышленно развитых центров региона от этого порта, обуславливают заинтересованность Китая и необходимость поиска новых выходов к морю, либо новых вариантов транспортировки грузов. Как было рассмотрено ранее, этим вариантом сегодня уже является экономическое партнерство с Казахстаном, и Туркменистаном, а в перспективе и другими регионами Центральной Азии (Лавшук, 2001).

Проект транспортной оси «Япония – Россия – Европа» является глобальной альтернативой многочисленных транспортных проектов ЦАР, которая может создать беспрецедентные возможности для формирования в долгосрочной перспективе трансконтинентальной комплексной транспортной системы нового поколения, объективный вклад России в которую будет весьма значительным.

Однако пока проект транспортной линии «Япония – Россия – Европа» остается на уровне планов в отличие от динамично развивающихся транспортных проектов Нового Шелкового пути. Именно поэтому России необходимо не только модернизировать и реконструировать свою транспортную систему на востоке страны, но и начать взаимодействовать со странами Центральной Азии на новом уровне. Для России Центрально-Азиатский регион всегда был важным геостратегическим пространством. Несмотря на то, что после распада СССР ЦАР стал территорией интересов США, ЕС, Китая, у России есть ряд преимуществ в этом регионе – общая

многовековая история, межкультурные, экономические и политические связи. Кроме этого транспортная инфраструктура стран ЦАР самым тесным образом связана с российской транспортной системой. Через территорию России осуществляется большая часть поставок нефти и газа, направляющихся к европейским потребителям.

Необходимо учесть, что Шелкового пути как единой дороги никогда не существовала ранее. Это было множество различных торговых маршрутов. Современная его версия пока является также только набором различных альтернативных путей и перспектив, и в ряде случаев становится предметом геополитических споров. И, тем не менее – это глобальный долгосрочный проект, который поддерживают 32 государства, призванный соединить Тихий и Атлантический океаны через всю Евразию. Здесь и Россия, и TRACEKA могут не конкурировать, а дополнять друг друга.

Использованная литература:

- Сигалов М.Р., Ламин В.А. (1988)** Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения. Новосибирск.
- Белозеров А.И. (2004)** БАМ – дорога в будущее России: скоростное преодоление барьерных мест. События, факты, люди. Сост. Новосибирск: Изд-во СГУЛС, 2004.
- Суходолов А. (2002)** Транзитный потенциал России. Начало // Наука в Сибири. № 12 (2348). Март. Retrieved from <http://www.sbras.ru/HBC/2002/n12/f09.html>

- Суходолов А. (2002).** Транзитный потенциал России. Продолжение // Наука в Сибири. № 13 (2349) и № 15 (2351). Апрель. Retrieved from <http://www.sbras.ru/HBC/2002/n13/f11.html>
- Сидельников И. (1996)** БАМ – путь в XXI век. Retrieved from <http://www.referats.net/pages/referats/rkr/Detailed/44140.html>
- Лавшук В.В. (2001)** Перспективы трансконтинентального транспортного проекта «Япония-Россия-Европа». Retrieved from <http://www.budgetrf.ru/Publications/Magazines/VestnikSF/2001/vestniksf136-05/vestniksf136-05180.htm>
- Власов Г.П. (2010)** Формирование и укрепление опорной железнодорожной транспортной системы. Retrieved from http://brstu.ru/static/unit/journal_2/docs/number1/41-53.pdf
- Севостьянов А.С. (2012)** Энергетическая составляющая геополитики России в отношении Центрально-Азиатского региона. Retrieved from <http://www.jurnal.org/articles/2012/polit13.html>

Received 13 Sep 2013, Screened 15 Oct 2013, Accepted 7 Nov 2013