

ИНСТИТУТ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ
РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК

А.К. Быстрова

**ПРОБЛЕМЫ ГЛОБАЛЬНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ
В ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКОМ РЕГИОНЕ**

Оптимизация роли России

Москва
ИМЭМО РАН
2013

УДК 338.49(575)
ББК 65.7(5)
Быс 955

Серия «Библиотека Института мировой экономики и международных отношений»
основана в 2009 году

Рецензент доктор политических наук *Д.Б. Малышева*
Ответственный редактор
доктор экономических наук *И.М. Могилевкин*

Быс 955

Быстрова А.К. Проблемы глобальной инфраструктуры в центральноазиатском регионе. Оптимизация роли России. – М.: ИМЭМО РАН, 2013 – 98 с.

ISBN 978-5-9535-0371-6

В работе рассмотрены основные тенденции развития глобальной инфраструктуры в Центральной Азии (транспортно-коммуникационной и водно-энергетической). Дан анализ моделей ее развития в этом регионе в интересах основных центров силы современного мира. Рассмотрена деятельность международных интеграционных организаций, влияющих на формирование глобальной инфраструктуры в Центральной Азии. Проанализирована роль России в этом процессе и сделаны рекомендации по ее оптимизации.

Bystrov Anna K. The problems of the global infrastructure in the Central Asia. The optimization of the role of Russia.

The monograph deals with the main trends of global infrastructure development in the Central Asia (transport, communication, water and energetic infrastructure). The models of infrastructure development in this region are analyzed considering the interests of the main power centers in the contemporary world. The activities of international organizations, which make influence on shaping global infrastructure in the Central Asia, are reviewed. The role of Russia in this process is studied and recommendations for improving it are made.

Публикации ИМЭМО РАН размещаются на сайте <http://www.imemo.ru>

ISBN 978-5-9535-0371-6

© ИМЭМО РАН, 2013
© Быстрова А.К., 2013

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие	i
Введение	4
Глава 1. Природные ресурсы Средней Азии как факторы создания инфраструктурных систем	6
Глава 2. Обострение инфраструктурных проблем региона и предпринимаемые меры	15
Глава 3. Новые инфраструктурные проекты стран Средней Азии в условиях соперничества ведущих мировых держав	26
Глава 4. Сопоставление возможных вариантов развития региональных водно-энергетических инфраструктур и их интеграции в транснациональные комплексы	39
Глава 5. Международное сотрудничество: потенциальные возможности и реальность	50
Глава 6. Интересы России и вопросы целесообразной инфраструктурной политики	63
Выводы	79
Библиография. Основные работы	83
Приложения	84

Предисловие

Весьма важной темой в изучении мировой экономики является та, которая связана с исследованием функциональных проблем Глобальной инфраструктуры. Именно эта инфраструктура реализует на практике процесс глобализации и обеспечивает основные формы движения (товаров, информации, капиталов, энергии и др.) в мировой экономике.

Отдельный интерес (научный и практический) представляет региональный аспект этой темы. Глобализация раскрывает, разумеется, возможности ускоренного развития. Вместе с тем, ряд факторов оказывают и негативное воздействие.

Глобальная инфраструктура своим функционированием вовлекает в процесс развития те отрасли, хозяйственные комплексы и целые страны, которые представляют для нее интерес, и игнорирует остальные. Эти последние оказываются в весьма тяжелом положении. К числу таких стран относятся пять бывших советских среднеазиатских республик.

Между тем, ситуация в этих, теперь независимых странах, их будущее совсем не безразличны для России.

В фундаментальной работе ИМЭМО РАН «Россия в полицентричном мире»¹ указывается, что географическая близость к нашей стране, весьма длительное пребывание этого региона в составе одного общего государства, в значительной степени общая инфраструктура, тесные экономические связи, язык и многое другое объединяет нас.

Однако очевидно, что среднеазиатский регион переживает период определенной нестабильности: экономические и социальные трудности его общеизвестны. Они порождают конфликты или, по меньшей мере, способствуют их возникновению.

В этой сложной ситуации ряд стран, в первую очередь КНР и США, проявляют повышенный интерес к региону и проводят энергичную политику, в том числе направленную на усиление здесь своего влияния.

Понятно, что специалисты ИМЭМО опубликовали за прошедшие годы многочисленные работы, посвященные разноплановым проблемам Средней Азии. Можно сослаться на труды таких авторов, как С.В. Жуков, О.Б. Резникова, Г.И. Чуфрин, А.Я. Эльянов и др.

Автор настоящей работы – Быстрова А.К. – старший научный сотрудник ИМЭМО РАН, исследующий экономические и экологические проблемы данного региона.

И. М. Могилевкин

¹ Россия в полицентричном мире. Под. ред. Дынкина А.А., Ивановой Н.И. М., Весь Мир, 2011, 580 с.

Введение

Одним из важнейших процессов развития современной мировой экономики является формирование Глобальной инфраструктуры, включающей транспорт, связь, телекоммуникации и т.п. "Современная мировая экономика – прежде всего экономика динамических потоков, товаров, капиталов, информации, энергии ... и миграционных перемещений людских масс".² Транспорт и гидроэнергетика – две жизненно необходимые сферы функционирования Глобальной инфраструктуры, имеющие особое значение для среднеазиатского региона.

В том, что касается транспорта, формирование Глобальной инфраструктуры происходит в постоянном поиске наиболее рациональных направлений работы мирового транспорта, отборе оптимальных маршрутов, обслуживающих мировые центры экономического роста. В результате растущей контейнеризации грузоперевозок на смену окружным морским путям по маршруту "Средиземное море – Суэц – Красное море – Индийский океан" приходят внутриконтинентальные интермодальные коридоры, более короткие и в определенных промежутках более безопасные.³

Развитие Глобальной инфраструктуры осуществляется успешно в странах Запада, тогда как в Средней Азии этот процесс находится пока в начальной стадии.

Средне-азиатский регион играет особую роль в процессе формирования Глобальной инфраструктуры. Значимость этого региона заключается в уникальности его положения на перекрестке образующихся основных материально-энергетических потоков, вокруг которых происходит концентрация интересов как великих держав, так и различных сопредельных государств.

В условиях глобализации мировой экономики и бурного научно-технического прогресса в области транспорта и коммуникаций такая специфика среднеазиатского региона превратила его в район потенциального глобального транзита, который основные внешние игроки пытаются отформатировать в соответствии с собственными интересами. Можно сказать, что Центральная Азия – находится в фокусе изменений направленности динамических потоков между главными потенциальными участниками их образования, а именно: севером (Россия) и югом (Южная Азия); востоком (Китай и Ближний Восток) и западом (Европа). В результате, не обладая существенным в мировом масштабе экономическим или даже природно-ресурсным потенциалом, этот регион превратился в объект конкурентной борьбы за влияние на него со стороны ведущих мировых держав в лице США, Китая и России. После распада СССР Средняя Азия, будучи важнейшим континентальным коридором между Европой и Азией, превращается в регион стратегических интересов США, практически закрытым для них в советский период. Для экономического гиганта Китая она становится западным направлением для сотрудничества с Европой. Для России Средняя Азия была и остается жизненно важным регионом, где наша страна пытается создать интеграционную схему общего развития.

В виду размеров территории России и уже существующей инфраструктуры транспортная составляющая ее экономики также должна была бы стать системообразующей, как и ее ТЭК. Срединное положение Средней Азии, обуславливающее ее высокую значимость для формирующейся Глобальной сети,

² И.М. Могилевкин "Новый взгляд на мировую экономику и общественное развитие", М., СПб, НЕСТОР-ИСТОРИЯ, 2012, 240 с.

³ Имеется в виду дестабилизация обстановки в Аденском проливе, в акваториях, прилегающих к Йемену, Сомали, а также вблизи Ирака и Пакистана.

является важным фактором воздействия на возможности встраивания региона в эту глобальную инфраструктуру.

Другие сферы инфраструктурных проблем региона – гидроэнергетика и водоснабжение. Вопросы, относящиеся к этой теме, в особенности актуальны и жизненно важны.

Решение сложных проблем восстановления и совершенствования гидроэнергетического хозяйства среднеазиатских республик дает возможность России выполнить в этом регионе важную историческую миссию – простимулировать экономический (и не только) его прогресс. Вместе с тем, это сопряжено и с немалыми трудностями.

Глава 1. Природные ресурсы Средней Азии как факторы создания инфраструктурных систем

По современной политико-географической терминологии "Средняя Азия" включает Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и частично Казахстан. Определение "Центральная Азия" - более широкое и, кроме бывших среднеазиатских республик СССР, охватывает также западную часть Синьцзян Уйгурского Автономного Района (СУАР) Китая, северную часть Афганистана и некоторые другие территории.

В физико-географическом отношении Средняя Азия представляет собой совокупность равнин с преобладанием пустынных и полупустынных ландшафтов (Туранская низменность) и горных систем Тянь-Шаня и Памиро-Алтая высотой до 7,5 км, изобилующих ледниками. Регион является областью внутреннего стока, преимущественно в крупнейшие озёра— Аральское море и Балхаш. В совокупности с аридным климатом (засушливым, с малым количеством осадков и высокими температурами воздуха) это обстоятельство с древнейших времён сделало пресную воду ценнейшим ресурсом региона. Издавна наиболее остро проблема дефицита воды стояла для бассейна Аральского моря.

С гидрографической точки зрения страны Центральной, в том числе особенно Средней Азии, тесно связаны между собой речными системами Амударья, Сырдарья, Тарима и Иртыша. Река Амударья, образующаяся от слияния реки Вахш, берущей начало в горах Кыргызстана, и реки Пяндж, начинающейся в Афганистане, представляет собой крупнейший водоток региона, прибрежными странами которого являются Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан, Афганистан и Иран.

Вторая по величине река региона, Сырдарья, образуясь при слиянии киргизских рек Нарын и Кара-Дарья, принимает в себя сток рек, стекающих с юго-западных склонов Ферганского хребта и северных склонов Алайского и Туркестанского хребтов. Река протекает через территории Кыргызстана, Узбекистана, Таджикистана и Казахстана.

Третья гидрографическая система формируется притоками Тарима, стекающими на китайскую территорию с гор Кыргызстана (реки Сарыжаз, Узенгюкуш, Аксай, Кызылсуу и Таджикистана (река Маркансу).

Казахстан связан с Китаем реками Черный Иртыш, Или и двумя десятками малых рек, стекающих с территории КНР. Из Кыргызстана в Казахстан текут реки Чу, Талас и Каркыра. Россия соединена с речной сетью центрально-азиатского региона посредством реки Черный Иртыш, являющегося притоком реки Иртыш.

Среди наиболее зависимых от "поставок" воды с территории стран-соседей в Средней Азии выделяются Туркменистан (второе место в мире и первое среди бывших советских республик по этому показателю), Узбекистан (соответственно третье место), а также Казахстан и Таджикистан. В то же время Кыргызстан является полностью водонезависимым государством.⁴

В Средней Азии расположено более 4 000 водоемов – озер и водохранилищ и 24 000 км оросительных каналов.⁵ Самыми крупными из них являются высыхающее озеро Арал, одно из глубочайших озер мира – Иссык-Куль и озеро Балхаш. На реке Нарын сооружено Токтогульское водохранилище емкостью 19,5 куб. км, на реке Вахш – Нурекское водохранилище объемом 10,5 куб.км. Наряду с ними имеется более 3 000 очень мелких высокогорных приледниковых озер, десятки

⁴"Потребление воды в мире", 5.02.2010

⁵ Евразийский банк развития, М., 2007

водохранилищ сезонного регулирования, тысячи бассейнов и прудов декадного и суточного регулирования.

В условиях аридного климата Средней Азии и Казахстана немаловажное значение для хозяйственного использования имеют имеющиеся в регионе ресурсы подземных вод (грунтовые воды, огромные подземные линзы пресных вод и артезианских бассейнов). Грунтовые воды применяются, в основном, для искусственного орошения. Подземные воды пустынных равнин представляют большую ценность для развития крупного отгонного животноводства вне орошаемых оазисных земель. При этом животноводство в аридных климатических условиях гораздо менее водоемко, чем поливное земледелие.

Особенности среднеазиатского хозяйственно-культурного типа развития сложились ещё в 8-5 тысячелетии до н.э. Земледелие здесь требовало искусственного орошения, а значит, и больших трудозатрат на поддержание оросительных систем, но в то же время давало гарантированные и высокие урожаи. В античное время в низовьях Сырдарьи и Амударьи орошалось до 3,5-3,8 млн. га земель. Применяемые оросительные системы были достаточно эффективны, что позволяло использовать на орошение относительно незначительный объём воды. В результате хозяйственная деятельность человека заметно не отражалась на уровне стоковых водоёмов и не происходило ни засоливания, ни обеднения почв.

Во времена Российской империи в 1714 году Пётр I направил военную экспедицию Александра Бековича-Черкасского для разведывания возможности разворота русла Амударьи из Аральского моря в Каспийское, чтобы использовать её в качестве водного пути в Среднюю Азию. Однако, как известно, экспедиция была уничтожена. Местные оросительные системы продолжали существовать и развиваться, обеспечивая водой Хивинское ханство (Хорезм) и Бухарский эмират, но осуществление глобальных гидротехнических работ стало возможным только после того, как во второй половине XIX века регион был объединён под властью Российской империи.

В последней трети XIX века Великий князь Николай Константинович впервые попытался осуществить орошение так называемой «Голодной степи», глинисто-солончаковой пустыни на левобережье Сырдарьи в нынешнем Узбекистане. Однако положительных результатов достичь почти не удалось: почвы засоливались и заболочивались. Причиной неудач было в первую очередь отсутствие опыта освоения засоленных или подверженных засолению земель в государствах Средней Азии. До этого там орошались лишь не засоленные и не подверженные засолению почвы. Вызванные отсутствием опыта просчёты в дальнейшем повторялись в течение всего XX века и внесли свой вклад в ухудшение экологической ситуации в бассейне Аральского моря.

Ещё более глобальные задачи ставились уже советским правительством перед Управлением ирригационными работами в Туркестане, существовавшим в 1918—1919 годах. Но тогда средств и политической воли на их осуществление не хватило. Попытки оросить засушливые районы Средней Азии предпринимались и позднее: СССР нуждался в хлопке-сырце, который приходилось закупать за границей, а выращивать его на собственной территории в широких масштабах можно было лишь на орошаемых землях аральского бассейна. Для этого в республиках Средней Азии строились оросительные каналы, значительно увеличивавшие площадь сельскохозяйственных земель. В мае 1932 года Совет народных комиссаров СССР издал постановление о проработке вопроса пропуска вод Амударьи в западные засушливые районы Туркмении и далее к побережью Каспийского моря.

Важную роль в водообеспечении Средней Азии сыграло принятие в 1948 году «Сталинского плана преобразования природы», который уделял большое внимание развитию оросительных систем. В рамках этого плана в 1949 году при содействии академика Александра Аскочинского была запущена программа перераспределения стока Амударьи по Приаральской низменности. Этот шаг положил начало сокращению речного питания Аральского моря. В 1950 году развернулась всесоюзная стройка Главного туркменского канала Амударья—Красноводск через пустыню Каракумы. Однако в 1954 году масштаб строительства был сокращён, и вместо Главного туркменского канала началось строительство менее протяженного Каракумского, который орошал пустынные земли одноимённой пустыни, снабжая также водой столицу Туркменской ССР Ашхабад. Лишь к 1988 году эта стройка была завершена. Впрочем, затраты на строительство полностью окупилась ещё в 1964 году. С 1971 по 1985 годы из Амударьи в канал ежегодно подавалось 10-13,5 куб. км воды в год, что позволяло орошать 850 тыс. га земель. Параллельно в советской Средней Азии развивались и другие системы орошения, строились каналы и водохранилища. К концу существования СССР на орошаемых землях Средней Азии выращивалось до 95% хлопка-сырца, около 40% риса, 25% овощей и бахчевых и т.п. от всего их производства в стране.⁶ Обратной стороной этих успехов стали значительные экологические проблемы, кульминацией которых оказалась катастрофическое усыхание Аральского моря.

В советскую эпоху в пяти среднеазиатских республиках последовательно создавались инфраструктурные объекты в сферах транспорта, водоснабжения, энергетики, промышленности как части общей государственной инфраструктуры СССР. При этом вполне естественно планы развития хозяйства исходили из наличия в регионе природных ресурсов и насущных нужд населения. **Республика Казахстан** является наиболее экономически развитой страной региона Средняя Азия. Основа экономического потенциала страны – очень большие запасы полезных ископаемых, (особенно это заметно в пересчёте на душу населения). Среди них: нефть, природный газ, уголь, чёрные и цветные металлы, железная руда, марганец, хром, никель, кобальт, медь, молибден, свинец, цинк, а также бокситы и золото. Казахстан занимает второе место в мире по разведанным запасам урана (21% от общемировых), в 2009 г. он вышел на первое место в мире по объемам его добычи (28%), потеснив в этом отношении Канаду (24%) и Австралию (19%).⁷

Туркменистан обладает значительным ресурсным потенциалом, который обеспечивается обширными запасами природных ресурсов, в том числе запасами нефти и природного газа (по ресурсам последнего Туркмения занимает 4-ое место в мире), а также химического сырья. По запасам серы, мирабилита, поваренной соли, йода, брома Туркменистан лидер в регионе. Значительны месторождения известняка, гипса, мрамора, гравия и пр. Однако добычу, переработку и продажу природных ресурсов осложняет удаленность от основных потребителей, международно-правовой статус Каспийского моря, предусматривающий обязательное согласие всех пяти прибрежных стран на прокладку через него инфраструктурных сооружений, устаревшая транспортная инфраструктура и пр. Развита культивация хлопка.

В отличие от Казахстана и Туркменистана, Узбекистан и Кыргызская Республика не выделяются такими большими запасами полезных ископаемых. В **Узбекистане** 2/3 площади заняты степями и пустынями. Развито орошаемое хлопководство. Страна располагает определенными запасами золота, меди,

⁶ http://www.memoid.ru/node/Problema_deficita_vodnyh_resursov_v_Srednej_Azii#cite_note-aral-2

природного газа, нефти, угля, урана, серебра, свинца, цинка, вольфрама, молибдена. Заметна роль машиностроения, ориентированного на техническое обеспечение производства хлопка.

Среди полезных ископаемых, сосредоточенных на территории **Кыргызской Республики**, можно отметить золото, уголь, уран, редкоземельные металлы, являющиеся базой для развития основной отрасли экономики страны – горнодобывающей. Однако отсутствуют топливно-энергетические ресурсы, что ставит Кыргызстан в зависимое положение от соседних стран.

Республика Таджикистан – страна, подавляющую часть территории которой занимают горы Памира и Тянь-Шаня, что обуславливает специфику экономического развития этой страны. Таджикистан принадлежит к одной из самых обеспеченных гидроресурсами стран мира. Кроме того, эта страна обладает значительными запасами полезных ископаемых (золото, серебро, алюминий, цинк, свинец, уран, драгоценные камни, соли и др.). Есть запасы энергетического сырья (нефти, природного газа, угля). Важнейшие культуры - хлопок, табак, фрукты. В целом, Таджикистан относится к числу наиболее бедных стран с наименьшим уровнем ВВП на душу населения среди всех бывших республик СССР.

Из стран, сопредельных со среднеазиатским регионом и отличающихся богатством своего природного потенциала, следует особо отметить Афганистан. Еще до начала интервенции США в эту страну в 2001 году сведения о ее богатейших запасах полезных ископаемых имелись не только в России, но и в Великобритании и США. Однако это были предварительные оценки. В настоящее время, когда американская операция подходит в Афганистане к концу, появились результаты работы американских геологов. По данным, появившимся в СМИ, стоимость запасов полезных ископаемых оценивается почти в триллион долларов. Из них: железа - на 421 млрд. долл., меди - 274 млрд. долл., ниобия - 81,2 млрд. долл., кобальта - 50,8 млрд. долл., золота - 25 млрд. долл., молибдена - 24 млрд. долл.⁸

Важнейшим фактором развития стран Средней Азии является состояние их **водобеспеченности**.

Согласно данным ООН, за последнее столетие потребление воды в мире более чем в два раза превысило темпы роста населения. Уже сейчас 2,8 миллиарда человек (40% населения Земли) в той или иной мере испытывают нехватку воды. При этом, если в 2000 году дефицит воды в мире, включая сельскохозяйственные и промышленные нужды, оценивался в 230 млрд. куб. м в год, то к 2025 г. он увеличится до 1,3-2,0 трлн. куб. м. в год. К середине нынешнего столетия, если не принимать действенных мер, водная проблема может затронуть уже 65% населения нашей планеты.⁹

На этом общем тревожном фоне положение в среднеазиатском регионе в особенности является угрожающим. Нехватка воды стала ощущаться в Средней Азии еще в середине XIX века после того, как власти начали проводить политику перевода к оседлой жизни скотоводов-кочевников. Расходы воды в результате резко возросли, поскольку новые обширные земледельческие районы могли существовать только с использованием орошения. Ситуация еще больше ухудшилась в результате демографического взрыва, наблюдаемого в этом регионе с конца XIX–начала XX вв., который, по сути, продолжается до сих пор. За менее, чем столетие, с момента установления советской власти в Средней Азии численность населения

⁸Д.Седов “Мышеловка для Центральной Азии”/ - <http://www.fondsk.ru/news/2013/02/14/myshelovka-dlja-centralnoj-azii-19132.html>, 14.02.2013

⁹“Итоги Стамбульского всемирного водного форума”- Евразийский банк развития, 2009.

Таджикистана выросла по меньшей мере в 10,2 раза; Узбекистана и Туркмении - в 6,5 раз; Киргизии и Казахстана – в 7,2 раза.¹⁰

Рост населения региона при постоянном объеме речного стока ведет к нарастанию дефицита воды. Водные ресурсы Средней Азии уже сегодня оказались практически исчерпаны: в настоящее время используются более чем 90% из имеющихся в регионе примерно 170-180 куб. километров водных ресурсов.¹¹ В итоге более 40% населения региона, включая даже богатые водными ресурсами государства, такие, как Таджикистан, не имеют доступа к централизованному водоснабжению. Поэтому можно сказать, что в отношении водообеспеченности страны Средней Азии уже подошли к критической черте.

Согласно опубликованным данным, при сохранении текущих тенденций общая численность населения вышеназванных государств Средней Азии к 2030 году составит почти 68 млн. человек по сравнению с 45,6 млн. человек в 2006 г., т.е. увеличится почти на 50%. При этом, несмотря на смену общественно-политической формации, сильнейший экономический спад и гражданские войны в ряде этих стран в 90-е годы прошлого столетия, тенденция роста орошаемых площадей в этих государствах сохраняется и после получения ими независимости. Так, общая площадь орошаемых площадей в бывших среднеазиатских республиках и Казахстане увеличилась за 1980-2008 годы с 6557,5 тыс. до 8493,3 тыс. га, т.е. почти на 30%.

В перспективе при сохранении нынешних темпов роста численности населения, увеличения площадей орошаемых земель и развития промышленного производства нарастание дефицита воды в Средней Азии, по всей видимости, усилится. По этой причине вопрос стабильного доступа к данному виду ресурсов становится для стран этого региона одним из самых приоритетных.¹²

Неутешительные прогнозы в этом отношении дает и глобальное потепление климата. С 1957 г. по 2000 г. запасы воды в ледниках Памиро-Алая сократились более чем на 25%, и этот процесс интенсивно продолжается. По прогнозам специалистов, в Таджикистане до 2025 г. исчезнут тысячи мелких ледников, площадь оледенения сократится на 20%, запасы льда уменьшатся на 25%. В результате суммарный сток основных рек, протекающих по территории страны (Зеравшан, Кафирниган, Вахш и Пяндж), сократится на 7%. Межправительственная группа экспертов по изменению климата (МГЭИК) полагает, что повышение температуры в сочетании с более высоким испарением и таянием ледников увеличит нагрузку на засушливые земли Средней Азии таким образом, что к середине века там ожидается снижение имеющихся водных ресурсов на 10% - 40%.¹³

Правда, пока нет бесспорных прогнозов в отношении изменения климата и его последствий для водообеспеченности нашей планеты. Некоторые исследования показывают, что ледники Средней Азии и сопредельных с ней территорий не могут исчезнуть так быстро, как предсказывают наиболее пессимистические сценарии его изменения. Последние 70-80 лет величины стока главных рек региона оставались стабильными. За указанный период практически не уменьшились суммы осадков и максимальные снегозапасы в зоне формирования стока. Есть мнение, что в целом,

¹⁰ www.pravda.ru «Средней Азии грозит войны за воду», 20.06.2011

¹¹ Р.Жангазы. "О некоторых вопросах водно-энергетического комплекса Центральной Азии: Национальная безопасность и интересы республики Казахстан", Центр регионального прогнозирования, 2009

¹² С. С. Жильцов. "Бесконтрольная вода. Международные и региональные организации не гарантируют решения водно-энергетических проблем", .- Независимая газета, 2010-10-12; Today.kz. 14 октября 2011.

¹³ CA News 29/11/2011 (Евроазиатский банк развития, 2007 с.)

несмотря на значительное сокращение площади ледников, водные ресурсы Средней Азии пока оставались прежними.

Современная наука объясняет это явление таянием подземных льдов – “погребенных ледников”, каменных глетчеров, льда, содержащегося в слое вечной мерзлоты, что в условиях глобального потепления обуславливает компенсационный механизм, обеспечивающий стабильность речного стока. Имеются научные данные, что действие компенсационного механизма может растянуться даже до сотни лет, поскольку запасы подземных льдов эквивалентны или даже превосходят их запасы на открытой поверхности, и при этом они тают значительно медленнее. Недостаточная изученность роли оледенения в формировании стока среднеазиатских рек, к тому же усугубляемая многочисленными перерывами в мониторинге, что затрудняет точное прогнозирование динамики обеспеченности водными ресурсами среднеазиатского региона и его сопредельных территорий.

Таким образом, за счет наличия большого естественного термостата в виде подземных ледников, проблема сокращения водных ресурсов в Средней Азии из-за глобального потепления климата, вероятно, может быть значительно смягчена. В итоге основную причину нарастающего дефицита воды в регионе следует искать в первую очередь не в природно-климатическом факторе, влияющем на объем доступных водных ресурсов, а в продолжающемся бурном росте населения и орошаемого земледелия государств Средней Азии, которое предопределяет характер использования этих ресурсов.

Налицо “разрыв” между теми странами, которые, так сказать, “поставляют” воду и теми, кто ее расходует. Показателен пример погибающего Аральского моря. Основная часть водных ресурсов бассейна этого моря (80%) формируется в верховьях рек на территории Кыргызстана и Таджикистана. По информации, собранной на 2000г. экспертами Всемирного банка и Министерством мелиорации и водного хозяйства Республики Таджикистан, доли стоков рек государств Средней Азии и сопредельных территорий, включая Афганистан, в объеме стока бассейна Аральского моря, распределены следующим образом: Таджикистан поставляет 55,4%, Кыргызстан - 25,3%, Узбекистан - 7,6%, Афганистан - 5,4%, Казахстан - 3,9%, Туркменистан - 2,4% общего объема стока рек Центрально-Азиатского региона. Между тем Узбекистан получает 50,5%, Казахстан - 42%, Таджикистан - 7% и Кыргызстан - 0,5% стока реки Сырдарья. Сток реки Амударья распределяется таким образом, что Узбекистану достается 42,2%, Туркмении - 42,3%, Таджикистану - 15,2%, Кыргызстану - 0,3% ее стока.

В странах Средней Азии вода используется в сельском хозяйстве для орошения (см. Приложение 3) и для производства электроэнергии (см. Приложение 4). Потребление воды другими отраслями пока невелико.¹⁴ Понятно, что гидроэнергетика не является сферой производства, связанного с водопотреблением, т.е. она не расходует воду безвозвратно, а только пропускает её через турбины ГЭС. В отличие от нее, орошаемое земледелие забирает речной сток безвозвратно и, если и возвращает его небольшую часть в виде дренажного стока, то очень плохого качества.

Водно-энергический комплекс среднеазиатского региона обладает крупнейшим энергетическим потенциалом, достигающим по разным экспертным оценкам от 430 до 460 млрд. кВтч/год. При этом гидроэнергетический потенциал региона реализуется только на 10 % - 17% (в частности, в РФ этот показатель

¹⁴ Например, отгонное животноводство вне орошаемых оазисных земель, менее водоемкое по сравнению с поливным земледелием, занимает подчиненное значение в структуре сельскохозяйственного производства стран Средней Азии.

составляет около 70%)¹⁵. В то же время, как было сказано, государства Средней Азии используют в настоящее время более чем 90% из имеющихся в их распоряжении водных ресурсов.

Особенностью региона является то, что страны Средней Азии находятся в тесной взаимной зависимости друг от друга в вопросах использования водных ресурсов. Горный характер рельефа Кыргызстана и Таджикистана не позволяет им широко развивать орошаемое земледелие. Вместе с тем эти страны обладают огромными гидроресурсами. Так, Таджикистан занимает 8-е место в мире по их общей величине и первое-второе место по удельным запасам на душу населения и на единицу территории. Не располагая другими энергоресурсами (в том числе нефтью и газом), государства верховий трансграничных рек среднеазиатского региона вынуждены развивать гидроэнергетику в качестве основы своих экономик. Таджикистану, например, требуется производство дополнительно к вырабатываемым 16-17 млрд.кв.ч. электроэнергии в год в зимний период еще 5 млрд.кв.ч. (в летний период излишки составляют до 1,5 млрд.кв.ч.). В этой стране, где сосредоточено почти 60% водных ресурсов региона, 70% ее населения получает электроэнергию всего несколько часов в сутки.¹⁶

Однако развитие гидроэнергетики в верховьях трансграничных рек противоречит интересам государств низовий этих рек, поскольку наибольшая выработка энергии требуется в зимний период. А это вызывает необходимость сработки в это время года водохранилищ, что ведет к катастрофическим затоплениям территорий нижних государств зимой и в то же время не позволяет накопить для них в достаточном количестве воду для ирригации в летнее время. Кроме того, в результате этого дисбаланса усугубляется процесс высыхания Арала, приводящий к множеству трагических последствий.

Государства низовий трансграничных рек (Узбекистан и Туркменистан) требуют от государств верховий предоставления им в нужном количестве бесплатных водных ресурсов в период ирригации и ограничения сработки водохранилищ зимой, предлагая покрывать дефицит энергии за счет покупок у них электроэнергии, получаемой благодаря наличию в этих государствах углеводородных ресурсов. Хотя водные ресурсы остаются пока в целом бесплатными, однако в отдельных случаях прослеживаются сделки на покупку их государствами низовий у государств верховий. Так, в последние годы Казахстан каждое лето покупает у Кыргызстана определенный объем воды.

Различия в сезонных потребностях в воде сформировали противоречие между двумя группами стран среднеазиатского региона в подходах к использованию водных ресурсов трансграничных рек из-за летней засухи в государствах низовья трансграничных рек и острого дефицита энергоресурсов в странах верхнего течения в отопительный период при невозможности выгодно реализовать их летние излишки вырабатываемой электроэнергии.

Таким образом, инфраструктурная проблема водообеспечения стран Средней Азии – комплексная, охватывающая водопотребление, электроэнергетику и газоснабжение. Она показывает высокую степень взаимозависимости экономик стран среднеазиатского региона. Результатом неурегулированности этой проблемы служат засухи в государствах низовий трансграничных рек в летнее время (с усугублением высыхания Арала) и недопроизводство энергии в государствах их

¹⁵ Институт развития фондового рынка, 2009, стр. 23.

¹⁶ Региональная коммуникационная сеть экспертов по устойчивой энергетике и изменению климата в странах Восточной Европы и Центральной Азии, 2011

верховой зимой со всеми его пагубными последствиями для населения, экономики и окружающей среды.

Необходимо отметить, что в советский период развития среднеазиатских республик водно-энергетические противоречия между государствами верховий и низовий трансграничных рек, являющиеся следствием их природно-географических особенностей, достаточно эффективно сглаживались благодаря централизованному планированию экономики всей страны. Прочной материальной базой экономической и национальной политики советской власти в регионе служила развитая инфраструктура в сфере энергетики, водообеспечения, транспорта и т.д. Между РСФСР и республиками Средней Азии (тогда регион назывался «Средняя Азия и Казахстан») применялась отработанная в течение десятилетий схема взаимобмена энергетическими ресурсами (нефтью, газом, углем, мазутом, электроэнергией), а также поставок воды из республик верховий Амударьи и Сырдарьи в республики низовий. Ее суть заключалась в рациональном и взаимовыгодном обмене гидроэнергетических (возобновляемых) ресурсов Киргизии (теперь Кыргызстан) и Таджикистана, которые контролируют верхнее течение рек региона, на топливные (невозобновляемые) ресурсы других республик-участниц вышеуказанной схемы.

С одной стороны, в зимнее время в Киргизию и Таджикистан поставлялись туркмено-узбекский газ, казахстанский уголь, российский мазут, другие виды топлива в объемах, достаточных для обеспечения народного хозяйства и отопления населенных пунктов электроэнергией, получаемой на тепловых электростанциях этих республик. В свою очередь, в зимний период Киргизия и Таджикистан значительно сокращали выработку электроэнергии на своих гидроэлектростанциях и ставили водохранилища в режим накопления воды. Так, в 1990 году в Таджикистан было поставлено примерно 5 млрд. куб. метров газа (примерно 6,2% от туркмено-узбекского газового экспорта), а в Киргизию – около 3,6 млрд. куб. метров газа (4,5% туркмено-узбекского газового экспорта).

С другой стороны, в летнее время поставки природного газа, а также угля и мазута в Киргизию и Таджикистан значительно сокращались, и они переводили свои водохранилища в режим максимального сброса воды. Вырабатываемой на их гидроэлектростанциях электроэнергии хватало и на собственные нужды, и на поставки в Узбекистан, Туркменистан, ряд областей Казахстана и даже России. Параллельно с этим, Узбекистан, Туркменистан и ряд областей Казахстана (Южно-Казахстанская и Кызылординская) получали из Киргизии и Таджикистана воду, подавляющая часть которой шла для сельскохозяйственных нужд (в том числе – на орошение).

Как видим, в СССР для своевременного и полноценного водообеспечения населения и экономики среднеазиатских республик и, в конечном итоге, для исключения конфликтов между ними на почве водопользования, создали по-своему уникальную систему регулирования водными ресурсами целого региона. Командно-административное управление экономикой, в первую очередь, инфраструктурой, позволяло соблюдать до определенных пределов в советское время компенсационные поставки энергоносителей Киргизии и Таджикистану и достаточно успешно разрешать тем самым водно-энергетические противоречия между среднеазиатскими республиками.

Итак, за исключением Казахстана, обладающего крупными в мировом масштабе запасами нефти, и Туркменистана, занимающего четвертое место в мире по запасам природного газа, страны Средней Азии не выделяются своим ресурсным потенциалом. Более того, важным фактором ограничения их экономического развития является дефицит водных ресурсов, преодоление которого требует

общерегионального подхода, ликвидированного с распадом СССР и до сих пор несформированного в новых политических и экономических условиях.

Глава 2. Обострение инфраструктурных проблем среднеазиатского региона в настоящее время и предпринимаемые меры

Распад СССР и централизованной советской экономической системы привел к тяжелому кризису в Средней Азии. Новые государства в регионе испытали серьезнейший экономический спад, сопровождавшийся деиндустриализацией, а в некоторых странах региона и деурбанизацией. Повсеместно обострились экологические проблемы, как следствие иррационального использования природных ресурсов в предыдущее время.

Важнейшей основой решения хозяйственных, социальных и политических проблем стран Средней Азии является развитие их инфраструктуры. В советский период она создавалась и поддерживалась в этих странах за счет общесоюзного бюджета, то есть за счет других республик (РСФСР, Белоруссии, Прибалтики и пр.). По указанию из Москвы развитие Средней Азии обеспечивалось строительством дорог, каналов, плотин, электростанций и линий ЛЭП, промышленных предприятий и т.п. В то же время для расширения внешних связей среднеазиатских республик обсуждались даже амбициозные проекты крупных транспортных коммуникаций: железной дороги Термез(Узбекская ССР) - Мазари-Шариф - Кабул- Джелалабад (Афганистан) - Пешавар - Исламабад (Пакистан) - Нью-Дели (Индия), железной дороги из СССР в Индию через Туркмению и др.

С распадом СССР и прекращением централизованного финансирования ситуация резко изменилась. Обретя суверенитет, руководство каждой из среднеазиатских стран решило, что сможет выжить исключительно с опорой на собственные силы и ресурсы. В Казахстане, например, даже демонтировали высоковольтную ЛЭП, по которой электроэнергия поставлялась в Россию. Реальная обстановка показала, что государственная независимость сама по себе не гарантирует прогресс. Выгоду от приобретения независимости в новых государствах Средней Азии получили лишь небольшие по численности социальные группы, в основном элитные. Но они не смогли подчас обеспечить даже элементарного - поддержать в рабочем состоянии ту инфраструктуру, которая досталась им "по наследству" от общего советского прошлого. Поэтому с обретением государственного суверенитета все инфраструктурные сооружения стран Средней Азии, прежде всего их энергетический, транспортный сектора, стали источником обогащения для местного руководства. В результате отсутствия должного объема финансирования и неадекватного управления не обеспечивалось поддержание и тем более развитие инфраструктуры региона, которая деградировала. В основном экономический "задел", созданный в советское время и дополненный массовой трудовой миграцией рабочей силы в современную Россию, позволил новым государствам пережить два прошедших десятилетия.

Созданная в советский период водохозяйственная структура стран Средней Азии по праву считалась одной из наиболее развитых и сложных в мире. Поддержание такой инфраструктуры в рабочем состоянии требует наличия квалифицированных кадров, а также больших материальных и финансовых затрат. Отсутствие необходимых средств за последние 10 – 20 лет привело в среднеазиатских странах к нарушениям условий эксплуатации и технического обслуживания их водохозяйственной инфраструктуры. Своевременно не производился текущий и капитальный ремонт. Как следствие, сооружения, в том числе каналы и коллекторно-дренажные системы перестали работать в проектных режимах, а орошаемые земли теряли продуктивность и даже выбывали из оборота.

В настоящее время сколько-нибудь обоснованных стратегий проведения реконструкции и ремонтно-восстановительных работ ирригационных сооружений в странах Средней Азии не существует. Работы не носят систематического характера, а выполняются как реагирование на аварийные ситуации. В целом это не только не улучшает ситуацию, но, зачастую, приводит к ухудшению эксплуатационных характеристик сооружений, каналов и коллекторно-дренажных систем этих стран.

Однако процесс разрушения инфраструктуры в странах Средней Азии не является линейным. Во многих случаях параллельно ему развивается, причем иногда весьма успешно, противоположный процесс создания инфраструктуры новой и на новых принципах (подробнее см. главу 4). В конце концов, Средняя Азия в этом отношении не какой-то уникальный регион, и другие регионы нашей планеты сталкивались в своем развитии с аналогичными проблемами. При этом далеко не всегда тренд разрушения старой инфраструктуры приводил к необратимой социально-экономической катастрофе.

Переход стран Средней Азии от централизованного управления к рыночным отношениям, в том числе и в сельском хозяйстве, повлек принятие соответствующих мер с тем, чтобы уменьшить затраты государства в ирригационном секторе. Одним из наиболее распространенных способов решения этой задачи стала передача ответственности за управление, эксплуатацию и техническое обслуживание ирригационных систем самим водопользователям. Для этого последние начали объединяться, создавая ассоциации водопользователей (АВП) и принимая на себя ответственность. Однако часто необходимых знаний, навыков и опыта у членов АВП оказывается недостаточно даже для организации, регистрации и управления создаваемых объединений. Кроме того, нормативно-правовая база в указанной сфере деятельности не поспевает за происходящими изменениями и требует постоянной доработки и совершенствования.

Понятно, что нынешнее состояние инфраструктуры и проблемы ее развития в разных странах среднеазиатского региона неодинаково. Наиболее трудно дела обстоят в **Кыргызстане**. Ежедневно его население сталкивается с отключениями электричества в среднем 8–10 раз.¹⁷ У 2 млн. киргизов из 5,5 млн. жителей страны нет постоянного доступа к питьевой воде.¹⁸ Эта страна уже давно рассматривается как отсталая. Киргизия во многом живет за счет иностранной помощи; сменяющие друг друга главы государства и правительства регулярно изыскивают ее за рубежом. До сих пор страна экспортирует в Китай металлолом, образующийся в результате развала инфраструктуры, хозяйственных объектов, созданных в советский период.

Среди бывших среднеазиатских республик следующим по степени “глубины” упадка инфраструктуры является **Таджикистан**. Здесь также стали регулярными отключения электроэнергии, происходящие даже в столице. Нурекская ГЭС была построена еще в советский период, а за период независимости новые энергогенерирующие мощности созданы не были. Сангтудинскую ГЭС построили в постсоветский период россияне и на российские деньги. Между тем таджикское правительство оказалось не в состоянии даже обеспечить платежи российским инвесторам за производимое этой ГЭС электричество. В конце концов стороны договорились, что производство электроэнергии на этой станции Таджикистан будет оплачиваться за счет средств Всемирного банка. Сегодня инфраструктура Таджикистана фактически постепенно переходит под контроль Китая, который активно кредитует строительство в этой стране дорог и тоннелей.

¹⁷ Отчет независимой неправительственной организации «Международная кризисная группа», Брюссель, (ICG), 3 февраля 2012 г.

¹⁸ Средняя Азия в Интернете 11.10.2012 Новости. Собственный репортаж.

Среди среднеазиатских стран в отношении состояния своей инфраструктуры **Узбекистан** находится в некотором "среднем" положении. Страна не располагает необходимыми ресурсами для ее поддержания на должном уровне, но катастрофического положения пока нет. Правда, ряд источников более критично оценивают ситуацию. Так, например, утверждается, что "в Ташкенте власть делает все, чтобы визуально создавалось впечатление успешности, современности и быстрого развития. Здания вдоль дорог обвешиваются пластиком, и даже если дом "дышит на ладан", внешне он выглядит вполне нормально. Освещение городов находится в ужасном состоянии: фонарей на столбах 20 лет нет, после захода солнца даже милиция ходит только по освещенному периметру, не углубляясь в городские кварталы".¹⁹

Узбекистан продолжает строить дороги, ЛЭП, ирригационные каналы. При этом, хотя страна унаследовала с советских времен автомобильные дороги удовлетворительного покрытия, нынешние власти сосредоточились на трассах международного значения. Второстепенные и сельские дороги находятся в плохом состоянии и требуют существенного ремонта.²⁰

В **Казахстане и Туркменистане** ситуация в области инфраструктуры несколько иная. Здесь правительства располагают средствами на развитие инфраструктуры. Дорожное строительство, например, ведется в значительных масштабах, хотя этому мешают коррупция и воровство.

Согласно отчету независимой неправительственной организации «Международная кризисная группа», в условиях резкого спада транспортных потоков в 1990-х годах правительство Казахстана стремится к развитию транспортной инфраструктуры отрасли, желая играть ключевую транзитную роль между Китаем и Европой. Однако, хотя инвестиции в отрасль в 2003–2008 годах выросли на 20 процентов, они по-прежнему недостаточны.²¹ Казахстан провел реформы в энергетической сфере. Как положительный момент следует отметить разделение функций между производителями и поставщиками электроэнергии. Вместе с тем низкие тарифы на электроэнергию сдерживают приток инвестиций в энергетическую сферу страны.

Туркменистан в силу особенностей своего географического положения сталкивается с серьезными трудностями для экспорта своих богатейших газовых ресурсов на внешние рынки (как уже отмечалось, страна занимает четвертое место по объёму запасов газа в мире). На западе страны находится Каспийское море, международно-правовой статус которого не позволяет прокладывать по его дну ветки газопроводов без согласия на это всех прибрежных стран,²² что ограничивает доступ Туркменистана на газовые рынки западных стран. Выход грузопотоков страны на восток, к Китаю, затруднен из-за больших расстояний. С юга Туркменистан отгораживают высокие горы и, кроме того, там располагаются страны, не являющиеся потребителями его ресурсов (Иран, Афганистан). Однако даже ограниченные возможности экспорта своего главного природного богатства – газа – позволили руководству Туркменистана создать газотурбинные электростанции. В результате государство гарантирует своим гражданам бесплатное пользование

¹⁹ Отчет независимой неправительственной организации «Международная кризисная группа», Брюссель, (ICG), 3 февраля 2012 г.

²⁰ Отчет независимой неправительственной организации «Международная кризисная группа», Брюссель, (ICG), 3 февраля 2012 г.

²¹ Отчет независимой неправительственной организации «Международная кризисная группа», Брюссель, (ICG), 3 февраля 2012 г.

²² Переговоры между прикаспийскими государствами о принятии нового международно-правового статуса Каспия длятся уже многие годы и пока не увенчались успехом.

электроэнергией для бытовых нужд, правда, в пределах жестких лимитов, которых хватает только на освещение жилых помещений. Остающуюся часть электроэнергии Туркменистан экспортирует в географически далекую от него Турцию.

По мнению руководителя центрально-азиатского отдела «Международной кризисной группы» Пола Квинн-Джаджа, положение в области инфраструктуры в странах Средней Азии через 5–10 лет приведет к обострению социальной напряженности и увеличению вероятности конфликтов. Таджикистану, Туркменистану и Узбекистану до сих пор удается избежать этого в силу большой трудовой миграции в более развитые страны и жестоких репрессий. В Кыргызстане конфликты населения с властью уже имели место, и произошла насильственная смена двух правительств. В Казахстане, несмотря на реформы, затронувшие, в том числе развитие инфраструктуры, растет огромный экономический и социальный разрыв между городом и селом, а также между различными регионами страны.²³

Некоторые страны Средней Азии пока еще условно говоря, "спасает" от полного коллапса то обстоятельство, что после распада Союза у них произошла деиндустриализация. Как известно, именно промышленность обычно выступает основным потребителем электроэнергии, и любой экономический рост неизбежно приведет к возрастанию потребности в электроэнергии в странах региона.

Эксперты отмечают, что ряд среднеазиатских стран (Туркменистан и Узбекистан) стремятся не только удовлетворить собственный спрос, но и экспортировать электроэнергию. Вместе с тем без реформ, без свободных рыночных механизмов среднеазиатские страны не только не смогут экспортировать электроэнергию, но и обеспечить собственное растущее население, поскольку инфраструктура советского периода изнашивается, а новые и адекватные потребностям мощности не создаются.

Профессиональная, экспертная оценка создавшегося положения может быть сформулирована следующим образом. После распада СССР и образования новых независимых среднеазиатских государств водно-энергетическая инфраструктура региона, созданная как единая система в рамках одного, целого государства, оказалась раздробленной между пятью странами и все связанные с нею водные и энергетические противоречия между государствами низовой и верховий трансграничных рек региона проявились в полной мере. В сложившихся политических и экономических реалиях "правила игры" в водохозяйственной и энергетической отраслях экономик этих государств радикально и практически одновременно поменялись. С одной стороны, все энергетические ресурсы (электроэнергия, газ и др.), имеющие четкую привязку к определенной территории и потому попавшие в границы того или иного государства, немедленно стали объектом купли-продажи. В то же время водные ресурсы, изымаемые из трансграничных водотоков, формируемых на территории речных бассейнов, на которых расположены несколько государств, оставались преимущественно бесплатными, поскольку общество рассматривало их как дар природы.

В результате обозначился конфликт интересов государств низовой и верховий трансграничных рек, который потребовал принятия незамедлительных мер со стороны всех заинтересованных сторон. Введение фиксированных цен на топливные природные ресурсы, посредством которых Узбекистан и Казахстан должны были компенсировать государствам верховий их преднамеренное недопроизводство электроэнергии в зимний период с целью накопления

²³ Отчет независимой неправительственной организации «Международная кризисная группа», Брюссель, (ICG), 3 февраля 2012 г.

достаточных водных ресурсов для орошения в государствах низовий, не выдерживало испытания в условиях открытости и динамичности мирового рынка энергоресурсов. В итоге установленные соглашения регулярно срывались.

Первые попытки стран среднеазиатского региона решить межгосударственные проблемы в водно-энергетической сфере путем переговоров привели к подписанию ряда международных документов. Наиболее важными из них являются Алматинское соглашение о сотрудничестве в сфере совместного управления использованием и охраны водных ресурсов (1992 г.) и Нукуская Декларация по проблемам устойчивого развития бассейна Аральского моря (1995 г.). Кроме того, в 1992 году в Ташкенте была создана Межгосударственная координационная водохозяйственная комиссия (МКВК) с бассейновыми водохозяйственными объединениями «Амударья» и «Сырдарья».²⁴ В ее задачу входило осуществление сотрудничества в сфере совместного управления водными ресурсами. Предполагалось, что страны региона будут заключать межправительственные соглашения, которые напоминали бы бартерные схемы типа «вода в обмен на углеводороды». Так, Казахстан и Узбекистан должны были поставлять в Кыргызстан уголь, топочный мазут и газ, а Кыргызстан и Таджикистан, в свою очередь, – обеспечивать в необходимых объемах эти страны в летний период водными ресурсами.

Появились и другие межгосударственные соглашения в области управления водно-энергетическими ресурсами региона. Например, с 1998 года существует соглашение между Кыргызстаном, Казахстаном, Узбекистаном и Таджикистаном по использованию этих ресурсов Сырдарьинского бассейна рек, куда входит река Нарын. Согласно этому соглашению, Узбекистан и Казахстан должны покупать ежегодно у Кыргызстана электроэнергию, вырабатываемую в период летних пусков воды с Токтогульского водохранилища.²⁵

Однако установленные этими соглашениями договоренности постоянно нарушаются всеми сторонами. В условиях быстро меняющейся конъюнктуры рынка энергоресурсов Узбекистан и Казахстан отказываются покупать по фиксированным ценам электроэнергию Кыргызстана, в то время как последний, не имея топливных ресурсов, естественно, делает ставку на использование своего гидроэнергетического потенциала. Соответственно управление имеющихся в этой стране водно-хозяйственных объектов переориентируется на максимальное производство электроэнергии.

В итоге работа Токтогульского водохранилища, использовавшегося в советские времена для многолетнего регулирования речного стока и повышения гарантии водообеспечения на орошаемых площадях, в новых экономических условиях превращается в источник обострения проблемы снабжения районов традиционной ирригации соседних стран водными ресурсами. Кроме того, водохранилище становится фактором риска, определяющим судьбу природно-географического объекта международного значения – Айдар-Арнасайской системы озер, включенной в Рамсарский список водно-болотных угодий. Возможности стабилизации ситуации, затопления новых площадей или падения горизонтов воды с последующим засолением этих озер оказываются целиком в зависимости от режима работы Токтогульского водохранилища.

По мнению специалистов водного хозяйства и экологов, работа гидроузлов формирующегося Вахшского каскада (цепочка ГЭС на реке Вахш в Таджикистане) в

²⁴ В частности, Таджикистану лимит использования собственного стока рек был определен в 28%, из которых на сегодняшний день республика в состоянии использовать лишь 11,9%.

²⁵ Последнее является самым большим водохранилищем в Центральной Азии. Объем его чаши составляет 19,5 куб. км.

энергетическом режиме чревата сходными последствиями для водообеспечения территорий низовий трансграничных рек среднеазиатского региона. Накопление больших запасов воды и сдерживание весенне-летних паводков на территории Таджикистана обернется для остальной территории среднего течения и низовий бассейна Амударьи зимними паводками и летним искусственным маловодьем. При этом роль регулятора подачи воды в сложную систему водораспределения из ирригационных каналов и перераспределяющих водохранилищ на большей части бассейна реки будет потеряна. Зарегулирование стока и изменение гидрологического режима Амударьи повлияет на развитие русловых процессов. Перерегулирование паводков приведет к отложениям взвешенных и влекомых наносов в русле Амударьи и уменьшению ее пропускной способности. Потребуется постоянная реконструкция водозаборов и каналов. А в редкие многоводные годы русло и основные протоки дельты не будут способны пропустить повышенные расходы воды. Это приведет к тому, что возрастет площадь затоплений и риск разрушения водохозяйственной инфраструктуры. С изменением гидрологического режима среднего и нижнего течения Амударьи возрастут русловые потери вод, которые и сейчас в маловодные периоды составляют 10-15 процентов. Уже в настоящее время усыхание озер и ветландов в низовьях Амударьи сопровождается появлением новых солончаков и засоленных такыров. Эти территории в совокупности с осушенным дном Аральского моря являются крупными очагами соли- и пылепереноса на прилегающие освоенные территории. Соляные выпадения снижают плодородие и урожайность земель.

Ситуация с водоснабжением территорий государств низовий Амударьи, прежде всего Узбекистана, может еще более усугубиться в случае завершения строительства самой крупной в среднеазиатском регионе **Рогунской ГЭС**.²⁶ Рогунская ГЭС с проектной мощностью 3600 МВт и среднегодовой выработкой в 13,1 млрд. кВт.ч. располагается на реке Вахш в 110 километрах от Душанбе. Ее самая высокая в мире плотина (планируемая высота – 335 м) предназначена сформировать Рогунское водохранилище полным объемом 13,3 куб.км и полезным объемом 10,3 куб. км. Водоохранилище предполагается использовать как в энергетических, так и в ирригационных целях на засушливых землях площадью более 300 тыс. га. Строительство ГЭС было начато еще в советский период, в 1976 году. В годы независимости Таджикистана, в результате катастрофического состояния экономики страны, развертывания гражданской войны на ее территории строительство Рогунской ГЭС было законсервировано.

В 2004 году между правительством Таджикистана и компанией "Русский алюминий" было подписано Соглашение о сотрудничестве в области производства электроэнергии и алюминия, согласно которому "РусАл" обязался достроить Рогунскую ГЭС. Но почти сразу между правительством Таджикистана и «Русалом» возникли разногласия по поводу высоты будущего сооружения: Таджикистан настаивал на возведении плотины ГЭС, согласно проекту, высотой 335 м, в то время как «Русал» собирался сократить затраты, построив лишь 260—280-метровую плотину. В случае снижения высоты плотины терялась бы половина мощности электростанции и возможности по многолетнему регулированию стока Амударьи. Последнего весьма опасался основной потребитель стока Амударьи -Узбекистан, выражая протесты против строительства Рогунской ГЭС.²⁷ Обвинив российскую компанию в сговоре с Узбекистаном, в сентябре 2007 года Таджикистан расторг

²⁶ Всемирный Банк о Рогунской ГЭС: “Строительство такой плотины, по всей видимости, приемлемо”, - Информационное агентство Фергана 22.02.2013 - fergananews.com/news/20257

²⁷ http://www.memoid.ru/node/Problema_deficita_vodnyh_resursov_v_Srednej_Azii#cite_note-olim-34

договор с «Русалом» и объявил ГЭС всенародной стройкой, развернув агитационную кампанию за покупку акций предприятия населением. По данным на конец 2010 г., сумма от продажи акций Рогунской ГЭС и их сертификатов превысила 179,2 млн. долл. США.²⁸ Однако начатый сбор средств у населения для достройки Рогунской ГЭС позднее был приостановлен из-за большого недовольства населения, а также позиции МВФ. Перекрытие реки Вахш, запланированное на декабрь 2009 года, было отложено.

В настоящее время общая стоимость завершения строительства оценивается в 2,2 млрд. долл. США. Строительство ГЭС планируется осуществить в несколько этапов. Пуск первой очереди в составе двух гидроагрегатов общей мощностью 400 МВт был намечен на конец 2012 года. В декабре 2010 года были завершены работы в первом строительном тоннеле станции. По данным Министерства финансов Таджикистана, в 2012 г. на строительство Рогунской ГЭС из бюджета республики планировалось выделить 223 млн. долл. США. Эта сумма на 31,6 млн. долл. США превышает объем средств, выделенных на эти цели в 2011 г. В январе-июле 2011 г. на строительстве Рогунской ГЭС было освоено около 97 млн. долл. США. В 2011 года стало известно, что Пакистан при поддержке США якобы готов оплатить строительство Рогунской ГЭС.

Между тем Узбекистан, обеспокоенный возможными последствиями строительства Рогунской ГЭС, на протяжении последних лет призывал провести экспертизу ее проекта. По мнению ряда экологов этой и других стран, можно выделить следующие основные экологические риски, связанные со строительством Рогуна.

При переходе Рогунского водохранилища на предполагаемый энергетический режим работы, по сравнению с нынешними условиями дефицит воды в вегетационном периоде в среднем возрастет более чем на 22%, а в отдельные маловодные годы – почти в два раза. На и без того засушливой территории это приведет к засухам, возникновению огромных пустынных территорий, а зимой - к затоплению пахотных земель и населенных пунктов, то есть фактически к новой экологической катастрофе. Кроме того, строительство Рогунского водохранилища вызовет сокращение площадей посевных земель и снижение урожайности, резкое ухудшение обеспеченности питьевой водой около 18 миллионов человек, проживающих в низовьях реки Вахш, ухудшение генофонда, резкое сокращение биоразнообразия. Только ежегодные ущербы для сельского хозяйства могут достигнуть от 120 до 960 млн. долл. США при общей ежегодной стоимости сельхозпродукции в 3,6 млрд. долл. США. Пересыхание русла Амударьи летом вызовет дальнейшее высыхание Арала и кризисную санитарно-эпидемиологическую обстановку в низовьях бассейна этой реки.

Помимо обострения проблемы водообеспечения низовий Амударьи, возведение гигантской плотины Рогунской ГЭС, по мнению ряда специалистов, чревато также формированием рукотворных цунами, поскольку строительство осуществляется на участке с весьма сложным рельефом, относящимся к категории сейсмоопасных. При определенных условиях реализация сейсмотектонического потенциала может привести к сотрясениям более 9 баллов и катастрофическим последствиям, особенно, если очаг землетрясения будет неглубоким.

История свидетельствует по крайней мере о трех разрушительных землетрясениях на территории современного Таджикистана в прошлом веке. Их жертвами в общей сложности стали свыше 100 тыс. человек. Кроме того,

²⁸Источник: портал ИнтерЭнерго 26-08-2011

Полная ссылка: <http://ieport.ru/32034-tadzhikistan-vydelit-223-mln-iz-byudzheta.html>

сильнейший сель в 1993 году разрушил перемычку Рогунской ГЭС, а еще раньше, в 80-х годах прошлого века было разрушено Саргазонское водохранилище. В отчете Всемирного банка отмечается достаточно высокая вероятность повторения в этом регионе мощных землетрясений каждые 20-30 лет.

По мнению ряда специалистов, сейсмологическая активность в районе Рогунской ГЭС может, по всей видимости, усилиться и в результате скопления огромной массы воды на ее плотине. Ложе Рогунского водохранилища расположено над слоем каменной соли. В случае фильтрации воды в водохранилище не исключен размыв солевого пласта, что неизбежно усилит давление на скальные породы, угрожая массовыми обвалами в зоне Рогунской ГЭС. По оценкам экспертов, разрушение плотины Рогунской ГЭС приведет к образованию волны прорыва, которая, двигаясь вниз по реке Вахш, неизбежно вызовет разрушение Нурекской плотины и одноименного водохранилища. По пути движения волны затоплению и разрушению подвергнутся большие земельные массивы, населенные пункты, мосты, водозаборы, каналы и гидроузлы. Будет нанесен большой материальный ущерб населению и экономике трех стран бассейна Амударьи. В зоне потенциального затопления и разрушения полностью или частично могут оказаться свыше 700 населенных пунктов. Вероятность подобных рисков увеличивается многократно, если учесть, что в Таджикистане практически не существует специализированных организаций, служб и современных технологий, призванных обеспечивать строгий контроль и надлежащее качество работ при возведении гидроэнергетических объектов.

Под давлением Узбекистана под эгидой Всемирного банка было начато проведение целого ряда оценочных исследований предлагаемого проекта Рогунской ГЭС. Пока общественности представлены лишь промежуточные результаты двух продолжающихся оценочных исследований, а именно Технико-экономической оценки и Оценки экологического и социального воздействия Рогунского проекта. Продолжается рассмотрение последних результатов оценки сейсмической опасности и моделирования Вахшского каскада, а также геологической ситуации, проектных планов для альтернативных высот предполагаемой плотины и сопоставления затрат на переселение и развитие инфраструктуры для различных вариантов высоты плотины.

Проводимые оценочные исследования не предоставят заключения относительно того, будет ли реализован предлагаемый проект строительства Рогунской плотины. Они будут использоваться исключительно в качестве информации для принятия решения. До того, как будет определено будущее предлагаемого проекта Рогунской ГЭС, потребуется рассмотреть множество других факторов, в том числе международные соглашения и вопросы финансирования. Всемирный банк не брал на себя никаких финансовых обязательств по поддержке планируемого строительства плотины.²⁹ Следующий раунд встреч по обмену информацией в связи с реализацией Рогунского проекта запланирован на конец лета 2013 года.

Не менее рискованными являются и проекты **Камбаратинских ГЭС** в Кыргызстане. Камбаратинская ГЭС-2 – строящаяся гидроэлектростанция в Киргизии на реке Нарын, входит в Нарынский каскад ГЭС. Проектирование Камбаратинской ГЭС-2 началось в 1970-х годах, а строительство станции – в 1986 г.; в начале 1990-х работы были приостановлены из-за отсутствия финансирования. Проектная мощность станции – 360 МВт (три агрегата по 120 МВт). Пуск первого агрегата на

²⁹ Всемирный банк предоставил открытый доступ к ряду предварительных документов по оценке исследований проекта Рогунской ГЭС (см. веб-сайт Банка по адресу www.worldbank.org/eca/rogun/rus).

Камбаратинской ГЭС-2 состоялся 30 августа 2010г. В настоящее время мощность станции составляет 120 МВт. Выход станции на полную мощность запланирован в 2015г.³⁰

Камбаратинские ГЭС также строятся в сложных тектонических условиях. В районе их намечаемого строительства происходит ряд геологических процессов, не позволяющих обеспечить гарантированную безопасность эксплуатации сооружений объекта и нижерасположенного каскада ГЭС. В этой зоне высока вероятность землетрясений сейсмической интенсивностью 9-10 баллов, активности оползней, оплывов и т.п., которые также способны спровоцировать различные катаклизмы. Более того, критической остается ситуация на действующей Токтогульской ГЭС Кыргызстана, поскольку на данном объекте вот уже более 30 лет не проводились капитальные ремонты. Поэтому вероятные аварии с разрушением плотин Камбаратинских ГЭС и ниже расположенной Токтогульской ГЭС способны вызвать катастрофические последствия для региона. Возможный ущерб, по оценкам специалистов, будет колоссальным: общее количество затопляемых населенных пунктов при прохождении прорывной волны может составить 476, земель – 600 тыс. га, авто- и железнодорожных мостов - 10.³¹

Масштабы и характер подобной экологической катастрофы в Центральной Азии могут приблизиться к "японской", имевшей место в 2011 году в результате разрушения от землетрясения и цунами АЭС "Фукусима", поскольку недалеко от зоны строительства Камбаратинских ГЭС расположены места складирования и обогащения радиоактивных отходов, а также урановое хвостохранилище. Известно, что консервация указанных хвостохранилищ, тем более берегоукрепительные работы, в этих районах не проводились. В результате, по мнению специалистов, любое разрушение в силах спровоцировать радиоактивное заражение всего Нарын-Сырдарьинского водного бассейна, где расположены густонаселенные районы Ферганской долины с численностью населения более 13 млн. человек.³²

Таким образом, существующие и проектируемые плотины крупных ГЭС в Таджикистане и Кыргызстане являются потенциальными источниками формирования региональных катастроф. В связи с этим очевидной становится необходимость проведения авторитетной международной организацией независимых и объективных экспертиз, предназначенных для оптимизации выбора концепции регионального использования водных ресурсов бассейнов рек Амударьи и Сырдарьи с учетом возможных экологических и социально-экономических последствий реализации крупных водно-энергетических объектов в государствах среднеазиатского региона.

Обобщая оценки попыток решения проблемы водообеспечения государств среднеазиатского региона в постсоветский период, следует отметить, что несмотря на обострение в последние два десятилетия этой проблемы, не удалось создать на месте существовавшего в советский период административно-командного механизма управления водно-энергетическим инфраструктурным комплексом среднеазиатских республик новый и эффективный механизм, основывающийся на межгосударственном регулировании этого комплекса и отвечающий современным экономическим и политическим реалиям региона. Каждое из государств стремилось использовать водно-энергетические ресурсы с максимальной для себя выгодой, без учета интересов соседей. Это усугубляло объективно существующее противоречие интересов государств-верховий трансграничных рек, где формируется большая

³⁰ Камбаратинская ГЭС-2. Данные Википедия 13 мая 2013г. - wikipedia.org

³¹ Хаким Шакирбаев. Источник - Белый парус, 18.04.2011, <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1303152900>

³² Ibid

часть водных ресурсов региона и которым выгодно использовать их для реализации своего гидроэнергетического потенциала, и государств низовий этих рек, являющихся основными потребителями водных ресурсов, прежде всего для орошаемого земледелия.

Даже абстрагируясь от наиболее пессимистических прогнозов относительно водообеспеченности среднеазиатского региона в будущем, следует отметить, что нынешнее состояние дел в указанной области создает **основания для реальных межгосударственных водно-энергетических конфликтов**. Водные ресурсы, не имея заменителей (в отличие от многих других важнейших природных ресурсов, включая энергетические) относятся к жизненно важным и потенциально могут стать и уже становятся причиной конфликтов и войн между странами-потребителями.³³ Сказанное в полной мере относится к государствам среднеазиатского региона. До сих пор выяснение межгосударственных отношений по поводу распределения водных ресурсов региона носило в основном словесный или, по крайней мере, ненасильственный характер. Так, страны верховий трансграничных рек среднеазиатского региона угрожают ограничить попуски воды из своих водохранилищ количеством воды, достаточным для производства лишь необходимой им для собственных нужд электроэнергии. Узбекистан и Казахстан, рискуя остаться без воды, в свою очередь упрекают руководство этих государств в неоправданном экспорте и даже в прямом воровстве производимой в этих государствах электроэнергии, которой в результате не хватает для нужд их собственного населения. В то же время водные противоречия между Таджикистаном и Узбекистаном являются причиной того, что уже 20 лет между этими странами отсутствует авиасообщение. Более того, в моменты особо резкого обострения их водно-энергетических противоречий узбекская сторона начинает прибегать в качестве рычага давления к мерам, ограничивающим использование транспортных коммуникаций Таджикистана. Так, с 2000 года для въезда на территорию Узбекистана последний ввел визовый режим для граждан Таджикистана и заминировал границу, в результате чего погибло большое количество граждан обоих государств.³⁴ Летом 2010 года со стороны Таджикистана прозвучали обвинения, что узбекской железной дорогой уже много месяцев подвергаются необоснованной задержке таджикские транзитные грузы.^[35]

В условиях энергетического кризиса из-за холодной зимы 2009 года власти Узбекистана, ссылаясь на собственные нужды, прекратили поставки электричества в Таджикистан и долго не давали разрешение на транзит электроэнергии Туркменистана, который был готов помочь Таджикистану. Одновременно Узбекистан резко сократил поставки в Таджикистан газа и в самые холодные периоды времени даже отключал его подачу в эту страну. В результате в регионах Таджикистана электричество подавалось на один-два часа в сутки и перебои с его подачей имели место даже в столице. Ссылаясь на то, что поставка газа в Китай экономически более выгодна, руководство Узбекистана с первого апреля 2012 г. полностью прекратило поставку газа в Таджикистан.

³³ Примером подобных конфликтов служат турецко-сирийские конфликты, начавшиеся в 1970-80-е годы, когда Турция, на территории которой расположены верховья реки Евфрат, приступила к строительству и вводу в эксплуатацию гидроэнергетических и ирригационных сооружений в юго-восточной Анатолии. Так, 13 января 1990 г. для заполнения водохранилища у плотины им. Ататюрка она остановила на месяц сток вод Евфрата в Сирию. Последняя тут же осталась без света, начали высыхать посевы, и дело чуть не дошло до войны. Сейчас орошаемое земледелие — главная отрасль сирийской экономики, благодаря которой Сирия в три раза увеличила свое национальное богатство.

³⁴ 5.04.2012, <http://tajeconomy.files.wordpress.com>

³⁵ http://www.memoid.ru/node/Problema_deficita_vodnyh_resursov_v_Srednej_Azii#cite_note-gruz-37

Кроме того, в начале 2012 г. Узбекистан инициировал демонтаж железной дороги, ведущей на юг Таджикистана. Узбекская сторона ликвидировала железнодорожное полотно на участке Хашади-Амузанг, и теперь транспортировка грузов в Хатлонскую область Таджикистана стала невозможной. Участок железной дороги Галаба-Амузанг был закрыт 16 ноября 2011 года. Узбекская сторона тогда заявила, что на этом участке произошел взрыв, который повредил мост, назвав произошедшее террористическим актом. Однако независимые международные эксперты никаких признаков терактов или разрушений на этом участке не обнаружили. С ноября 2011 года общий ущерб от простоя на территории Узбекистана грузовых поездов, направляющихся в Хатлонскую область Таджикистана, по оценкам руководства этой области, достигает около 2,9 млн. долл. США.³⁶ Эти действия идут вразрез с существующими международными нормами, в соответствии с которыми демонтаж железнодорожного полотна должен проводиться только после оповещения таджикской стороны. В Таджикистане считают подобную акцию "политически мотивированной".³⁷

Несколько раз "водный" конфликт между Узбекистаном, с одной стороны, и Кыргызстаном и Таджикистаном, с другой, едва не переходил в плоскость силовых решений. Например, Узбекистан развернул рядом с Токтогульской ГЭС (в непосредственной близости от узбеко-кыргызстанской границы) подразделение ВДВ и провел ряд учений по захвату "хорошо охраняемого объекта" с использованием бронетехники и вертолетов. Кыргызстан, в свою очередь, через "утечки" в СМИ предупредил, что в случае взрыва плотины, водный поток может с лица земли Ферганскую и Зерафшанскую долины Узбекистана.

Итак, с обретением странами Средней Азии государственной независимости созданная в них в советский период водно-энергетическая и транспортная инфраструктура не только не развивалась, но, как правило, деградировала. В результате обострение водно-энергетических проблем ухудшило электрообеспечение ряда стран региона, создало базу для возникновения реальных межгосударственных конфликтов.

³⁶ 1 доллар США (USD) равняется 4.758597 сомони. Информация по данным ЦБ РФ на 14.05.2012

³⁷ 5.04.2012, <http://tajeconomy.files.wordpress.com>

Глава 3. Новые инфраструктурные проекты в странах Средней Азии в условиях соперничества ведущих мировых держав

Изменение геополитической ситуации в мире в результате распада СССР резко повысило интерес к Средней, а в более широком смысле - к Центральной Азии, со стороны ведущих держав, прежде всего США и Китая. Географическое положение региона в центре гигантского евроазиатского континента, на перекрестке путей с востока на запад и с севера на юг, а также непосредственное соприкосновение в нем интересов ведущих мировых игроков в лице экономического исполина Китая, восстанавливающей свою силу России, а также внедрившимися сюда под предлогом борьбы с мировым терроризмом США предопределило значимость этого региона.

Образование в Средней Азии новых независимых государств в результате распада СССР сделало возможным проникновение США в этот ранее полностью закрытый для них регион мира. В начале военного присутствия здесь США было конъюнктурным, связанным с подготовкой военной операции в Афганистане после трагедии 11 сентября 2001 года. В дальнейшем стали ясны планы США остаться в регионе неопределенно долго для превращения последнего в плацдарм в «сердце Евразии», оказания давления (в том числе военной силой) на Россию, Китай, Иран и другие страны евразийского континента, без контроля над которыми американское мировое лидерство не могло осуществляться.

Столкновение интересов США с их главными конкурентами в центрально-азиатском регионе – Китаем и Россией, выражающееся в стремлении по меньшей мере ограничения их влияния, наиболее открыто происходит в транспортно-коммуникационной сфере.

В соответствии с этими планами США стремятся переформатировать сложившийся к настоящему времени инфраструктурный каркас (транспортно-коммуникационный и энергетический) среднеазиатского региона таким образом, чтобы присоединить Среднюю Азию к Афганистану, Пакистану и Индии, и далее морским путем ориентировать ее на Японию, Южную Корею. Это позволит отстранить Россию от основных материально-энергетических потоков региона. В результате грузы, традиционно транспортируемые в рамках экспортно-импортной торговли с Россией или транзитом через нашу территорию в третьи страны, будут направляться, минуя Россию. Понятно, что это нанесет серьезный экономический (и не только) ущерб интересам России.

Одновременно геополитическая конструкция США в Центральной Азии, предполагающая отрыв Средней Азии от России, ориентирована на отстранение от природных ресурсов Центральной Азии его основного конкурента, Китая и стимулирование в противовес последнему развития южно-азиатских "демографических" великанов - Индии и Пакистана.

Реализация этой конструкции привела к созданию нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан (БТД), транспортирующему каспийскую нефть в Европу в обход России. Подобные же цели преследуют проекты транскаспийского газопровода из Туркмении, транскаспийского нефтепровода из Казахстана до Баку с целью подсоединения его к нефтепроводу БТД, трансафганского газопровода, предполагающего транспортировку туркменского газа на юг, к портам Индийского океана через Афганистан, а также сухопутного транспортного коридора ТРАСЕКА, проходящего из Азии в Европу по Южному Кавказу. Реализация вышеназванных углеводородных трубопроводов позволила бы странам Средней Азии диверсифицировать направления своих поставок энергоресурсов на международные

рынки и снизила бы их зависимость от России. Однако, благодаря твердой позиции России относительно соблюдения международно-правового статуса Каспийского моря, предусматривающего принятие подобных решений только с согласия всех пяти прибрежных стран, проекты транскаспийских углеводородных трубопроводов уже много лет остаются в подвешенном состоянии. Судьба проекта трансафганского газопровода также остается неопределенной из-за нестабильности политической ситуации Афганистана, усугубляющейся скорым уходом сил западной коалиции. Проект ТРАСЕКА находится в стадии осуществления, но сталкивается со многими трудностями, связанными прежде всего с политической нестабильностью ряда стран, по территории которых он проходит, и сроки его завершения пока неопределены.

В свете планируемого вывода союзных войск из Афганистана после 2014 года новым объектом внимания США стала также железнодорожная сеть этой страны. Как известно, до последнего времени Афганистан вообще не имел железных дорог, за исключением двух очень коротких одноколейных веток на границе с Туркменистаном и Узбекистаном. Обе эти ветки были построены в советское время для доставки предназначавшихся Афганистану грузов до перевалочных терминалов, находившихся в пограничных пунктах на туркмено-афганской и узбекско-афганской границах.

В настоящее время министерство обороны США оказывает помощь Афганистану в создании железнодорожной инфраструктуры, которая может соединить его с соседними государствами Центральной Азии и в совокупности с предлагаемым трансафганским газопроводом создать совершенно новый транспортный коридор через морские порты на побережье Индийского океана.³⁸ Тем самым может быть создан новый, не зависящий от России маршрут, который будет намного короче, традиционно используемого среднеазиатскими странами для выхода к побережью Балтийского моря. Желание США первыми договориться с афганским правительством о прокладке таких коридоров к портам на побережье Индийского океана, связано также и с их стремлением получить преференции в разработке богатых месторождений полезных ископаемых Афганистана, обнаруженных относительно недавно в этой стране геологами США.

Однако, по данным экспертов, пока ни одна из сторон не намерена инвестировать в строительство горнорудных комбинатов в самом Афганистане по причине непредсказуемой политической ситуации в этой стране. По всей видимости, США планируют экспорт полезных ископаемых из Афганистана без их какой-либо переработки в стране. Более того, американские компании, скорее всего, подождут вкладывать деньги в железнодорожные проекты до того времени, когда войска коалиции будут выведены из Афганистана, и ситуация окончательно прояснится.³⁹

Помимо реформирования материально-энергетических потоков в Центральной Азии в геополитические цели США входит также контроль за крупными запасами нефти и газа в сопредельном Каспийском регионе, за объемами их добычи и экспорта в Европу по трубопроводам, минуя территорию России.

Стремление расширить свое влияние на центрально-азиатские страны заставляет руководство США участвовать в решении, среди прочего, и некоторых из

³⁸ Данные ежеквартального доклада, подготовленного для конгресса США аппаратом специального инспектора по проектам реконструкции в Афганистане (SIGAR)-RussianKz.Info. 12 февраля 2013.

³⁹ Афганизация Центральной Азии: США помогут создать железнодорожную инфраструктуру, которая создаст коридор, который будет свободен от влияния со стороны России. - RussianKz.Info. 12 февраля 2013; Дм.Седов. "Мышеловка для Центральной Азии" - <http://www.fondsk.ru/news/2013/02/14/myshelovka-dlja-centralnoj-azii-19132.html>, 14.02.2013

наиболее значимых социально-экономических проблем. При этом основные усилия направляются преимущественно на решение коммерчески выгодных проблем (например, на развитие гидроэнергетики). Так, в рамках проекта "Партнерства по развитию Большой Центральной Азии", продвигаемого Госдепартаментом США, Вашингтон стремится включиться в процессы развития энергетики стран этого региона. В частности, американские компании участвуют в монтаже линий электропередач в южном направлении (в Афганистан и Пакистан), оказывают соответствующие консультационные услуги в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане.

Одновременно США начали осознавать, что игнорирование важнейшей социально-экономической проблемы вододефицита в странах среднеазиатской "пятерки" противоречит интересам США в этом регионе. Необходимости пересмотра американской политики в отношении проблемы водообеспечения государств центрально-азиатского региона посвящен опубликованный в Вашингтоне в начале 2011 г. доклад Сената США "Как избежать войн из-за воды: дефицит воды и растущая важность Центральной Азии для стабильности в Афганистане и Пакистане".⁴⁰

В докладе отмечается, что "Забывая о взаимосвязанности проблем водных ресурсов в Центральной и Южной Азии, США таким своим подходом могут усугубить региональную напряженность, которая будет иметь последствия для региональной стабильности и внешнеполитических целей". В сенатском докладе также указывается, что подход США "необходимо скорректировать так, чтобы он отражал реальности политики в сфере водных ресурсов в Центральной и Южной Азии", для чего формулируют несколько рекомендаций для администрации президента. Одна из этих рекомендаций призывает США помочь странам Центральной Азии в получении научных данных об объемах, потоках и расходовании водных ресурсов, так как в настоящее время нехватка соответствующей информации "порождает напряженность вокруг использования водных ресурсов между странами, расположенными выше и ниже по течению трансграничных рек". В докладе подчеркивается необходимость для США поддерживать программы обмена подобной информацией между странами среднеазиатской "пятерки" и Афганистаном и Пакистаном, а также содействовать сбору подобной информации с использованием космической съемки и других новых технологий.

Американский сенат предлагает изменить стратегию внешней политики Соединенных Штатов по вопросам использования водных ресурсов в Центральной Азии, разработав единый механизм управления водными ресурсами региона, а от правительства президента Обамы – потребовать сформулировать конкретные позиции и программу по данному вопросу.

В связи с этим интересна история отношения США к строительству крупных гидротехнических сооружений в государствах верховий трансграничных рек ЦАР (например, к проекту строительства Рогунской плотины в Таджикистане). Сенат США назвал Рогунский проект "своевременным" и отметил, что его реализация позволит решить многие проблемы в экономике этой страны и будет способствовать экспорту электроэнергии в Афганистан и Пакистан. Однако, похоже, что судьба Рогунской ГЭС и других подобных объектов становится заложником военно-стратегических интересов США в регионе, и их позиция будет зависеть не от выводов международной независимой экспертизы, а от решения руководства Таджикистана

⁴⁰ Avoiding water wars: water scarcity and Central Asia's growing importance for stability in Afganistan and Pakistan. A majority staff report prepared for the use of the committee on foreign relations United States Senate one hundred twelfth congress first session February 22, 2011

относительно военного присутствия России в этой стране после 2014 года.⁴¹ Предполагается, что позиция США относительно необходимости завершения строительства Рогунской ГЭС будет сформулирована через Всемирный банк, проводящий экспертизу ГЭС⁴² и ныне явно затягивающий ее в результате меняющегося отношения США к данному вопросу.

При всем этом ясно, что США не намерены вкладывать безвозвратно огромные деньги и в решение коммерчески бесперспективных проблем водообеспечения среднеазиатских стран. Вода, являющаяся в этом регионе ресурсом, не вовлеченным в рыночный товарооборот, и связанное с ней производство хлопка, не интересуют западный бизнес как объекты инвестирования. Перспективы же коммерциализации водных ресурсов в условиях крайней отсталости экономик и массовой бедности населения среднеазиатских стран представляются весьма туманными. Поэтому участие США в решении водных проблем ЦАР имело место лишь в отношении наиболее геостратегически важных государствах этого региона, а именно Пакистане и Афганистане, тогда как эти проблемы бывших советских среднеазиатских республик практически игнорировались. В частности, в 2009 г. США оказали содействие Афганистану и Пакистану в вопросах водных ресурсов примерно на 46,8 млн. долл. США, в то время как на те же цели для “среднеазиатской пятерки” в общей сложности ими было выделено всего 3,7 млн. долл. США.⁴³

Роль Европейского Союза в решении инфраструктурных проблем Центральной Азии несколько иная. Его интересы здесь также обусловлены геополитическими мотивами, осознанием растущей значимости региона для всей системы европейской безопасности. ЕС декларирует свои стремления о необходимости укреплять политическую и экономическую независимость государств Центральной Азии, являющихся “соседями соседей”. Однако доля торговых отношений между ними в общем объеме ничтожно мала. Тем не менее зависимость от поставок углеводородных ресурсов из Центральной Азии, через нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан и российские трубопроводы, транспортирующие эти ресурсы в Европу из Туркменистана и Казахстана, требует от ЕС внимания к вопросам поддержания стабильности в регионе-поставщике. Кроме того, в ЕС усиливается понимание зависимости его стабильности от стабильности России, с которой ЕС в условиях своего расширения стал близким соседом. Соответственно беды, которые могут обрушиться на Россию из Центральной Азии, способны докатиться и до Европы. Показательно, что последствия распространения военных действий на Узбекистан ЕС рассматривает для себя как более опасные, чем те, что проистекают из нынешней войны в Афганистане, поскольку специфика ирригационного хозяйства, являющегося основой экономики Узбекистана, требует политической стабильности и управляемости страны. Поэтому участие ЕС в инфраструктурных проектах региона Центральной Азии рассматривается в контексте указанных ранее двух факторов:

⁴¹ Нынешний срок соглашения о нахождении российской военной базы в Таджикистане, заканчивающийся в 2014 г., был продлен, согласно договору Москвы и Душанбе, еще на 30 лет.

⁴² В 2010 году между Таджикистаном и Всемирным банком было заключено соглашение о проведении международной экспертизы проекта станции. В феврале 2011 года подрядчиком проведения экспертизы была выбрана швейцарская фирма Poyry Energy Ltd.

⁴³ Avoiding water wars: water scarcity and Central Asia’s growing importance for stability in Afghanistan and Pakistan. A majority staff report prepared for the use of the committee on foreign relations United States Senate one hundred twelfth congress first session February 22, 2011

поставки в Европу энергоносителей и экспорт в нее нестабильности из региона через Россию, в том числе по ресурсно-экологическим причинам.⁴⁴

В силу большей территориальной близости Европы к Центральной Азии позиция ЕС в отношении дефицита водных ресурсов ЦАР, в отличие от США, ориентирована прежде всего на ее экологические аспекты. Поэтому ЕС выступает против реализации крупных гидроэнергетических проектов в верховьях трансграничных рек ЦАР (например, гигантской Рогунской ГЭС), считая их в условиях высокой сейсмичности региона опасными в техническом и экологическом отношениях.

Концептуальные позиции в отношении водно-энергетических проблем ЦАР Европейский Союз начал реализовывать на практике. Первая региональная программа ЕС в отношении развития водных ресурсов этого региона рассчитана на 2009–2012 гг. и включает два проекта: «Поддержка использования и управления трансграничными водоносными слоями» и «Интеграция водоносных слоев для совместного использования водных ресурсов Ферганской долины с целью усовершенствования использования объединенных водных и земельных ресурсов» (на каждый из этих проектов выделяется по 2 млн. евро). Реализация этих проектов пока не завершена.

Выступая в поддержку развития сотрудничества государств ЦАР по преодолению дефицита их водных ресурсов страны – члены ЕС не склонны, однако, подключать к таким программам других участников, в том числе Россию. Такая позиция аргументируется эксклюзивностью опыта, накопленного в сфере управления водными ресурсами ЕС.

Великой державой, интересы которой во многом сосредоточены на транспортно-инфраструктурных проблемах региона Средней, а в более широком контексте, Центральной Азии является **КИТАЙ**. Эти его интересы очень широки и определяются рядом факторов.

Прежде всего, имея большую протяженность собственных границ с Казахстаном, Кыргызстаном и Таджикистаном, КНР пытается избежать долгосрочного присутствия, тем более долгосрочного, на своих западных рубежах иностранных войск, создания военных сил и т.п. Многолетнее пребывание вооруженных сил США с союзниками в Афганистане, их стремление к созданию своих военных баз в странах региона – все это рассматривается руководством КНР как угроза ее национальной безопасности. Во многом это связано также с необходимостью обеспечить для КНР политическую и социальную стабильность в соседнем с Центральной Азией Синьцзян-Уйгурском автономном районе (СУАР) Китая, предотвратив возможность активизации в нем сепаратистов. Поэтому решение транспортно-инфраструктурных проблем на западных границах КНР является важным вопросом ее национальной безопасности, дающим в случае необходимости возможности быстрой переброски войск в районы, в которых могут возникнуть соответствующие угрозы.

В настоящее время СУАР – лидер программы освоения западных районов Китая. Нынешняя программа правительства КНР по развитию СУАР является самой масштабной в истории страны. На ее финансирование в период текущей двенадцатой пятилетки (2011-2015 гг.) ЦК КПК выделил более 2 трлн. юаней (около \$300 млрд.), что в три с лишним раза больше, чем за прошедшие 30 лет. По уровню

⁴⁴ Ограниченный характер экономических интересов ЕС в Центральной Азии отражает доля его торговых отношений с этим регионом, составляющая в общем их объеме меньше одного процента, да и это в основном с Казахстаном. К тому же, на реализацию своей сколько-нибудь масштабной стратегии у ЕС нет средств при наличии куда более насущных задач (борьба с кризисом в еврозоне, последствия «арабской весны» и другие).

социально-экономического развития СУАР занимает ведущие позиции среди западных районов страны, а по отдельным видам производства может конкурировать с другими провинциями КНР. На фоне центрально-азиатских стран Синьцзян представляет собой регион с развитой экономикой: промышленные товары составляют 67% его экспорта, темпы роста ВВП в среднем – 8,5% в год. В перспективе, благодаря реализации стратегии возрождения Великого Шелкового пути и развития северо-западных районов Китая, предполагается, что Синьцзян превратится в крупный транспортный и энергетический узел, экономически развитый и внешне ориентированный регион, что приведет к укреплению сотрудничества КНР с центрально-азиатскими государствами и усилению в них китайского влияния.

В соответствии с вышеуказанными планами Центральная, и прежде всего Средняя Азия представляются руководству КНР в качестве ее надежного **стратегического тыла**. После распада СССР и возникновения новых независимых среднеазиатских государств Китай взял курс на улучшение с ними двусторонних отношений, акцентируя внимание на сотрудничестве в области энергетики, транспорта и логистики, а также на торговле и обеспечении региональной безопасности.

Экономические отношения среднеазиатских стран с Китаем прошли за последние два десятилетия путь от приграничного «бартерного» сотрудничества до полноценных отношений партнёрства. Ещё в 2006 году КНР стала третьим по величине внешнеторговым партнёром среднеазиатского региона (после России и ЕС). Существенно ускоряются темпы развития торговли КНР со странами Центральной Азии. Если в 1992 г. внешнеторговый оборот был равен 527 млн. долл., то к 2009 г. он достиг уже 25,9 млрд.⁴⁵ КНР постепенно вытесняет Россию с позиций приоритетного торгового партнера государств ЦА. Если в 2000 г. товарооборот между РФ и ЦА в 6 раз превышал объем торговли КНР с регионом, то уже в 2006 г. – всего лишь в полтора раза.

за того, что КНР скупает среднеазиатские товары и сырье, традиционно вывозившиеся в РФ, но и успешно конкурирует с российскими предприятиями за рынки сбыта в этом регионе. Иллюстрацией могут служить поставки Китая в Туркменистан большого количества железнодорожной техники, которая ранее закупалась Ашхабадом в России.

Китай становится крупнейшим кредитором и инвестором среднеазиатских стран. В частности, КНР предложила Таджикистану три кредитных соглашения на сумму 640 млн. долл. США под 2% годовых на 40 лет.⁴⁶ В 2000-2010 гг. инвестиционная активность КНР на центрально-азиатских рынках возросла на 20-40% (в зависимости от конкретных направлений).⁴⁷ В первую очередь КНР интересуют освоение минеральных ресурсов, развитие инфраструктуры, транспорт, электроэнергетика, нефтегазодобыча, строительство, сельское хозяйство.

Следствием растущей экономической экспансии Китая в Среднюю Азию является усиление его общего влияния на страны этого региона. Одним из подтверждений этого является то, что в 2011 году Таджикистан официально уступил Китаю более тысячи квадратных километров своей территории. По заверению таджикской стороны, сделано это было «во имя укрепления добрососедских

⁴⁵ “Китай: всюду первый”- “Военное обозрение” 10 декабря 2012 - <http://topwar.ru/21753-kitay-vsuyud-pervyy.html>

⁴⁶ Евгений Супер: “Пока Россия и США делят военные базы”, RUSICHI-CENTER • Социально-правовой портал • РООИВС “Русичи” 17 января 2012 г.

⁴⁷ “Китай: всюду первый”- “Военное обозрение” 10 декабря 2012 - <http://topwar.ru/21753-kitay-vsuyud-pervyy.html>

отношений». Тем не менее Китай претендует еще на 28 тысяч квадратных километров республики, что составляет 20 процентов ото всей площади таджикских земель.⁴⁸

Во взаимодействии со странами Средней Азии КНР делает ставку на использование их **транзитных возможностей** для реализации своих экспортно-импортных операций с Европой, Средним и Ближним Востоком, Кавказским регионом. Растущее экономическое взаимодействие Китая с внешним миром, включая среднеазиатские страны, толкает его к развитию их транспортно-коммуникационной инфраструктуры в соответствии с собственными интересами. В последние годы Китай – основной инициатор и участник масштабных транспортно-логистических проектов в Средней Азии. Только в конце 2012 г. КНР выдвинула идею о реализации нескольких крупных автомобильных, железнодорожных и энергетических проектов в странах среднеазиатского региона, на которые он готов выделить кредит в 10 млрд. долл.⁴⁹

Одним из таких масштабных проектов становится развитие Трансазиатской железнодорожной магистрали (**ТАЖМ**) (см. Приложение 5), следующей от Желтого моря через Китай, Казахстан и Россию в Европу. К единственному железнодорожному переходу на китайско-казахстанской границе Достык-Алашанькоу в 2011 году добавился новый переход «Алтынколь-Хоргос», соединивший транспортные системы двух стран. Это позволяет использовать транзит через Казахстан для наращивания экспорта китайских товаров, произведенных в западных и центральных областях КНР, в Среднюю Азию и далее в Россию, Белоруссию и Европу. Благодаря развитию железнодорожной инфраструктуры с Китаем, Казахстан, претендующий на роль «транзитного хаба Центральной Азии», планирует к 2020 г. вдвое увеличить объем транзитных перевозок по своей территории, который в 2010 г. зафиксирован на отметке 16,2 млн. т.⁵⁰ Для Китая железнодорожная система Казахстана может представлять интерес и как часть потенциального транспортного коридора в нефтегазоносный Иран.

Помимо Казахстана, Китай намерен соединить свою железнодорожную сеть также с Киргизией и Узбекистаном. Планируемый Китаем железнодорожный проект «Китай - Киргизия - Узбекистан» (Андижан – Карасу – Торугарт – Кашгар) призван состыковать китайские железные дороги с Узбекистаном и далее на будущую перспективу через Афганистан, Иран и Турцию - с европейской сетью железных дорог.

Другое направление транспортно-коммуникационной активности Китая — строительство им современных автомагистралей, выходящих к западным границам Китая. В СУАР Пекин планирует построить 12 скоростных автомобильных дорог, которые свяжут Западный Китай со странами Центральной Азии. Транзитные возможности Центральной, включая Среднюю, Азии КНР все шире использует и в экспорте своих товаров в самые различные регионы мира, в том числе в соседние среднеазиатские страны. Пекину не удалось реализовать свое предложение создать на пространстве ШОС зону свободной торговли, поэтому сейчас упор делается им на выстраивании с этими странами двусторонних отношений, с акцентированием внимания на сотрудничестве в области инфраструктуры энергетики, транспорта и логистики, а также торговле и обеспечении региональной безопасности.

⁴⁸ Превратится ли Таджикистан в китайскую колонию - 15.05.2013 источник: [Lenta.ru](http://lenta.ru)

⁴⁹ «Китай: всюду первый» - «Военное обозрение» 10 декабря 2012 - <http://topwar.ru/21753-kitay-vs-yudu-pervyy.html>

⁵⁰ Д. Попов «Казахстан — ворота Китая в Центральную Азию», Уральский региональный информационно-аналитический центр российского института стратегических исследований, – kginfo.ru -16.08.2012.

В далекой истории тесные связи со странами Центральной Азии Китай установил еще две тысячи лет назад, благодаря Великому Шелковому пути, который, как известно, проходил от Испании на запад до Китая на востоке. В современную эпоху внешнеэкономические связи КНР поддерживаются практически со всеми странами мира. Начиная с 1992 года, внешняя торговля между Китаем и государствами Средней Азии находится на подъеме. При этом среднеазиатские страны в основном экспортируют сырьевые товары, включая нефть, бензин, чугун, сталь и другие металлы, в то время как китайский экспорт в Центральную Азию на 92% состоит из готовой продукции.⁵¹ При этом для самого Китая торговля со среднеазиатскими партнерами не является критически важной. Их доля в китайском экспорте выросла за 2000-2008 гг. всего с 1,2 до 3.6%, а в импорте из КНР снизилась с 3,7% до 3%.⁵²

Взаимодействие со среднеазиатскими государствами в транспортно-инфраструктурной сфере Китай выстраивает дифференцированно, активно используя в национальных интересах тот потенциал, которым обладает каждое из государств региона. Основное внимание КНР приковано к нефтегазовым отраслям Казахстана и Туркменистана, а также атомной отрасли Казахстана. При этом КНР подталкивает Казахстан на смену вектора его энергетической политики с западного направления, т.е. через Россию, на восточное, т.е. на Китай, без России. Это находит отражение в участии КНР в строительстве нефтепровода из Казахстана в Китай. Китайское же присутствие в отраслях ТЭК остальных стран Средней Азии связано не столько с энергетическими потребностями КНР, сколько с задачей продвижения своих иных (экономических и политических) интересов в данных государствах и в регионе. Так, финансирование железнодорожного проекта "Китай–Киргизия–Узбекистан", в котором заинтересованы обе стороны, КНР готова взять на себя в обмен на возможность эксплуатировать киргизские месторождения полезных ископаемых.

Казахстан, в отличие от некоторых других стран региона, имеет возможность более настойчиво требовать от КНР инвестиций и в несырьевой сектор, а также локализации производств на своей территории. Результатом усилий руководства этой страны явилось включение в повестку казахстано-китайского сотрудничества проектов в энергетической, транспортной отраслях (строительство Майнакской ГЭС, битумного завода в Актау, высокоскоростной дороги «Астана-Алматы и др.⁵³

Видное место в сотрудничестве двух стран занимают нефтепроводы Казахстан-Китай. Вопрос в том, что, высокие темпы экономического развития Китая в течение последних десятилетий обусловили быстрый рост потребления им энергетических ресурсов. В 2009 г. Китай занял второе место в мире по потреблению первичной энергии после США, а в начале 2011 г. вышел в этой области в мировые лидеры. По прогнозам аналитиков компании ExxonMobil, в следующие два десятилетия потребности Китая в энергетических ресурсах увеличатся еще на 20%. Учитывая, что КНР занимает столь высокое место по потреблению энергии, нефтегазовый сектор страны ни сейчас, ни в перспективе не в состоянии удовлетворить внутренние потребности. Согласно данным Министерства промышленности Китая, в 2011 г. зависимость страны от иностранных поставок

⁵¹ Профессор Пань Гуан "Китай - Центральная Азия: русские делают ставку на безопасность, а китайцы - на инвестиции". ИА REGNUM, 15 февраля 2012

⁵² С. В. Жуков, О.Б.Резникова "Центральная Азия и Китай: экономическое взаимодействие в условиях глобализации", Москва, ИМЭМО РАН, 2009, с. 140

⁵³ Д. Попов (Уральское отделение РИСИ)-Казахстан – ворота Китая в Центральную Азию, 2012-09-11

нефти составила около 55%. По прогнозам, в 2015 г. степень зависимости от импорта нефти достигнет 60%, а к 2020 г. приблизится к 65%.⁵⁴

В настоящее время около 50% импортируемой Китаем нефти поставляется из региона Ближнего и Среднего Востока, причем к 2015 г. удельный вес этого региона в китайском импорте нефти, предположительно, вырастет до 70%.⁵⁵ Нестабильность ситуации в ряде регионов-поставщиков энергоресурсов в Китай, проблема пиратства и морского терроризма в Юго-Восточной Азии, а также конкуренция крупных держав в стремлении контролировать морские пути (Ормузский и Малаккский проливы) побудили китайское руководство рассматривать транспортировку нефти и газа через сухопутные магистральные трубопроводы, проходящие через территорию среднеазиатских стран, дополнительной гарантией собственной энергобезопасности. Это же обусловило повышенное внимание КНР к сотрудничеству в энергетической области с Россией и странами Центральной Азии.

Материальным воплощением взаимодействия Китая со среднеазиатскими странами в углеводородной сфере стало строительство казахстанско-китайского нефтепровода Атасу (Казахстан) – Алашанькоу (СУАР, Китай), вступившего в строй в декабре 2005 г. (см. Приложение 2). По итогам 2011 г. из Казахстана в Китай экспортировано 10,9 млн. т. нефти, что делает это направление третьим экспортным маршрутом для республики после следующих через территорию России нефтепроводов КТК и «Атырау – Самара».

Строительство магистрального нефтепровода между Казахстаном и Китаем, переговоры по которому велись с 1997 г., осуществлялось в два этапа. Первая очередь (участок «Атасу – Алашанькоу», протяженностью 962 км) полностью завершена в 2008 г. и соединила китайскую нефтетранспортную систему со старыми месторождениями Центрального Казахстана. Вторая очередь («Кенкияк – Кумколь», 794 км) окончена в декабре 2010 г. и открыла доступ к перспективным западноказахстанским месторождениям каспийского шельфа. Источником финансирования магистрали стали китайские займы. Общая протяженность маршрута от побережья Каспия до границы Китая составила более 2 700 км, а первоначальная пропускная способность в 10 млн. т. нефти в год в 2011 году была увеличена до 12 млн.т в год.⁵⁶

Нефтепровод Атасу–Алашанькоу открыл новое направление поставок нефти на емкий и быстро развивающийся энергетический рынок КНР из Каспийского бассейна. Однако на повестке дня остается проблема его наполняемости, поскольку не решен вопрос с ресурсной базой, которая позволила бы Казахстану самостоятельно заполнить нефтепровод после его расширения без подключения нефти России. Известно, что ранее, в 2009 г. объем экспорта казахстанской нефти по данному нефтепроводу не превышал 6,2 млн. т. при заявленной пропускной способности первой нитки в 10 млн. т. в год, что побудило Астану дополнительно прокачивать по магистрали российскую нефть. С учетом планов Казахстана и КНР увеличить мощность трубы до 20 млн. т. в год к 2020 г. проблема ее наполняемости, вероятно, сохранит свою актуальность.⁵⁷

Для сравнения, к 2016-2018 годам инфраструктурные возможности Казахстана по экспорту сырой нефти в Китай будут в совокупности находиться на уровне до 23-

⁵⁴ <http://oborona.ru> 09.12.2012

⁵⁵ Махмуд Ваэзи “Цели и интересы Китая и России в ШОС”, - Центр стратегических оценок и прогнозов. Автономная некоммерческая организации. - Источник: <http://www.ipis.ir/pdf/amudarya37-38/3.pdf> Опубликовано: 09.11.2011.

⁵⁶ <http://www.inform.kz/rus/article/2482510>, 27 Июля 2012

⁵⁷ Neftegaz.ru 27.03.2013

25 млн. тонн в год (учитывая потенциальное подключение железнодорожных поставок через переходы Достык—Алашанькоу и Алтынколь—Хоргос). Однако расширение инфраструктурных возможностей вряд ли будет сопровождаться адекватным ростом добывающей базы Казахстана, поскольку основной прирост добычи нефти придется на Северо-Каспийский и Тенгизский проекты, ориентированные на западное экспортное направление. Принимая во внимание падение добычи и истощение в ближайшие несколько лет значительной части нефтеносных месторождений ряда компаний на территории Казахстана, это может в значительной степени усугубить проблему дефицита поставок казахстанской нефти Китаю.

Между тем в среднесрочной перспективе спрос на казахстанскую нефть со стороны Китая будет иметь тенденцию к устойчивому росту, учитывая политику Пекина по диверсификации углеводородного импорта. К 2020 году он оценивается ориентировочно до 30-40 млн. тонн нефти ежегодно в зависимости от сценариев развития макроэкономической ситуации в КНР и конъюнктуры на глобальном нефтяном рынке. Это может стать поводом для повышения цен на казахстанскую нефть.

Китай не намерен останавливаться на достигнутом уровне нефтяной торговли с Россией. Пекин уже начал лоббировать увеличение совокупного импорта углеводородов от российских поставщиков до 50 млн. тонн. В этих условиях, есть вероятность того, что российская сторона пойдет на уступки Казахстану и Китаю по вопросу заполнения нефтепровода Атасу—Алашанькоу в обмен на встречные шаги по другим направлениям сотрудничества.⁵⁸ (подробнее см. гл.6).

Перспективной стратегической сверхзадачей для КНР может стать продление казахстанско-китайского континентального нефтепровода до Ирана, что потенциально обеспечит Поднебесную инфраструктурой доступа сразу к двум крупнейшим нефтегазовым районам мира – каспийскому и персидскому. Проект потребует участия в качестве транзитной территории Туркмении, где позиции Китая в последние годы также заметно укрепились. Вместе с тем, хотя стратегические мотивы подобного проекта понятны, остается спорной его экономическая и техническая целесообразность. Вместе с тем противодействие этому проекту со стороны США кажется весьма вероятным.

В отличие от нефти, потребление природного газа играет пока меньшую роль в экономике КНР (всего 4% энергетического баланса в 2008 г.).⁵⁹ Однако оно быстро растет и достигло в 2012 году 147 млрд. кубометров, а к 2035 году, по прогнозам Международного энергетического агентства (МЭА), увеличится до 634 млрд. кубометров. Соответственно растет и импорт Китаем газа. В 2012 году он импортировал на треть больше газа, чем в 2011 году, и в общей сложности импорт составил 42,5 млрд. кубометров природного газа, включая сжиженный природный газ. Как ожидают в МЭА, к 2030–2035 годам импорт газа Китаем вырастет до 200–300 млрд. кубометров в год.⁶⁰

В соответствии с планами ускоренной газификации экономики Китая в нем полным ходом строятся магистральные и газораспределительные газопроводы; уже построены и действуют два магистральных газопровода. Первый был запущен в эксплуатацию в 2004 году с целью соединить северо-запад страны (СУАР) и ее

⁵⁸ Перспективы нефтяного экспорта Казахстана в Китай- Информационно-аналитический нефтегазовый портал . 18 марта 2013, <http://oilnews.kz/1/analitika/perspektivy-neftyanogo-eksporta-kazaxstana-v-kitaj/>

⁵⁹ С.В. Жуков, О.Б. Резникова "Центральная Азия и Китай: экономическое взаимодействие в условиях глобализации", М., ИМЭМО РАН, 2009, с. 89

⁶⁰ Экономика: Газпром и Роснефть подписали новые соглашения с Китаем - Взгляд. Деловая газета. 22.03.2013

восточное побережье (Шанхай). Ежегодные поставки по нему составляют 138 млрд. куб. м газа. Второй трубопровод, еще не заработавший в полную силу, берет начало также в СУАРе. По нему газ будет транспортироваться в южный Китай. Проектная мощность второго газопровода составляет 30 млрд. куб. м газа в год.⁶¹

Проект строительства третьего, пролегающего по территории КНР газопровода, предназначенного для обеспечения топливом восточных регионов Китая, стартовал в октябре 2012 г. Приблизительная стоимость его строительства составляет 20 млрд. долл. Новый газопровод протянется на расстояние более 7,3 тыс. км из города Хоргос (СУАР) до города Фучжоу в провинции Фуцзянь. По предварительным оценкам, по новому трубопроводу ежегодно на восток КНР будет поставляться до 30 млрд. куб. природного газа, в том числе 25 млрд. куб. м будут импортироваться из стран азиатского региона; оставшаяся доля придется на внутренний рынок Китая. Завершение строительства планируется в 2015 г.⁶²

В настоящее время газ поступает в Китай по газопроводу "Центральная Азия – Китай", объединившего месторождения газа Туркменистана, Узбекистана, Казахстана с газотранспортной сетью Китая (**ТУКК**) (см. Приложение 3). Общая протяженность ТУКК - более 7 тыс. километров. Его строительство началось в июле 2008 года и окончено в декабре 2009 года. Это событие разрушило российскую монополию на экспорт газа из региона Средней Азии. Ранее туркменский газ успешно скупался Россией для транспортировки в Европу и составлял четверть всего объема газа, экспортируемого «Газпромом» в Евросоюз. В настоящее время туркменский газ покрывает до 25% потребности в нем Китая, что объясняет крайнюю заинтересованность последнего в дальнейшем развитии туркменских инфраструктурных проектов и наращивании своего присутствия в этой стране.⁶³

В Центральной Азии самый протяженный участок газопровода в 1300 км проложен от узбекско-казахстанской до казахстанско-китайской границы. Он имеет пропускную способность 40 млрд. кубометров газа в год. Вторая ветка узбекского участка газопровода была введена в эксплуатацию в декабре 2010 года. С августа 2012 года начались регулярные поставки в КНР узбекского природного газа. До конца 2012 года объем поставок природного газа в КНР может составить 4-5 млрд. кубометров. По оценке источника, к 2016 году объем экспорта узбекского газа в китайском направлении, возможно, составит не менее 25 млрд. кубометров ежегодно.⁶⁴ В конце 2012 года началось строительство третьей нитки газопровода «Узбекистан - Китай», входящего в проект газопровода ТУКК. С пуском третьей очереди узбекского участка газопровода "Центральная Азия – Китай" (по плану - в январе 2015 г.) его строительство будет полностью завершено, а его пропускная способность увеличится до 55 млрд. кубометров год.⁶⁵

Вместе с тем ряд специалистов утверждает, что газопровод ТУКК морально устарел и по уровню проектирования, и по навязанному вместе с кредитами оборудованию. Подвергается критике и качество производимых китайцами монтажных работ. Тем не менее с пуском газопровода Пекин получил независимый от России доступ к центрально-азиатскому газу и стал одним из влиятельных

⁶¹ Источник: Xinhua; Курсив kz, 17 октября 2012 г.

⁶² Источник: Xinhua; Курсив kz, 17 октября 2012 г.; Китай начал строительство 20-миллиардного газопровода - Lenta.ru со ссылкой на национальное агентство Xinhua. www.eprussia.ru 16.10.2012

⁶³ Евгений Супер: "Пока Россия и США делят военные базы", RUSICHI-CENTER • Социально-правовой портал • РООИВС "Русичи" 17 января 2012 г.

⁶⁴ "Китай в Средней Азии" - Svargaman 9 октября 2012 - <http://voprosik.net/kitaj-v-srednej-azii/>

⁶⁵ OLAM.uz, 13 сентября, 2012 Рубрика Экономика "Узбекистан начал регулярные поставки газа в Китай"

участников борьбы за ресурсы богатого энергоносителями Прикаспийского региона.
66

Все эти факторы быстро формируют качественно новую ситуацию на Каспии. Так, Китай стал единственной страной, для которой Туркменистан, обладающий первыми в регионе и четвертыми в мире запасами природного газа, предоставил доступ к разработке своих газовых ресурсов на суше. Более того, в ходе закрытых переговоров, состоявшихся в начале июля 2012 г. между президентом Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедовым и членом Постоянного комитета Политбюро ЦК Компартии Китая Хэ Гоцяном во время его визита в Ашхабад, стороны не только подтвердили планы по увеличению пропускной способности трансазиатского газопровода с 13 до 40 млрд. куб.м в год, но и обсуждали возможность по увеличению его мощности до 60 млрд. куб. м, из которых 50 млрд. куб. м составит квота собственно Туркменистана.⁶⁷

Трубопровод на территории Казахстана будет состоять из двух участков (очередей): первый, пропускной мощностью до 40 млрд. кубометров газа в год, - от границы Узбекистана и Казахстана до казахстанско-китайской границы; второй, пропускной мощностью 10 млрд. кубометров в год, - по маршруту «Бейнеу-Бозой-Акбулак»⁶⁸ - должен быть сдан к 2015 г. и пройти уже по юго-западным и южным областям страны, выполняя не только функции экспортного маршрута (в котором Китай законтрактовал 5 млрд. куб. м в год), но и внутриреспубликанской газораспределительной сети прикаспийского газа.⁶⁹

Выгодность поставок газа из среднеазиатских стран для Китая очевидна, особенно в сравнении с его другими регионами-поставщиками. Помимо преимуществ сравнительной географической близости среднеазиатских поставщиков газа (хотя протяженность газопровода ТУКК измеряется тысячами км), поставки газа в КНР осуществляются по минимальным ценам, поскольку разработка месторождений и строительство газопроводов ведется за счет выделенных ею кредитов. Кроме того, китайские компании не только участвуют в нефтегазовом секторе среднеазиатских стран-экспортеров газа, но и распространяют свою деятельность на другие отрасли их экономики. По мнению аналитиков, в скором будущем это может иметь и политические последствия. Связанному китайскими кредитами руководству стран Прикаспия придется заметно сузить пространство для политических маневров. Да и сам Пекин может оказаться вовлеченным в сложные проблемы безопасности региона (афганскую, курдскую, иранскую и т.п.). Определенные риски для Китая связаны и возможной убыточностью газопровода ТУКК, которая может иметь место вследствие его громадной протяженности, но Китай пока готов мириться с необходимостью госсубсидий для его поддержки, рассчитывая на доходы от своего экспорта.

Пропускная способность новой нитки газопровода «Центральная Азия-Китай» будет достигать 25 миллиардов кубометров газа ежегодно для перекачки объемов газа с новых месторождений в Узбекистане, Туркмении и Казахстане. Общая протяженность третьей линии составит 1840 километров.

Оператором проекта на узбекском участке является узбекско-китайское СП Asia Trans Gas, созданное национальной холдинговой компанией (НХК)

⁶⁶ asemel.kz/biznes/839-kaspijskij-rasklad

⁶⁷ asemel.kz/biznes/839-kaspijskij-rasklad; Объем поставок газа в КНР по трубопроводу «Центральная Азия – Китай» превысил 25 млрд. куб. м информагентство «Синьхуа» КазТАГ. 6 апреля 2012. Источник: Казахское телеграфное агентство «КазТАГ»

⁶⁸ «Газопровод «Туркменистан-Узбекистан-Казахстан-Китай» назван Проектом века» 6 Мая 2013, <http://www.inform.kz/rus/article/2556220>

⁶⁹ РИА «Новости», 13.09.2012

«Узбекнефтегаз» и CNPC. Строительство осуществляют китайские China Petroleum Pipeline Bureau (CPP), China Petroleum Engineering & Construction Corporation (CPECC) и подразделения НХК «Узбекнефтегаз». Финансирование строительства узбекского участка стоимостью 2,2 млрд. долл. будет осуществляться за счет кредитов Государственного банка развития Китая, а также прямых инвестиций Китайской национальной нефтегазовой корпорацией (CNPC).⁷⁰

В сравнении с нефтяным экспортом Казахстан обладает довольно скромными возможностями в части поставок за рубеж природного газа, что обусловлено как особенностями его существующих месторождений, так и уровнем применяемых технологий. Поэтому Китай рассматривает Казахстан преимущественно как удобный степной маршрут транзита в КНР туркменского и узбекского газа. Введенный в эксплуатацию в декабре 2009 г. газопровод «Казахстан – Китай», протяженностью 1300 км, стал отрезком трансрегиональной газотранспортной магистрали «Туркменистан – Китай». Его пропускная способность до конца 2012 г. должна быть доведена до 30 млрд. куб. м в год с возможностью последующего расширения до 40 млрд. кубометров.

Подводя итоги деятельности КНР в Средней Азии в области развития инфраструктуры, следует отметить, что она весьма велика и сосредоточена в основном на транспортном направлении (трубопроводы, железнодорожные магистрали). По-видимому, в обозримом будущем она будет нарастать еще дальше. Что касается роли западных стран в инфраструктурном развитии стран Средней Азии, то, будучи внерегиональными участниками, она сравнительно ограничена и концентрируется на развитии наиболее экономически выгодных инфраструктурных проектов.

⁷⁰ Ibid.

Глава 4. Сопоставление возможных вариантов развития водно-энергетических инфраструктур среднеазиатского региона и их интеграции в транснациональные комплексы

Проблемы водоснабжения решаются более рациональным использованием имеющихся водных ресурсов, а в вододефицитных районах мира достаточно широко применяется перераспределение поверхностных вод суши (в том числе межбассейновое). Строительство систем водопроводов и каналов рассматривается в качестве первых в истории человечества инфраструктурных проектов, в ходе осуществления и эксплуатации которых складывались даже государства и цивилизации.

В Российской империи, а затем СССР, крупные водохозяйственные системы начали создаваться с XVIII века. В итоге к моменту кампании 80-х годов прошлого века о переброске вод сибирских рек на юг уже 60 куб. км потребляемой в СССР воды перебрасывалось из других бассейнов. Например, канал Москва-Волга, построенный в 30-е годы прошлого века, обеспечил надежное водоснабжение Москвы и Подмосковья (а это 16 млн. человек и мощная промышленность). Этот канал выполнил и другую важную функцию – транспортной инфраструктуры, соединив Москву водными путями с Балтийским, Белым, Азовским и Черным морями.

Перераспределения поверхностного стока требовали в СССР развитие промышленности, сельского хозяйства (наиболее благоприятные по температурному режиму регионы страны страдали от недостатка влаги), бурная урбанизация. За годы советской власти к концу 80-х годов XX века объем промышленной продукции вырос в СССР в 200 раз, площади орошаемых земель - в 5 раз, потребление воды жителями городов увеличилось до очень высокого уровня в 300 л на человека в сутки. В связи с этим изъятие вод из рек возросло в 8 раз - до 500 куб. км в год. Это примерно 10% речного стока, из которых около половины возвращается в реки.⁷¹

Запасы воды в нашей стране всегда считались очень большими, но они распределены крайне неравномерно: 80% потребности в воде были сконцентрированы на территории, где сосредоточены 20% водных ресурсов. В этой диспропорции уже заложена предпосылка для перераспределения воды между бассейнами.

Кроме того, идея межбассейновой переброски вод связана с климатическими особенностями России, страны с самым северным в мире земледелием, где биологическая продуктивность очень невысока из-за низких температур и очень короткого лета. Поэтому столь важным для нашей страны являлось освоение южных, теплых территорий. Начавшееся в конце XIX века движение в Среднюю Азию открывало возможности именно в этом направлении.

Поэтому неудивительно, что проект переброски воды из бассейна Оби и Иртыша в бассейн Аральского моря был предложен еще в последней трети XIX века. Автором этой идеи стал выпускник Киевского университета Я.Г.Демченко (1842-1912) В 1871 году вышла его книга "О наводнении Арало-Каспийской низменности для улучшения климата прилежащих стран". Свою записку в Русское географическое общество, в которой он предлагал начать топографические работы в этом регионе, Демченко закончил словами: "Придет время, когда русские будут дрожать над каждым клочком годной земли, подобно французам и голландцам".⁷²

⁷¹ С.Г. Кара-Мурза "Советская цивилизация", 2001, том 2- www.meteocenter.net

⁷² С.Г. Кара-Мурза "Советская цивилизация", 2001, том 2- www.meteocenter.net

Однако, как и в отношении многих других больших проектов, в царское время возможности реализации этой идеи не было; банкам большие долгосрочные программы развития России тоже были не нужны. Поэтому проект привлек внимание только после октябрьского переворота, когда на смену рыночным ценностям пришли задачи необходимости решения продовольственной проблемы в голодной, холодной и разоренной гражданской войной стране, а также стремление укрепить советскую власть в среднеазиатском регионе. Интерес к этому проекту был таков, что еще в гражданскую войну делались попытки послать экспедицию в Сибирь. Из-за нехватки средств водораздел осмотрел только один инженер, который дал заключение о "возможности захвата сибирского водосбора для обводнения Иргиз-Тургайского района".⁷³ Затем был разработан целый ряд проектов. Однако планомерная научная работа над проектом переброски началась много позже, лишь с 60-х годов прошлого века.

Основная идея проектов переброски исходила из того, что биоклиматический потенциал земель бассейна Аральского моря при орошении в 6-7 раз превышал средние показатели по СССР. Это обусловлено высоким природным плодородием почв, теплым климатом и длительным вегетационным периодом, позволяющим во многих местах получать даже по два урожая в год. Пригодных для земледелия земель в аридной зоне этого бассейна было около 20 млн. га, из них использовалось с орошением 7 млн. га. При этом возможности водоснабжения за счет местных источников были исчерпаны полностью. Привлечение водных ресурсов для орошения из внерегиональных источников означало бы введение в оборот остальных 13 млн. га с таким биоклиматическим потенциалом, что это было бы эквивалентно 80-90 млн. га средних по СССР земель.⁷⁴

Избыток трудовых ресурсов, прекрасный биоклиматический потенциал Аральского бассейна в сочетании с дополнительными водными ресурсами давали возможность резко улучшить экономическое и социальное положение региона. До этого весь бассейн Аральского моря и смежных областей засушливой зоны был уже обустроен сетью ирригационных сооружений, так что на их создание больших затрат не потребовалось бы. Поставка воды позволяла бы увеличить производство именно продовольствия, поскольку до этого орошаемые земли Средней Азии отводились прежде всего под хлопчатник, что в условиях "железного занавеса" позволяло решать проблему обеспечения хлопком СССР и других государств СЭВ.

В то время существовало не критичное отношение к идее переброски вод сибирских рек на юг, которое объяснялось отсутствием до середины XX века достаточной научной информации относительно экологических последствий некоторых способов водообеспечения. В частности, риск засоления и заболачивания почв на прилегающих к ирригационным сооружениям землях в тот период не учитывался либо принимался за слишком незначительную величину; с другой стороны, не было и экономически эффективных технических средств для реализации крупномасштабных проектов водосбережения. Так, бетонирование стенок оросительных каналов могло бы существенно сэкономить расходы воды на орошение. Однако бетоны, хотя и изобретенные в глубокой древности, на протяжении тысячелетий не получили широкого распространения в системах орошения, поскольку не обладали достаточной прочностью и были слишком дороги для таких крупных сооружений как оросительные каналы или чаши водохранилищ.

Необходимо также учесть, что проекты использования водных ресурсов, осуществленные до второй половины XX века, несмотря на масштабы некоторых из

⁷³ Ibid.

⁷⁴ Ibid.

них, не выходили по своим последствиям за рамки отдельных регионов. Позднее в связи с бурным ростом народонаселения, промышленности, сельского хозяйства и соответственно водопотребления в СССР, спрос на воду стал резко расти. Тем не менее идея переброски части стока сибирских рек в бассейн Аральского моря стала серьезно прорабатываться лишь в 70-х годах прошлого столетия. Ее значение было обосновано в докладе института "Союзгипроводхоз". Идею одобрил ЦК КПСС и поручил ряду министерств подготовить проект. "Союзгипроводхоз" совместно с 170 научными организациями (в том числе – 23 институтами АН СССР) и 32 министерствами составил технико-экономическое обоснование (ТЭО) переброски 7% воды из Оби в Аральский бассейн. В 1980 г. он представил документ в 50 томах в Государственную экспертную комиссию Госплана СССР.

Проект предполагал постройку канала длиной 2400 км и шириной 200 метров для перекачки воды из Сибири в Арал. Из-за особенностей рельефа предполагалось, что вода должна подниматься наверх с помощью нескольких насосных станций.

Особо следует отметить, что в проекте не шла речь о перегораживании русла и о повороте на юг сибирских рек. Название "поворот рек" проект получил скорее по политическим соображениям, чем по сути, поскольку речь шла лишь об изъятии относительно небольшой части стока Оби и Иртыша.

По расчетам авторов проекта, отведя часть стока сибирских рек на юг, можно было бы уберечь от подтопления и заболачивания поймы сибирских рек, а заодно спасти от высыхания Аральское море и решить проблему с поливом хлопковых полей в Средней Азии. Стоимость проекта оценивалась в 17 млрд. рублей (по другим данным – 20-30 млрд. рублей).

Государственная экспертиза рассматривала ТЭО два года и 20 сентября 1982 года вынесла положительное заключение, содержащее, однако, большое количество серьезных замечаний. Экспертиза Госплана СССР выявила, что проектировщики занизили предполагаемые затраты и преувеличили эффективность проекта.

Вместе с тем с самого начала обсуждения проекта против него активно выступали многие советские ученые, общественные деятели и писатели. Особенно много претензий к проекту возникло у экологов.

Несмотря на давление со стороны руководителей среднеазиатских республик, заключение о недостаточной проработке экологических и экономических аспектов проблем переброски осталось в силе. Дальнейшую работу по проекту поручили АН СССР и ее Сибирскому отделению.

В 1986 г. ЦК КПСС и Совмин СССР приняли постановление о прекращении работ по переброске рек. Официально причиной остановки работ по данному проекту была названа необходимость дополнительного изучения экологических и экономических аспектов этой проблемы. Не отрицая данного факта, следует отметить, что в условиях глубочайшего и нарастающего в 80-е годы прошлого столетия кризиса в экономике страны, главной причиной стало все же осознание руководством страны неспособности советского государства осуществить столь экономически грандиозный проект как переброска части стока сибирских рек в Среднюю Азию.

Однако позднее, уже в 90-х годах XX века интерес к переброске части стока сибирских рек на юг вновь возрождается. Это объясняется увеличением дефицита водных ресурсов в мире, и в среднеазиатском регионе, в частности, происходящем из-за отсутствия соответствующего новым политическим и экономическим реалиям механизма регулирования водохозяйственных отношений между новыми

независимыми государствами Средней Азии на фоне разрушения старого, советского механизма, а также тенденциями аридизации климата и продолжающегося неконтролируемого роста населения в регионе. В итоге в 1996 г. на Международном семинаре ООН по проблемам Арала правительственные чиновники Казахстана и Узбекистана поставили вопрос о необходимости переброски сибирских вод в Аральский бассейн.

В этих условиях огромные пресноводные ресурсы России приобретают статус потенциального экспортного товара, и эта идея находит сторонников внутри нашей страны, в том числе и во власти.¹ Так, в конце 2002 г. В. Путину была представлена проблемная записка тогдашнего мэра г. Москва Ю. Лужкова по вопросу взаимовыгодного использования избыточных и паводковых вод сибирских рек для вовлечения в хозяйственный оборот пригодных для орошения земель России (на юге Западной Сибири) и Средней Азии. К этой записке было приложено технико-экономическое обоснование новой версии проекта, в котором был использован научно-технический материал предыдущего, советского проекта.

Существо новой версии проекта состояло в том, что предлагалось построить на реке Обь близ г. Ханты-Мансийска в Белогорском створе водозаборную станцию, с помощью которой будет отбираться вода из реки для переброски на юг (см. Приложение 11). Планировалось, что из Оби будут забирать около 27 куб. км воды в год, что составляет около 7% ее ежегодного стока. В перспективе объем переброски воды предполагалось довести до 37 км³ воды в год, что составляет уже более 10% стока Оби. Согласно проекту, от водозаборной станции прокладывается канал длиной 2550 км, глубиной 16 метров и шириной 200 метров до реки Сырдарья, а затем до Амударьи. Пропускная способность канала – 1150 куб.м воды/с. По трассе канала потребуются установить 5-8 насосных станций мощностью 2,7 млн. кВт и годовым потреблением электроэнергии в 10,2 млрд. кВт. ч. Это позволило бы поднять воды Оби на 110 м и перекачать их на юг.

Кроме того, для переброски воды предусматривалось строительство подземных тоннелей. По границе Омской области и Казахстана проходит природный водораздел. На российской территории на границе водоразделов необходимо было построить водохранилище. Из него переброску воды на территорию Казахстана предполагалось провести с помощью подземных тоннелей под грядой возвышенностей на границе водораздела.

Из 27 куб. км перебрасываемой воды до потребителя, как планируется, дойдет 24-25 км³. Разницу в 2-3 куб. км составят потери воды в пути. 4,9 куб. км воды намечается использовать в пределах России (на нужды Челябинской, Курганской, Омской областей), 3,4 куб. км – в степях севера Казахстана, остальное – в оросительных системах бассейнов рек Сырдарья и Амударья в Казахстане, Узбекистане, Туркмении. В целом водой Оби предполагается оросить 4,5 млн. га земель, в том числе 1,5 млн. – в самой России. Если в перспективе объем водозабора увеличить, то, как утверждается, воду можно было бы перебросить до Туркмении и даже Афганистана. Последнее, правда, выглядит пока как научная фантастика.

Для реализации проекта предлагается создать Международный Евразийский консорциум, который привлечет средства на строительство за счет займов под государственные гарантии. Участники консорциума компенсируют расходы на проект за счет продажи воды, а также отчисляя процент от выгоды, полученной за счет возрождения орошенных земель и производства различной сельхозпродукции. Возможно также частичное участие Казахстана в финансировании проекта. Оценки стоимости проекта колеблются в пределах 20-70 млрд. долл. США. Эти цифры

весьма приблизительные, подробные расчеты по современным ценам не производились.

По мысли авторов проекта, ежегодная прибыль от продажи воды может составить не меньше 4-5 млрд. долл. США. К тому же можно оросить миллионы гектаров земли не только в Средней Азии, но и в самой России. Авторы проекта понимают, что риски неплатежеспособности бывших среднеазиатских республик в нынешних условиях крайне велики, но считают, что в результате роста производства разнообразной сельхозпродукции среднеазиатские государства смогут расплатиться с Россией. Расчетный годовой выход готовой продукции, по их оценкам, может составить: 17,1 млн. т зерна; 6,7 млн. т овощей, картофеля, бахчевых культур; 2,9 млн. т мяса; 10,9 млн. т молока; 9,2 млрд. яиц. Чтобы получить столько же сельскохозяйственной продукции в других районах, как утверждают авторы, потребовалось бы инвестировать порядка 150 млрд. долл. США.

Вместе с тем, авторы новой версии проекта переброски отдадут себе отчет в том, что в настоящее время надо еще раз просчитать экономические выгоды и экологические последствия этого проекта, так как базовый проект, законсервированный 20 лет назад, уже устарел.

Актуальность повторного рассмотрения вопроса через 16 лет после прекращения его разработки была вызвана следующими основными политическими, социально-экономическими и экологическими причинами:

1. Произошел распад СССР, республики Средней Азии и Казахстан приобрели государственную самостоятельность, стали проводить независимую внешнюю политику, которая далеко не всегда соответствовала интересам РФ, а зачастую напрямую шла вразрез с ними. Между тем проблемы водообеспечения этих стран, являясь жизненно важными для них, исторически определяли характер взаимоотношений среднеазиатских стран со своими соседями. Вступление этих стран в СССР в 20-е годы прошлого века во многом было облегчено обещанием Советской России помочь с водоснабжением этих засушливых земель. Такого рода обещания были выполнены благодаря сооружению крупных ирригационных проектов в этих странах. Кроме того, был создан достаточно эффективный механизм управления водными ресурсами среднеазиатского региона, что помогло сохранять прочные отношения этих республик с РСФСР на протяжении всего советского периода истории.

В советские времена авторы проекта переброски стока рек рассчитывали на положительный экономический эффект для сельскохозяйственных отраслей Средней Азии как части СССР. Сейчас этот проект приобретает геополитическую окраску. В случае его воплощения в жизнь Россия укрепит свои экономические и геополитические позиции в новых среднеазиатских государствах. Кроме того, улучшение водообеспеченности стран Средней Азии поможет снизить неконтролируемую миграцию из этих стран в Россию и предотвратить формирование потоков беженцев из них в случае резкого обострения ситуации с водными ресурсами в регионе.

Интересно, что нехватка водных ресурсов в центрально-азиатском регионе привлекла повышенное внимание и на Западе. Так, Всемирный банк реконструкции и развития уже выделил деньги на изучение возможности переброски воды из индийской реки Ганг в Центральную Азию. Если такого рода проект будет осуществлён, этот регион может оказаться в сфере политического влияния Запада.

2. Предлагаемая новая версия проекта переброски исходит из данных современной науки, согласно которым глобальные климатические изменения будут сопровождаться увеличением стока сибирских рек. В результате ряд территорий

России начинают испытывать и уже испытывают новую проблему – переизбыток водных ресурсов, о чем свидетельствуют ежегодно происходящие масштабные затопления ее территории. В настоящее время многие населенные пункты Западной Сибири страдают от половодья, которое, например, в бассейнах рек Тавда, Тура держится до конца июля. Всё то же самое будет происходить и на фоне аридизации климата Центральной Азии, а значит проект переброски воды на юг – это возможность “одним выстрелом убить сразу двух зайцев”. С одной стороны, речь идет об изъятии паводковых вод Оби, которые в данной версии проекта рассматриваются как излишние, избыточные воды Обского бассейна. Это даст возможность предотвратить сезонные затопления ряда западносибирских городов, таких как Тюмень, Курган и др.

С другой, - нуждающиеся в воде города и сельское хозяйство ряда областей России (Омская, Челябинская, Курганская), а также Узбекистана, Казахстана, получают долгожданную воду, что благоприятно скажется на их экономическом и социальном развитии. Проект позволит в одной только России вовлечь в сельскохозяйственный оборот 1,5 миллионов гектаров плодородных земель, создать тысячи рабочих мест, запустить сотни промышленных предприятий и научных учреждений.

3. Проект создаст предпосылки для решения многочисленных проблем Аральского моря, где произошла экологическая катастрофа. Теорий, объясняющих его пересыхание, много, но ясно, что огромную роль в этом процессе сыграло чрезмерное изъятие воды для полива сельскохозяйственных угодий в его бассейне, начавшееся в 30-е годы и особенно усилившееся в начале 60-х годов прошлого века. С 1960 по 1990 г. площадь орошаемых земель в Средней Азии увеличилась с 4,5 млн. до 7 млн. га. Потребности народного хозяйства региона в воде возросли с 60 до 120 км³ в год, из которых 90 % приходилось на орошение. В результате озеро стало мелеть, распалось на два изолированных водоёма и на 2003 г. его площадь составляла уже около четверти первоначальной, а объём воды — около 10 %. ⁷⁵ Ничем не разбавленные пестициды и вредные соли с обсохших хлопковых полей и обнажившегося дна Арала разносятся до 800 километров, вызывая массовые заболевания населения государств центрально-азиатского региона, Казахстана и России.

По оценкам экспертов, восстановление всего Аральского моря невозможно. Для этого потребовалось бы в четыре раза увеличить годовой приток вод Амударьи и Сырдарьи по сравнению с нынешним средним показателем в 13 куб. км. Единственным возможным средством могло бы стать резкое сокращение орошения полей. Однако за исключением Казахстана, бывшие среднеазиатские республики предполагают увеличить объемы полива сельхозугодий, в основном, чтобы прокормить растущее население. В данной ситуации помог бы переход на менее влаголюбивые культуры, например замена хлопчатника озимой пшеницей, однако две главные водопотребляющие страны региона – Узбекистан и Туркменистан – намерены продолжать выращивать именно хлопок на экспорт.

4. Проект служит предотвращению громадных новых проблем, возникновение которых произойдет, когда Афганистан после изнурительных войн вернется к нормальной жизни, и его сельскому хозяйству и промышленности потребуется много воды. Афганистан будет брать ее из Амударьи. Как отмечалось выше, по международным соглашениям допускается отвод для своих нужд до половины всего речного стока реки, протекающей по территории той или иной страны. Японцы уже разрабатывают проект по отводу из Амударьи 10 куб. км воды в год для нужд

⁷⁵“Арал ни жив ни мертв” - "Око планеты", 3-12-2009.

развивающего Афганистана. В результате запасы пресной воды для Узбекистана могут сократиться в два раза. Это значит, что жителей этой страны ждёт очередная экологическая катастрофа. В последние десятилетия в Узбекистане из-за нехватки воды 150 тысяч человек уже были вынуждены сменить место жительства. Более того, и на территории Китая уже прокладывается канал для отвода воды из Иртыша для нужд Синьцзян Уйгурского Автономного Района. Главными «жертвами» китайского проекта станут Казахстан и Россия, по территории которых протекает Иртыш. Таким образом, может сложиться такая ситуация, что реализация проекта по переброске стока сибирских рек на юг станет неизбежной.

5. Мировой рынок пресной воды бурно развивается, цена на воду постоянно растёт, а это значит, что осуществление проекта переброски воды сибирских рек на юг может оказаться выгодным для России. В новых политических и экономических реалиях острые противоречия в водно-энергетическом комплексе экономик среднеазиатских государств требуют современных, рыночных решений. Перераспределение части поверхностного стока сибирских рек в интересах среднеазиатских стран предполагается осуществлять именно на основе платности водных ресурсов, поставляемых в эти страны из России.

Основные критические доводы, которые могут помешать или отсрочить реализацию названного проекта, заключаются в следующем.

а. Хотя по сей день нет точных экономических расчётов стоимости реализации проекта, ясно, что нужны очень большие средства, огромное количество техники и стройматериалов, которые трудно будет произвести или доставить в среднеазиатские промышленно неразвитые государства. По этой причине проект может быть экономически нецелесообразен.

б. Полный пессимизм сохраняется в отношении платёжеспособности потенциальных импортёров воды. Несмотря на все свои острые потребности, среднеазиатские страны сегодня не готовы покупать воду у России из-за нехватки финансовых ресурсов. В случае же поставок в кредит наша страна рискует быть вынужденной просто списывать их долги. По оценкам специалистов, максимум, что можно сейчас сделать, это провести трубопроводы из Западной Сибири и поставлять на экспорт некоторое количество питьевой воды, что может стать пока единственно экономически обоснованной разновидностью проекта переброски.

в. По мнению многих видных экологов, невозможно полностью оценить экологический ущерб от реализации предлагаемого проекта. Они отрицают наличие у Оби избыточных вод и считают, что изъятие даже 5-7% воды из этой реки может привести к множественным негативным долгосрочным изменениям окружающей среды. Среди таковых в первую очередь следует назвать:

- Изменение теплового баланса в Российской Арктике и соответственно - климата на значительных территориях России. Воды сибирских рек передают с юга на север часть тепла, поэтому, если северный сток рек уменьшится, то, по некоторым расчётам, границы климатических зон сместятся к югу на 50 километров (где станет холоднее), что изменит ареалы обитания многих живых организмов, произойдет и распространение ледового покрова в Обской губе и Карском море;

- Непредсказуемое изменение режима вечной мерзлоты;

- Увеличение солёности воды в устье Оби вследствие отвода части стока на юг вызовет уменьшение площади нерестилищ ценных промысловых рыб. В то же время для населения низовий Оби рыба – основной источник питания.

г. В общей оценке ущерба следует учесть ущерб от выбытия из экономического оборота сотен (возможно - тысяч) квадратных километров плодородных пойменных и лесных земель в Зауралье в результате затопления,

подтопления, засоления и заболачивания вокруг земляного канала и новых водохранилищ; нарушения традиционного природопользования коренных народов Севера на больших территориях Западной Сибири; нарушения функционирования экосистем рек Иртыш, Тобол и Ишим.

д. Потребуется большое количество электроэнергии для переброски на юг изъятых из Оби огромного количества воды. Однако в зоне Восточного Урала нет избыточных энергетических мощностей, необходимых для обеспечения работы каскада насосных станций по трассе переброски. По предварительным оценкам, электронасосы будут тратить в год столько же электроэнергии, сколько потребляет весь город Москва. Это означает, что в районе переброски вод придется построить крупную электростанцию.

е. Изменится физико-химический состав воды и произойдет ухудшение ее качества по трассе канала (подача воды через степные и пустынные земли приведет к тому, что на поверхность земли поднимется соль; поэтому участки земли превратятся в солончаки, на которых, как утверждают специалисты, будут расти только верблюжья колючка и т.п. сорняки).

ж. Слабая защищенность каналов и других инфраструктурных объектов водоснабжения от целенаправленного загрязнения и террористических актов в целом нестабильном регионе является обстоятельством, которое нельзя игнорировать.

Список возможных экологических угроз, которые могут возникнуть в случае реализации проекта переброски вод сибирских рек, можно продолжить. Многие угрозы современная наука пока просто не в состоянии оценить.

Вместе с тем уже накопленный в СССР опыт развития орошаемого земледелия во всех вновь осваивавшихся территориях среднеазиатского региона (в том числе в зоне Каракумского канала) свидетельствует о том, что с поступлением на орошение больших объемов воды из внешних источников, наращиванием средств химизации, отмечался резкий рост урожайности хлопчатника, росли поливные площади и валовые сборы хлопка. Однако благоприятное положение сохранялось недолго, позднее возникали комплексные ресурсно-экологические проблемы, начинался процесс опустынивания, урожайность хлопчатника падала. Так, с начала развития орошаемого хлопководства в среднеазиатском регионе доля поливных земель возросла с 10-15% до 40-55%, а урожайность хлопчатника снизилась в 2-2,5 раза.⁷⁶ При этом глубина уровня грунтовых вод повысилась более, чем десятикратно (примерно на столько же повысилась и их соленость), а удельный вес площади солончаков возрос до 25-35%.⁷⁷

В результате реализация такого масштабного проекта как переброска части стока сибирских рек на юг лишь отсрочит дальнейшее обострение водного кризиса в этом регионе. Российская вода вызовет рост сельскохозяйственного и промышленного производства в Средней Азии, что будет сопровождаться и ростом численности населения. Если при этом засушливость климата усилится, то это будет означать, что вскоре опять будет ощущаться нехватка водных ресурсов. В итоге снова придется изыскивать новые водные ресурсы. Поэтому проект переброски воды может только оттянуть усугубление водного кризиса и увеличить количество населения, а значит, привести к еще большему социальному взрыву, чем тот, который может произойти, если эта вода не будет направлена в Среднюю Азию.

⁷⁶ Институт развития фондового рынка, 2009.

⁷⁷ Ibid.

Пагубность идеи переброски вод как возможности преодоления нынешней ситуации водodefицита заключается в том, что она носит отвлекающий характер по отношению к необходимости решения самых острых и неотложных проблем этого региона, а именно - поиска внутренних резервов для водообеспечения. Выявление новых резервов и рациональное использование имеющихся водных ресурсов должно стать важнейшим стратегическим направлением развития всех стран региона.

Однако, несмотря на приведенные многочисленные критические оговорки, по мере исчерпания внутренних резервов водообеспечения среднеазиатских стран при условии продолжающейся аридизации климата региона, возрастания водопотребления в среднеазиатских странах, а также на прилегающих территориях, в особенности Китая и Афганистана, вопрос о возможности транспортировки части стока сибирских рек в этот регион может стать все же предметом нового рассмотрения.

Если вопрос о целесообразности переброски в будущем (возможно, достаточно близком) вод сибирских рек в Среднюю Азию требует дальнейшего изучения, то **необходимость повышения эффективности использования уже имеющихся в регионе водных ресурсов** не подлежит обсуждению: использование ресурсов пресной воды в этом регионе отличается крайней неравномерностью и нерациональностью.

По данным Научно-информационного центра Международной Координационной Водохозяйственной Комиссии (НИЦ МКВК), средний показатель удельного водопотребления в мире составляет 700 куб. м/человек/год, тогда как в 2003 году этот показатель составлял для Туркменистана – 4044, Узбекистана – 2594, Таджикистана – 1843, Кыргызстана – 1371 и Казахстана – 1943 куб.м/человек/год. Среднестатистический житель Ташкента в день тратит 530 литров воды, что в несколько раз больше, чем среднестатистический житель многих столиц мира.⁷⁸ То же самое касается сельского хозяйства стран Средней Азии, где огромное количество воды расходуется впустую. Так, в Узбекистане из 55 куб. км воды, используемой для орошения, только половина доходит до сельскохозяйственных полей. 90% всех оросительных каналов стран региона имеют земляные стены.⁷⁹ В Таджикистане эффективность использования воды в сельском хозяйстве не превышает 35%. Увеличить эту цифру позволило бы уменьшение потерь, например, посредством внедрения технологии капельного орошения. Но это требует крупных инвестиций (по некоторым оценкам, для Таджикистана— 8 млрд. долл. США).⁸⁰

Другим важным фактором сбережения воды могло бы стать упорядочивание и оптимизация регулирования речного стока в интересах как гидроэнергетики, так и орошения, а также эффективного водоразделения между государствами-потребителями. Вместе с тем необходимо осуществлять комплекс мероприятий по сбережению водных ресурсов и экологическому восстановлению агроландшафтов в зоне орошаемого земледелия, применимый и для Средней Азии, который известен и включает: сокращение доли поливных земель, капитальную реконструкцию дренажной сети (увеличение ее густоты и глубины,) сокращение фильтрации из

⁷⁸ Нормы потребления воды в крупнейших мегаполисах: Пекин – до 200 литров на человека в сутки; Москва – от 250 до 384 литров; Петербург – около 250 литров; Берлин – 125 литров; Рим – 130 литров; Токио – 145 литров; Нью-Йорк – 170 литров. Источник: Федеральное агентство водных ресурсов, журнал "Однако", п 17 (33), 2010; А.А. Победимский "Прежде чем создавать планы переброски рек, надо кардинально улучшить систему водопользования", 23.04.2003.

⁷⁹ "Потребление воды в мире", 5 февраля 2010.

⁸⁰ http://www.memoid.ru/node/Problema_deficita_vodnyh_resursov_v_Srednej_Azii#cite_note-iok-27

магистральных и распределительных каналов и водохранилищ (гидроизоляция),⁸¹ применение прогрессивных технологий орошения (капельного и т.п.), посадку растительности (пустынных кустарников – галофитов), препятствующей распространению песков, эрозионных процессов и засолению почвенного покрова, расширение посевов засухоустойчивых культур, внедрение учета потребляемой воды и повторного использования вод, более широкое использование подземных вод и др.

Определенные улучшения в применении вышеперечисленных водосберегающих мер в отдельных странах Средней Азии происходят. Данные Научно-исследовательского центра Межгосударственной координационной водохозяйственной комиссии свидетельствуют о снижении в странах Средней Азии общих и душевых затрат воды. Если в 1980 году общее водопотребление Южного Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана составляло 104,878 млрд. кубометров, то в 2007 году оно снизилось до 91,369 млрд. куб. м, т.е. почти на 13%.

Наибольших успехов в этом направлении достиг за годы независимости Узбекистан. Водозабор по всей республике по сравнению с 80-ыми годами прошлого века уменьшился с 64 до 52 млрд. куб. м в год, что составляет львиную долю водосбережения по всему региону Центральной Азии.⁸² С помощью международных организаций в Узбекистане началось внедрение интегрированного управления водными ресурсами на основе самых передовых водосберегающих технологий. Например, на территории в 100 тысяч гектаров в Ферганской долине эту систему внедрили с привлечением самих водопользователей. В результате за период 2003-2007 годов без особых капитальных вложений только за счет привлечения водопользователей, организации гидрографического управления, четкого налаживания учета воды Южный Ферганский канал снизил общий водозабор на 30% (с 1 млрд. куб. м воды до 640 млн. куб. м.). При этом продуктивность воды, то есть выход сельскохозяйственной продукции на единицу воды, увеличилась.

Кроме того, в Узбекистане на строительство и модернизацию коллекторно-дренажных систем за последние 10 лет израсходовано более одного млрд. долл., в т.ч. за счет средств международных финансовых институтов. Ежегодно тысячи гектаров орошаемых земель переводятся на системы капельного орошения. Из других, наиболее активных в водосбережении стран региона можно выделить Казахстан, который сотрудничает с Китаем в области внедрения у себя капельного орошения.

Повторное использование воды в Средней Азии также может быть одним (а в некоторых случаях единственным) из эффективных решений проблемы нехватки воды и плохой очистки сточных вод, следствием которой является загрязнение местных водоносных горизонтов. Сооружения для переработки бытовых сточных вод являются крайне неэффективными или полностью отсутствуют во многих сельских и некоторых городских областях. Вода выпускается в реки без соответствующей обработки и загрязняет их воды для дальнейшего повторного использования в промышленных и сельскохозяйственных нуждах, а также производства энергии, особенно в областях, где другие источники недоступны.

Некоторые проекты по сбору и повторному использованию сточных вод в ряде среднеазиатских стран уже осуществляются. Так, в июле 2009 года в Туркмении была открыта первая очередь строившегося в последние 10 лет нового масштабного

⁸¹ Если забетонировать все эти каналы, то потери воды на орошение снизятся, по оценкам, в 5 раз. (Источник: "Потребление воды в мире", 5 февраля 2010)

⁸² Пресс-служба Посольства Республики Узбекистан в Российской Федерации от 14 июня 2011 года

гидротехнического объекта в песках Каракумов— большого искусственного водохранилища, так называемого «Туркменского озера „Алтын Асыр“» («Золотой век»). Его размеры после окончания строительства составят 103км в длину и 18,6 км в ширину, при общей вместимости 132 куб. км воды. Наполнять озеро планируется дренажными водами, поступающими по коллекторам из районов орошаемого земледелия и имеющими довольно высокую степень минерализации. Однако некоторые специалисты выражают опасения, что строительство озера не только не улучшит, но даже усугубит и без того непростую ситуацию с водными ресурсами в регионе.⁸³

В целом же следует отметить, что среднеазиатские страны делают пока лишь первые шаги на пути рационального использования имеющихся у них водных ресурсов. Поэтому резервы экономии этих ресурсов еще очень велики, и они в первую очередь будут зависеть от реализации новых инфраструктурных проектов.

Таким образом, если вопрос о целесообразности переброски в будущем (возможно, достаточно близком) вод сибирских рек в Среднюю Азию требует дальнейшего изучения, то необходимость повышения эффективности использования уже имеющихся в регионе водных ресурсов очевидна в результате крайней неравномерности их размещения и нерациональности использования.

⁸³ http://www.memoid.ru/node/Problema_deficita_vodnyh_resursov_v_Srednej_Azii#cite_note-iok-27

Глава 5. Международное сотрудничество: потенциальные возможности и реальность

На фоне растущей геостратегической значимости региона Центральной Азии неспособность входящих в него государств собственными силами наладить координацию в вопросе развития его транспортно-коммуникационных, водно-энергетических инфраструктур, что позволило бы включить этот регион в формирующуюся Глобальную инфраструктуру, привлекло к данной проблеме внимание различных международных интеграционных объединений. Среди них можно назвать ШОС, ЦАРЭС, Партнерство по сотрудничеству и развитию Большой Центральной Азии (ПБЦА), ЕврАзЭС.

Организацией, способной позитивно повлиять на эту ситуацию является **Шанхайская организация сотрудничества** (далее – ШОС). Ее перспективы во многом определяются объективной заинтересованностью входящих в нее Китая, России и стран центрально-азиатского региона в тесном сотрудничестве по широкому спектру региональных проблем.

ШОС является региональной международной организацией, основанной в 2001 году Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой, Республикой Казахстан, Таджикистаном, Киргизией и Узбекистаном. Фактически она является прямой наследницей "Шанхайской пятерки", созданной в первую очередь для предотвращения угроз безопасности странам-членам со стороны главного очага нестабильности в Средней Азии - Афганистана, где военные действия между силами коалиции во главе с США и движением Талибан не прекращаются на протяжении последних лет. Постепенно круг вопросов «пятерки» расширился до сфер внешней политики, экономики, охраны окружающей среды, включая использование водных ресурсов, культуры и т.д.

В июне 2001 года "Шанхайская пятерка" была преобразована в ШОС, стороны договорились о её уставе и бюджете, приняли множество документов, дополняющих и развивающих друг друга: Меморандум об основных целях и направлениях регионального экономического сотрудничества (2001 г.), Программу многостороннего торгово-экономического сотрудничества до 2020 года (2003 г.), План мероприятий по реализации этой программы (2004 г.) и т.п. Стали ежегодно проходить заседания Совета глав государств-членов ШОС, на которых рассматривались планы экономического сотрудничества и пр. Велась работа по гармонизации законодательств этих стран, были сформированы Деловой совет и Межбанковское объединение ШОС, выдвинута идея организации Энергетического клуба, пока не нашедшая практической реализации. В 2004 году было предложено создание центрально-азиатского общего рынка и изложены основные принципы и подходы к его формированию. Осуществление этой идеи особенно выгодно Китаю, который смог бы тогда свободно продвигать свой экспорт на РФ и на страны Центральной Азии. Россия, наоборот, заинтересована ограничивать и контролировать экспорт промышленной продукции из КНР на территорию ЕврАзЭС для поддержания конкурентных позиций своей национальной промышленности, которые сильно ослабли с развалом СССР. До сих пор недостаточное обустройство таможенного контроля на границах Таможенного Союза со среднеазиатскими странами мешает эффективному контролю за пересечением грузов между государствами-членами этого объединения с соседними государствами.

Создание ШОС, в которую вошли территориально близкие государства с населением, составляющим четверть населения и 60 процентов территории материка Евразии, две державы, обладающие ядерным оружием - Россия и Китай,

последний из которых располагает и гигантским экономическим потенциалом, предопределило широкие перспективы для развития этой Организации.⁸⁴ Естественно, она не могла не привлечь к себе внимание всего мира. В деятельности этого объединения изъявили желание принять участие в той или иной форме Индия, Пакистан, Монголия, Иран, стала обсуждаться возможность присоединения к ШОС и Афганистана.

В настоящее время экономическое сотрудничество государств-участниц ШОС декларируется как одно из приоритетных направлений деятельности Организации. Закономерно, что в рамках этой деятельности ШОС большое внимание уделяется ее инфраструктурной составляющей. В итоге формируются совместные рабочие группы, специализирующиеся на развитии инфраструктурных сетей на пространстве ШОС в области интернет-торговли, таможенного контроля, развития транзитного потенциала территорий стран-членов. В 2005 г. достигнуты договоренности о подготовке предложений по перспективным проектам в области гидроэнергетики, развитию автотранспортных маршрутов, созданию оптико-волоконных коммуникаций и пр. В 2006 г. одобрены первые проекты многостороннего экономического сотрудничества в сфере транспорта, поручено разработать такие проекты в сфере высоких информационных и телекоммуникационных технологий. Начал действовать механизм совещаний министров транспорта государств-членов ШОС. Развивается соответствующее законодательство и т.п. С 2005 года, учитывая тенденцию к росту объема автомобильных перевозок, стороны ведут работу по подготовке Соглашения между правительствами государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок по территории этих стран. В настоящее время работа над текстом проекта Соглашения в основном завершена, идет разработка приложений к нему.

Однако успешная реализация выше обозначенных планов и целей ШОС серьезно затруднена в связи с нерешенностью ряда проблем. Среди них наиболее важными остаются огромные диспропорции в экономическом развитии стран-участниц, вопросы взаимоотношений ШОС и Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС), поскольку Россия и Казахстан являются участниками обеих группировок. В частности, необходимо дать ответ на то, каким образом экономическое сотрудничество в рамках ШОС может и должно соотноситься с планами развития сотрудничества в рамках ЕврАзЭС. Ведь Россия и страны Центральной Азии, участвующие в программах ЕврАзЭС, уже взяли на себя определенные обязательства по их выполнению, имея при этом в виду вполне конкретные задачи своего национального развития. Речь идет, в частности, о совместных энергетических проектах по нефти, газу, углю и электроэнергии, осуществлению взаимных поставок энергоресурсов и согласованию совместных энергетических балансов.

Наблюдаемые диспропорции в экономическом потенциале двух интеграционных группировок и частичное дублирование в составе их участников являются основанием для сохранения несогласия в определении приоритетов в работе ШОС между ее крупнейшими государствами-членами — Россией и Китаем. Для КНР первостепенное значение имеет вектор экономического сотрудничества в рамках ШОС, поскольку это расширяет возможности ее экономической экспансии на другие страны-члены этой Организации. Для Российской Федерации, экономический потенциал которой существенно слабее китайского, приоритетными остаются все же поддержание стабильности в регионе и борьба с терроризмом и экстремизмом, незаконной миграцией, оборотом оружия, наркотрафиком. И если страны-участницы

⁸⁴ Материалы официального сайта ШОС <http://www.sectSCO.org> и интернет ресурса <http://www.infoshos.ru>.

ШОС будут поставлены перед выбором между экономикой и безопасностью, то велика вероятность того, что вследствие неоднородности и различий в приоритетах своей политики, их предпочтения не будут совпадать. Это, безусловно, может привести к тупиковой ситуации в отношении дальнейшего развития этой Организации и к совершенно непредсказуемым изменениям в ее будущей судьбе.

Наличие внутренних, скрытых противоречий, присущих ШОС, являются причиной того, что до стадии практического осуществления еще не доведен ни один запланированный проект экономического сотрудничества. Все отчеты представителей министерств, отвечающих за эту область деятельности (в России – это Министерство экономического развития и торговли, в Китае – Министерство коммерции), сводятся к перечислению двусторонних или гораздо реже - многосторонних проектов, имеющих, по сути, к ШОС лишь то отношение, что в них задействованы страны-члены. Ни один из них не является проектом с участием собственно ШОС. Даже два так называемых «первоочередных пилотных проекта» в области внешнеэкономической и внешнеторговой деятельности, одобренных на совещании министров в августе 2006 г., начали воплощаться в жизнь еще до подключения к ним ШОС. Речь идет об автомобильных дорогах Волгоград – Астрахань – Атырау – Бейнеу – Кунград и Актау – Бейнеу – Кунград в составе международного транспортного коридора Е-40 с сооружением моста через реку Кигач (координатор – Узбекистан), а также о развитии транспортного маршрута Ош – Сарыташ – Иркештам – Кашгар со строительством в Кашгаре перегрузочного терминала для организации мультимодальных перевозок.

В итоге экономическое сотрудничество в рамках ШОС пока весьма неполноценно. Между странами-участницами имеется крайне небольшое число устойчивых совместных инвестиционных проектов, наибольший приоритет отдается торгово-экономическому сотрудничеству. В то же время, по мнению ряда аналитиков, подход к международной экономической интеграции как процессу, развертывающемуся в первую очередь в торговой сфере, практически бесперспективен. Реальная интеграция экономик суверенных государств может обеспечить согласование их экономических интересов и разрешать противоречия глобализации только при тесном производственном и научно-техническом взаимодействии национальных хозяйств, на условиях разработки и реализации международных программ производственной и научно-технической кооперации и создания совместных предприятий и организаций, вследствие чего увеличиваются общие экономические интересы стран-участниц этого процесса.

Сотрудничество ШОС в области инфраструктурных проектов страдает теми же недостатками, что и экономическое сотрудничество этой организации в целом. Незрелость инфраструктурных сетей (например, транспортных коридоров) и нерациональное ресурсопользование, особенно водопользование — острейшие проблемы Центральной Азии, решение которых могло бы получить наибольшую поддержку Организации. Однако для осуществления подобных проектов небольшого бюджета ШОС в 3,8 млн. долл. США явно недостаточно. Для его увеличения или привлечения других источников финансирования особое значение может иметь создание инвестиционного фонда ШОС, ориентированного на финансирование совместных проектов ее стран-членов.¹²

Пока же наиболее типичным примером инфраструктурной деятельности в рамках ШОС служат двух - или, в крайнем случае, трехсторонние соглашения по созданию транспортных коридоров между отдельными странами-членами ШОС. Так, Челябинская область и Китай намерены развивать международный транспортный коридор по маршруту Урумчи (КНР) — Достык/Хоргос (Казахстан) — Карталы

(Челябинская область), через территорию которой Россия может выйти кратчайшим путем к западной части Китая. Одновременно в Челябинской области и в Урумчи планируется построить два торгово-логистического комплекса. Далее грузопотоки этого транспортного коридора предполагается направить в страны Западной Европы. При этом подписано два соглашения с китайскими компаниями с целью обеспечить к 2014 г. грузопоток по указанному маршруту в объеме 2,5 млн т в год.⁸⁵ Ведется работа по заключению соглашений и с другими компаниями, осуществляющими внешнеторговую деятельность на пространстве ШОС, что может довести объем перевозимых контейнерных грузов до 3-5 миллионов тонн в год⁸⁶.

В рамках ШОС Россия выступает также с инициативой создания транспортного коридора Китай - Казахстан - Россия - страны Евросоюза. Вдоль трассы этого будущего коридора длиной более 5 тыс. км российское Министерство транспорта предполагает разместить новые терминалы и логистические центры, которые позволят доставлять грузы от производителя к заказчику без перевалки на территории России. Начались переговоры между странами, по которым может пройти этот транспортный коридор, о введении единой сквозной тарифной ставки, что позволит сделать транзит грузов по новому маршруту более выгодным по сравнению с морскими перевозками.

Таким образом, будущее инфраструктурного сотрудничества в рамках ШОС зависит от того, в каком направлении будет развиваться в дальнейшем эта Организация, и сможет ли она преодолеть свои внутренние противоречия и сделать экономическое сотрудничество, в том числе в области инфраструктурного строительства, эффективной сферой своей деятельности. Роль ШОС в формировании Глобальной инфраструктуры на евро-азиатском континенте во многом будет определяться также возможным расширением состава государств-участников этой организации. Монголия, Туркменистан, Иран, Афганистан, государства Кавказа, Пакистан, Индия и некоторые другие страны – потенциальные участники расширяющейся ШОС. Однако, по ряду внутренних и внешних причин, возможности присоединения их к ШОС очень различны.¹⁴ Например, возможное вступление Индии и Пакистана в ШОС может иметь важные с точки зрения экономического сотрудничества последствия, поскольку они имеют выход в Индийский океан, через который Китай, Россия и страны Центральной Азии заинтересованы в экспорте своих товаров.

Вступление Афганистана в ШОС, территория которого также весьма важна для прокладки транспортных коридоров с севера на юг и с запада на восток евразийского континента, сопряжено с решением крайне трудных проблем (особое отношение США к этому региону, развал в экономике страны, восстановление которой в случае ее вхождения в ШОС будет вынуждена брать на себя эта группировка, что не соответствует пока ее возможностям и т.д.).

Помимо ШОС, вопросы инфраструктурного развития Центральной Азии стали объектом особого интереса и со стороны Азиатского банка развития (АБР). В 1997 г. им инициирована **Программа Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)**, членами которой стали десять стран (Афганистан, Азербайджан, Китай, Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан). В отличие от ШОС, занимающейся широким спектром деятельности, включая вопросы безопасности и экономики,

⁸⁵ "Китай заинтересован в развитии транспортно-логистической сети с Россией через Южный Урал" - ИА REGNUM, 12:16 05.06.2012

⁸⁶ Челябинский губернатор примет участие в Деловом совете ШОС - Российская газета, 06.06.2012

ЦАРЭС сосредоточена исключительно на экономической интеграции входящих в нее стран между собой и с внешним миром. Соответственно деятельность ЦАРЭС направлена на осуществление в Центральной Азии проектов сотрудничества в области транспорта, энергетики и торговли, в том числе на поддержку вступления стран-членов в ВТО, а также упрощение в регионе торговых и таможенных правил. Организация поддерживается шестью международными финансовыми институтами: Международным валютным фондом, Азиатским банком развития, Всемирным банком, Европейским банком развития, Исламским банком развития, Программой развития ООН. Роль секретариата ЦАРЭС с 2001 года выполняет АБР.

Одним из главных приоритетов ЦАРЭС является поддержка эффективного и рационального использования энергетических и водных ресурсов в Центральной Азии. Созданный в рамках Организации Форум электроэнергетических регулирующих органов (ФЭРОЦ) занимается реализацией проектов, направленных на формирование общей энергетической сети региона. Кроме того, Всемирный банк и инвесторы из ЕС, США и Японии готовы принять участие в создании Водно-энергетического консорциума (ВЭК) стран Центральной Азии. Эксперты Всемирного банка даже подготовили концепцию создания этой организации. Большое внимание ЦАРЭС уделяет также строительству транспортной инфраструктуры в регионе Центральной Азии.

С 2001 по 2010 гг. ЦАРЭС запустила более 120 различных проектов на общую сумму инвестиций в 17млрд. долл. США.⁸⁷ В целом с участием ЦАРЭС за этот период было построено заново или реабилитировано около 4 тысяч километров автомобильных и 2250 км железных дорог и более 2,3 тысяч километров ЛЭП.⁸⁸ Однако сама организация оценивает деятельность этого периода мало эффективной и полагает, что могла бы достичь большего.

В ноябре 2011 в Баку прошла 10-я министерская конференция программы ЦАРЭС, итогом которой стало принятие новой десятилетней стратегии ЦАРЭС-2020 ("CAREC-2020 Strategic Framework"). По словам генерального директора АБР по странам Центральной и Западной Азии Хуана Миранды, в рамках этой стратегии ЦАРЭС «поможет в развитии международной торговли и повышении конкурентоспособности стран-участниц этой программы посредством стратегических региональных инвестиций в области транспорта, торговли и энергетики». Деятельность в секторе энергетики будет развивать потенциал для внутрирегиональной торговли. В частности, это включает интегрированное планирование региональной системы электропередач и создание фундамента для энергетической безопасности через региональное сотрудничество в разработке ресурсов. Содействие транспорту и торговле предусматривает мероприятия: (i) по реализации трансграничных соглашений о перевозках и транзите на основе коридоров; (ii) по усовершенствованию пограничной инфраструктуры; (iii) по продолжению реализации текущих и запланированных проектов по модернизации таможенных служб, включая усовершенствование систем информационных технологий; (iv) по реализации совместного таможенного контроля и (v) продвижению национальных «единых окон» и созданию фундамента региональной платформы «единого окна» для ЦАРЭС.

⁸⁷ Среди проектов этого десятилетия можно выделить проект строительства железной дороги Хайратон – Мазар-и-Шариф в Афганистане, на которую АБР выделил 165 млн.долл. США. Эта дорога была построена Узбекистаном и открыта в декабре 2011 г.(Д.Верхотуров. "Куда ведут дороги CAREC?" Источник – Новое Восточное Обозрение.– <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1354516620> 03.12.2012).

⁸⁸Журнал "Экономическое обозрение". г. Ташкент, 2011, ноябрь.

Кроме этого, в 2012 году АБР проводил промежуточный обзор 10-летней Стратегии по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС, которая направлена на создание безопасных транспортных систем и интегрированной сети из шести транспортных коридоров для облегчения перемещения людей и товаров через границы региона ЦАРЭС. По данным АБР, обзор показал, что данная Стратегия находится в середине своей реализации. По состоянию на сентябрь 2012 года, выполнено около 51% всех автомобильных дорог, включенных в стратегию, 44% - выполняются, и оставшиеся 5% запланированы на этот год и далее. По железным дорогам выполнено около 44%, 34% реализуются. Оставшиеся 22% будут выполнены в течение ближайших лет. Также осуществляются 15 других проектов в сферах авиации, морских портов, логистических центров и содействия торговле.⁸⁹

На 10-ой министерской конференции ЦАРЭС было анонсировано, что реализация почти всех транспортных коридоров близится к завершению, оставшиеся участки намечено закончить к 2017 году. Менее радужно выглядят результаты деятельности в отношении улучшения ситуации в водно-энергетическом секторе. Страны-члены ЦАРЭС пришли к единому мнению лишь о необходимости развития аналитической работы для управления водными ресурсами на национальном и региональном уровнях».⁹⁰

Стратегия ЦАРЭС-2020 г. включает так называемый Уханьский план, нацеленный на реализацию эффективного улучшения трансграничных транспортных коммуникаций между странами-членами этой группировки. Уханьский план предусматривает, что страны-участницы на добровольной основе будут вести строительство и развитие своей транспортной инфраструктуры в рамках шести транспортных коридоров ЦАРЭС, охватывающих 3,6 тыс. километров автомобильных дорог и 2 тыс. километров железнодорожных путей.⁹¹

Шесть коридоров ЦАРЭС связывают главные экономические центры региона друг с другом и страны-члены этой Организации, не имеющие выхода к морю, с другими евразийскими и глобальными рынками. План действий для реализации Стратегии ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле представляет собой инвестиционный план, нацеленный на приведение к 2017 году характеристик всех запланированных шести транспортных коридоров до уровня международных стандартов. По замыслу разработчиков Стратегии, предусмотренные в предстоящее десятилетие в ее рамках инвестиции должны будут позволить завершить создание инфраструктурной сети и начать процесс трансформации транспортных коридоров в логистические и, в конечном итоге, - в экономические коридоры на территории государств-членов ЦАРЭС.

Однако быстрых положительных результатов этот план пока, к сожалению, не предусматривает. Он предполагает лишь то, что до 2020 г. будут разработаны и подписаны пилотные соглашения между странами-участниками, в рамках которых они возьмут на себя обязательства по совместной работе для увеличения пропускной способности отдельных дорог и магистралей.

⁸⁹ Пайрав Чоршанбиев ЦАРЭС проводит обзор Стратегии по транспорту и содействию торговле 08/02/2013 Media-group Tadjikistan. <http://news.tj/ru/news/tsares-provodit-obzor-strategii-po-transportu-i-sodeistviyu-torgovle>

⁹⁰ 11.11.2012. Источник: <http://www.islamsng.com>

⁹¹ "Партнеры по развитию обязались поддержать стратегию «ЦАРЭС-2020» Среда"- 25-11-2011, avesta. tg ., 17 апреля 2013 ; Д.Верхотуров. "Куда ведут дороги CAREC?" Источник – Новое Восточное Обозрение. Постоянный адрес статьи – <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1354516620> 03.12.2012

Предлагаемые транспортные коридоры должны связать в конечном итоге порты Восточного Китая с Кавказом и более отдаленными районами, а Северный Казахстан - с портовыми центрами Карачи и Гвадар в Пакистане. Согласно Уханьскому плану, транспортные проекты будут дополняться усилиями по улучшению приграничных и таможенных служб для облегчения перемещения людей и товаров через границы стран-участниц.

Представители многосторонних институтов – партнеров ЦАРЭС - АБР, Европейский банк реконструкции и развития, Международный валютный фонд, Исламский банк развития, Программа развития ООН и Всемирный банк, а также двусторонних спонсирующих организаций из Франции, Японии, Великобритании и США обещали поддержку в реализации Уханьского плана действий.

Предлагаемая Уханьским планом схема транспортных коридоров, с одной стороны, выстроена на основе сложившейся системы автомобильных и железных дорог в странах Центральной Азии. С другой, она должна сформировать систему связей между Урумчи (Китай) и Кабулом (Афганистан) с отходящими в сопредельные регионы транспортными магистралями.

Коридор 1: Европа - Восточная Азия

Коридор 2: Средиземноморье - Восточная Азия

Коридор 3: Российская Федерация - Ближний Восток и Южная Азия

Коридор 4: Российская Федерация - Восточная Азия

Коридор 5: Восточная Азия - Ближний Восток и Южная Азия

Коридор 6: Европа - Ближний Восток и Южная Азия

В соответствии с предложенной схемой коридоров, экономический центр ЦАРЭС приходится на Узбекистан, Кыргызстан, Таджикистан и Северный Афганистан, поскольку здесь проходит большая часть коридоров и расположены многочисленные их пересечения, способствующие перевалке грузов и оказанию транспортных услуг. Остальные страны в рамках предложенной схемы становятся периферией этой интеграционной организации.

ЦАРЭС считает автомобильный транспорт наиболее перспективным для Центральной Азии потому, что увеличение автомобильных перевозок создаст большой и довольно емкий рынок для транспортных средств, нефтепродуктов, запасных частей, сервиса, обеспечит создание новых рабочих мест и пр. Поэтому в развитии транспортной системы Уханьский план основное внимание уделяет развитию автомобильных дорог. Из 70 проектов, внесенных в него, 39 связаны с их строительством или восстановлением. Если провести анализ по размеру вложений в отдельные направления развития транспортной системы ЦАРЭС, то акцент на автомобильные дороги станет еще более явным. На развитие автодорог приходится 66,2% всех средств, намечаемых для реализации инфраструктурных проектов. На развитие железных дорог направляется 27,5% намеченных средств.

Концепция развития транспортной инфраструктуры, заложенная в Уханьском плане, имеет две особенности.

Во-первых, транспортные проекты, предложенные ЦАРЭС, в основном, направлены на восстановление или увеличение пропускной способности уже существующей сети автомобильных и железных дорог. Из особо значимых новостроек можно назвать лишь железную дорогу Шерхан-Бандар (таджико-афганская граница) – Кундуз-Холам-Найбабад-Андхой-Герат, которая пройдет по всему северу Афганистана от границы с Таджикистаном практически до границы с Ираном. К ней будет построено ответвление Андхой-Акина в Туркменистан. Она не выделяется по своей стоимости (450 млн. долл.), но ее значение для развития экономики Афганистана и сопредельных стран огромно. Северный Афганистан уже сейчас стал главными торговыми воротами для всей страны. По данным эксперта Центра изучения современного Афганистана (ЦИСА) Мухаммада Дауда, с 2005 по 2010 гг. перевозки на таджикском направлении выросли на 200%, на туркменском – на 110%, на узбекском (через Хайратон) – на 400%. Грузопоток через северные границы Афганистана растет в год на 5-7%, обеспечивая рост местной промышленности, торговли, создавая рабочие места. После строительства вышеуказанной железной дороги, предусмотренной планом ЦАРЭС, можно ожидать ускорения темпов экономического развития этого района Афганистана.⁹²

Во-вторых, ЦАРЭС не планирует дальнейших шагов по развитию транспортных коммуникаций через Афганистан на юг. Причем, в планах ЦАРЭС относительно Афганистана не учитываются уже появившиеся проекты строительства новых дорог (например, проект железной дороги Хайратон – Пули-Хумри – Бамиан – Горбанд – Чарикар – Кабул, протяженностью в 900 км., который в 2010 г. анонсировала китайская компания МСС, или проект строительства железной дороги от Герата (Афганистан) в Пакистан (до ст. Чаман или ст. Торхам), предложенного экспертами ЦИСА). Эти дороги позволили бы серьезно облегчить выход стран Центральной Азии на юг, к портам Пакистана и осуществлять крупный транзит грузов, причем перевозки стоили бы дешевле, чем автомобильные перевозки в Пакистан через высокогорный перевал Саланг. Как известно, перевозки через Саланг сопряжены с большими трудностями, связанными с частыми ремонтными работами и закрытием перевала для гражданских лиц в связи с прохождением караванов с военными грузами ISAF. По всей видимости, серьезное увеличение пропускной способности транспортной системы Афганистана, по замыслам ЦАРЭС, отложено на период после 2020 г., когда политическая ситуация в этой стране после ухода оттуда США прояснится.

Эти два обстоятельства весьма важны в том отношении, что ограниченные возможности перевозок грузов в пакистанские порты через Афганистан **объективно разворачивают всю транспортную систему, создаваемую ЦАРЭС, в сторону России**, и основной поток грузов на внешние рынки, как предполагается, пойдет через Узбекистан, Казахстан и Россию в российские морские порты на Балтийском и Черном морях. В этом смысле, по всей видимости, ЦАРЭС будет нуждаться в развитии сотрудничества с Таможенным союзом и будет пытаться увеличить свое экономическое влияние в странах этой интеграционной организации.

Возможность использования транзитного потенциала России для реализации планов ЦАРЭС по выходу центрально-азиатских стран к мировым торговым маршрутам обусловлена сложившейся системой коммуникаций, в особенности, железных дорог советской колеи 1520 мм, и в силу особенностей предложенного

⁹² Д.Н. Верхотуров– специально для Интернет-журнала “Новое Восточное Обозрение”.3.12.2012–
<http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1354516620>

транспортного плана ЦАРЭС оказывается привязанной к Таможенному союзу, по крайней мере, на ближайшие 10-15 лет. Уже в настоящее время Центральная Азия, в особенности Афганистан, по ряду ключевых товаров (нефтепродукты, зерно, химические продукты, машины и оборудование, металлопрокат, стройматериалы) зависит от стран Таможенного союза. Если строить новые железные дороги на колею 1520 мм, включить афганские железные дороги в Единую сетевую разметку (систему, обеспечивающую управление грузоперевозками по сети железных дорог 1520 мм) и вообще усилить проникновение российских компаний в страны региона, то можно достичь положения, когда экономическое развитие ЦАРЭС будет определяться позицией и мерами Таможенного союза. Конкурирующей интеграционной организации это, конечно, невыгодно, и, по некоторым сведениям, США выступают категорически против какого-либо присутствия РЖД в Афганистане. Но эта транспортная зависимость ЦАРЭС от Таможенного союза и его транспортной системы – объективная данность, которую можно развить и усилить в собственных интересах.

В случае направления грузопотока из Центральной Азии на север, через территорию Таможенного союза последний возьмет на себя большую часть доходов от транзитных перевозок грузов из этого региона на внешние рынки, будет иметь серьезный рынок сбыта для автомобильной и железнодорожной техники, а также сможет осуществлять крупные поставки нефтепродуктов и обеспечить свое доминирование на этом рынке. С этой точки зрения Казахстан как член Таможенного союза способен стать воротами для региона, в котором ЦАРЭС собирается осуществить экономическую интеграцию.

Однако планы ЦАРЭС по развитию транспортной инфраструктуры Центральной Азии сулят Таможенному союзу не только выгоды, но и серьезнейшие риски. Главный из них - возможность поглощения рынка Таможенного союза со стороны ЦАРЭС, вероятность которого по ряду причин весьма высока. Территориальное соседство со странами Таможенного союза (Казахстан является одновременным членом двух организаций) предполагает противостояние двух схожих по характеру и задачам интеграционных группировок. При этом демографическое превосходство ЦАРЭС, общее население которой насчитывает около 1, 8 млрд. человек, и внушительный размер внутреннего рынка региона ЦАРЭС (особенно учитывая участие в группировке КНР) изначально обостряют противостояние этой организации с Таможенным союзом, численность населения которого составляет около 168 млн. чел. и экономический потенциал которого намного меньше, чем региона ЦАРЭС.

Угроза поглощения рынка Таможенного союза тем весомее, что ЦАРЭС опирается на крупные международные финансовые институты. Капитал только одного АБР составляет на начало 2012 г. 165 млрд. долл. США, тогда как капитал Евразийского банка развития, созданного Россией и Казахстаном, составляет 1,5 млрд. долл. США.⁹³ В развитие региона ЦАРЭС могут быть направлены крупные инвестиции, которые обеспечат его экономический рост, и пока что евразийские интеграционные организации не могут противопоставить сопоставимый объем инвестиционных ресурсов.

Определенным фактором риска является также членство Казахстана в обеих интеграционных группировках – ЦАРЭС и ЕврАзЭС. Вполне вероятно, что стратегическая задача ЦАРЭС состоит в том, чтобы через Казахстан подчинить своему экономическому влиянию Таможенный союз, обратить его в рынок для своих

⁹³ Д.Верхотуров "Куда ведут дороги CAREC?" Источник – Новое Восточное Обозрение. - <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1354516620>. 03.12.2012

стран-участниц. Фактор конкуренции ЦАРЭС с соседствующим Таможенным союзом негласно подтверждается тем, что влияние российской экономики учитывается в инициативах ЦАРЭС, и русский язык практически является рабочим языком этой организации. Однако поглощение рынка Таможенного союза соседней интеграционной группировкой в лице ЦАРЭС – вопрос все-таки, очевидно, будущего.

Тем не менее в подобном развитии событий, помимо некоторых стран-членов ЦАРЭС, особенно заинтересованы и США, которые после активизации на евразийском континенте России и Китая в лице ЕврАзЭС и ШОС, выдвинули идею создания в этом регионе новой, прозападной международной организации интеграционной направленности. Транспортно-коммуникационные и водно-энергетические проекты могли бы стать важными направлениями деятельности такого рода региональной структуры и серьезно расширить возможности проникновения на рынки центрально-азиатских стран западного, прежде всего американского, капитала.

Среди прозападных международных структур, предназначенных для интеграции Центральной Азии в мировую экономику, следует выделить так называемое **"Партнерство по сотрудничеству и развитию Большой Центральной Азии"**. Идеи возникновения подобной организации возникли в США как ответ на растущий авторитет ШОС в этом важном для них регионе. Вначале США не придавала серьезного значения шанхайскому процессу, рассматривая возникшую организацию в качестве дискуссионного клуба, где идет обсуждение позиций России и Китая в отношении соседнего с ними региона Центральной Азии. Многие считали, что интеграционная деятельность ШОС обречена на провал, так как два крупнейших ее участника - Россия и Китай - обладают недостаточными ресурсами, а их интересы во многом противоречат друг другу. Однако после того, как ШОС в достаточной мере консолидировалась, и желание присоединиться к ней высказали многие государства региона, позиция США изменилась.⁹⁴ Кроме того, среднеазиатские страны стали проявлять озабоченность по поводу затянувшегося американского присутствия в регионе Центральной Азии, поводом для вторжения в который стало антитеррористическая операция в Афганистане.

Реакцией на подобные изменения стало появление американской концепции "Большой Центральной Азии". Ее истоки обычно находят в статье «Партнерство для Центральной Азии», принадлежащей Фредерику Старру, руководителю Института Центральной Азии и Кавказа при Высшей школе международных исследований им. Пола Нитце в Университете Джонса Хопкинса.⁹⁵

Основная идея статьи – создание Партнерства по сотрудничеству и развитию Большой Центральной Азии (ПБЦА), регионального форума по планированию, координации и осуществлению целой серии программ США в этом регионе. По замыслу Старра, благодаря прогрессу в Афганистане, создавшему, по мнению автора, возможность "для развития не только для этой страны, но и для остальной Центральной Азии, становится реальным партнерство стран региона, которое будет способствовать росту торговли, сотрудничеству и постепенной демократизации региона. У Соединенных Штатов, по замыслу Старра, появился шанс помочь трансформировать Афганистан и весь регион в зону безопасных суверенных государств с жизнеспособной рыночной экономикой, светскими и открытыми системами государственного управления, которые поддерживали бы хорошие отношения с США.

⁹⁴ Особое беспокойство США вызвало получение статуса наблюдателей в ШОС одним из основных противников Вашингтона – Ираном, а также их близкими партнерами - Индией и Пакистаном.

⁹⁵ STARR Frederick. "A Partnership for Central Asia", - "Foreign Affairs", July/August 2005

Естественно, России и Китаю в этом процессе отводится весьма незначительная роль, не исключая, однако, их весомого финансового вклада в будущее партнерство. Возможность вступления Ирана в ПВЦА полностью исключалась, в отличие от Пакистана, а Индия и Турция наряду с США рассматривались как неофициальные гаранты суверенитета и стабильности в регионе. Таким образом, по мнению автора концепции "Партнерства", через Афганистан государства Центральной Азии могли бы установить тесные связи с Индией и Пакистаном, что диверсифицировало бы международное сотрудничество и ослабило бы ориентацию на Москву и Пекин, создав независимые от них транспортно-коммуникационные маршруты, Последние оторвали бы Центральную Азию от России и Китая, присоединив ее к Южной Азии.

Помимо переформатирования традиционных транспортно-коммуникационных маршрутов этого региона, США выдвинули идеи подготовки под эгидой США и Турции новых инфраструктурных проектов в области энергетики в Афганистане, Казахстане, Киргизии, Пакистане, Таджикистане и Туркмении.⁹⁶ При этом участие в них соседних России и Китая не предполагалось.

Замысел формирования "Большой Центральной Азии" вызвал неоднозначную реакцию в самих центрально-азиатских государствах, и опасения в Китае, увидевшего в нем возможность раскола и дезинтеграции ШОС, усиления позиций США в регионе, попытки отрыва Центральной Азии от традиционной ориентации ее на Россию и интеграции с более лояльными к США Индией и Пакистаном. Позиция РФ по рассматриваемому вопросу оказалась достаточно неопределенной.

Идеи концепции "Партнерства по сотрудничеству и развитию Большой Центральной Азии" относительно отрыва Центральной Азии от ее исторических партнеров, главным образом, России и Китая, продолжают в США обсуждаться и даже делаются попытки начать их реализацию. Так, по данным ежеквартального доклада, подготовленного для конгресса США аппаратом специального инспектора по проектам реконструкции в Афганистане (SIGAR), Министерство обороны США оказывает помощь Афганистану в создании железнодорожной инфраструктуры, которая соединит его с соседними государствами Центральной Азии. "Развитие транспортных сетей в Афганистане является одним из способов осуществить интеграцию Афганистана в более широкий региональный контекст, что имеет огромную важность в свете планируемого вывода союзных войск из Афганистана после 2014 года", - заявил эксперт по Центральной Азии из Института международных исследований при Чарльзском университете в Праге Ян Шир, являющийся также научным сотрудником Института Центральной Азии и Кавказа при Университете Джона Хопкинса в Вашингтоне.⁹⁷

Интересно, что желание перенаправить транспортно-коммуникационные потоки на мировые рынки через южно-азиатские страны и оторвать Среднюю Азию от России подвигло американских сторонников концепции "Партнерства по сотрудничеству и развитию Большой Центральной Азии" к предложению о возможности включения в предлагаемую интеграционную группировку Ирана. Так, как сообщается в вышеназванном докладе, Северный железнодорожный маршрут в Афганистане обеспечит Узбекистану, Таджикистану и Туркменистану выход на мировые рынки через иранский порт Бендар-Аббас, а также "создаст новый железнодорожный коридор для государств Центральной Азии, который будет

⁹⁶ Например, Агентство по торговле и развитию США провело в Стамбуле форум «Электричество через границы».

⁹⁷ "США "освободят" Среднюю Азию от РФ с помощью железнодорожного коридора", РОСБАЛТ – для Фонда им.Горчакова. 12.02.2013

свободен от влияния со стороны России и обеспечит им такой выход на мировые рынки, которого раньше никогда не было".⁹⁸ При этом особо подчеркивается, что протяженность этого маршрута будет вдвое меньше маршрута, который традиционно используется этими странами и идет через Россию к побережью Балтийского моря.⁹⁹ Однако игнорируется тот факт, что маршрут к Индийскому океану через Афганистан и Иран почти целиком проходит по территориям с очень сложным, преимущественно высокогорным рельефом и крайне напряженной политической обстановкой, тогда как транспортно-коммуникационная сеть на север, к российским портам Балтийского моря уже существует и проходит, главным образом, по равнинным территориям политически стабильных государств.¹⁰⁰

Что касается гидроэнергетических проблем, то к попыткам их разрешения в настоящее время подключились многие международные организации общемирового уровня (например, МВФ, Всемирный банк, Программа развития ООН (ПРООН) и др.) Последняя разработала для среднеазиатских стран экологический проект по управлению климатическими рисками. Предполагается, что он одновременно заработает сразу во всех государствах "пятерки". Проект преследует общую цель, но тематический фокус в каждой из стран выбран разный. В Казахстане он затронет вопросы водных ресурсов в Алма-Атинской области, в Киргизии сделает упор на сохранение пастбищ в Суусамырской долине. В Таджикистане планируется акцентировать усилия на развитии лесного хозяйства вокруг Душанбе.

В целом говоря об участии внерегиональных сил в разрешении водно-энергетических противоречий среднеазиатских стран, следует отметить, что оно было мало результативно, даже несмотря на многочисленность инициированных программ, особенно со стороны международных организаций западного толка. Их усилия оказываются разрозненными и направлены в основном на выполнение необходимых, но явно недостаточных функций в области обеспечения информационной, образовательной, мониторинговой и тому подобной деятельности. В то же время попытки внерегиональных сил преодолеть дефицит водных и электроэнергетических ресурсов в странах Средней Азии лишены четких механизмов разрешения подобных кризисных ситуаций и действенных инструментов привлечения международного капитала в водохозяйственные отрасли экономики этих стран, чего как раз этим странам и не хватает. Отсутствует общность видения стратегии развития водно-энергетического комплекса среднеазиатского региона. США выступают за форсированное создание в странах верховий крупных гидроэнергетических комплексов, а Европейское сообщество считает их в сейсмически опасном регионе экологически и технически слишком рискованными. Кроме того, состав участников реализуемых в Средней Азии водоресурсных программ искусственно ограничивается (например, в отношении ближайшего и наиболее заинтересованного соседа - России, которая несет наибольшие риски в случае дестабилизации в регионе). Ясно, что участники и международные

⁹⁸ "США "освободят" Среднюю Азию от РФ с помощью железнодорожного коридора", РОСБАЛТ – для Фонда им. Горчакова. 12.02.2013

⁹⁹ "США "освободят" Среднюю Азию от РФ с помощью железнодорожного коридора", РОСБАЛТ – для Фонда им Горчакова. 12.02.2013

¹⁰⁰ По данным Института Центральной Азии и Кавказа, до последнего времени Афганистан вообще не имел железных дорог, за исключением двух очень коротких одноколейных веток на границе с Туркменистаном и Узбекистаном. Обе эти ветки были построены в советское время для доставки предназначавшихся для Афганистана грузов до перевалочных терминалов, находившихся в пограничных пунктах на туркмено-афганской и узбекско-афганской границе.

организации, вовлеченные в усилия по преодолению водных конфликтов в регионе, нуждаются во взаимодействии.

Подводя итоги участию международных организаций в решении инфраструктурных проблем центрально-азиатского региона, следует отметить, что наибольшей реальной активностью отличалась ЦАРЭС, главным направлением которой было развитие сотрудничества в области коммуникационно-транспортной инфраструктуры в регионе Центральной Азии.

Глава 6. Интересы России и вопросы целесообразной инфраструктурной политики

Вовлечение обширного региона Центральной Азии в динамические потоки развития современной мировой экономики и, соответственно, распространение на этот регион Глобальной инфраструктуры не могут не затрагивать интересов России. Они обусловлены следующими факторами.

1. В отличие от США и ЕС, Россия находится в непосредственной близости к центрально-азиатскому региону. Тем самым она несет риски принятия на себя последствий социальных взрывов в центрально-азиатских странах, проникновения на ее территорию неконтролируемых потоков беженцев, единственным направлением движения которых могут быть Казахстан и через него - наша страна, имеющая с ним протяженную (более 7 тысяч километров) и неукрепленную границу. В то же время масштабное перемещение беженцев на юг, в сторону Китая практически исключено из-за высокогорного рельефа территорий, разделяющих среднеазиатские страны с западными районами Китая и неизмеримо большей плотностью заселения первых по сравнению с безлюдными просторами Казахстана и прилегающих к нему российских территорий.

2. Длительное общее историческое прошлое с рядом стран центрально-азиатского региона сформировало с ними множество общих экономических интересов. Основные пути экспорта нефти и газа каспийского региона и Средней Азии идут через Россию, несмотря на появление новых, альтернативных путей. Россия ежегодно принимает миллионы трудовых мигрантов из этого региона, денежные переводы которых составляют значительную часть доходов бюджетов некоторых из стран Средней Азии.

3. Россия сохраняет важные военно-стратегические интересы в центрально-азиатском регионе, располагая военными частями или базами в большинстве среднеазиатских стран.

4. Общее историческое прошлое России со среднеазиатскими странами предопределило наличие тесных культурных связей определенной части их населения и нынешнего руководства с Россией. Русский язык, несмотря на исход значительной части русскоязычного населения, остается достаточно распространенным в этих странах.

5. Высокая значимость инфраструктурной составляющей развития России в виду громадности ее территории предопределяет необходимость альтернативных путей выхода ее на международные рынки. Среднеазиатское направление является важным для наиболее эффективного сообщения России с западными, быстро развивающимися провинциями Китая. Кроме того, центрально-азиатский регион представляет России наиболее прямой выход на страны Южной Азии (Индию, Пакистан и др.).

Центральная Азия, занимающая срединное положение на евразийском континенте, может играть значительную роль в реализации транзитных функций России на мировых рынках. Как известно, основная часть мирового товарооборота приходится на страны именно этого континента и на нем расположены такие экономические гиганты, как Китай и ЕС. Объем взаимной торговли между Европой и Азией в 2011 году составил 1,2 трлн. долл, или 195 млн. т в физическом выражении, взаимный контейнерооборот — 20 млн. TEU. При этом среднегодовые темпы его прироста оцениваются в 2–3%. Таким образом, ожидается, что суммарный

грузооборот между странами Европы и Азии достигнет к 2020 году порядка 240 млн. т в физическом и 1,8 трлн. долл. США в стоимостном выражении.¹⁰¹

Грузопотоки идут на запад, в Европу, главным образом, из восточных районов Азии (это восточные, наиболее экономически развитые и имеющие прямой выход к океану провинции КНР, а также Япония, Южная Корея). В настоящее время почти целиком торговля азиатских стран с европейскими странами проходит морским путем вокруг Южной Азии, через Суэцкий канал, затем вокруг Европы до ее крупнейших портов (Роттердам, Гамбург и др.). (см. Приложение 4). Таким образом транспортируется 97,6% грузопотока по этому направлению.¹⁰²

Морской транзит Азия-Европа - наиболее дешевый, хотя и долгий путь. Время в пути доходит до 45 суток. Пропускная способность Суэца близка к исчерпанию, и рост товарооборота по этому маршруту будет означать еще большее замедление сроков доставки грузов в обе стороны. При этом растет небезопасность транспортировки, требующей постоянного контроля военно-морскими силами. Совершенствование магистральных судов-контейнеровозов также достигло своего качественного предела.

Альтернативой морским перевозкам вокруг евроазиатского континента являются сухопутные маршруты. В древности и в средние века таковым служил Великий Шелковый путь (вернее, это был набор маршрутов, огибающих Каспийское море с юга и с севера), соединявший китайские центры шелководства с Европой через территории центрального и западного Китая, Средней и Передней Азии и далее - Средиземноморья. Учитывая крайне тяжелые природно-географические условия (огромные пространства гор, пустынь, тяжелый климат), это был исключительно трудный путь. Однако существенные недостатки южных морских перевозок грузов вокруг Азии со временем также стали требовать поиска иных, более современных альтернатив. Прогресс на транспорте, в том числе контейнеризация, вновь делает востребованным сухопутные перевозки между Европой и Азией.

Уникальность географического положения России, территория которой представляет естественный "мост" между Европой и Азией, дает возможность осуществлять грузоперевозки между ними гораздо более коротким путем и, тем самым, получать высокие экономические выгоды за счет оказания транзитных услуг. Транзит, являясь по существу экспортом транспортных услуг, мог бы повышать эффективность использования российской территории, стимулировать совершенствование ее транспортной сети.

В мире есть целый ряд стран, доходы от транзита через которые являются весомым вкладом в их бюджеты. Так, в Нидерландах доля доходов от транзита оценивается в 40% общего объема доходов от экспорта товаров и услуг.¹⁰³ К транзитно-эффективным можно отнести, в частности, Латвию, где плата за транзит составляет треть ВВП страны.¹⁰⁴ Доходы Египта за проход по Суэцкому каналу судоходных компаний разных стран в 2012 г. были равны 1,0% ВВП страны.¹⁰⁵ Доходы от транзита грузов через территорию Казахстана за 2011 год достигли 1 млрд. долл. против 500 млн. долл. в 2007 году.¹⁰⁶

¹⁰¹ Ф.Пехтерев "Россия будет мощной транзитной державой" - "Известия", 23.01.2013

¹⁰² В.Иноземцев "Транзитной страны из России уже не выйдет", - [Vedomosti.ru](http://vedomosti.ru) - 29.11.2012

¹⁰³ А.Суходолов. "Транзитный потенциал России" - <http://www-sbras.nsc.ru/HBC/2002/n12/f09.html>

¹⁰⁴ А.Куртов "Каспийские транспортные коридоры: соседство экономической целесообразности и политической конъюнктуры" - "Состояние и перспективы", 2012, с. 71.

¹⁰⁵ В.Иноземцев "Транзитной страны из России уже не выйдет", - [Vedomosti.ru](http://vedomosti.ru) , 29.11.2012

¹⁰⁶ Досов Арман "Как прорыть канал" - «Эксперт Казахстан» № 4-5 (346), 06.02. 2012

Серьезные попытки в области использования транзитного потенциала территории России были сделаны в результате постройки в начале прошлого века Транссибирской железнодорожной магистрали от Санкт-Петербурга до Владивостока (Транссиб) и Китайской Восточной железной дороги (КВЖД). Много позднее, в 1970–2000-е годы их дополнила Байкало-Амурская магистраль (БАМ). Однако возможности использования транзитного потенциала этих маршрутов для мировой торговли были весьма ограничены.

В нынешних условиях кардинальных изменений на политической карте мира (распад СССР, ликвидация "железного занавеса" и начавшееся формирование глобальной экономики) были созданы предпосылки для реализации потенциала Транссиба в качестве альтернативы морской транспортировке грузопотока вокруг евроазиатского континента. В настоящее время Транссиб соединяет российские западные (северные и южные) порты, а также железнодорожные выходы в Европу, с одной стороны, с тихоокеанскими портами и железнодорожными выходами в Азию, с другой. Транссиб – относительно мощная двухпутная электрифицированная магистраль - является самой протяженной в мире железной дорогой (около 10 тыс. км.). Однако, помимо транзитных грузов, Транссиб должен обслуживать экспортно-импортные и внутрироссийские, межрегиональные перевозки грузов. Между тем в настоящее время Транссиб является одной из самых загруженных магистралей в мире, и его пропускные способности оказываются практически исчерпанными. По словам главы РЖД В. Якунина, дальневосточные предприятия дают заявки на перевозку около 100 млн. тонн грузов, тогда как Транссиб может освоить максимум 52 млн. тонн.¹⁰⁷ Долгое время почти простаивавший БАМ с его нынешним грузооборотом в 16 млн. т в год также оказался "забит под завязку".¹⁰⁸

Транзитный грузооборот Транссиба составляет при этом ничтожную величину по сравнению с взаимным контейнерооборотом в 20 млн. TEU, перевозимых Южным морским путем вокруг Евразийского континента, тогда как в 2011 г. через Транссиб перевезено примерно 40 тыс. TEU транзитных грузов,¹⁰⁹ т.е. всего 0, 2% общего потока между Азией и Европой.

Задачу радикального увеличения реализации транзитного потенциала территории России, вовлечения ее в формирующуюся Глобальную транспортно-коммуникационную сеть можно решать четырьмя разными способами, которые включают:

1. Модернизацию Транссиба и БАМа.
2. Создание новой, выделенной трансконтинентальной магистрали, специализированной на ускоренном транзите грузов через РФ.
3. Освоение Северного морского пути.
4. Формирование российского транзита через среднеазиатское направление с использованием возможностей Таможенного Союза и Единого Экономического Пространства.

Необходимость значительного расширения транзита грузов через Россию посредством модернизации Транссиба и БАМа приходит, однако, в противоречие с экспортно-импортными и межрегиональными грузоперевозками нашей страны по этим магистралям. Если российский газ и большая часть нефти транспортируются трубопроводами, то уголь, руды, металлы, зерно требуют железнодорожных перевозок и практически полностью "съедают" пропускную способность Транссиба и

¹⁰⁷ Интервью газете "ВЗГЛЯД" заместителя директора Института Дальнего Востока РАН Андрея Островского.

¹⁰⁸ И. Меламед. "Севморпуть. Перспективы конкуренции Суэцу", - "Нефть России", 2012

¹⁰⁹ Интервью» президента FESCO С. Генералова ИАА «ПортНьюс. «Идею развития транзита можно сделать политической» 14.03.2012 - <http://www.prominvestors.com/press-centre/publications/48/>

БАМа. Поэтому планы РЖД по развитию и модернизации этих магистралей сопряжены прежде всего с расширением их экспортно-импортных функций. Бизнес весьма активно заявляет о своей готовности осваивать сибирские и дальневосточные месторождения полезных ископаемых, строить новые и расширять действующие в регионе предприятия по их переработке, наращивать мощности перегрузочных терминалов в портах Дальнего Востока. Однако реализация этих планов требует адекватного транспортного обеспечения региона и наличия надежной транспортной инфраструктуры, которая будет в состоянии справиться с возрастающими объемами перевозок. Соответственно возможность увеличения российского экспорта сырьевых товаров через дальневосточные порты в страны АТР напрямую зависит от модернизации Транссиба и БАМа. По некоторым оценкам, без должного развития железнодорожной инфраструктуры к 2020 г. Россия недополучит 1,5% ВВП.¹¹⁰

Для увеличения пропускной способности Транссиба и БАМа, согласно разработанной в РЖД «Генеральной схемы развития железных дорог до 2020 г.», предполагается разделение грузопотоков между этими магистралями. Основной грузопоток угля, нефтепродуктов, металлов и других сырьевых грузов пойдет через БАМ, что сопряжено с концентрацией основных затрат именно на этой магистрали. Соответственно, к 2020 году пропускная способность БАМа должна увеличиться до 93 млн. тонн грузов в год за счет строительства второго главного пути.¹¹¹ А за счет строительства Кузнецовского тоннеля и реконструкции участка дороги по направлению к портам Ванино и Советская Гавань, пропускную способность на эти порты планируется повысить к 2020 году с 12 млн. даже до 50 млн. тонн в год.¹¹² Это будет крайне необходимо, если учесть, что к реализации на Дальнем Востоке заявлено сразу несколько крупных портовых проектов по перегрузке угля, нефти, зерна, железорудного концентрата, контейнеров и других грузов. Их реализация совокупно должна увеличить пропускную способность дальневосточных портов России почти на 100 млн. тонн в год.¹¹³

В настоящее время ОАО «РЖД» работает и над формированием современной терминально-логистической инфраструктуры. В рамках Транспортной стратегии РФ и Стратегии развития ж/д транспорта предусмотрено строительство более 50 крупных транспортно-логистических центров, включая «сухие порты» на Дальнем Востоке, Северо-Западе России и в Азово-Черноморском регионе, а также комплексная реконструкция около 60 крупных грузовых дворов, модернизация большого числа объектов технологического комплекса, подъемно-транспортного оборудования, реконструкция путей подвоза к терминалам и пр.¹¹⁴

Согласно разработанной в РЖД «Генеральной схемы развития железных дорог до 2020 г.» на ее финансирование необходимо выделить 918 млрд. рублей (около 27,5 млрд. долл.). Основными объектами вложения и модернизации должны стать БАМ и Транссиб. По словам президента компании «РЖД» В.Якунина, в Транссиб до 2020 года нужно вложить 181 млрд., а в БАМ – 737 млрд. рублей.¹¹⁵

¹¹⁰ Интервью президенте ОАО РЖД В.Якунина. Информационно-аналитическое агентство PortNews. 17 сентября 2012.

¹¹¹ В. Чернов. Транссиб – это фантастика? - Информационно-аналитическое агентство Portnews, 30.07. 2012

¹¹² Ibid.

¹¹³ Ibid.

¹¹⁴ К.А. Пензев "Транспортная магистраль АТР-РФ-Европа: навстречу саммиту АТЭС-2012", - Интернет-журнал «Новое Восточное Обозрение», 26.04.2012.

¹¹⁵ Заявление В. Якунина на четвертой Международной железнодорожной конференции по грузоперевозкам- «РЖД запланировали потратить на развитие Транссиба 6 млрд. долларов », Прага, март 2013, - Взгляд. Деловая газета, 14 марта 2013, Версия для печати.

При этом указанные финансовые вложения понадобятся только для того, чтобы обеспечить нынешний растущий спрос на перевозку грузов по этим железнодорожным магистралям, т.е. на реализацию лишь внешнеторговых и межрегиональных грузоперевозок самой России.

По мнению руководства ОАО РЖД, необходимые для модернизации БАМа и Транссиба финансовые средства не могут быть обеспечены только за счет самой компании. Для решения поставленных целей крупнейшим инвестором в развитие железнодорожной инфраструктуры России должно выступать государство, что соответствует международной практике. Однако в результате широкомасштабной приватизации государство в России утратило большую часть собственности и контроля за финансовыми потоками. Сфера государственных инвестиций, в том числе в транспортный сектор экономики, сократилась и не является решающей, как это было в советский период. Инфраструктурный сектор, инвестиции в который не могут быстро окупаться, страдает от такой ситуации в наибольшей степени. Поэтому для расширения объемов финансирования транспортно-коммуникационных проектов государству необходимо создавать новые возможности для привлечения частных инвестиций в эти проекты на основе государственно-частного партнерства, разрабатывать и обеспечивать выполнение понятных, неизменных на достаточно длительную перспективу правил работы и тарифных условий. Вместе с тем, следует признать, что России, до сих пор необходимо преодолевать недоверие многих иностранных инвесторов. Соответственно от государства требуется разработка эффективных мер по увеличению привлекательности для них, среди прочего, и отечественного транспортного сектора, этой важной части инфраструктуры страны.

Что касается развития транзитного грузопотока, который должна обслуживать Транссиб, то «Генеральная схема развития железных дорог до 2020 г.» предусматривает его увеличение в объеме до более 300 тыс. TEU ¹¹⁶ против нынешних 40 тыс. TEU, что с учетом растущего контейнерооборота по-прежнему будет составлять небольшую часть общего объема контейнерооборота Южного морского пути. Амбициозная идея о перехвате 40-50% контейнерооборота с Южного морского пути на Транссиб представляется в обозримом будущем неосуществимой.

Более реалистично выполнение ОАО «РЖД» разработанной и выполняемой ею комплексной программы действий по развитию железнодорожных контейнерных перевозок с использованием Транссиба на период до 2015 года – "Транссиб за семь суток". Эта программа нацелена на обеспечение скоростной доставки контейнеров от дальневосточных портов к западным границам России за 7 суток уже в 2012 г., а до Бреста (Белоруссия) за те же 7 суток - к 2015 г. Пока планируемые результаты достигаются лишь в тестовом режиме, при том, что средний срок следования грузов Владивосток-Москва составляет 9,7 суток, а среднее время нахождения контейнера в таможне Владивостокского порта – 15,3 суток! ¹¹⁷ Таким образом в принципе доставка транзитных грузов по Транссибу может происходить намного быстрее, чем по Южному морскому пути, однако слишком большая разница в цене с морской доставкой делает крупномасштабный транзит через территорию РФ невыгодным для грузовладельцев. Значимый поток появится только тогда, когда цены на морские и континентальные перевозки придут в большее соответствие друг с другом, а тарифная политика российского правительства в отношении железнодорожной составляющей транзитных перевозок будет более гибкой. Соответственно транзит грузов, требующих ускоренной доставки по Транссибу, может значительно

¹¹⁶ Ф. Пехтерев "Россия будет мощной транзитной державой" - "Известия", 23.01.2013

¹¹⁷ Интервью» президента FESCO С. Генералова ИАА «ПортНьюс. «Идею развития транзита можно сделать политической» 14.03.2012 - <http://www.prominvestors.com/press-centre/publications/48/>

увеличиться, но при нынешней пропускной способности этой магистрали широкомасштабным он все равно не станет.¹¹⁸

Некоторые преимущества Транссиба, в частности, низкий уровень политических рисков (на всем маршруте действуют единые правила и законы одного государства – России) практически аннулируются неспособностью многочисленных ведомств, осуществляющих транзитные функции, договориться между собой. Десять лет в России не могут принять закон о транзите, в результате чего нет единого оператора на маршруте транзитных грузов, ответственного за их прохождение. До сих пор на магистрали катастрофически не хватает конкурентоспособного уровня сервиса, а сроки погрузки-разгрузки грузов, их проверки государственными контролирующими органами нарушаются и т.п.

Кардинальное решение о реализации транзитного потенциала Транссиба предлагается осуществить через создание его дублера, обсуждение необходимости которого идет еще с советских времен. В частности, предлагается строительство Северо-сибирской железной дороги (Севсиба), предназначенной связать Ханты-Мансийский АО, Томскую область, Красноярский край и Иркутскую область и выйти на БАМ на востоке и на предполагаемую новую железнодорожную ветку “Белкомур” (Белое море – Республика Коми – Урал) на западе. Строительство этой магистрали позволит создать инфраструктурные условия для развития экономики Сибири и формирования так называемого Северного пояса экономического развития России. Это будет способствовать разгрузке Транссиба, высвободившиеся пропускные способности которого могут быть задействованы для расширения по нему контейнерного транзита. Сроки о начале проектирования и строительстве Севсиба остаются, однако, пока неопределенными.

Поборники максимального использования транзитного потенциала России выступают за создание новой железнодорожной транспортной системы России, соединяющей ее западные и восточные границы и обеспечивающей пропускную способность на 1 - 1,5 млрд. т в год, т.е. в десятки раз большую, чем в настоящее время. По их мнению, только в этом случае можно всерьез рассчитывать перехватить порядка 40-50% контейнерного грузопотока между Азией и Европой, перевозимого по Южно-морскому пути, и дополнительно еще других категорий грузов.¹¹⁹ Масштаб предлагаемого мегапроекта потребует коренного изменения методов перевозок, кардинального обновления подвижного состава, разработки и широкого внедрения новых технологий, в том числе организации скоростного грузового движения, которого пока нигде в мире нет и пр.¹²⁰ Соответственно реализация подобных целей выливается в колоссальные средства, которые ни РЖД, ни госбюджет, ни частные российские инвесторы найти просто не в состоянии. Для строительства подобной системы потребуются массовый приток иностранного капитала, который будет измеряться сотнями миллиардов долларов. Но механизма привлечения частных инвестиций в таких масштабах пока не проработано, хотя вопрос здесь стоит о включении транспортной системы России в Глобальную транспортную сеть XXI века, а следовательно - и о конкурентоспособности страны в рамках мировой экономики.

Новой альтернативой транзиту по Транссибу может стать возрождение и развитие **Северного морского пути** (Севморпуть). По сравнению с маршрутом

¹¹⁸ Интервью» президента FESCO С. Генералова ИАА «ПортНьюс. «Идею развития транзита можно сделать политической» 14.03.2012 - <http://www.prominvestors.com/press-centre/publications/48/>

¹¹⁹ Д.Н. Верхотуров Трансиб должен перевозить миллиард тонн специально для Интернет-журнала «Новое Восточное Обозрение». 22.10.2012

¹²⁰ Д.Н. Верхотуров, политолог – специально для Интернет-журнала «Новое Восточное Обозрение».

через Суэцкий канал он позволяет сократить путевое расстояние между Шанхаем и Гамбургом на 5200 км, что уменьшает время доставки грузов в 1,5-2 раза, и не требует военно-морского сопровождения для предотвращения пиратских нападений. В 2010 году перевозки по Севморпути составили около 110 тыс. тонн, в 2011 году - более 820 тыс. тонн, а в 2012 году - уже 1,26 млн. тонн, что на 53% больше, чем в предыдущем году. За указанные годы проведено соответственно 4, 34 и 46 судов.¹²¹ В 2012 году ледокол «Сюэлун» («Снежный дракон») первым из китайских судов прошёл по Севморпути в Баренцево море, а на обратном пути – из Исландии в Берингов пролив прямо через Северный полюс.

По отдельным экспертным оценкам, если трасса будет конструктивно подготовлена, то она будет пользоваться огромным спросом, и к 2020 году по ней может пойти 15% китайского внешнеторгового грузопотока. Если это состоится, то Россия начнёт получать определенные доходы от обслуживания грузопотока стоимостью около 500 млрд. долл., который может пойти по Севморпути. Однако размер возможных выгод и сопутствующих им рисков, связанных с использованием Севморпути, пока еще не до конца проработаны.

Помимо Транссиба, значимым сухопутным инфраструктурно-транспортным коридором для реализации транзитного потенциала РФ может стать маршрут **Восток-Запад через Среднюю Азию**. Речь идет о транзите из северных и западных районов Китая через Казахстан и Россию в направлении Центральной и Восточной Европы.

Геополитические интересы России в регионе Средней Азии связаны, прежде всего, с положением этого региона, являющимся связующим звеном нашей страны с западными и северными, удаленными от морских транспортных путей районами Китая, а также странами Южной Азии. Китай активно развивает свои западные районы, создает там инфраструктуру и новые производства, формируя тем самым базу для будущего транзита через Казахстан и Россию в Европу. По мнению экспертов, объем будущего транзита через среднеазиатские коридоры может сформироваться очень быстро, в течение ближайших нескольких лет. Поэтому России надо быть готовой, чтобы успеть принять транзитный грузопоток, надлежащее обслуживание которого принесет определенные доходы. Экономическое сотрудничество России со странами Южной Азии (прежде всего, с Индией) в сфере транзита и других транспортных операций также весьма значимо для нас в виду огромного хозяйственного потенциала и емкости внутреннего рынка этого региона.

Вместе с тем, нельзя не учитывать и факторы риска в отношении перспектив развития торгово-транспортных операций между Китаем и Европой в результате глобальных кризисных явлений. Кризис вынуждает Китай все больше переориентироваться на внутреннее потребление, Европа испытывает растущие экономические и финансовые трудности. Это не исключает того, что товарооборот между Китаем и Европой, а следовательно, и объем транзитных перевозок через Россию могут в будущем заметно сократиться.

Интересы Российской Федерации в Средней Азии также определяются желательностью укрепления безопасности наших границ. В случае ухода России из геополитического пространства Средней Азии придется дополнительно

¹²¹ Есть информация, что Китай решил в будущем перевести 15% своего внешнеторгового грузопотока на Северный морской путь - / <http://www.sdelanounas.ru/blogs/30504/>

обустроить свою границу с этим регионом протяженностью почти в восемь тысяч километров. По оценкам экспертов, на это потребуется не один десяток миллиардов долларов США. Россия с ее громадными пространствами и проницаемыми на значительном протяжении границами - объект потенциальной экспансии с юга, особенно в условиях вывода в 2014 г. американских войск из Афганистана. Стоимость охраны одного километра государственной границы РФ на 2011 г. оценивается примерно в миллион рублей в год. В целях обустройства ее границ запрошено 650 млрд. руб. на срок в 5 лет.¹²²

Для реализации преимуществ среднеазиатского направления транспортно-коммуникационного развития России большое значение приобретает **использование потенциала Таможенного Союза и ЕЭП**. Понятно, что действующий с 1 января 2011 года Таможенный союз расширяет транзитные возможности нашей страны через Казахстан, являющийся членом этого объединения. Даже сам факт унификации тарифов на железной дороге России, Белоруссии и Казахстана уже способствует возникновению «зеленого коридора» на огромном расстоянии между Брестом и Хоргосом, стимулируя транзитные грузоперевозки в этом направлении по территории РФ. Кроме того, прошедшие на внешних границах ТС (границы Казахстана с Китаем, Кыргызстаном, Узбекистаном и Туркменистаном) таможенную очистку товары могут теперь без пошлин направляться в любую точку объединения, в том числе беспрепятственно следовать до границ с ЕС.¹²³

Путь для товаров, следующих из Китая в Западную Европу через Казахстан – самый прямой и если иметь в виду западные районы Китая, то это и самый короткий путь. Тем не менее, пропускная способность транспортной сети Казахстана и европейской части России касательно транзита пока явно не соответствует потребностям. Так, при объеме перевозок грузов всеми видами транспорта Казахстана в 2,4 млрд. тонн в 2011 году объемы транзита составили лишь 16,5 млн. тонн. Для сравнения на Украине при общем объеме грузоперевозок в 1,8 млрд. тонн объемы транзита достигали 150 млн. тонн (правда, с учетом трубопроводного транспорта, доля которого – более двух третей транзита).¹²⁴

Вместе с тем пересмотр подходов к развитию транспортной отрасли Казахстана, по оценкам его разработчиков, позволит увеличить объемы транзита до 25 млн. тонн к 2015 году, а доходы от этой категории перевозок – до 1,5 млрд. долл. (в 2010 году они составили 900 млн. долл.). Для этого предполагается сделать акцент на развитии логистики, а также на реализации ряда других инфраструктурных проектов, без которых повысить транзитную привлекательность Казахстана будет невозможно. Общий запланированный объем инвестиций в эти проекты до 2016 г. составляет 7,2 млрд. долл.¹²⁵

До сих пор из Казахстана в Китай вел единственный железнодорожный путь через станции Достык (Казахстан) и Алашанькоу (Китай). С момента начала его эксплуатации в 1991 году по нему перевезено более 156 млн. тонн грузов (это в среднем 7- 8 млн. т грузов в год). Ограниченность пропускной способности этого перехода требовала альтернативных переходов из Китая в Казахстан, в том числе для транзитных перевозок.

¹²² И.М.Могилевкин “Новый взгляд на мировую экономику и общественное развитие”, М-СПб, 2012, с. 224

¹²³ Досов Арман “Как прорыть канал” - «Эксперт Казахстан» №4-5 (346), 6 февраля 2012.

¹²⁴ Д. Попов “Казахстан — ворота Китая в Центральную Азию”, Уральский региональный информационно-аналитический центр российского института стратегических исследований, – kginfo.ru -16.08.2012

¹²⁵ Е.Гребеник “Казахстан намерен реализовать транспортно-логистические проекты на 7 млрд. долларов” - Центр транспортных стратегий , 12 октября 2012 - <http://cfts.ru/articles/?author=41293>

В 2011 г. появляется дополнительный железнодорожный переход Алтынколь (Казахстан) – Хоргос (СУАР, Китай), который становится частью транзитного маршрута из Китая в Европу через Казахстан и Россию. Это расширяет возможности транспорта и логистики на этом востребованном направлении континентальных грузоперевозок. Эксперты говорят, что железная дорога поможет приграничному городу Хоргос, расположенному на территории Китая и Казахстана, стать главным транспортным узлом на этом направлении. Уже сейчас китайские компании-производители электроники Foxconn и Acer перевозят свою продукцию в Европу по железной дороге, а немецкие компании-производители автомобилей BMW, Audi и Volkswagen используют ее для отправки комплектующих из Германии для сборки на заводах Китая. С 2011 года американская компьютерная компания HP перевезла четыре миллиона ноутбуков по железной дороге, которая ведет из Китая в Казахстан, Россию, Беларусь, Польшу и Германию.¹²⁶ Ожидают, что к 2015 году суммарный грузооборот пропускного пункта Хоргос составит 10 млн., к 2020 году - 15-20 млн., а к 2030 году - до 35 млн. тонн.¹²⁷

Пропускной пункт «Хоргос», где с китайской и казахстанской стороны продолжается сооружение транспортно-логистического узла и делового центра, станет, как рассчитывают в руководстве Казахстана, главными торговыми воротами между Центральной и Восточной Азией. Предполагается дополнить его также свободной экономической зоной, создание которой уже началось. Последнее обстоятельство вызывает особую обеспокоенность многих российских и белорусских экспертов, поскольку грозит превращением «Хоргоса» в своего рода «черную дыру» Таможенного союза, куда из КНР под видом сырья смогут беспошлинно завозиться практически готовые товары китайского производства и, подвергаясь здесь минимальной доработке, также беспошлинно распространяться по общей таможенной территории уже в качестве казахстанской продукции.

Важно подчеркнуть, что со вступлением в Таможенный Союз Казахстан получает возможность побороться за товаропотоки, следующие в Европу через Россию. По оценкам специалистов, решающее значение в этой конкуренции будут иметь оптимизация тарифов, совершенствование сервиса, приграничной инфраструктуры и системы таможенного оформления. Параллельно с модернизацией Россией таможенных пунктов на границе с Китаем, казахстанская сторона предпринимает меры, направленные на расширение пропускной способности собственной железнодорожной сети, прилегающей к КНР.¹²⁸

Вместе с тем одновременно с организацией железнодорожных перевозок из Западного Китая в Европу через Россию сам Казахстан, как участник международного проекта ТРАСЕКА, строит железную дорогу с колеей европейского стандарта, что, безусловно, облегчит передвижение, сделает этот путь включенным в европейскую сеть, автоматически ставя Россию (с колеей 1520) в невыгодное положение.

Определенные шаги по развитию контейнерного транзита из Китая в Европу через Казахстан начала предпринимать и Россия. Так, дочерние компании ОАО

¹²⁶ Айшет АНДРУХАЕВА “Китай восстанавливает «железный» Шелковый путь” - Обзор прессы Радио Азатык. Казахстан, 26.12.2012; Капитал - деловой портал 24.12.2012. <http://kapital.kz/economic/9820/zapucsheny-poezda-po-perehodu-altynkol-horgos.html>

¹²⁷ Айшет АНДРУХАЕВА “Китай восстанавливает «железный» Шелковый путь” - Обзор прессы Радио Азатык. Казахстан, 26.12.2012; Капитал - деловой портал 24.12.2012. <http://kapital.kz/economic/9820/zapucsheny-poezda-po-perehodu-altynkol-horgos.html>

¹²⁸ Дм. Попов “Казахстан — ворота Китая в Центральную Азию”, Уральский региональный информационно-аналитический центр российского института стратегических исследований - 16.08.2012, www.kginfo.ru

«РЖД» ОАО «ТрансКонтейнер» и ОАО «РЖД Логистика» образовали совместный бизнес с казахстанскими и китайскими контрагентами и используют пограничный переход Достык–Алашанькоу на казахстано-китайской границе для демонстрационных и регулярных контейнерных перевозок. Пущена в эксплуатацию, пока в тестовом режиме и в усеченном варианте Трансазиатская железнодорожная магистраль (ТАЖМ), следующая от Желтого моря через Китай, Казахстан и Россию в Европу, между г. Чунцин (Центральный Китай) и немецким г. Дуйсбург. Общая протяженность маршрута «Чунцин-Дуйсбург» составила около 11 тыс. км. Первый запуск контейнерного поезда по этому маршруту был осуществлен в апреле 2011 года на базе совместного предприятия Казахстана, России, Китая и Германии. Контейнерный поезд из Китая в Европу следовал по маршруту Чунцин – Алашанькоу - Достык – Илецк (Россия) – Красное – Брест – Малашевиче – Дуйсбург. Всего за время работы маршрута было организовано 48 контейнерных поездов.¹²⁹

В рамках данного проекта проводится планомерная работа по повышению уровня сервиса по пяти принципам логистики «5С» - скорость, сервис, стоимость, сохранность, стабильность, - в том числе, в части сокращения сроков доставки. С момента старта проекта в 2011 году общий срок доставки грузов был сокращен с 18 до 15 суток, а в целом по продолжительности он оказался в 2,5 раза короче, чем при транспортировке груза морским транспортом вокруг евразийского континента.¹³⁰

Транспортировка грузов в рамках указанного проекта проходила с использованием унифицированной железнодорожной накладной ЦИМ/СМГС.¹³¹ Внедрение такого рода накладной является международным проектом по унификации правовых процедур железнодорожных перевозок грузов, обеспечивающим беспрепятственные перевозки по железным дорогам. При переходе на унифицированную накладную обеспечивается сокращение затрат и времени по перевозке грузов, исключаются ошибки при переоформлении документов и повышается эффективность товарооборота.

В течение 2012 года РЖД продолжало тесное взаимодействие с правительствами Словакии, Австрии и Украины по продвижению проекта формирования нового евразийского транспортного коридора до Братиславы и Вены, что является практическим шагом по продлению железнодорожного маршрута КНР-Европа через Россию и Казахстан до ключевых европейских рынков.

Залогом успешного развития Единого экономического пространства станет оптимальная структура и эффективная работа его единой транспортной системы. Координация работы столь крупных транспортных систем – непростая задача. Предстоит объединить усилия стран-участниц ЕЭП для того, чтобы унифицировать нормативную базу и принципы тарифообразования, обеспечить рост экономической

¹²⁹Выступление старшего вице-президента ОАО «РЖД» В.И.Решетникова на Международной экономической конференции Байкальского международного экономического форума в рамках круглого стола № 5 «Модернизация транспортной системы как условие социально-экономического развития Сибири и Дальнего Востока», 14 сентября 2012 г.

¹³⁰ Данные АО «Казтранссервис» - Контейнерным поездом Чунцин-Дуйсбург перевезена продукция мировых компаний Acer и Asus по единой ж/д накладной ЦИМ/СМГС, 2012-11-14

¹³¹ ЦИМ/СМГС - унифицированная железнодорожная накладная, объединяющая две правовые системы в части международных грузоперевозок. Так, ЦИМ в целом действует на территории стран Европы, СМГС – в странах СНГ и Юго-Восточной Азии. Документ и руководство к нему позволяют осуществлять перевозку грузов без переоформления перевозочных документов в пути следования, что, в свою очередь оказывает мультипликативный эффект на весь процесс грузоперевозки. Унифицированную накладную можно использовать на всех маршрутах Европы и Азии, что сокращает простой вагонов до 8-10 часов на пограничных станциях, исключает ошибки и искажения при переоформлении груза, ускоряет процесс рассмотрения претензий и т.д.

эффективности перевозок и логистики, создать новые привлекательные для рынка транспортные продукты.

Однако для гарантированного привлечения грузопотока Европа-Азия на транспортные коммуникации России необходима поддержка на государственном уровне. Так, важную роль может сыграть отмена госрегулирования тарифов на транзитные перевозки крупнотоннажных контейнеров в целях создания равных условий конкуренции российской транспортной системы с другими перевозчиками. Кроме того, было бы целесообразно ограничить таможенный контроль транзитных контейнеров проверкой целостности средств идентификации и запорно-пломбировочных устройств и создать единый координационный орган, в целях согласованного взаимодействия различных видов транспорта и государственных контролирующих органов.

В рамках подписанного в конце мая 2012 г. меморандума о развитии транспортно-логистической системы ЕЭП представителями казахстанских, российских и белорусских железных дорог предусматривается реализация трех ключевых направлений дальнейшей совместной работы:

1. Создание Международной транспортно-логистической ассоциации. Эта организация будет выработать консолидированные предложения по таким важным направлениям, как совершенствование нормативно-правовой базы в области транспорта, развитие системы технического регулирования, единые стандарты оказания транспортно-логистических услуг, тарифная политика.

2. Создание в ближайшей перспективе единой расчетной системы. Нужно обеспечить поэтапный переход на прямые расчеты с пользователями услуг за весь маршрут следования груза по железным дорогам ЕЭП вне зависимости от места их оказания. Формирование такой системы позволит коренным образом упростить механизм расчетов и оплаты транспортного тарифа на пространстве ЕЭП.

3. Создание на паритетной основе объединенной транспортно-логистической компании, оказывающей полный спектр комплексных транспортных и логистических услуг в сфере железнодорожных грузовых и интермодальных перевозок. Согласно указанной договоренности, Россия, Белоруссия и Казахстан начали организацию совместного логистического предприятия, стоимость которого, по оценкам, составит более 2 млрд. долл.¹³²

Отмечая некоторые успехи в организации транзитных грузоперевозок по трансконтинентальным маршрутам, поступающим из азиатских стран и пересекающим Россию и среднеазиатский регион, нельзя питать иллюзий относительно возможности его существенного увеличения. Так, при условии сохранения динамичного развития западных и центральных провинций Китая реализация проекта контейнерного поезда Чунцин - Дуйсбург позволит привлечь в сегменте контейнерных перевозок дополнительный грузопоток в размере до 1 млн. ДФЭ лишь к 2020 г. Это составляет всего около 2% прогнозного контейнеропотока между Европой и Азией.¹³³

Однако по сравнению с объемом морских перевозок Восток-Запад вокруг евразийского континента, требующих перенаправления части их через сухопутные коридоры, и объемом внешнеторговых и межрегиональных грузоперевозок России и Казахстана, потенциал пропускной способности для транзитных грузоперевозок из

¹³² <http://top.rbc.ru/economics/15/06/2012/655310.shtml>

¹³³ Выступление старшего вице-президента ОАО «РЖД» В.И.Решетникова на Международной экономической конференции Байкальского международного экономического форума в рамках круглого стола № 5 «Модернизация транспортной системы как условие социально-экономического развития Сибири и Дальнего Востока», 14 сентября 2012 г.

Китая через территорию Казахстана и Россию оказывается чрезвычайно незначителен.

Реализация транзитного потенциала требует осуществления перевозок высокодоходных грузов, прежде всего, контейнеров. Для этого необходимо совершенствование погрузочно-разгрузочных технологий в портах и на пограничных переходах, а, главное, упрощение и сокращение времени прохождения таможенных процедур. Для освоения перспективных объёмов перевозок требуется преодоление целого ряда «барьерных» мест в области развития железнодорожной инфраструктуры, организации перевозочного процесса, адаптации к сложным природно-климатическим условиям в зоне прохождения магистралей и т.п.

В настоящее время при осуществлении транзитных перевозок грузов между странами Тихоокеанского региона и Европы трансзиатские маршруты и Транссиб не столько конкурируют, сколько дополняют друг друга в условиях крайне ограниченной пропускной способности их обоих. Кроме того, Транссиб ориентирован на перевозку грузов с Корейского полуострова, Северо-Восточного Китая и Японии, тогда как ТАЖМ — из северных и западных районов Китая. Транссиб лучше оснащен технически, чем маршрут через Казахстан, на котором много больше устаревших и перегруженных участков.

Создание логистического оператора в рамках холдинга РЖД обеспечит снижение затрат российских предприятий за счет получения доступа к эффективным транспортным решениям и выхода на новый уровень развития. Интеграция железных дорог России в единую евроазиатскую транспортную систему и развитие глобальных транспортных коридоров становятся приоритетными задачами, стоящими перед нашей страной в условиях глобализации мировой экономики и происходящих интеграционных процессов, таких как расширение Евросоюза, участие России в ВТО, функционирование Единого экономического пространства России, Казахстана и Беларуси

Формирование трансконтинентальных железнодорожных маршрутов из Китая в Европу предполагается дополнить также **автотранспортным коридором «Западный Китай — Западная Европа»**, который должен пройти по территории России, Казахстана и Китая. Сегодня Минтранс России проведены научно-исследовательские работы, целью которых является социально-экономическое и финансовое обоснование реализации данного инвестиционного проекта, выбор оптимальной финансовой модели. Выводы и результаты исследований положены в основу концепции комплексного проектирования и строительства этого нового международного транспортного коридора на территории Российской Федерации. Полностью строительство его российской части предполагается завершить к 2020 году. Общая протяженность маршрута - более 9 тысяч километров, из них почти три тысячи проходят по территории России. Планируемая интенсивность движения на этой трассе составит до 35 тысяч автомобилей в сутки.¹³⁴ За основу прохождения маршрута предполагается взять действующую федеральную сеть автомобильных дорог Санкт-Петербург – Москва – Владимир – Нижний Новгород – Чебоксары – Казань – Оренбург – граница Республики Казахстан. Этот вариант предусматривает маршрут по проектируемым в настоящее время скоростным платным автомобильным дорогам Москва – Санкт-Петербург (СПАМ) и северо-восточному участку Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) вокруг Москвы (в т.ч. обход городов Балашиха и Ногинск). От ЦКАД вокруг Москвы (от пересечения с автомобильной дорогой М-7 «Волга») до Казани через Нижний Новгород и

¹³⁴ Госкомсвязьинформ 19.03.2013 15:12 –<http://gov.cap.ru/list4/news/rec.aspx?id>

Чебоксары маршрут проложен по участку дороги общего пользования федерального значения М-7 «Волга».

По некоторым оценкам, продолжительность нахождения в пути при использовании автотрассы «Европа — Западный Китай» будет существенно меньше, чем в настоящее время по «Транссибу» и в несколько раз меньше, чем по Южному морскому пути. Однако автомобильные перевозки значительно дороже морских и железнодорожных, и только незначительная часть скоропортящихся товаров, как правило, требует ускоренной доставки до потребителя. Другими словами, при всей риторике о транзитном потенциале маршрута, его главная задача, видимо, будет состоять в развитии региональной торговли между Центральной Азией и Западным Китаем.

Медлительность России в деле организации транспортного коридора АТР-Европа через территорию РФ оборачивается переходом инициативы к Китаю и ведущим странам Запада. Так, с начала 1990-х активно обсуждается и реализуется программа создания второй трансевразийской транспортной системы под названием **ТРАСЕКА** (TRASECA – Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia). Ее маршрут примерно повторяет одну из трасс исторического Шелкового пути, проходя из Китая через Казахстан, Туркменистан, Узбекистан, Афганистан, Иран, Ирак и далее под Босфором через Турцию в Европу. В мае 1993 на конференции министров торговли и транспорта 8-ми стран Азии принимается официальная декларация этих стран и ЕС о формировании нового евроазиатского транспортного коридора. В сентябре 1998 года в Баку проходит международная конференция по восстановлению исторического Шелкового пути, на которой уже 32-мя евроазиатскими государствами подписывается многостороннее соглашение по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия.

Проект TRASECA пользуется активной финансовой поддержкой ЕБРР и МВФ. В его рамках осуществляется строительство не только железных дорог, но и портов на Черном и Каспийском морях, оптоволоконных сетей связи, автомобильных трасс. Планы развития новой магистрали включают строительство новых нефте- и газопроводов, создание в странах Средней и Центральной Азии современной индустрии туризма, которые должны будут способствовать вовлеченности этих стран в мировое хозяйство.

Тем не менее реализация плана TRASECA в полном объеме ставится многими специалистами под сомнение. Значительные участки этой трассы технически весьма трудны (например, путь из китайского Синьцзяна в узбекскую Ферганскую долину через киргизский Тянь-Шань). Существуют серьезные политические препятствия: для успешного функционирования пути, пересекающего десяток государственных границ, требуется унификация и предельное упрощение таможенного и страхового законодательства очень разных стран, а самое главное, обеспечение по всей трассе политической стабильности и правопорядка. Поэтому хотя TRASECA короче Транссиба на 2 тыс. км, ее сравнительные преимущества далеко не очевидны. Впрочем, чисто экономические соображения могут перевешиваться политическими, поскольку одно из главных предназначений TRASECA является ослабление экономической зависимости от России бывших советских республик Закавказья и Средней Азии.

Как отмечалось выше, Китай стремится преодолеть отставание ресурсной базы Казахстана от инфраструктурного обеспечения через привлечение к казахстанскому направлению крупных российских поставщиков нефти. Благодаря этому китайская сторона одновременно намерена решать и другую важную для нее проблему относительно низкого качества поставляемой в Китай в настоящее время

по нефтепроводу Атасу -Алашанькоу нефтяной смеси. Между тем ряд крупных российских компаний (ЛУКОЙЛ, Газпром Нефть) не заинтересован в казахстанском направлении ввиду возможных финансовых потерь из-за значительной ценовой разницы между премиум-сорта ESPO, поставляемым Россией, и низкокачественной казахстанской нефтью, транспортируемой по нефтепроводу Атасу-Алашанькоу. В стремлении корректировки ценовой и тарифной политики Пекин прибегает к манипулированию между своими российскими и казахстанскими поставщиками нефти. Так, по вопросу условий контрактных поставок нефти через ВСТО Пекин рассматривает нефтяные операции с Казахстаном как инструмент давления на российскую сторону. И наоборот, вероятно, что фактор ВСТО аналогичным образом будет использоваться Китаем для оказания давления на Казахстан, к примеру, для корректировки тарифов на поставку нефти через нефтепровод Атасу-Алашанькоу после его расширения.

Нехватка ресурсной базы Казахстана для его экспорта нефти в Китай через нефтепровод Атасу-Алашанькоу имеет важные экономические последствия для России. Проблему недостаточной наполняемости нефтепровода Казахстан пытается смягчить повышением привлекательности казахстанского транзита для российских компаний. К примеру, в сентябре 2012 года был снижен тариф на транзит нефти по нефтепроводу Атасу-Алашанькоу для российских компаний до 11,2 долл. США за тонну на 1 тыс. км без НДС (для казахстанских поставщиков ставки остались прежними – 25,6 долл. за тонну на 1 тыс. км). Данный льготный тариф значительно ниже тарифа на транзит нефти и по российскому нефтепроводу ВСТО (60,7 долларов США за тонну на 1 тыс. км),¹³⁵ в связи с чем руководство АО «Транснефть» обвинило Казахстан в преднамеренном демпинге для привлечения российской нефти в нефтепровод Атасу-Алашанькоу.

Тем не менее наличие у России дополнительного выбора экспорта своей нефти в Китай в виде казахстанского направления дает ей определенные преимущества в условиях недостаточной пропускной способности ВСТО в определенные временные промежутки. Подобный сценарий рассматривается в настоящее время в связи с необходимостью прокачки части дополнительных 7-9 млн. тонн российской нефти в Китай через Казахстан на временной основе в рамках своп-операций. Тем не менее, даже в случае реализации данного сценария в долгосрочном плане Россия может быть не заинтересована в экспорте ее нефти через Казахстан в условиях дальнейшего расширения пропускной способности ВСТО и сравнительно низкой стоимости казахстанской смеси.¹³⁶ Как считает руководство АО «Транснефть» поставки российской нефти через Казахстан могут сделать ВСТО в ближайшие несколько лет нерентабельным, а ежегодные потенциальные потери от переориентации части поставок российской нефти на это направление оценивает в размере до 1,5 млрд. долл. США.¹³⁷

В настоящее время Россия поставляет в Китай 15 млн. т нефти ежегодно по отводу от нефтепровода Сковородино-Мохэ. Таким образом РФ экспортирует в Китай несколько больше, чем Казахстан (который, как указывалось выше, экспортирует туда около 10 млн. т в год). В феврале 2013 года между Россией и КНР была достигнута договоренность о дополнительных объемах поставки нефти в КНР.

¹³⁵ Перспективы нефтяного экспорта Казахстана в Китай- Информационно-аналитический нефтегазовый портал . 18 марта 2013, <http://oilnews.kz/1/analitika/perspektivy-neftyanogo-eksporta-kazaxstana-v-kitaj/>

¹³⁶ Перспективы нефтяного экспорта Казахстана в Китай- Информационно-аналитический нефтегазовый портал . 18 марта 2013, <http://oilnews.kz/1/analitika/perspektivy-neftyanogo-eksporta-kazaxstana-v-kitaj/>

¹³⁷ Перспективы нефтяного экспорта Казахстана в Китай- Информационно-аналитический нефтегазовый портал . 18 марта 2013, <http://oilnews.kz/1/analitika/perspektivy-neftyanogo-eksporta-kazaxstana-v-kitaj/>

Как ожидается, они составят не менее 9 млн. т в год. Позднее были названы и более значительные объемы возможных поставок Китаю российской нефти – до 30 и даже до 50 млн. в год, что означает увеличение нынешних объемов поставок на 34 млн. т в год.¹³⁸ Министр энергетики РФ Александр Новак 16 марта 2013 г. сообщил, что Китай предложил России построить второй нефтепровод мощностью 15 миллионов тонн рядом с нефтепроводом Сковородино-Мохэ и увеличить поставки в два раза.¹³⁹

Вопрос о выборе наиболее эффективных путей экспорта российской нефти в Китай между чисто российским и казахстанским направлениями делается все более актуальным с учетом планов по его крупномасштабному расширению.

В связи с намечающимся крупномасштабным экспортом в Китай российского газа нашей стране также предстоит решать вопрос о выборе наиболее подходящего маршрута его транспортировки. Поскольку основные потребители газа находятся на востоке Китая, и окончательно принято инвестиционное решение о разработке Чаяндинского месторождения в Якутии, Газпром стал рассматривать в качестве приоритетного маршрута поставок в Китай "восточный" маршрут (по газопроводу "Сила Сибири" через Якутию-Хабаровск-Владивосток, где будет организовано производство сжиженного природного газа). Объем поставок газа в Китай по этому маршруту, согласно подписанному 23 марта 2013 г. лидерами двух стран меморандуме, составляет **38 млрд.** кубометров газа с возможностью их увеличения до **60 млрд.** кубометров. Срок долгосрочного контракта составит 30 лет с начала поставок в 2018 году. Вопрос цены остается пока открытым, но стороны планируют подписать юридически обязывающие основные условия этого контракта. Газпром намеревается подписать долгосрочный контракт на поставку газа в Китай до конца 2013 года. Договор с Национальной нефтяной компанией Китая (CNPC) позволит Газпрому диверсифицировать экспорт, что является позитивным фактором в условиях падения объемов поставок российского газа в Европу.¹⁴⁰ В связи с этим, похоже, что строительство газопровода «Алтай» в Китай по «западному маршруту» больше не стоит в повестке дня или по крайней мере отложено на неопределенное время.¹⁴¹

В то же время, поскольку в западные районы Китая уже поступает среднеазиатский газ, проблема конкуренции между среднеазиатским и восточно-сибирским маршрутами пока не стоит на повестке дня. Однако отставание инфраструктурных мощностей среднеазиатского газопровода ТУКК от установленных договоренностей об объемах поставок газа может вновь вызвать необходимость добавления российского газа в этот газопровод.

Таким образом, прогресс на транспорте, в том числе контейнеризация, вновь сделавший востребованным сухопутные перевозки между Европой и Азией, дает России последний исторический шанс использовать свой транзитный потенциал. Однако нынешние и планируемые на будущее меры по увеличению пропускной способности Транссиба не соответствуют масштабу поставленной задачи. Сказанное полностью относится к возможности транзита России в сторону Европы через Среднюю Азию из западных районов Китая. Тем не менее в случае продолжения быстрого развития этих районов России надо быть готовой успеть

¹³⁸ «У Роснефти есть возможности, чтобы нарастить поставки нефти в Китай до 50 млн. тонн», – заявил в интервью телеканалу «Россия 24» глава Роснефти Игорь Сечин. Это означает увеличение нефтепоставок на 34 млн. тонн.

¹³⁹ Россия и Китай заключили "прорывные" нефтегазовые соглашения - <http://podrobnosti.ua/economy/2013/03/22/895227.html>

¹⁴⁰ <http://www.gorno-altaisk.info/news/22183>

¹⁴¹ Проект по строительству газопровода "Алтай" заморожен 13 апреля 2013, Барнаул, Алтапресс.ру <http://altapress.ru/story/105866>

принять транзитный грузопоток, надлежащее обслуживание которого принесет определенные доходы.

Однако кардинальное увеличение транзита через Россию, способное встроить нашу страну в формирующуюся Глобальную инфраструктуру и тем самым ускорить ее развитие, могут дать только новые транспортные коридоры в виде дублера Транссиба или восстановленного и кардинально модернизированного Севморпути. Реализация хотя бы одного из них потребует огромных капиталовложений, в том числе иностранных.

ВЫВОДЫ

Центрально-азиатский регион играет особую, ключевую роль в процессе формирования Глобальной инфраструктуры, являющейся материальным воплощением динамических потоков (грузов, информации, капиталов, человеческих ресурсов и т.п.). Между основными потенциальными центрами силы на евразийском континенте (США, Китаем и Россией) в самом упрощенном виде вырисовываются три основные модели формирования такого рода потоков, отвечающие интересам каждого из них.

Американская модель использования географического положения Центральной Азии базируется на стремлении направить важные динамические потоки современного мира в обход России, что ограничит реализации ее ресурсно-экспортного и транзитного потенциала. Одновременно это также сузит возможности поставок природных ресурсов Китаю. Для этого предполагается соединить страны Центральной Азии через соответствующие инфраструктуры с Южной Азией (Индией, Пакистаном, далее с Японией и Южной Кореей). Это позволит перенаправить природные ресурсы Центральной Азии от России к югу и к западу, минуя ее территорию. Вместе с тем предполагаемый данной моделью вектор направленности транспортных коммуникаций от центра к западу отстраняет и Китай от ряда его районов-поставщиков природных ресурсов.

Реализация этой конструкции частично удалась США, благодаря созданию нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан, транспортирующему каспийскую нефть в Европу в обход России. Подобные же цели преследует ряд проектов транскаспийских трубопроводов и трансафганского газопровода, предполагающего транспортировку туркменского газа на юг, к портам Индийского океана через Афганистан, а также проект транспортного коридора ТРАСЕКА, проходящего из Азии в Европу по южному Кавказу. Дальнейшему продвижению концепции США мешают твердая позиция РФ относительно соблюдения международно-правового статуса Каспия, политическая нестабильность в Афганистане и ряде других стран региона, по территории которых предполагается прохождение транспортных коридоров, минующих Россию.

Китайская модель формирования транспортной инфраструктуры строится на использовании срединного положения Центральной Азии для расширения экономических и других связей Китая с его быстро развивающимся внутренним рынком с наиболее крупными поставщиками сырья (Россией, ближневосточным регионом через Центральную Азию и другими ресурсо-экспортирующими регионами мира, включая саму Центральную Азию), с одной стороны, и с Европой как импортером китайской готовой продукции, с другой. Инфраструктура, соответствующая этой модели, ориентирована на разные регионы-поставщики природных ресурсов через сети трубопроводов и использование альтернативных и надежных маршрутов масштабных грузоперевозок (морских и сухопутных), а также на экспорт своих товаров, производимых в быстро развивающихся западных провинциях Китая.

К настоящему времени Китаю удалось очень серьезно продвинуться в реализации своей модели взаимодействия с внешним миром через Центральную Азию. В последнее десятилетие это государство – главный инициатор и участник крупнейших транспортно-логистических проектов в Центральной Азии, от которых зависит поддержание высоких темпов его экономического роста и обеспечение национальной безопасности. Нефтепровод «Казахстан-Китай» и газопровод ТУКК, ж/д магистраль ТАЖМ уже действуют, и объемы грузоперевозок по ним в будущем,

вероятно, будут только расти. Уже сегодня китайские компании добывают пятую часть казахской нефти и имеют внушительный «портфель газовых поставок» из Центральной Азии. Все это противоречит американским проектам по перенаправлению углеводородных ресурсов из Центральной Азии в сторону ЕС и Южной Азии. Одновременно успехи КНР по реализации собственных транспортно-инфраструктурных планов в Центральной Азии ослабили позиции России в отношении поставок и транзита углеводородов из Средней Азии через территорию нашей страны. Монопольное положение России в этом смысле завершилось.

Между тем модель встраивания России в Глобальную инфраструктуру через Центральную Азию отвечает коренным интересам нашей страны. Этому способствуют размеры ее территории, географическая близость к центрально-азиатскому региону, с которым Россия имеет протяженную границу, длительное общее историческое прошлое с рядом его стран, возможность выхода к крупным потребителям российских товаров: западным районам Китая, странам Южной Азии. Нельзя сбрасывать со счетов и интерес к региону со стороны основных мировых держав.

Россия, территория которой представляет естественный "мост" между Европой и Азией, имеет возможность осуществлять грузоперевозки между ними гораздо более коротким путем, используя сухопутные (Транссиб, БАМ, ТАЖМ) и морской маршруты (Севморпуть), и тем самым получать высокие экономические выгоды за счет оказания транзитных услуг. Однако, помимо транзитных грузов, Транссиб должен обслуживать экспортно-импортные и внутрироссийские, межрегиональные перевозки грузов. Энергоресурсы - главное, что поставляет Россия на мировой рынок. В результате в настоящее время Транссиб является одной из самых загруженных магистралей в мире, и его пропускные способности оказываются практически исчерпанными. Транзитный грузооборот Транссиба составляет при этом гораздо меньшую величину по сравнению с взаимным контейнерооборотом, перевозимым южным морским путем вокруг Евразийского континента.

Задачу радикального увеличения транзитного потенциала территории России, вовлечения ее в формирующуюся Глобальную транспортно-коммуникационную сеть предлагается решать разными способами, которые в частности включают:

1. Модернизацию Транссиба и БАМа;
2. Формирование российского транзита через среднеазиатское направление с использованием возможностей Таможенного союза и ЕЭП;
3. Восстановление и развитие Северного морского пути;
4. Создание новой, выделенной трансконтинентальной магистрали, специализированной на ускоренном транзите грузов через РФ.

В настоящее время приоритетным направлением развития процесса встраивания России в Глобальную сеть становится модернизация Транссиба и БАМа. Однако амбициозная идея некоторых российских политиков о перехвате около половины контейнерооборота с Южного морского пути на Транссиб представляется в обозримом будущем весьма трудной, поскольку большие финансовые вложения понадобятся только для того, чтобы обеспечить нынешний растущий спрос на реализацию внешнеторговых и межрегиональных грузоперевозок самой России.

Помимо Транссиба и восстанавливающегося Севморпути, вторым по значимости сухопутным инфраструктурно-транспортным коридором для реализации транзитного потенциала РФ мог бы стать маршрут **Восток-Запад через Среднюю Азию**. Речь идет о транзите из северных и западных районов Китая через Казахстан и Россию в направлении Центральной и Восточной Европы. Китай активно развивает

свои западные районы, создает там инфраструктуру и новые производства, формируя тем самым базу для будущего транзита через Казахстан и Россию в Европу. По мнению ряда экспертов, объем будущего транзита через среднеазиатские коридоры может сформироваться очень быстро, в течение ближайших нескольких лет. Поэтому России надо быть готовой к тому, чтобы успеть подхватить транзитный грузопоток и “заработать” на нем. Экономическое сотрудничество России со странами Южной Азии (прежде всего, с Индией) также весьма значимо для этого региона ввиду его огромного демографического потенциала и емкости внутреннего рынка.

Для реализации преимуществ среднеазиатского направления транспортно-коммуникационного развития России большое значение приобретает использование потенциала Таможенного Союза и ЕЭП. Однако двойное участие Казахстана в международных интеграционных группировках с несовпадающими интересами несет риски Таможенному союзу. Примером служит ситуация вокруг пропускного пункта Хоргос на китайско-казахстанской границе, куда из КНР под видом сырья смогут беспошлинно завозиться практически готовые товары китайского производства и, подвергаясь здесь минимальной доработке, беспошлинно распространяться по общей таможенной территории уже в качестве казахстанской продукции.

Отмечая некоторые подвижки в организации транзитных грузоперевозок из азиатских стран, пересекающих Россию и среднеазиатский регион, следует придерживаться осторожных оценок относительно возможности их быстрого и существенного увеличения даже при выполнении утвержденных планов. Так, при условии сохранения динамичного развития западных и центральных провинций Китая даже реализация проекта контейнерного поезда Чунцин - Дуйсбург позволит привлечь в сегменте контейнерных перевозок дополнительный грузопоток, который составит всего около 2% прогнозируемого контейнеропотока между Европой и Азией.

Российская модель взаимодействия с внешним миром через Центральную Азию в идеале базируется на реализации транзитного потенциала нашей страны для наращивания экономического сотрудничества с Западным Китаем и странами Южной Азии (прежде всего с Индией и Пакистаном). При этом контейнерные перевозки по этому направлению и по Транссибу не являются конкурентами из-за ориентации обслуживания разных районов АТР. Транссиб направлен на восточные, наиболее развитые районы Китая, Японию, Южную Корею, ТАЖМ – на Западный Китай.

Сторонники максимального использования транзитного потенциала России выступают за создание новой железнодорожной транспортной системы, соединяющей западные и восточные границы нашей страны и обеспечивающей пропускную способность в десятки раз большую, чем в настоящее время. По их мнению, только в этом случае можно всерьез рассчитывать перехватить порядка половины контейнерного грузопотока между Азией и Европой, перевозимого по Южному морскому пути. Однако для реализации подобного мегапроекта необходимы огромные не только российские, но и иностранные инвестиции, привлечение которых пока остается нерешенной проблемой.

К настоящему времени основной задачей России по отношению к Центральной Азии является сохранение и по возможности усиление ее позиций в этом регионе без ухудшения отношений с Китаем, США и Евросоюзом. Главный приоритет России в этом регионе – формирование устойчивой коммуникационно-транспортной основы для стратегического взаимодействия с Китаем, а также со странами Южной Азии (Индией, Пакистаном и др.). Использование транзитного

потенциала Средней Азии – наиболее важная составляющая этого взаимодействия. Это позволит создать весьма благоприятные условия для разнопланового взаимовыгодного сотрудничества с Китаем и заложить основу для реализации с ним масштабных экономических проектов, включая инфраструктурные.

Вместе с тем России следует идти на взаимодействие с крупными интеграционными программами типа ЦАРЭС, учитывая то обстоятельство, что ограниченные возможности перевозок грузов в пакистанские порты через Афганистан объективно разворачивают всю транспортную систему, создаваемую этой группировкой, в сторону России, и основной поток грузов на внешние рынки, как предполагается, пойдет через Узбекистан, Казахстан и Россию в российские морские порты на Балтийском и Черном морях. В этом смысле, по всей видимости, ЦАРЭС будет нуждаться в развитии сотрудничества с Таможенным союзом и будет пытаться увеличить свое экономическое влияние в странах этой интеграционной организации. Россия не должна упустить исторический шанс встроиться в образующуюся на евразийском пространстве Глобальную сеть, которая в противном случае минует территорию нашей страны, оставив ее в стороне, что отразится на перспективах экономического развития нашей страны. При этом не следует игнорировать риск в частности негативного воздействия на Таможенный Союз со стороны мощной интеграционной программы в лице ЦАРЭС или подобных ей.

Другие инфраструктурные проблемы Центральной Азии, связанные с преодолением дефицита водных и энергетических ресурсов ряда стран региона не являются объектом повышенного внимания со стороны США и ЕС, поскольку не затрагивают их собственных интересов. В свою очередь Китай как региональная и очень крупная держава, имеющая серьезные проблемы в этих областях, зачастую решает их самостоятельно, без согласования с соседними заинтересованными странами (пример тому – неурегулированная проблема водозабора из Черного Иртыша). Россия, накопившая в советский период большой опыт реализации крупных проектов водо- и энергообеспечения в странах Средней Азии, и в настоящее время располагает серьезными преимуществами в развитии сотрудничества в области водно-энергетической инфраструктуры этого региона, которые должны использоваться для развития ее интеграционных связей с этим регионом.

Библиография

Основные работы

Быстрова А.К. Проблемы транспортной инфраструктуры и экологии в Каспийском регионе. М, ИМЭМО РАН, 2009, 96 с.

Азиатские энергетические сценарии 2030. Под ред. С.В. Жукова. М., Магистр, 2012, 336 с.

Глобализация рынка природного газа: возможности и вызовы для России. Науч. рук. - Жуков С.В. М., ИМЭМО РАН, 2010, 175 с.

Жуков С.В., Резникова О.Б. Центральная Азия и Китай: экономическое взаимодействие в условиях глобализации. М., ИМЭМО РАН, 2009, 180 с.

Загашвили В.С. Экономические интересы России в условиях глобализации. М., Магистр, 2010, 432 с.

Малышева Д.Б. Центральноазиатский узел мировой политики. М., ИМЭМО РАН, 2010, 100 с.

Могилевкин И.М. Новый взгляд на мировую экономику и общественное развитие. М., СПб, Нестор-История, 2012, 240 с.

Чуфрин Г.И. Россия в Центральной Азии. Алматы, КИСИ при Президенте РК, 2010, 220 с.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Политическая карта Центральной Азии
и сопредельных государств



Источник:

http://www.google.ru/imgres?imgurl=http://www.200stran.ru/images/maps/1246885678_f9a94f.jpg&imgrefurl=http://www.200stran.ru/maps_group9_item684.html&h=3000&w=2960&sz=2400&tbnid=oKJ03BBRpwxiIM:&tbnh=90&tbnw=89&zoom=1&usg=__3z8G5bh3cFF03tNr1nmhqy7LkG0=&docid=6_uEfPpqvZApfM&sa=X&ei=frtfUoXUGsOH4ATF3oHACg&ved=0CC0Q9QEwAg

Нефтепровод Казахстан-Китай



Источник: <http://images.yandex.ru/yandsearch?text=%china-pipeline.gif&pos=0&rpt=simage&lr=213&noreask=1&source=wiz>

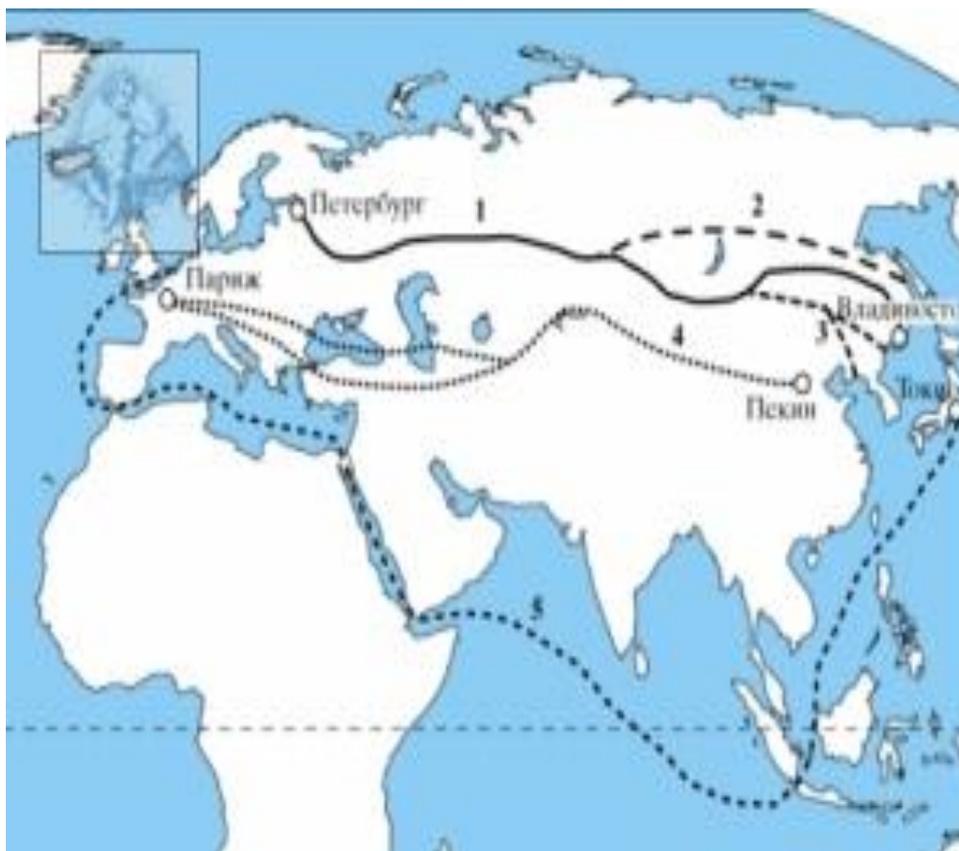
Газопровод Туркменистан-Узбекистан-Казахстан-Китай (ТУКК)



Источник: <http://images.yandex.ru/yandsearch?text=%china-pipeline.gif&pos=0&rpt=simage&lr=213&noreask=1&source=wiz>

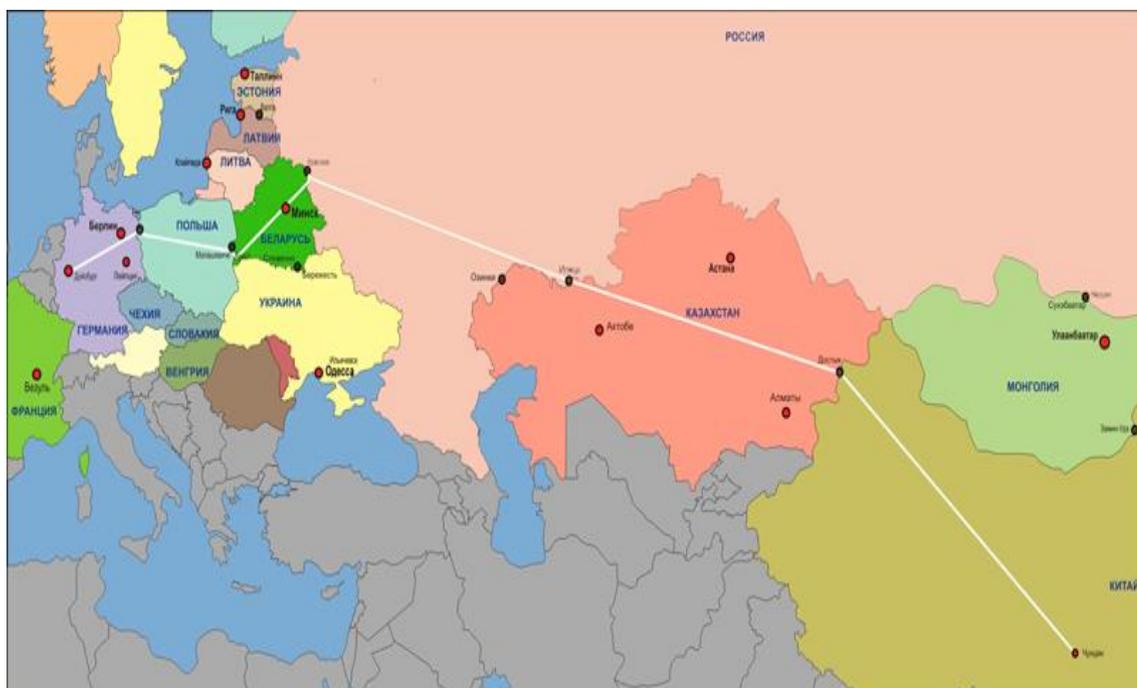
Современные трансевразийские транспортные пути:

1. – Транссиб; 2. – БАМ; 3. – КВЖД; 4. – проект TRASECA;
5. – Южный морской путь с Дальнего Востока в Западную Европу.



Источник: Горянин А. “Пересечь Азию”, – “Знание – сила”,. 2005, № 2

Схема железнодорожного маршрута: Чунцин (Китай) – Алашанькоу (Китай) – Достык (Казахстан) – Илецк 1 (Россия) – Брест (Беларусь) – Малашевиче (Польша) – Дуйсбург (Германия)



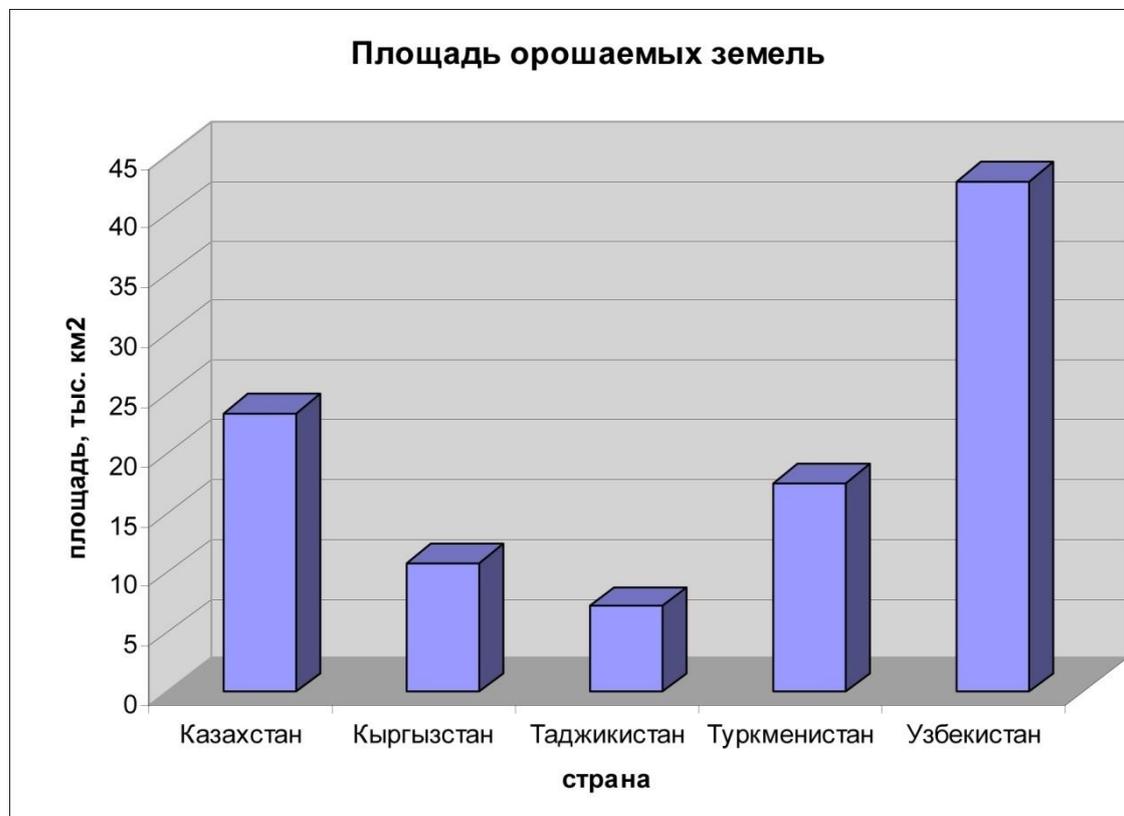
Источник: <http://images.yandex.ru/yandsearch?text=%china-pipeline.gif&pos=0&rpt=simage&lr=213&noreask=1&source=wiz>

**Таблица "Динамика орошаемых площадей стран Средней Азии и Казахстана:
1980-2008 гг., тыс. га".**

Страны	1980 г.	1990 г.	2000 г.	2005 г.	2008 г.
Казахстан	696,0	752,0	769,7	714,3	716,0
Кыргызстан	422,8	418,5	429,2	410,9	407,6
Таджикистан	670,6	750,5	749,9	763,1	798,9
Туркменистан	1080,0	1523,3	2045,7	2148,0	2179,0
Узбекистан	3688,1	4314,7	4439,2	4403,0	4391,8

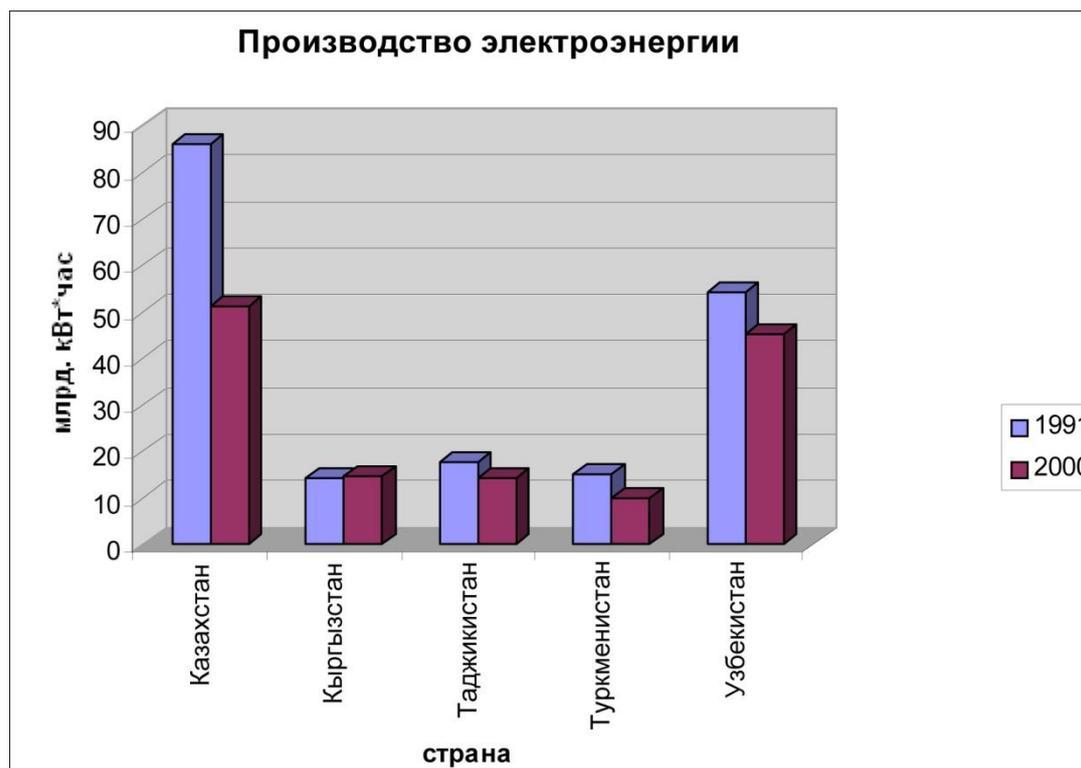
Источник: В.А. Духовный, Г.В. Стулина "Водная и продовольственная безопасность в Центральной Азии", данные Научно-информационного центра Международной Координационной Водохозяйственной Комиссии (НИЦ МКВК).

**Площадь орошаемых земель стран Средней Азии и Казахстана
(по состоянию на 1998 г.)**



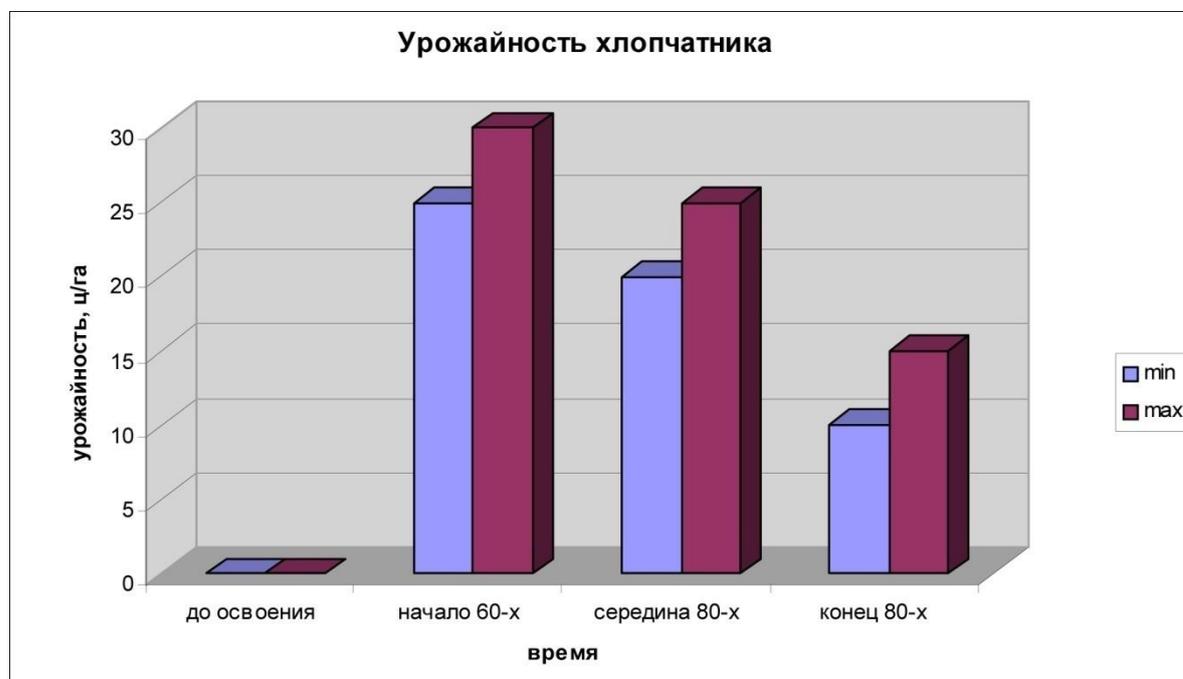
Источник: "Актуальные вопросы применения механизма биржевой торговли для решения водно-энергетических проблем стран Центральной Азии", Москва, Институт развития фондового рынка, 2009.

Динамика производства электроэнергии в странах Средней Азии и Казахстане: 1991-2000 гг.



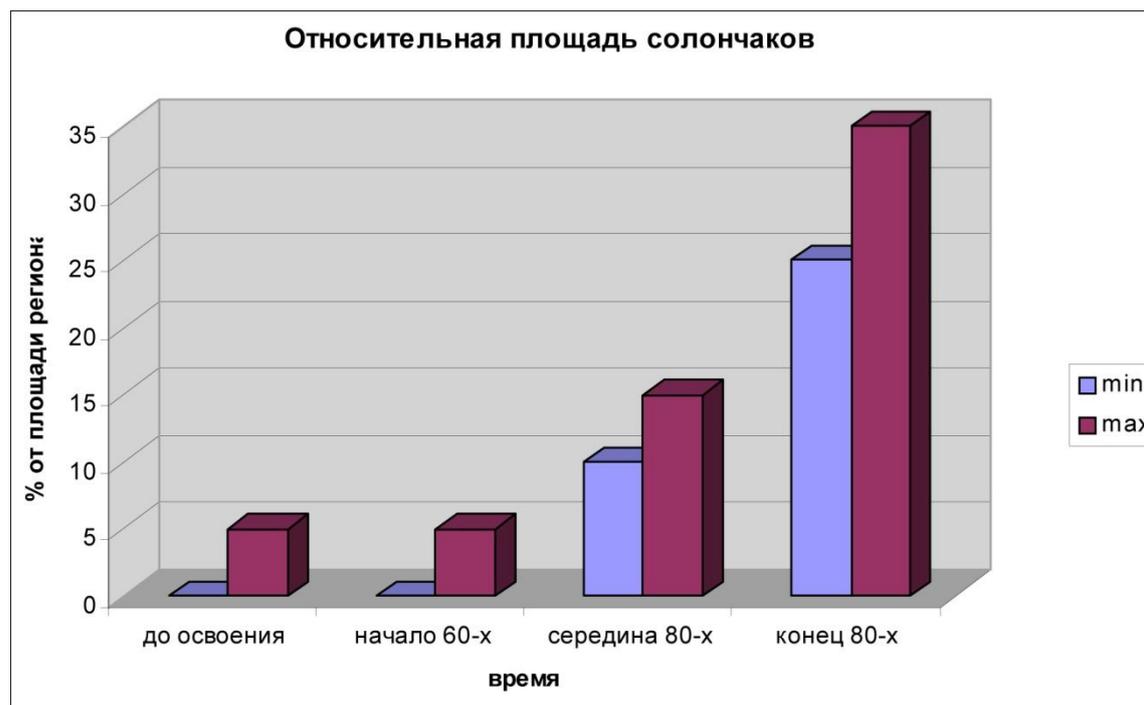
Источник: "Актуальные вопросы применения механизма биржевой торговли для решения водноэнергетических проблем стран Центральной Азии", Москва, Институт развития фондового рынка, 2009.

Динамика урожайности хлопчатника в Средней Азии от начала освоения ее земель до конца 1980-х гг.



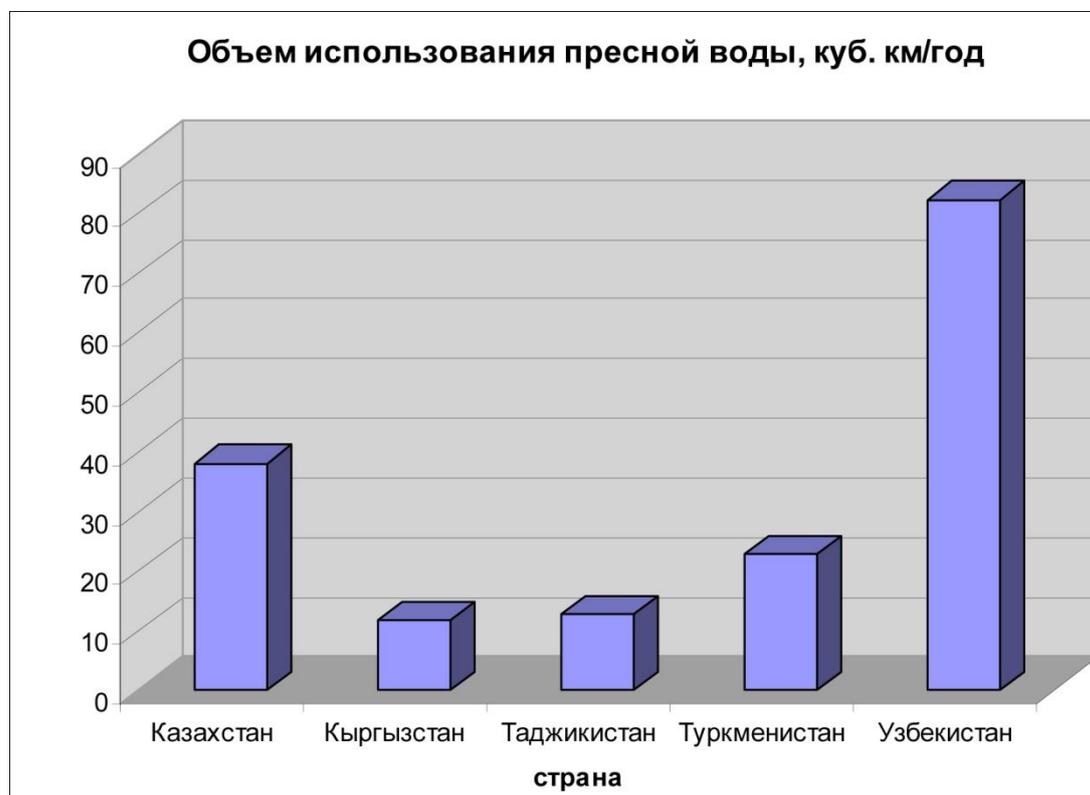
Источник: "Актуальные вопросы применения механизма биржевой торговли для решения водно-энергетических проблем стран Центральной Азии", Москва, Институт развития фондового рынка, 2009.

Динамика относительной площади солончаков Средней Азии от начала освоения ее земель до конца 1980-х гг.



Источник: "Актуальные вопросы применения механизма биржевой торговли для решения водно-энергетических проблем стран Центральной Азии", Москва, Институт развития фондового рынка, 2009.

Объем использования пресной воды в странах Средней Азии и Казахстане



Источник: "Актуальные вопросы применения механизма биржевой торговли для решения водно-энергетических проблем стран Центральной Азии", Москва, Институт развития фондового рынка, 2009.