

Трансазийский Коридор Развития.

Глобальная инициатива XXI века

Рыскулов Д.М.,

доктор экономических наук, главный научный сотрудник института ИТКОР

Аннотация: Стратегическую инициативу создания следует рассматривать как уникальную возможность зарождения меридионального геостратегического транспортного хребта на Евразийском геоэкономическом пространстве делового взаимодействия власти с бизнесом и наукой посредством инновационного **Трансазийского Коридора Развития**.

Ключевые слова: Евразия, Трансазийский Коридор Развития, инициатива.

Trans-Asian Corridor Development.

*Global Initiative of the XXI century **Riskulov D.M.**, Doctor of Economic Sciences, Senior Researcher, Institute ITKOR Annotation. Creating strategic initiative should be seen as a unique opportunity nucleation geostrategic meridional transport of the ridge on the Eurasian geoeconomic space business interaction with government business and science through innovative Trans-Asian Development Corridor Keywords: Eurasia, Trans-Asian Corridor Development, Initiative.*

Суть инициативы в обеспечении условий экономического доминирования России, Китая, республик Центральной Азии, государств Каспийского региона и Персидского залива в Срединной Евразии. Это предлагается достичь:

- **естественными ресурсами,**
- **естественным способами,**
- **естественными средствами** с опорой на инновационные технологии и на общую соумноженную наднациональной силой экономик стран Евразии для стимулирования торгово-экономического сотрудничества на опережение вызовов и угроз посредством гармонизации развития и размещения производительных сил стран Евразии, не вступая в противоречия с действующими национальными и международными институтами. Речь не идет о призыве к заключению многостороннего соглашения, направленного против третьих стран.

Стратегическую инициативу создания меридионального геостратегического транспортного хребта Евразии следует рассматривать, как уникальную возможность бросить якорь зарождения геоэкономического пространства делового взаимодействия власти и бизнеса посредством формирования **Трансазийского Коридора развития** с несомненной выгодой для государств и народов континента, понимая, что, кроме европейского/широтного вектора интеграции, существует и азиатский/меридиональный.

Развитие меридионального хода необходимо как для решения внутренних задач ускорения развития приарктических геоторий (*земельных, водных и воздушных пространств*), федеральных округов России, западных автономных регионов Китая, государств Центральной Азии, Каспийского бассейна, устранения узких мест, так и для усиления экономических связей. В новых условиях мирохозяйственных отношений глобальная инициатива направ-

лена на консолидацию и преумножение совокупных преимуществ сотрудничающих стран и народов.

Миссия инициативы:

А) Представить главам государств Срединной Евразии, международным институтам: – мегапроект **«Трансазийский Коридор развития»** как глобальную инициативу создания меридионального геостратегического транспортного хребта и геоэкономического якоря Евразии, обеспечивающие благоприятные условия опережающего сотрудничества с целью улучшения благосостояния народов континента;

– Заинтересовать бизнес новыми возможностями выгодно вложить свой капитал в уникальный мегапроект и получить гарантированную прибыль и преимущества, которые нельзя приобрести иными решениями;

Б) Получить поддержку международных экономических институтов;

В) Привлечь внимание инвесторов к мегапроекту и его наднациональным объектам;

Г) Получить поручение глав государств Срединной Евразии обосновать целесообразность реализации мегапроекта **«Трансазийский Коридор развития»**;

Д) представить общественности социально-экономическое измерение Трансазийского мегапроекта совокупностью объединенных общностью интересов, взаимосвязанных по целям и задачам наднациональных проектов наземных магистралей, соединительных морских судоходных каналов и объектов производительных сил стран Срединной Евразии: России, Китая, республик Центральной Азии, государств Каспийского региона и Персидского залива. Их реализацию обеспечит политическое решение глав государств о взаимодействии, открывающее странам Срединной Евразии перспективы опережающего экономического, технического и культурного сотрудничества на более высоком уровне доверия, трудового партнерства и научно-технической кооперации.

Это создаст благоприятные условия инвесторам для успешного ведения бизнеса в Срединной Евразии, что улучшит благосостояние народов, повысит международную конкурентоспособность стран мегапроекта.

Цель: получить задание глав государств на разработку Техничко-экономического обоснования целесообразности создания мегапроекта **«Трансазийский Коридор развития»**.

Задачи:

А). Донести до властных структур и бизнеса приобретаемые выгоды и преимущества России, Китая, республик Центральной Азии, государств Каспийского региона и Персидского залива (страны Срединной Евразии – **СЕА**) от совместного их участия в создании Трансазийского Коридора развития для улучшения благосостояния населения стран **СЕА**;

Б). Приступить к составлению проектно-сметной документации Трансазийского Коридора развития в соответствии с поручением глав государств учредителей мегапроект; в/ получить поддержку международных институтов в реализации мегапроекта **«Трансазийский Коридор развития»**.

В). Представить потенциальным инвесторам информацию об ожидаемых выгодах и преимуществах от реализации мегапроекта России, Китая, республик Центральной Азии, гос-

ударств Каспийского бассейна и Персидского залива «Трансазийский Коридор развития» (ТРАЗКОР);

Г). Практически использовать уникальное геоэкономическое и геополитическое положение СЕА. При этом потребуются знания как адаптировать экономическую стратегию СЕА к реалиям времени адекватно угрозам.

Д). Сформировать гармонизированную инфраструктуру стран Срединной Евразии, освоить территории и природные ресурсы, создать высокооплачиваемые рабочие места для производства товаров и услуг, востребованных на мировых рынках.

Появление **меридионального хода** во взаимодействии с **широтными транспортными коридорами** станет основой создания общей транспортной системы стран Евразии, что повысит эффективность торгово-экономических отношений производителей товаров и услуг с их покупателями, заложит основы транспортной системы восточного и западного полушарий.

По целям и задачам меридиональный **Трансазийский Коридор развития (ТРАЗКОР)** стран СЕА от Арктики до Антарктики принципиально отличается от существующих, исчерпавших свой потенциал, широтных международных транспортных коридоров. Прежде всего, тем, что **ТРАЗКОР** предназначается для достижения социально-экономических целей и решения большой значимости задач устойчивости и безопасности стран Евразии посредством международных и национальных институтов сотрудничества.

По сути, единственная и главная цель всех действующих евразийских транспортных коридоров техническая: «широотно-провозной транзит». В **Трансазийском Коридоре Развития** все объекты производительных сил ориентируются на достижение социально-экономических результатов: улучшение качества жизни населения посредством радикального хозяйственного обустройства территорий и обновления форматов торгово-экономического сотрудничества, обеспечения устойчивости и безопасности национальных экономик.

Для этого потребуется:

- ✓ опережающее реформатирования взаимодействия власти, бизнеса, хозяйствующих субъектов;
- ✓ поиск конкурентных решений;
- ✓ прорыв к рынкам современных технологий;
- ✓ рост совокупного капитала стран Евразии, дающий реальную коммерческую отдачу, а также сближение интересов соседствующих государств в совместном использовании базовых ресурсов политической и экономической стабильности.

Мегапроект как технологическая платформа геополитики, геоэкономики и геостратегии целенаправлен на преумножение экономического потенциала капитализацией сплоченных территорий, максимально учитывая экономические интересы государств Трансазийского пространства. Усилия власти, бизнеса и науки посредством формирования **ТРАЗКОР**, а также организация их взаимодействия в общем масштабном проекте, реализация приоритетов инновационной политики опираются на собственные ресурсы и возможности.

Движущими силами **Трансазийского Коридора развития** являются:

1. Обновляемый Северный морской путь в соответствии требованиями времени.
2. Действующие транспортные системы Евразии, в частности, железнодорожная магистраль **Казахстан-Туркменистан-Иран**.
3. Скоростная шоссейная дорога **Салехард – Курган – Кушмурун – Аркалык – Джосалы** (с ответвлением на Ташкент далее на Китай через Кыргызстан, а также ответвление на Афганистан через Кабул или Чабахар далее на Пакистан) – Дашогуз (с ответвлением на Серахс далее через Иран к Персидскому заливу) – Туркменбаши (с ответвлениями на Горганд и Атырау).
4. Скоростная электрифицированная железная дорога **Салехард – Курган – Кушмурун – Аркалык – Джосалы – Дашогуз** (с ответвлением на Серахс) – **Туркменбаши** (с ответвлениями на Горганд и Атырау). Это позволит обеспечить европейским и азиатским странам удобный и экономичный путь в Арктику, Южную Азию к портам Персидского залива.
5. Судоходный морской торговый путь «**Трансасия**» (Карское море – Каспийское море – Персидский залив) в составе соединительных судоходных морских каналов «порт Сабетта - порт Туркменбаши» и «порт Энзели - порт Бендер-Аббас»; строительство судоходного канала «Евразия»;
6. Транспортная инфраструктура Арктики, Каспийского моря, а также транспортная система Центральной Азии и Ирана, обеспечивающие выход в Персидский залив;
7. Нефтегазовый трубопроводный коридор **Ямал – Центральная Азия – Индостан**.
8. Объединенная Электроэнергетическая система «**Трансасия**».
9. Объекты добывающей и перерабатывающей промышленности, сельского хозяйства, энергетики, транспорта.
10. Хабы, совместные предприятия, свободные экономические зоны, кластеры.
11. Информационные средства и инновационные технологии организации и управления единым наднациональным транспортным комплексом.

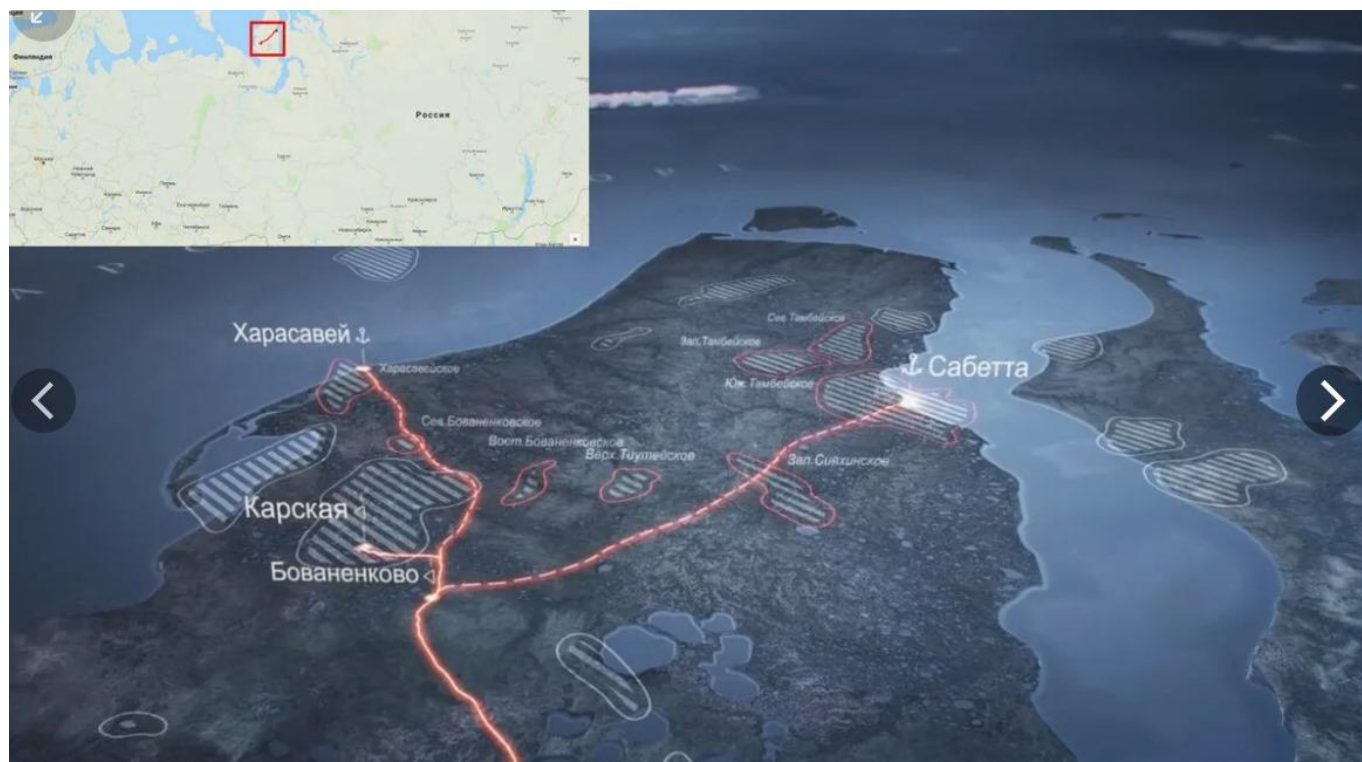
Обустройство прилегающих к магистралям территорий является обязательной составляющей **Трансасийского Коридора Развития** и размещения производительных сил Евразии.

Библиографический список:

1. Абдуллаева Т. Состояние и перспективы развития транспортных магистралей Центральной Азии // *Центральная Азия и Кавказ*. – 2001. – 3. С. 173-182.
2. Андреева Е., Соколов В. Морское побережье постсоветской России: потенциал эффективного социально-экономического использования и пути его реализации // *Российский экономический журнал*. – 2005. – № 5-6. – С. 28-30.
3. Андрианов В. Современные тенденции в развитии мирового морского транспорта и перспективы развития морского транспорта России // *Общество и экономика*. 2005. – № 6. – С. 168-179.
4. Бабакин А. Северный морской путь уходит из-под контроля // *Независимое военное обозрение*. – 2004. – № 11.
5. Байдаков М.Ю. Вызовы геоэкономики: не только учитывать, но и давать ответы //
6. Рудашевский В.Д., Рыскулов Д.М. Трансасийский коридор развития / *НГ-Энергия* / *Независимая газета*. 11.09. 12 ng.ru/НГЭнергия/.../9_transasia.html
7. Рыскулов Д.М. Трансасийский Коридор развития: вчера, сегодня, завтра. М.: «Креативная экономика». 2012. 248с
8. Трансасийский коридор развития. http://newsdiscover.net/news/read/Transazijiskij_koridor_razvitija.html 8. Титаренко М.Л. Россия и ее азиатские партнеры в глобализирующемся мире. Стратегическое сотрудничество: проблемы и перспективы. М.: ИД "ФОРУМ", 2012. С. 79.
9. Уянаев С. Транспортные маршруты в Азии: значение для России, Китая и Индии // *Проблемы Дальнего Востока*. – 2007. – № 2. – С. 26-32.
10. Фролова Е.Д. Геоэкономическая интеграция ресурсов России в мировые воспроизводственные процессы: Екатеринбург: УГТУ-УПИ, 2009.;

11. Хайтун А.Д. Интеграторы евразийского пространства // Независимая газета. 2012. 15 мая. С. 10. 8

12. Черешнев С. Водный транспорт: Кому принадлежит Россия. // Коммерсантъ Власть. – 2001. – № 46. – С. 63-71. 13. Сайт: <http://trazkor.com/>





Перспективы развития



2

Развитие железной дороги Обская – Бованенково – Карская до мыса Харасавэй и строительство железной дороги Коротчаево – Игарка – Дудинка с выходом на Норильск

3

Строительство автомобильной дороги «Тюмень - Агириш - Салехард» протяженностью 795 км.

1

Программа комплексного освоения месторождений углеводородного сырья Ямало-Ненецкого автономного округа и севера Красноярского края
Распоряжение Правительства РФ от 11.10.2010 № 1713-Р
Комплексный план по развитию производства сжиженного природного газа (СПГ) на полуострове Ямал

↓
Строительство мощностей СПГ и морского порта на полуострове Ямал

↓
Строительство железной дороги Бованенково – Сабетта

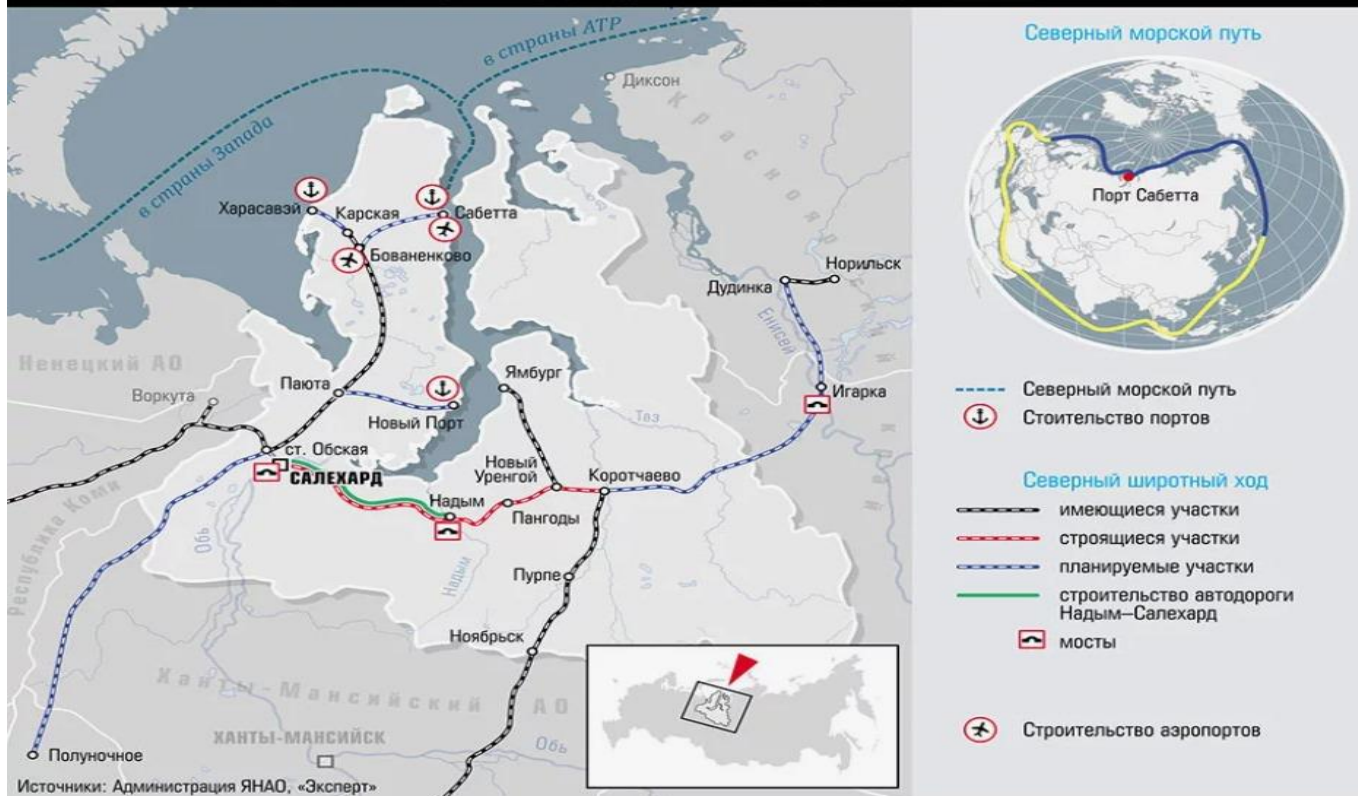
↓
Содействие развитию танкерного флота Северного морского пути и дальнейшему освоению Арктики, в том числе за счет возведения на севере полуострова Ямал универсального порта Сабетта и железной дороги Обская – Бованенково – Сабетта, состыкуемой с Северным широтным ходом



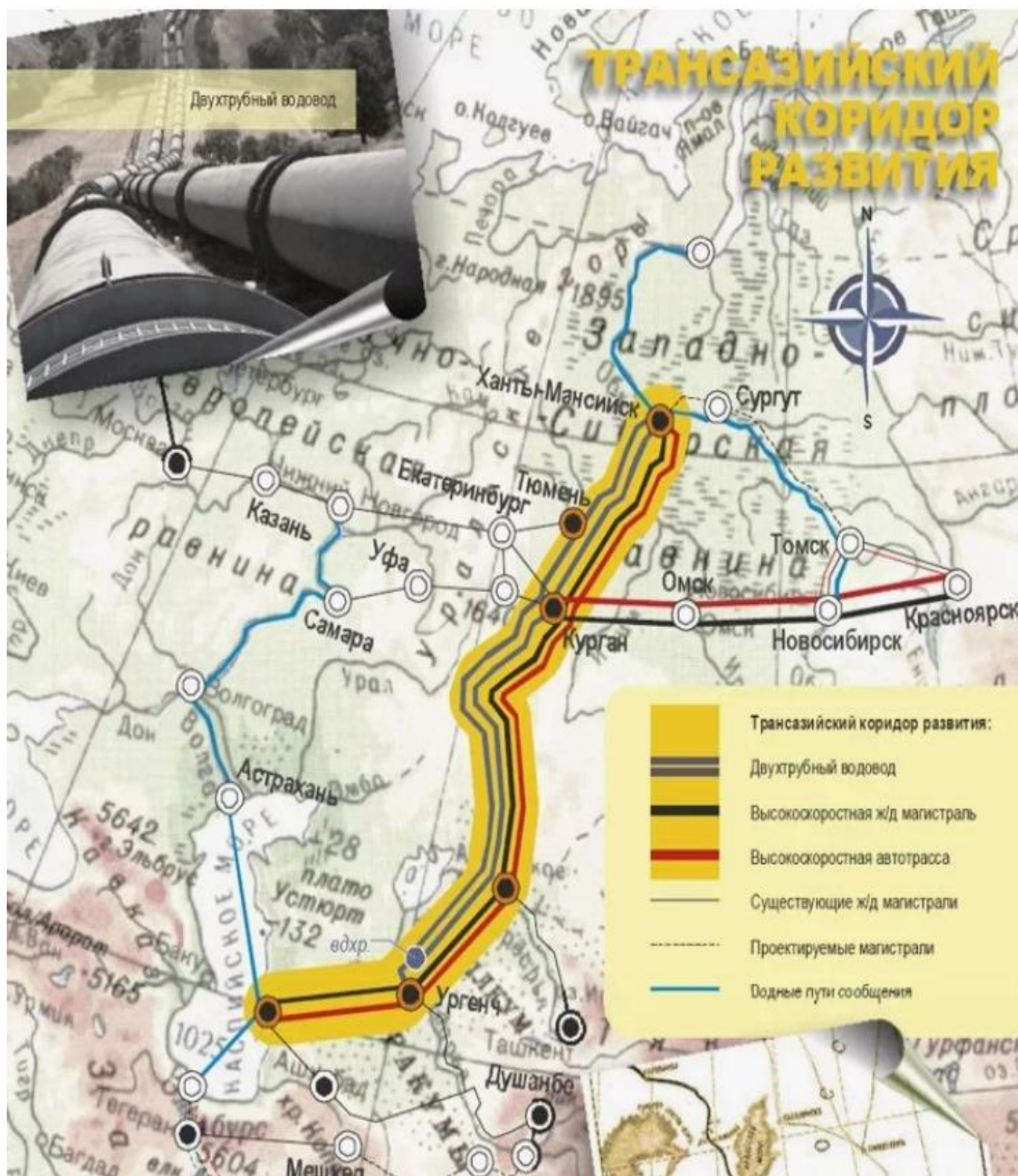
УРАЛ ПРОМЫШЛЕННЫЙ – УРАЛ ПОЛЯРНЫЙ

Shared

В центральной части российской Арктики формируется мощный транспортный хаб













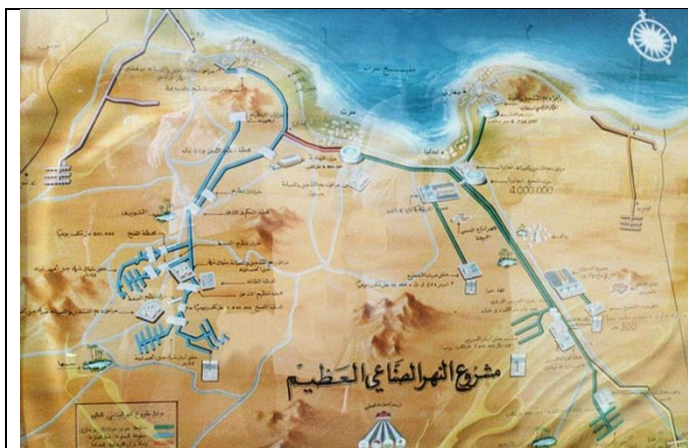
Река Обь-это артерия Западной Сибири и несет свои воды по такой стране, как Россия.

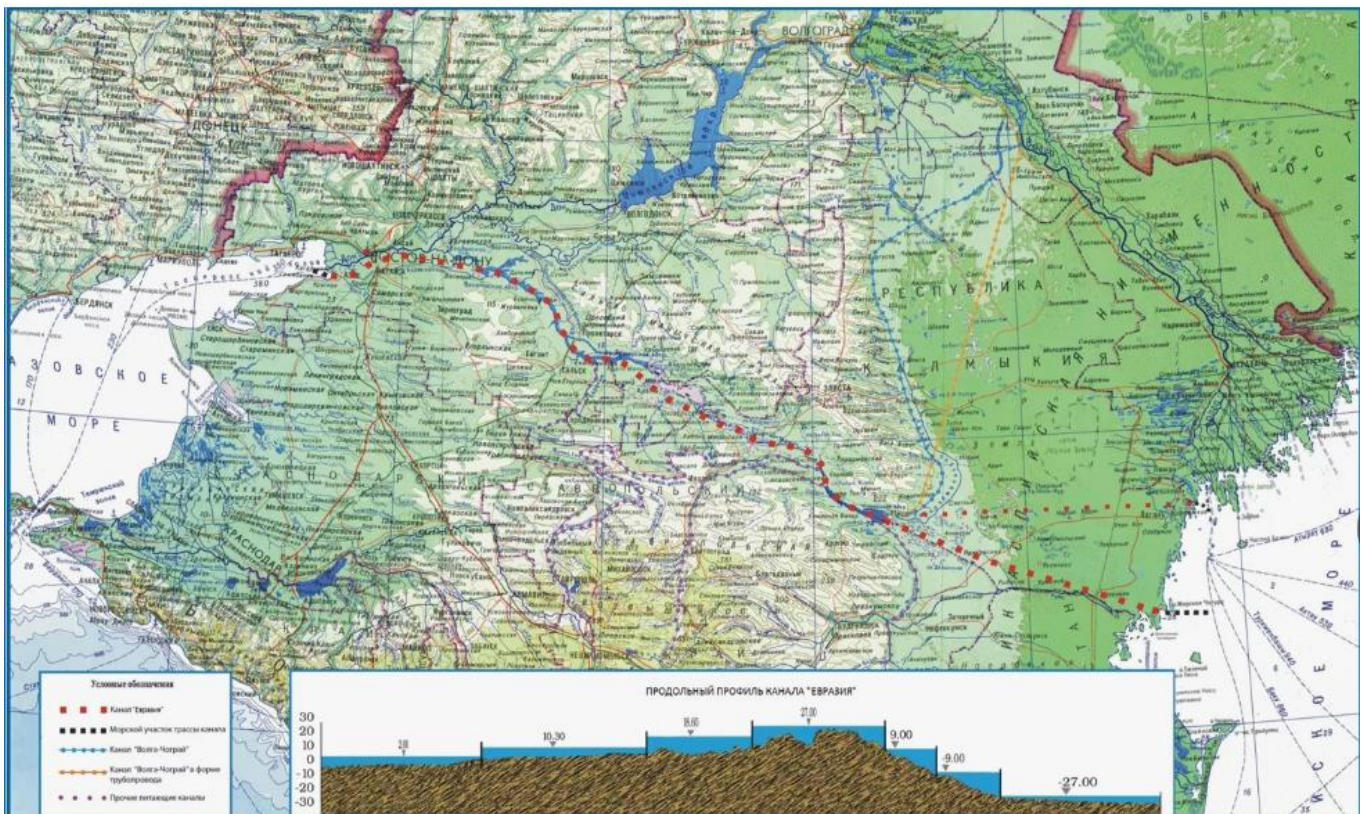
Длина водотока - 3650 км. Река Обь среди рек России вторая, уступает только Лене. Вместе со своим притоком Иртышом, Обь находится на первом месте по протяженности в России (5410 км.) и на втором – в Азии

Глубина Оби - от 2-6 м в начале, у г. Бийска, доходит до 25 м у г. Новосибирска (возле ГЭС), уменьшается до 8 м возле устья Томи и вновь увеличивается до 15 м в верховьях Обской губы, куда впадает река.



Водовод от слияния рек Оби и Иртыша (в районе д. Белогорья, Ханты-Мансийского района ХМАО-Югры) надо делать в закрытом подземном железобетонном коллекторе. Аналог был сделан в Ливии из района Сахары на побережье Средиземного моря (где проживало 96% населения Ливийской Джамахирии). **СПРАВКА:** Р. Обь поставляет в Обскую губу в среднем $402 \text{ км}^3/\text{год}$. В этот же водоём поступает сток рек Надыма, Таза и Пура (суммарно около. $93,7 \text{ км}^3/\text{год}$), а также $34,8 \text{ км}^3/\text{год}$ стока с Гыданского и Ямальского побережий [Иванов, Осипова, 1974].





Канал «Евразия» представляет собой прямое воднотранспортное соединение Каспийского моря и Азово-Черноморского бассейна. По оценке китайской корпорации «СИНОГИДРО», проект технически относится к категории «среднего уровня сложности» и может быть реализован за 3,5-4 года.

Характеристики проекта

Расчетная грузопропускная способность «Евразии»

65 млн. тонн.

Предварительная экспертная оценка стоимости строительства «Евразии»

5 млрд. евро.



«Евразия» обеспечит прохождение судов класса «река-море» с осадкой до **5 м.** и грузоподъемностью **8 – 10 тыс. тонн.**

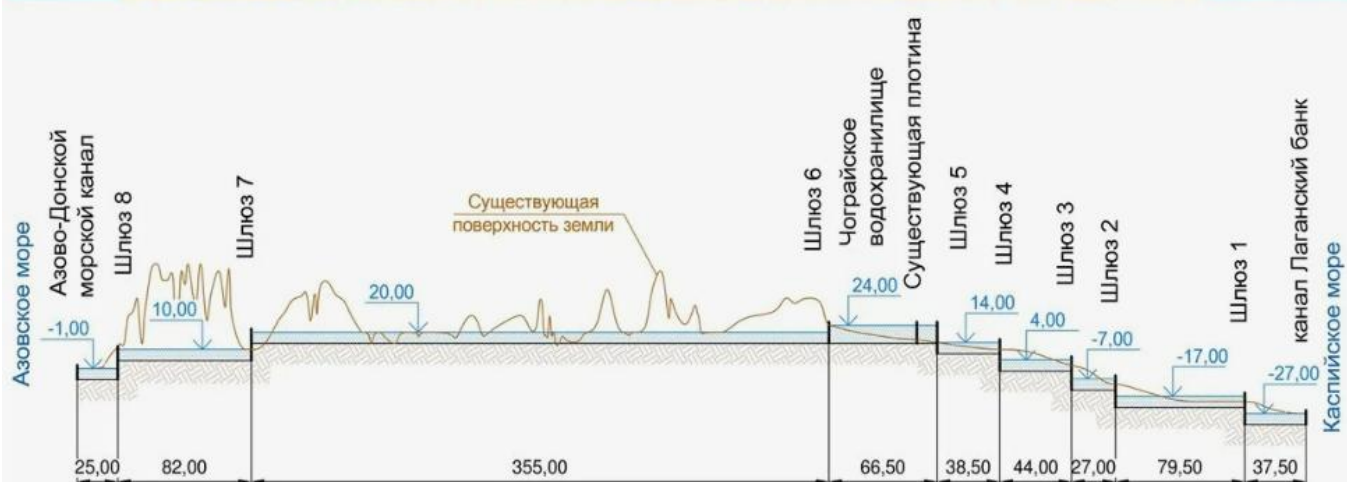
Предварительная оценка грузовой базы:

- ☐ Нефть и нефтепродукты.
- ☐ СУГ.
- ☐ Контейнеры (TEU, FEU, High Cubes).
- ☐ Крупногабаритные грузы.

MyShared

www.azovseaport.ru





Продольный профиль по трассе судоходного канала «Евразия»



Южный научный центр Российской академии наук:

Проект строительства канала «Евразия» - «едва ли не первый инфраструктурный проект в ЮФО, когда принимается во внимание мнение экологов»

Завершение строительства канала «Евразия» позволит наладить подачу пресной воды в засушливые районы с дефицитом качественной питьевой воды, что имеет «несоизмеримо большее положительное экологическое и социальное влияние, чем возможные негативные последствия»

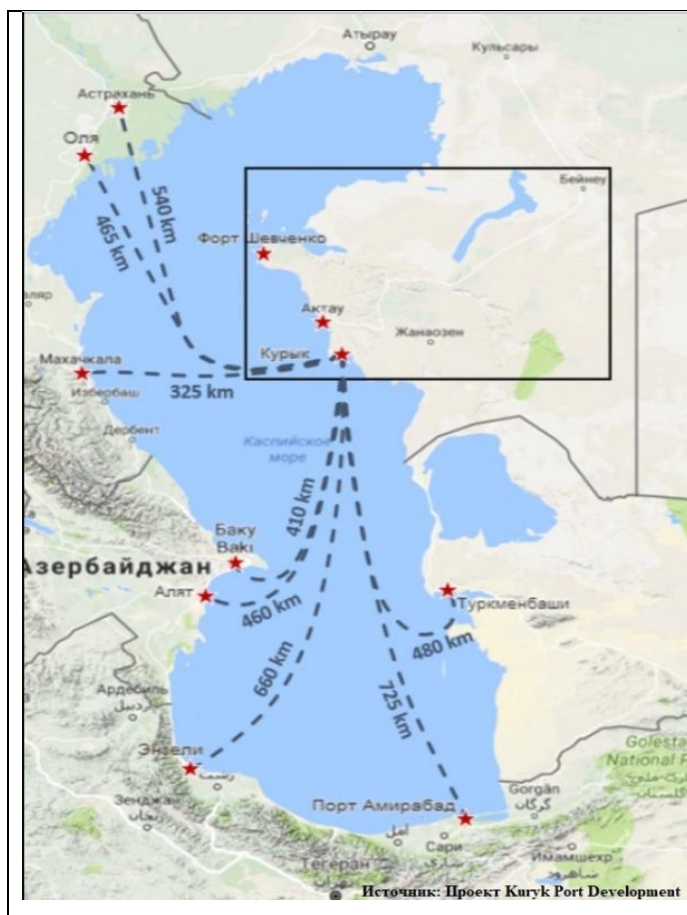


Грузопотоки, тяготеющие к каналу «Евразия»

Объем уже существующих потенциальных грузопотоков, тяготеющих к предлагаемой трассе канала «Евразия» и связанных с предприятиями Юга России, Казахстана и других стран Прикаспийского региона, но при этом не относящихся к экспорту нефти и нефтепродуктов, составляет более чем **47,5 млн тонн**

Грузопотоки, связанные с перевозкой нефти и нефтепродуктов, которые могли бы перевозиться по каналу «Евразия», по оценкам ассоциации предприятий во главе с ОАО «Гидропроект», прогнозировались в примерном объеме **34-56 млн тонн к 2030 г.**

Результаты исследований корпорации «Синогидро» свидетельствуют, что после завершения строительства по каналу «Евразия» будет ежегодно перевозиться объем китайских транзитных грузов в количестве **18-30 млн тонн к 2030 г.** и около **23-38 млн тонн к 2050 г.** в направлении с востока на запад. Объемы китайских импортных грузов, которые будут перевозиться в направлении с запада на восток, оцениваются в **9-15 млн тонн и более к 2030 г.** и **11,5-19 млн тонн и более к 2050 г.**



Пропускная способность морских портов Каспия

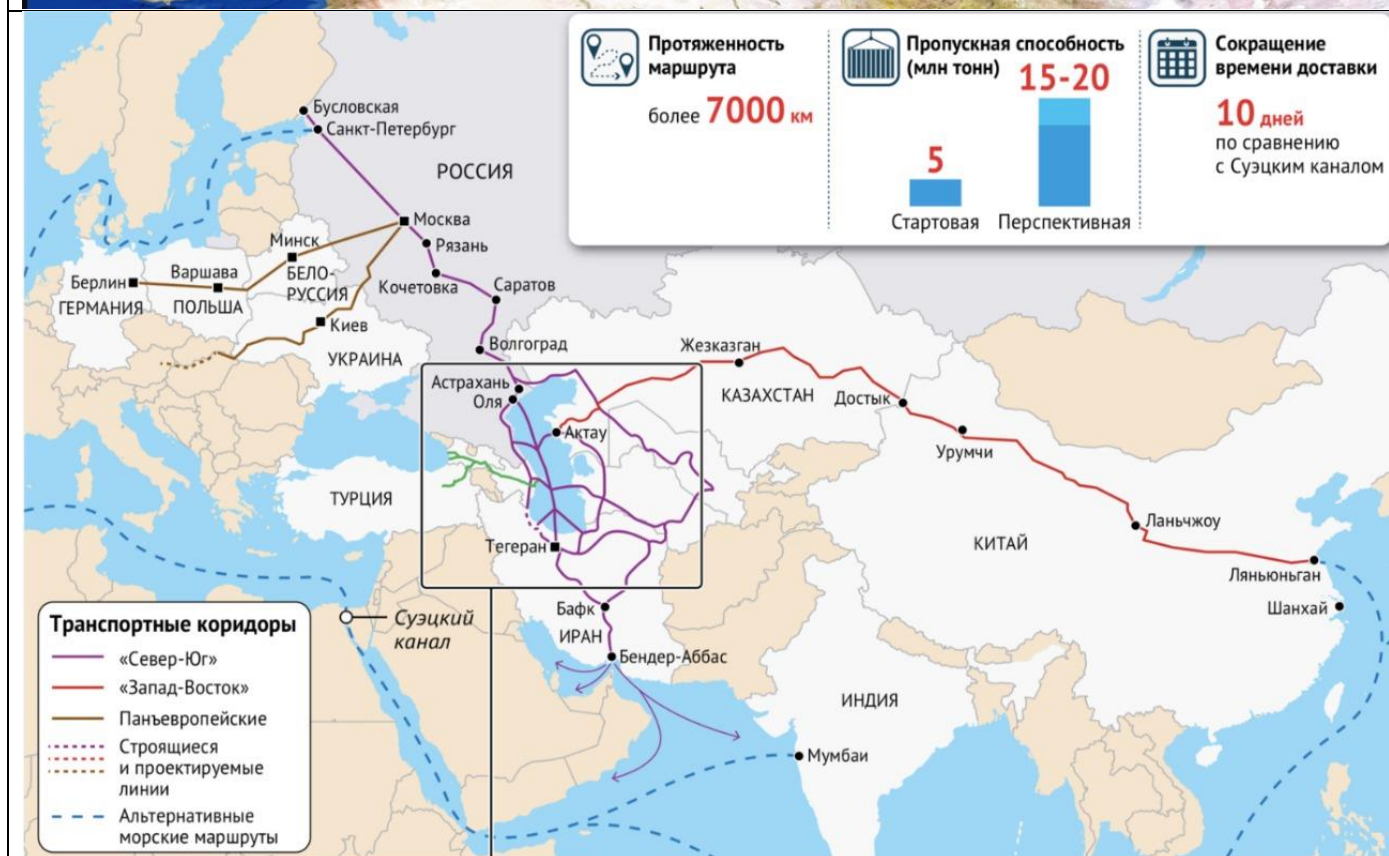


РОССИЯ	АЗЕРБАЙДЖАН	ИРАН
1 Астраханский порт	7 порт Баку	13 порт Астара
2 Махачкалинский порт	8 порт Дюбенди	14 порт Бендер Энзели
3 порт Оля	9 порт Сангачал	15 порт Новшахр
		16 порт Энзели
КАЗАХСТАН	ТУРКМЕНИСТАН	
4 порт Актау	10 порт Гарабогаз	
5 порт Атырау	11 порт Туркменбаши	
6 порт Курук	12 порт Хазар	

9 934,5 тыс. тонн в год
общая пропускная способность

Редактор: Елена Старостина Дизайнер: Эльнур Салаев
По данным из открытых источников

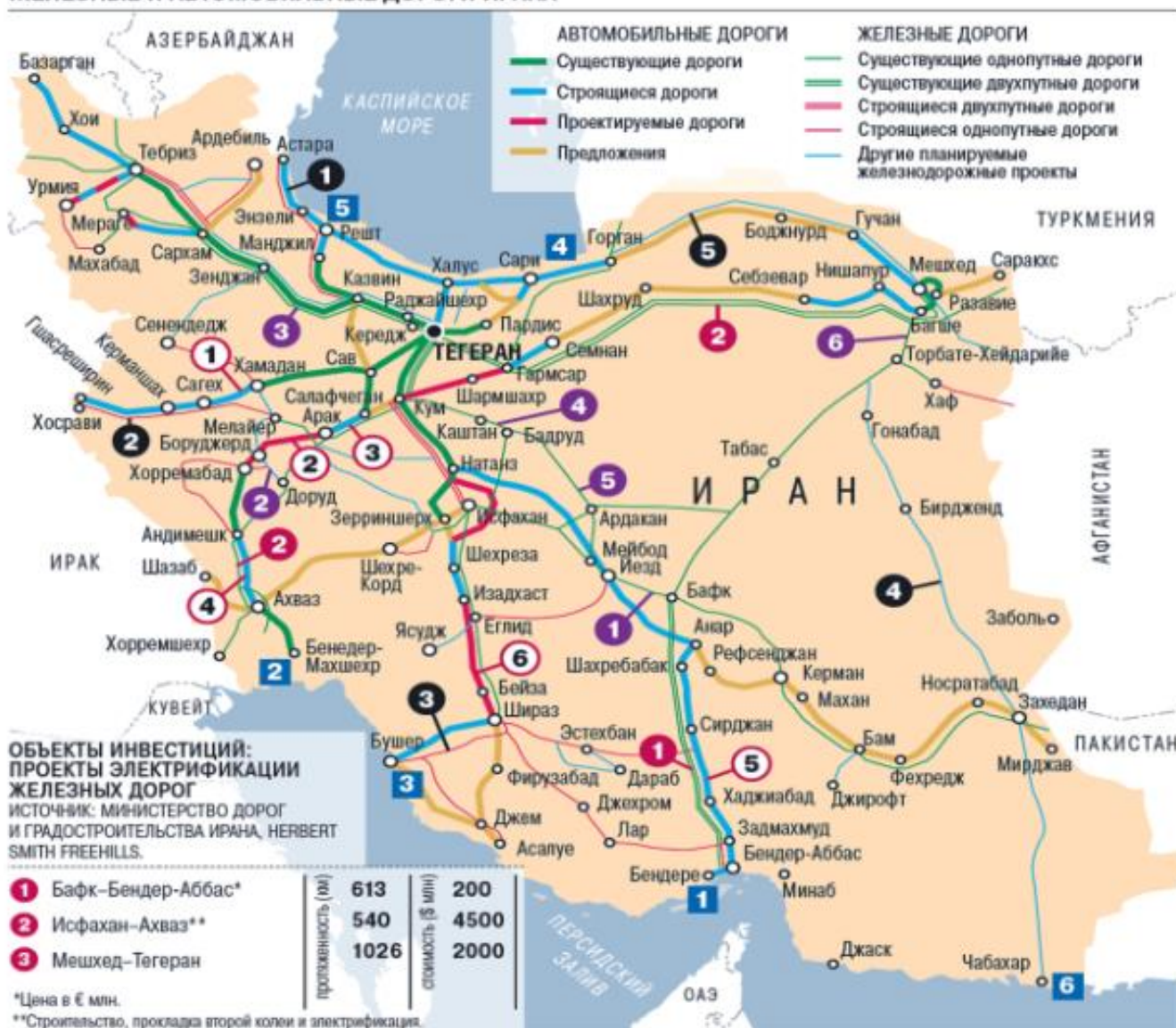








ЖЕЛЕЗНЫЕ И АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ ИРАНА



ОБЪЕКТЫ ИНВЕСТИЦИЙ: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ

ИСТОЧНИК: МИНИСТЕРСТВО ДОРОГ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА ИРАНА, HERBERT SMITH FREEHILLS.

1	Решт-Астара	длина (км)	152	стоимость (\$ млн)	497
2	Керманшах-Хосрави	длина (км)	260	стоимость (\$ млн)	470
3	Шираз-Бушер	длина (км)	171	стоимость (\$ млн)	1200
4	Чабахар-Захедан	длина (км)	580	стоимость (\$ млн)	2200
5	Горган-Боджнурд	длина (км)	700	стоимость (\$ млн)	1084

ОБЪЕКТЫ ИНВЕСТИЦИЙ: ПРОЕКТЫ ПРОКЛАДКИ ВТОРОЙ КОЛЕИ

ИСТОЧНИК: МИНИСТЕРСТВО ДОРОГ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА ИРАНА, HERBERT SMITH FREEHILLS.

1	Бафк-Зерриншехр	длина (км)	431	стоимость (\$ млн)	323
2	Сагех-Доруд	длина (км)	268	стоимость (\$ млн)	386
3	Зенджан-Казвин	длина (км)	171	стоимость (\$ млн)	172
4	Мохаммадие-Бадруд	длина (км)	145	стоимость (\$ млн)	128
5	Бадруд-Мейбод*	длина (км)	254	стоимость (\$ млн)	233
6	Торбате-Хейдарийе-Мобарак-Абад	длина (км)	649	стоимость (\$ млн)	756

ОБЪЕКТЫ ИНВЕСТИЦИЙ: АВТОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ

ИСТОЧНИК: МИНИСТЕРСТВО ДОРОГ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА ИРАНА, HERBERT SMITH FREEHILLS.

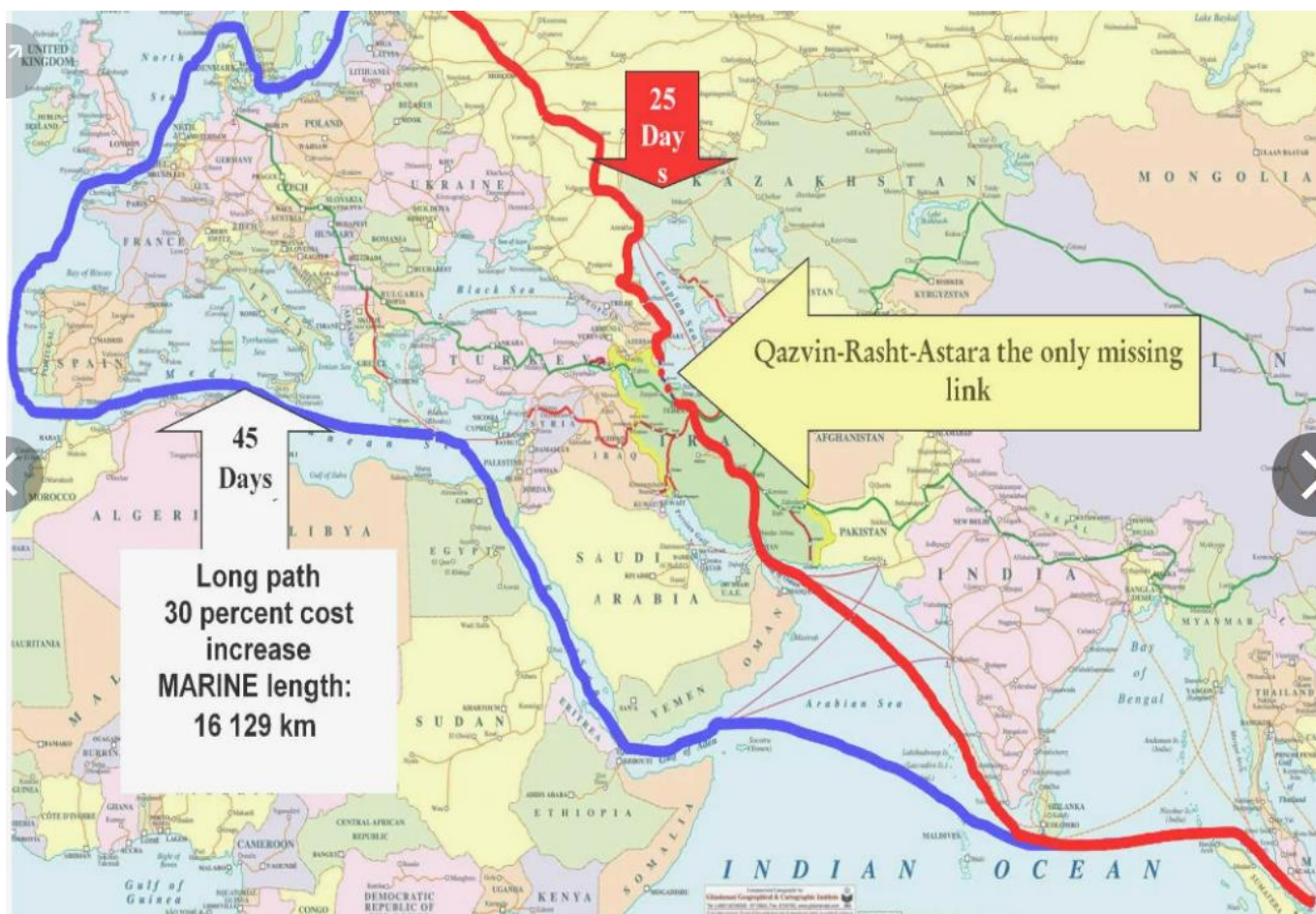
1	Хамадан-Керманшах-Хосрави	длина (км)	185	стоимость (\$ млн)	880
2	Арак-Хорремабад	длина (км)	134	стоимость (\$ млн)	300
3	Салафчеган-Арак	длина (км)	157	стоимость (\$ млн)	110
4	Андимешк-Ахваз	длина (км)	185	стоимость (\$ млн)	880
5	Сирджан-Бендер-Аббас	длина (км)	185	стоимость (\$ млн)	880
6	Исфахан-Шираз	длина (км)	185	стоимость (\$ млн)	1200

КРУПНЕЙШИЕ ПОРТЫ ИРАНА

ИСТОЧНИК: МИНИСТЕРСТВО ДОРОГ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА ИРАНА, HERBERT SMITH FREEHILLS.

1	Бендер-Аббас (Шахид-Реджан)	мощность (млн т)	90	мощность контейнерного терминала (тыс. TEU)	3300	площадь (га)	2200
2	Бендер-Хомейни	мощность (млн т)	55	мощность контейнерного терминала (тыс. TEU)	700	площадь (га)	11
3	Бушер	мощность (млн т)	8	мощность контейнерного терминала (тыс. TEU)	450	площадь (га)	57
4	Амирабад	мощность (млн т)	4	мощность контейнерного терминала (тыс. TEU)		площадь (га)	1060
5	Анзали	мощность (млн т)	8,5	мощность контейнерного терминала (тыс. TEU)		площадь (га)	99
6	Чабахар	мощность (млн т)	3,6	мощность контейнерного терминала (тыс. TEU)		площадь (га)	57





Транспортный коридор «Север-Юг»

— Транскаспийский маршрут

- ▶ Российские порты
Астрахань, Оля, Махачкала
- ▶ Порты Ирана
Энзели, Ноушехр, Амирабад
- ▶ Порт Казахстана ▶ Порт Туркменистана
Акtau, Курык Туркменбаши
- ▶ Порт Азербайджана
Баку (Алят)

— Западный маршрут

- ▶ Астрахань — Махачкала — Самур — Баку — Астара — Решт — Казвин

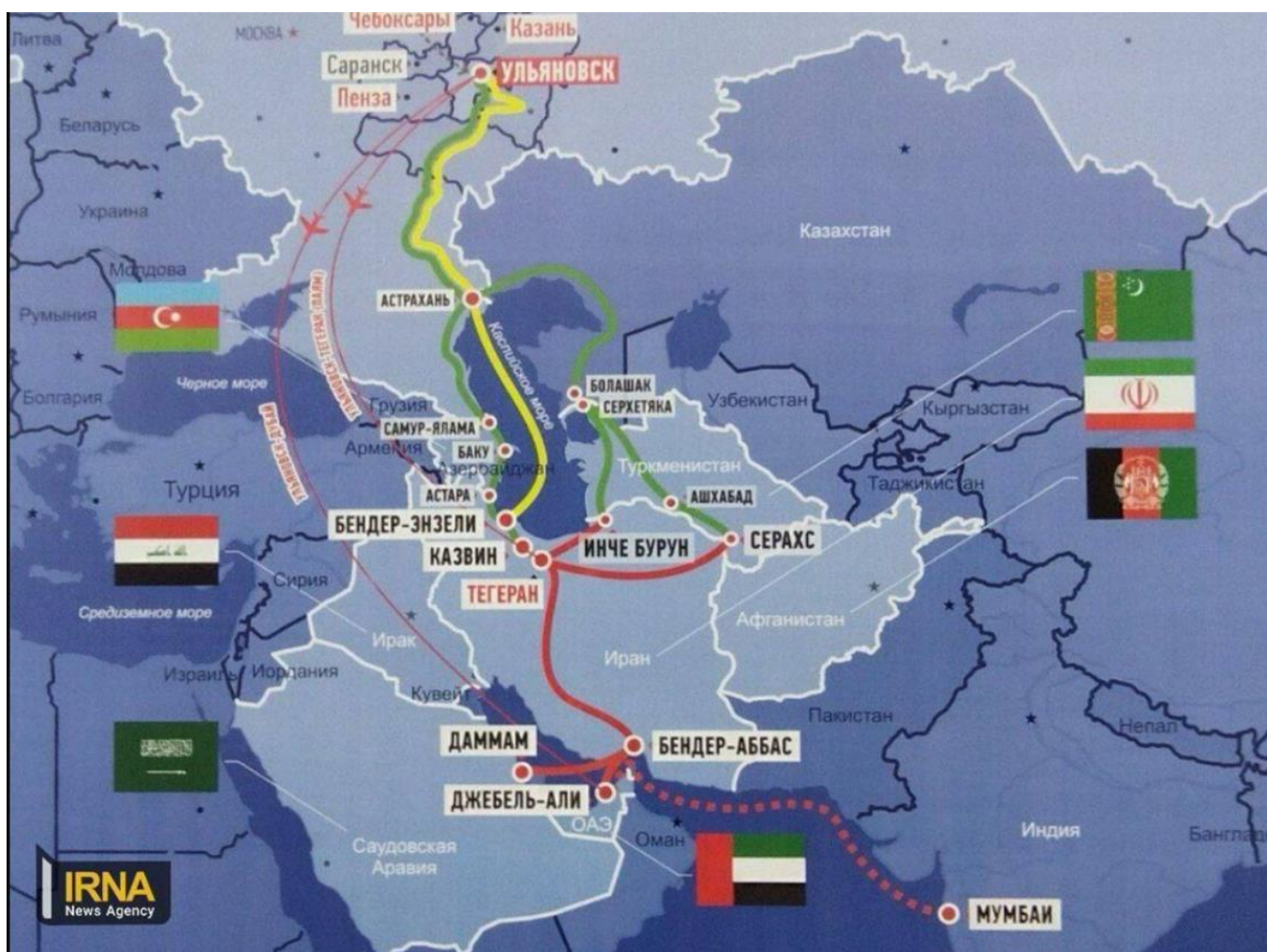
— Восточный маршрут

- ▶ Астрахань — Атырау — Макат — Бейнеу — Мангистау — Жанаозен — Берекет — Акаяла — Горган

— Транспортный коридор «Запад-Восток»

— Транспортный коридор Баку—Тбилиси—Карс

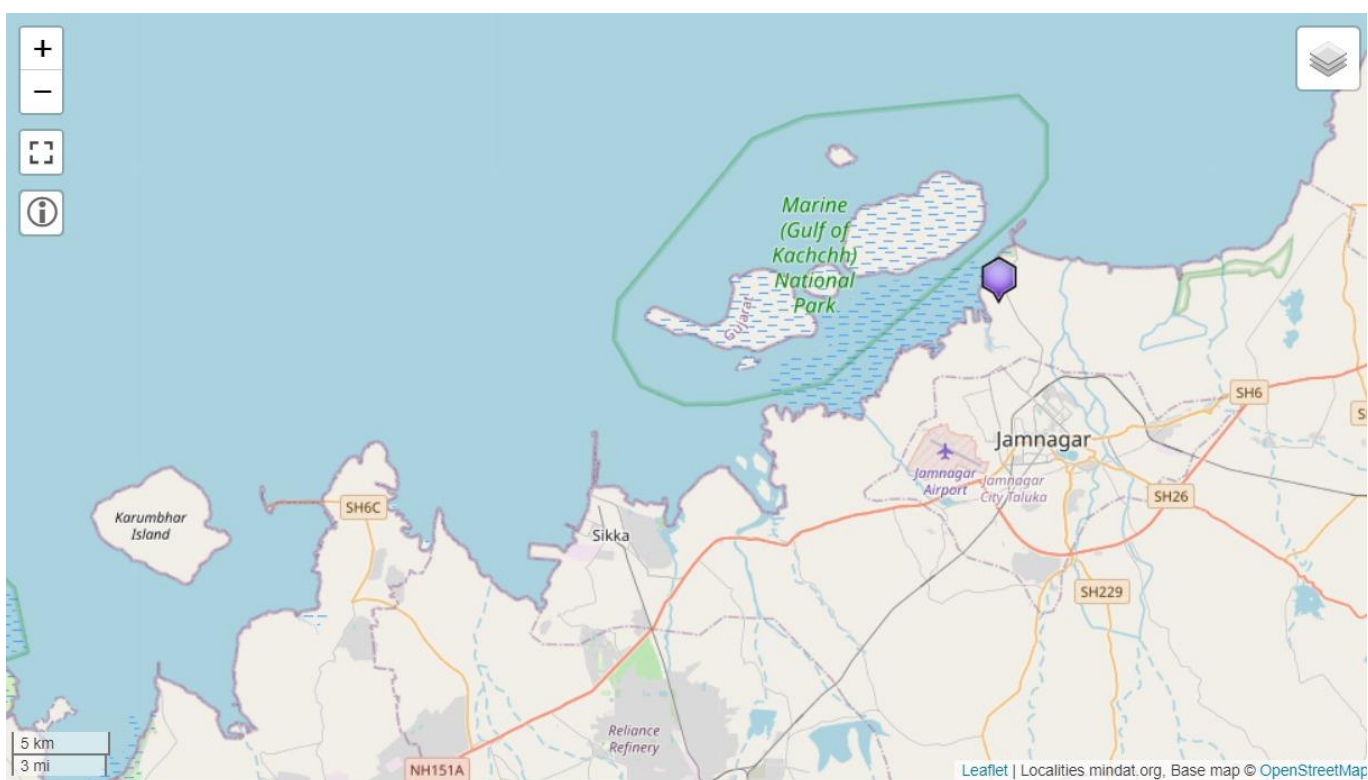
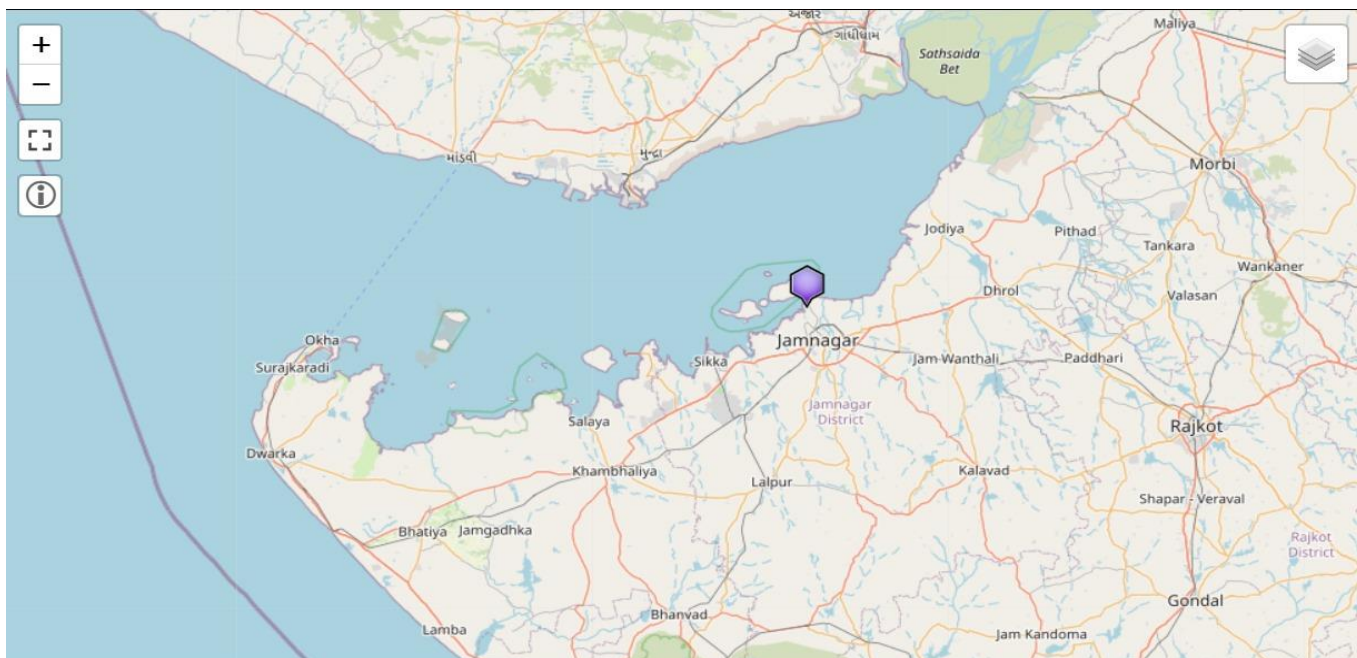
Источники: РЖД, открытые источники.





Перспективное расположение крупного логистического хаба в ТРАЗКОРЕ - порт Jamnagar (Республика Индия)





Трансазиатские коридоры развития



Полноценная реализация ячеистой структуры коммуникаций: широтные магистрали «Запад-Восток» дополняются меридиональными коридорами «Север-Юг».

Главная задача – не просто соединить энергопромышленные узлы, а **создать** вдоль ребер сети **ареалы для развития местных бизнес-структур**.

- 1 – нефтегазовый коридор
- 2 – водно-энергетический коридор

24

УГРОЗЫ ВОЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

