

## **ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ КАК ТРАНЗИТНЫЙ КОРИДОР: НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ**

Глобализация как мировой тренд стала объективной реальностью для XXI в. Чтобы вписаться в эту реальность, не потеряться в ней, государствам приходится все больше открываться миру, используя весь потенциал, который им дан природой и обществом. Неоспоримым в данных условиях является огромный потенциал Центральной Азии как моста между Востоком и Западом, географического транзита между странами Европы, Ближнего и Среднего Востока и Восточной Азии.

Тем более, что создание транзитных коридоров это не только вопрос экономического развития. В значительной степени это и проблема безопасности. Международный опыт показывает, что зависимость от одного транспортного коридора подвергает страну, а то и целый регион опасности стать зависимой от расположенности другой сухопутной страны, а, точнее от благосклонности ее политического руководства. И это в лучшем случае. В худшем же варианте развития событий страна или регион могут оказаться в транспортной изоляции.

Центральная Азия — сухопутный регион, значительно отдаленный от морских путей, несущих основную нагрузку в современной транспортной инфраструктуре. Кроме того, существует серьезная проблема трансграничного перехода соседних стран-транзитеров. В связи с этим построение и улучшение транзитной инфраструктуры для государств Центральной Азии является задачей первостепенной важности.

Центральноазиатские государства после обретения независимости со все большей настойчивостью стали использовать транзитный потенциал, и за последние двадцать с лишним лет накопился значительный багаж успехов и неудач на этом направлении.

Говоря о транзите, мы в первую очередь подразумеваем сухопутный транзит, т.к. проблема с транзитом воздушным носит системный характер из-за отсутствия широкоразветвленной сети аэропортов международного уровня, соответствующих требованиям Международной организации гражданской авиации [1]. Однако экономическое развитие региона так или иначе приведет к ускоренной модернизации уже имеющихся аэропортов и строительству новых международного класса.

Гораздо более значимыми в данный период становятся транзитные маршруты трубопроводов и железных дорог. В статье мы обратимся к проблеме трубопроводного транзита в Центральной Азии.

Западное транзитное направление, выводящее страны Центральной Азии и их соседей в Европу, связано в первую очередь с Каспийским коридором. Каспийский коридор может быть не только маршрутом переброски энергоресурсов Центральной Азии в развитые экономики Европы, но и связующим звеном между европейскими странами и растущими экономиками

Азии.

Одним из первых таких маршрутов, появившихся уже в новый период развития прикаспийского региона стал трубопровод Баку — Тбилиси — Джейхан, начало которому положила подписанная в 1998 г. в Анкаре декларация. Декларация предполагала широкое участие в обеспечении наполнения нефтепровода ресурсами Казахстана и Туркменистана, что и произошло после его открытия в 2006 г. Однако, как полагают многие эксперты, трубопровод носил скорее геополитическое, нежели экономическое значение: главные инициаторы проекта (Великобритания и США, вложившие немалые финансовые ресурсы в осуществление маршрута) стремились снизить влияние России на регион, прокладывая трубопровод в обход РФ. Превалирование политического аспекта на протяжении нескольких лет приводило к перебоям наполнения трубы. Тем не менее нефтепровод БТД диверсифицирует маршруты экспорта энергоносителей из Центральной Азии на Запад и таким образом способствует стабилизации мирового энергетического рынка.

Интенсификация сотрудничества Азербайджана и Туркменистана в данном направлении предполагается также проектом расширения Южно-кавказского газопровода. Проект рассматривается как продолжение газопровода Баку — Тбилиси — Эрзерум посредством строительства в Турции газопровода TANAP и продления его в Европе. Пока проект находится в стадии разработки, однако уже сейчас (на фоне закрытия проекта Южный поток) понятно, что его осуществление приблизит европейский газовый рынок к центрально-азиатским (Туркмения) и каспийским (Иран и Азербайджан) центрам добычи газа.

Еще один проект, связывающий прикаспийские (в т.ч. центрально-азиатские) газовые месторождения с Европой, - нереализованный газопровод Набукко. Его реализация могла связать азербайджанские и туркменские месторождения газа с европейским газовым рынком, в первую очередь, Германии и Австрии. Несмотря на общий положительный настрой в начальный период согласования строительства газопровода, его проект не раз менялся из-за изменения международной обстановки (обострение иранской ядерной проблемы, осложнение отношений Узбекистана с западными странами из-за андijanских событий, влияние мирового экономического кризиса на финансовое обеспечение проекта) и появления альтернативных более дешевых трубопроводных проектов, пока 28 июня 2013 г. он не был официально закрыт. Пока рано говорить о том, что проект похоронен: в экспертных кругах возникают различные идеи о его реанимации, правда, в сильно измененном виде, в связи с отказом РФ от проекта Южный поток.

Государственный проект развития газотранспортной инфраструктуры в Туркменистане «Восток — Запад» был начат в 2010 г. Он предполагает создать единый трубопроводный комплекс, связав основные газовые месторождения на востоке страны с Каспийским морем, которые даст новый импульс для транзита газа не только в западном, но и в восточном направлении. Предположительные сроки окончания строительства — середина 2015 г. Именно тогда можно будет говорить о возможности реанимации проекта Набукко и наполнения проектными мощностями Южно-кавказского газопровода.

Важным элементом трубопроводной системы Центральной Азии является казахстанский участок, по которому проходит множество газо- и нефтепроводов в различных направлениях. Казахстан, будучи самым большим по площади государством Центральной Азии, берет на себя большую часть транзитной нагрузки природных ресурсов как на запад, так и на восток. Наполнение трубопроводов происходит российским или местным сырьем. Осуществлением транспортировки нефти и газа в Казахстане занимаются дочерние компании НК «КазМунайГаз» — «КазТрансОйл» и «КазТрансГаз».

Несмотря на бурное экономическое развитие Китая, все же магистральным маршрутом для транзита природных ресурсов, как нефти, так и газа, для предприятий, расположенных на территории РК является западное направление. По нефтепроводам «Узень — Атырау — Самара», «Жанажол — Кенкияк — Орск» нефть поступает в российскую нефтетранспортную систему. В юго-западном направлении качает нефть нефтепровод «Омск — Павлодар — Шымкент — Чарджоу», проходя через территорию Казахстана и Узбекистана в Туркменистан; конечным же пунктом данного трубопровода является Иран.

Модернизация построенного еще в советское время газопровода «Средняя Азия — Центр» позволяет расширить его мощности для транспортировки узбекского, казахстанского и туркменского газа в западном направлении. В поддержку этого газопровода главами государств России, Казахстана и Туркменистана была подписана Декларация о строительстве Прикаспийского газопровода, который будет наполнять газотранспортные сети «Газпрома» казахстанским и туркменским газом.

Газопровод «Бухарский газоносный район — Ташкент — Бишкек — Алматы» транспортирует узбекский газ не только в Казахстан и Кыргызстан, но в будущем может послужить отправной точкой для строительства новых газовых веток в восточном направлении.

Но не стоит думать, что западное направление транзита энергоресурсов — единственное. Как уже было сказано, экономический подъем в Китайской Народной Республике требует значительных энергетических ресурсов, получить которые Китаю проще всего используя транзитный потенциал Центральной Азии и Российской Федерации. Пока мы не можем говорить о существенном энергетическом транзите в другие страны Восточной, а тем более Юго-Восточной Азии: возможности морских путей этих стран исключают из приоритетных направления центрально-азиатского транзита. Для Китая же доступ к центрально-азиатской и российской транзитной инфраструктуре энергоресурсов является базовым элементом экономического развития западных районов, в первую очередь СУАР.

Стратегическим в таких условиях стало строительство Казахстанско-китайского нефтепровода. Две его составляющие, нефтепроводы Атасу — Алашанькоу и Кенкияк — Кумколь, — уже введены в эксплуатацию. Основной задачей теперь становится увеличение пропускной способности данных трубопроводов для удовлетворения потребительского спроса не только конечного получателя нефти — КНР, но и территорий РК, по которым они проходят [2].

В этом же направлении в контексте развития транскитайского проекта «Запад — Восток» вводится в эксплуатацию газопровод Казахстан — Китай, являющийся казахстанской частью другого магистрального трубопровода Туркменистан — Китай. Транснациональный газопровод включает в себя несколько веток, которые будут проходить через территорию всех центрально-азиатских республик. Как местные, так и китайские эксперты отмечают особую значимость этого газопровода в деле диверсификации поставок голубого топлива в Китай (снижения его зависимости от поставок из России), усиления экономической и энергетической кооперации между Китаем и центрально-азиатскими государствами, а также укрепления политической стабильности и экономического процветания региона [3].

В августе 2014 г. первый замминистра энергетики РК У. Карабалин озвучил предложение казахстанской стороны о совместном с Россией строительстве нового газопровода через Казахстан в Китай [4]. Пока идет обсуждение проекта, однако в условиях санкционного режима, примененного западными странами в отношении России, а также в контексте создания Евразийского экономического пространства эта идея может значительно расширить как возможности российского газоэнергетического экспорта, так и транзитный потенциал Республики Казахстан.

Расширение и улучшение транспортной инфраструктуры внесло бы значительный вклад в решение большого количества проблем не только внутригосударственного, но и межстранового характера. Широкое использование транзитного потенциала является основой эффективности экономического сотрудничества не только в самом центрально-азиатском регионе, но и в регионах и странах соседях, таких как Россия, Китай, Индия, Средний Восток.

#### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Аэропорты Центральной Азии не вошли в сотню лучших аэропортов мира. // [www.worldairportawards.com](http://www.worldairportawards.com).
2. Нефтепровод Казахстан — Китай. // [www.kmg.kz/manufacturing/oil/kazakhstan\\_china/](http://www.kmg.kz/manufacturing/oil/kazakhstan_china/)
3. Серов М. «Газпром» ищет новый путь в Китай. // [www.vedomosti.ru/companies/news/32982311/gazprom-ischet-novyj-put-v-kitaj](http://www.vedomosti.ru/companies/news/32982311/gazprom-ischet-novyj-put-v-kitaj)
4. Ванг Зен. Трубопровод Китай — Средняя Азия: влияние на энергетическую безопасность Китая. // [www.abercade.ru/research/analysis/982.html](http://www.abercade.ru/research/analysis/982.html)