УДК 316.4.063.3 : 625

Железняков Александр Сергеевич

доктор политических наук,
заведующий отделом сравнительных исследований социально-политических систем
Института социологии РАН
a.zhelezniakov@ru.net

Тикунов Владимир Сергеевич

доктор географических наук,
профессор кафедры географии мирового хозяйства,
заведующий лабораторией комплексного картографирования и лаборатории устойчивого развития территорий
Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова
vstikunov@yandex.ru

Голубчиков Юрий Николаевич

кандидат географических наук,
ведущий научный сотрудник географического факультета
Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова
golubchikov@list.ru

Рахимов Кубат Калыевич

руководитель центра
Central Eurasia Trade&Logistic L.P., Bishkek, Kyrgyzstan
kubat.rakhimov@gmail.com

Собянин Александр Дмитриевич

руководитель службы стратегического планирования
Ассоциации приграничного сотрудничества, Москва
pamir-ural@mail.ru

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МОДЕЛИ ИНТЕГРАЦИИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЕВРАЗИИ [1]

Аннотация:
Рассматриваются интеграционные ожидания региона и проблемы его инфраструктурного развития. Чтобы повысить устойчивость региона к экологическим и экономическим рискам, нужна диверсификация выхода к морям. На основе строящейся железной дороги до Кызыла и актуализации идеи железной дороги Чуй-Фергана обосновывается создание пути к портам Индийского океана.

Ключевые слова:
трансформация, интеграция, инфраструктурное развитие, Центральная Евразия, железнодорожный транспорт, риски.

Zheleznyakov Alexander Sergeevich

Doctor of Political Sciences,
head of the department of comparative researches of social and political systems,
Institute of Sociology RAS
a.zhelezniakov@ru.net

Tikunov Vladimir Sergeevich

Doctor of Geography,
professor of the chair of geography of world economy,
head of the laboratory of complex mapping and the laboratory of sustainable development,
Moscow State University
vstikunov@yandex.ru

Golubchikov Yuriy Nikolaevich

Candidate of Geography,
leading researcher of the faculty of geography,
Moscow State University
golubchikov@list.ru

Rakhimov Kubat Kalyevich

head of centre
Central Eurasia Trade & Logistic LP, Bishkek, Kyrgyzstan
kubat.rakhimov@gmail.com

Sobyanin Alexander Dmitrievich

head of strategic planning service of
Association of cross-border cooperation, Moscow
pamir-ural@mail.ru

RAILWAY MODELS OF INTEGRATION OF CENTRAL EURASIA [1]

The summary:
The integration expectations of the region and the problems of its infrastructural development are considered. In order to increase the stability of the region for environmental and economic risks it is necessary to diversify access to the seas. On the basis of constructed railway to Que-zyla and mainstream ideas Railway Chu-Fergana justified the creation of the road to Indian Ocean ports.

Keywords:
transformation, integration, infrastructure development, Central Eurasia, railway transport, risks.

Интеграционные ожидания Центральной Евразии. Исторически понятие «Центральная Азия» непрерывно размывалось. Введенное А. Гумбольдтом и Ф. Рихтгофененом для обозначения бессточных территорий Азии, не имеющих выхода рек к океану, оно после распада СССР расширилось для обозначения всех бывших советских республик Средней Азии и Казахстана. В то же время он применяется и в старом своем толковании. Сейчас наметилась тенденция расширения термина в южном направлении с включением Афганистана, Ирана, Пакистана, Северной Индии. Высказываются суждения о нежелательности применения термина «Центральная Азия» к бывшим Среднеазиатским республикам и Казахстану как вымывающему из них европейскую составляющую [2].

Условимся включать в данной работе в понятие Центральной Евразии (ЦЕА) обширное пространство бывших среднеазиатских республик, Казахстана, Монголии, Западного Китая, южно-уральских и южно-сибирских республик и областей РФ, гор Южной Сибири, а в понятие «Центральная Азия» − более узкое пространство, не включающее Россию. Георгий Вернадский [3] отмечал, что вся история евразийского пространства есть последовательный ряд попыток создания единого государства на стыке Исламской, Китайской, Индийской и Европейской цивилизаций. Известна схема Г.В. Вернадского [4, с. 14], отражающая периодическую ритмичность государственно-образующего процесса в Евразии.

Первая из известных интеграционных попыток была предпринята Александром Македонским по конструированию единой общности «персоэллинов». К наиболее могущественным интеграционным предприятиям принадлежали Гуннская, Монгольская и Российская империи, преемственно унаследованная

Советским Союзом с конструированием единого «советского народа». Последняя интеграционная попытка, уже более мелкого формата, предпринята в ноябре 2011 г. в рамках декларации о евразийской экономической интеграции.

В целом же мы видим Центральноевразийское пространство вновь распавшимся на унаследованные от СССР республиканские образования. Границы между ними повсеместно не имеют ни географического, ни этнического, ни исторического, ни какого либо иного обоснования. Почти все внутренние границы СССР носили исключительно административный характер и редко отражались в жизни населения. Сегодня мы их видим спорными, местами даже заминированными и со строгим пропускным режимом.

Но положение на карте – это судьба. С точки зрения евразийской теории месторазвития само это место влияет на ход истории, вызывая вытекающее из него к жизни событие. Единая карта Центральной Евразии не изменилась и по-прежнему взывает к интеграционным процессам. Карта не изменилась, но существенно уплотнилась. Благодаря скоростям и сокрушению границ, все на ней стало ближе. Приблизился Индийский океан. В биполярном мире древнейшие дороги и торговые пути к нему перекрывались государственной границей по Аму-Дарье. Ближе стали Балтийское и Черное моря. К ним открылись новые пути с Каспия. Обжитая часть побережья Тихого океана стала настолько близка, что страны ЦЕА заявили о себе, как о сухопутном мосте между главными экономическими полюсами планеты – ЕЭС и АТР.

Однако такое положение в центре, между двумя «полюсами», в качестве связующего между ними моста, вовсе не является синонимом «хорошего положения». Это положение краевое, маргинализированное, жители которого сравнивают себя и с тем, и с другим полюсами могущества. Открывшиеся дороги не всегда перекрывали пути к лишь благоденствию. С момента ухода советских пограничников хлынули потоки афганского опиума. Наркотранзит стал самым эффективным интегратором региона. За ним последовало свободное передвижение фундаменталистских группировок от Пакистана до юга Киргизстана и Узбекистана.

На «хорошей карте» выгодного местоположения активизировались различные геополитические игроки. С уходом России из Центральной Азии, частью политики США и их союзников – Турции, Пакистана и Израиля – стала концепция «Большой Центральной Азии» (БЦА) − (the Greater Central Asia), направленная на военно-политическую интеграцию региона «от казахских степей до Индийского океана» [5]. Был также предложен термин «Большой Ближний Восток» (ББВ). Суть данного плана состоит в том, чтобы связать «Большой Ближний Восток» с Центральной Азией и Афганистаном в единое военно-стратегическое и геополитическое целое, которое будет контролироваться Западом.

Над появившимся на постсоветском пространстве тюркоязычными государствами и автономиями нависла было тень «Большого тюркского мира» − турецкого государства, вовлекающего в сферу своего влияния обширнейшую территорию от Крыма и Чувашии до Тувы и Якутии. Еще Кемалем Ататюрком была разработана доктрина «Великого Турана», согласно которой все тюркоязычные народы должны быть объединены в единое геополитическое пространство под эгидой Турции.

Эти две концепции воспринимаются негативно в России и Китае, поскольку направлены на разрыв евразийского пространства и обособление этого расширенного региона от России и Китая.

Уменьшение российского влияния в Центральной Азии усилило также экономические устремления Китая выйти за свои западные границы, особенно в поисках новых путей импорта энергоносителей. В 2010 г. Китай обошел США по уровню энергопотребления и к 2015-му спрос на газ в стране вырастет с нынешних 130 млрд. до 230 млрд. куб. м. При этом Китай сильно зависим от энергоресурсов Ближнего Востока и Африки (около 90 % импорта) уязвимых перед пиратами и флотами недружественных государств. Странам ЦЕА Китай предлагает альтернативный вариант экспорта энергоносителей. Такой подход удовлетворяет интересам Казахстана, Туркмении, Азербайджана и не противоречит интересам других стран региона. «Китайский фактор» позволяет им сбалансировать свои отношения с США и Россией [6].

Для социально обиженной части населения Средней Азии привлекательным становится исламский фундаментализм. Основу радикального политического исламизма составляет молодежь. В своем неприятии светских властей, ориентирующих общество на умеренный традиционный ислам, она становится жертвенной и нетерпимой. Посягательства радикальных исламистов на власть уже происходили в Таджикистане и Узбекистане, отчасти в Киргизии. При самом нежелательном сценарии реинтеграцию Средней Азии в общем пространстве Центральной Евразии может вызвать приход радикалов к власти в постсоветских странах и переориентация этих стран на Пакистан и Саудовскую Аравию.

Попытки обретения тюрками Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) КНР независимости оканчивались в XIX и XX вв., во время существования государства Йетти-Шаар и Восточно-Туркестанской Республики, большим кровопролитием и уничтожением элит. Тем не менее вопрос снова стал актуальным, как по инициативе такого потенциального очага исламского экстремизма как Кашгария, так и в силу появления Кызылсуу-Кыргызская автономная область СУАР КНР. Прослеживается и заинтересованность США в поддержке антикитайских сепаратистских движений. В случае реализации сценария создания независимого Восточного Туркестана сравнительно малые среднеазиатские народы попадают в сферу 80 млн. тюркских сородичей по китайскую сторону границы.

Интегрировать в себе исламский мир поначалу могут все государства с доминированием ислама, включая республики бывшей советской Средней Азии, Азербайджан, Казахстан, а также российский Северный Кавказ, Татарстан, Башкирию и Тюменскую область [7]. В перспективе же ислам ставит целью охватить своей интеграцией весь земной шар. Демографическое давление, соединившись с экспансией фундаментализма, утверждает в этом сценарии мощную мусульманскую военную империю [8].

Альтернативой интеграции региона радикальным исламизмом может стать евразийская интеграция. На роль лидера этого интеграционного процесса возводится Казахстан [9]. Ранее на эту роль претендовал Узбекистан.

Фактически Казахстан уже начал выполнять международную роль интеграционного ядра, когда стал инициатором ускорения создания Таможенного союза (ТС), Единого экономического пространства (ЕЭП), Евразийского экономического союза (ЕЭС), Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС). Президентом Казахстана выдвинут также идея Евразийской ассамблеи – некого объединения парламентариев стран ЕврАзЭС с делегированием ему части наднациональных полномочий.

Как один из немногих доступных в ближайшее время инструментов, который быстро даст новый импульс развитию российской истории и позволит преодолеть существующую диспропорцию в развитии российских регионов, предлагается перенос столицы России на Восток [10]. Предлагаются различные варианты новой российской столицы – в Западной и Южной Сибири, на Дальнем Востоке. А в Казахстане уже есть готовая Евразийская столица – Астана, которая так и переводится на русский язык – «Столица». «Здесь нет никаких амбиций. Это было бы серьезной нагрузкой для нас. И вместе с тем стало бы справедливой данью признательности Казахстану как инициатору идеи евразийской интеграции. Нахождение центрального офиса в Казахстане избавит новое интеграционное объединение от подозрений, имеющихся как внутри наших стран, так и за пределами нашего объединения. Это вызовет большое доверие к нашей организации, которая делает первые шаги» [11].

Однако сегодня национально-государственные интересы на евразийском пространстве очевидно преобладают над интересами региональной интеграции. А.В. Малашенко [12] обращает внимание на отсутствие самой модели интеграции и самого стремления ее создать. Трудно, например, ожидать, чтобы элиты Узбекистана или Туркменистана устремились под казахстанское доминирование. Марат Суюнбаев [13] полагает, что в Центральноевразийском регионе назрела «усталость» от интеграционных ожиданий. Отношения могут быть интернационализированы, но вряд ли интегрированы. Крах очередного интеграционного проекта способен будет вызвать стойкую аллергию к интеграции.

Коммуникационный императив. На наш взгляд, новая интеграция региона не будет связана с возникновением политических систем и подключением к ним уже существующих образований. Свяжут ЦЕА в единое военно-стратегическое и геополитическое целое энергосистемы, сетевые технологии и транспортно-энергетические коммуникации. Ныне, чтобы большое разнородное пространство было устойчивым и стабильным, оно должно быть не столько идеологизированным, сколько очень коммуникативным и инфраструктурно насыщенным. Совершенно неочевидно, что коммуникации приведут к некой политической интеграции. Но совершенно очевидно, что они ведут к взаимной выгоде и защите от мировых неопределенностей. «Когда идет торговля, пушки молчат» − гласит восточная мудрость.

Темпы роста торговли транспортно-коммуникационными услугами в мире вдвое опережают темпы роста торговли товарами. А это означает, что значимость мировых транспортных коммуникаций превысит роль центров добычи сырья и промышленного производства. Именно транзитный ресурс евразийской связности, а не обширная сырьевая и минеральная база определит будущую роль ЦЕА и России.

Предполагается, что в XXI в. основной поток грузов на планете пойдет между Западной Европой и АТР. Товарооборот между этими главными рынками планеты сегодня составляет около $ 600 миллиардов. Почти целиком он идет по Индийскому океану. На него приходится более 30 % мирового грузооборота.

Из 6 млн. контейнеров, ежегодно курсирующих между странами ЕС и АТР, 99 % идут по морю, и только 1 % − по территории стран ЕврАзЭС, в основном по Транссибу. Доставка 20-футового контейнера из Иокогамы в любой порт Северной Европы стоит всего 800 долларов, что значительно ниже, чем по железной дороге. Поэтому 95 % грузов между Китаем и Западной Европой перевозится морским транспортом, опять-таки по Индийскому океану. Даже в Россию 90 % импортного потока из Китая попадает по морю. Он идет из Шанхая в Роттердам, оттуда – в российские, финские и прибалтийские порты. Только порт Санкт-Петербурга ежегодно переваливает вглубь России около 2 млн. контейнеров.

Но транзитные возможности Индийского океана не беспредельны. Перевозки по нему уже сталкиваются с ограниченной пропускной способностью Маллакского пролива и Суэцкого канала. Совершенствование магистральных судов-контейнеровозов и глубоководных портов также достигло своего качественного предела.

Транзитные возможности у Транссиба есть. Уже более десятка лет заявляется, что он может обеспечить грузопоток в объеме 300 тыс. ДФЭ (объем стандартного 20-футового контейнера), а в перспективе – и до 1 млн. ДФЭ в год. Однако в реалии Транссиб так и не стал главной торговой артерией мира, доля транзита по нему крайне мала. Дело тут еще в сложившейся в 90-х гг. репутации коррупционного и небезопасного пути. Да и сейчас перевозчикам приходится то там, то тут доплачивать, чтобы пустили быстрее состав с грузом, а не загнали в тупик, чтобы отменили всякие там электрички на пути нужного состава.

Однажды сложившуюся дурную репутацию преодолеть трудно, подчас невозможно. Зато дает она шанс другому. Если государства ЦЕА пустят некоторое количество грузопотока, из огибающего с юга Евразию, своей железной дорогой, и если он составит хотя бы доли одного процента, то в денежном исчислении это выразится десятками и сотнями миллионов долларов в год. Все что для этого нужно – строить логистические центры и внедрять системы управления движением грузов. Но главное − выбрать правильное направление железнодорожного сообщения. И тут встают вопросы: какое? на что ориентироваться? на какую-то часть Транссиба? или в обход его? а быть может отдать предпочтение меридиональным путям, ведущим из ЦЕА к портам Индийского океана?

Запад настаивает на строительстве широтных железнодорожных путей в обход Транссиба и в обход Ирана, тоже «неблагонадежного партнера». Так, проект Евро-Азиатского транспортного коридора, получивший название ТРАСЕКА (Transport Corridor Europe Caucasus Asia − TRACECA), предлагает товары из Китая доставлять паромами через Каспийское и Черное моря и далее через Украину. Учитывая количе-

ство государственных границ, которые придется пересекать при таком «хождении за три моря», проект выглядит откровенно сомнительным и лишь усиливает геополитическую «рубежность» ЦЕА» [14].

Созданное Китаем железнодорожное сообщение от дальневосточных портов к китайско-казахским пограничным переходам Куйтун (КНР) – Достык (Казахстан) и Хоргос (КНР) – Коргас (Казахстан) открывает пути на Западную Европу как через Транссиб, так и по железнодорожным сетям Узбекистана, Туркменистан, Ирана, Турции, условно говоря, Пекин – Стамбул.

Сооружение еще одного совмещенного железнодорожно-автомобильного перехода из Китая через Киргизию в Узбекистан обсуждается уже с середины 90-х гг. Проект получил название Транскиргизского мультимодального коридора (ТКМК). Поначалу все в нем было просто. Китай брал на себя расходы на строительство и получал транзитные маршруты через Киргизстан, а Киргизстан – доходы от транзита. Затем у Киргизстана возрос и без того значительный долг Китаю. В счет списания долга и киргизской доли в строительство дороги Китай предложил отдать ему в разработку месторождения золота Тереккан и Перевальное, алюминиевое месторождение Сандык и месторождение железной руды Жетим. Даже на поверхностный взгляд цена месторождений намного превышает размер киргизского долга Китаю. С другой стороны, даже в советское время разработка этих месторождений не считалась рентабельной. Предложение вызвало споры в Киргизии.

Сомнения стал вызывать и сам проект ТКМК. Киргизстан существенно страдает от своей разделенности на Север и Юг. Между двумя частями страны, кроме ограниченного автомобильного и авиационного сообщения, других путей практически нет. Железная дорога на юг Киргизии идет через таджикскую и узбекскую части Ферганской долины. Фактически территории страны оторваны друг от друга, а это может обернуться уже политическими последствиями.

Но прокладка ТКМК из Китая проблемы железнодорожного раскола Кыргызстана не решит. От ст. Кашгар (КНР) ТКМК разветвляется на «Южный поток» (через КПП Иркештам до ст. Ош) и «Северный Поток» (через КПП Торугарт до ст. Аламедин). Через ст. Ош пойдут транзитные грузы в Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан и часть груза для южных районов Киргизии. Северная ветвь через Аламедин – Нарын – Балыкчи нацелена на Бишкек.

В проекте ТКМК Киргизстану приходится переключаться на других по культуре и менталитету бизнес-партнеров, на другой язык внешнеторговых контрактов и операций. Языком взаимодействия будет либо китайский, либо узбекский, но не русский и не киргизский. Соответственно, срочно нужно начать подготовку кадров − железнодорожников, таможенников, пограничников с базовым знанием китайского языка.

С точки зрения государств Центральной Азии приток финансовых ресурсов из Китая способствует развитию инфраструктуры, но создает и опасения. Крупные финансовые вливания снижает стимулы к модернизации и диверсификации промышленности, ослабляют политическую независимость. Так, Китай вложил свыше 1 млрд. долл. льготных займов в строительство дорог, мостов и ЛЭП Республики Таджикистан. Взамен таджикские власти предоставили Китаю права на добычу золота, урана и других редких металлов, а также уступили Пекину около 1 тыс. кв. км спорных территорий. Подавляющая часть китайских инвестиций поступают в виде займов с конкретными сроками и условиями возврата. Обычно они увеличивают внешнюю задолженность страны-получателя [15, 16].

Инвесторы Китая и Запада настаивают на строительстве узкоколейных железных дорог. А в государствах, которые либо входили в состав СССР, либо зависели от него, работает широкая колея со стандартом шириной 1 520 мм. Железные дороги с широкой колеей кроме стран СНГ проложены также в Литве, Латвии, Эстонии, Грузии, Болгарии, Финляндии, Монголии, до ряда приграничных перегрузочных станций железных дорог КНР и в Афганистане до станции Хайратон. Для замены тысяч километров ширококолейных железных дорог нужны огромные средства.

В Казахстане и Киргизстане давно обращается внимание на проблемы, связанные со строительством дорог с узкой колеей [17]:

1. Функционирование железнодорожной линии с узкой колеей станет возможным только в транзитном режиме, что затруднит координацию казахстанской транспортной сети с международными перевозками и обусловит ее инновационное и техническое отставание.
2. Узкоколейная железная дорога на территории Центральной Азии будет иметь не только экономическое, но и возможно военно-стратегическое значение для КНР. Она обеспечивает быструю доставку военной техники, личного состава и необходимых грузов к районам возможных военных конфликтов. Тем самым железные дороги стран из Китая гипотетически уязвляют страны ЦА в плане геополитики.
3. Реализация указанного проекта будет вызывать противодействие России, так как принятие европейского стандарта ширины железной дороги снизит российское геополитическое влияние на центральноазиатский регион.

Высказываются суждения, что масштабное подключение стран ЦА к транспортной и энергетической системе Китая, при игнорировании или неадекватном развитии других векторов, может привести к ситуации, когда вместо «зависимости от СССР/России» возникнет «зависимость от КНР».

Вместе с тем все больше внимания обращают на себя трассы меридиональной направленности, условно обозначаемом «Арктика – Индийский океан». В биполярном мире эти древнейшие пути перекрывались с юга государственной границей по Аму-Дарье, а с севера – закрытой для полетов и плаваний акваторией Ледовитого океана. Перевозка транзитных грузов из стран Индийского океана и Персидского залива через Иран, Каспийское море, Россию в страны Северной и Восточной Европы в 3 раза короче, чем перевозка этих грузов через Суэцкий канал.

«Второй Турксиб». Особое значение выходу ЦЕА к Индийскому океану придается в связи с предсказываемым потеплением климата и быстрым отсюда ростом потребностей в продовольственных това-

рах в развивающихся странах Южной и Юго-Восточной Азии. На фоне роста населения идет сокращение посевных площадей. В целом это повышает экспортные возможности северных и восточных зерновых районов Казахстана и восточных животноводческих районов Монголии летне-муссонного увлажнения.

В этом плане интересна идея создания меридиональной железной дороги «Чуй − Фергана». Будучи пролонгированной на север и юг она становится важной частью диагонального хода от Транссиба к Индийскому океану.

Предлагаются следующие варианты прокладки маршрутов железной дороги «Чуй – Фергана» (ЖДЧФ):

1. (Бишкек − Луговая) − Маймак − Таласская долина – Ташкумыр (Джалал − Абад/Ош).
2. Бишкек− Балыкчы – Нарын – Казарман − Джалал − Абад − Ош.
3. Бишкек − Сусамыр − Ош (вдоль автотрассы).

Разветвление транскиргизской магистрали к основным месторождениям полезных ископаемых и крупным инфраструктурным объектам (в первую очередь ГЭС) позволит резко интенсифицировать проекты по их эксплуатации с поэтапной организацией перерабатывающих производств. Синергетика железной дороги и доступной электроэнергии во многом предопределит серьезный интерес инвесторов к разработке полезных ископаемых на долгосрочной основе и обеспечит стабильный объем поступлений в республиканский и местные бюджеты.

В простом коммерческом измерении такие проекты, как правило, не приводят к прямой отдаче. Срок их окупаемости не менее 20−30 лет. Подобные проекты всегда нацелены на косвенный эффект – повышение деловой активности, развитие городов и регионов, которое потом обернется ростом доходов населения и налоговых поступлений.

Соединив Север и Юг, эта дорога важна в аспекте сохранения целостности страны и стабильности региона в целом. Она выступает важным фактором политической, экономической, социальной и этнокультурной интеграции. Целостность Киргизии обретает в дороге конкретную стоимость и позволяет получить реальные ориентиры в отличие от размытых и неопределенных прогнозов и альтернативных сценариев развития страны на среднесрочный и долгосрочный периоды.

Связывая сеть казахстанских дорог в Чуйской долине с узбекистанскими дорогами в Ферганской долине, ЖДЧФ может легко быть продлена от Оша в Алайскую долину и далее в Душанбе. Это откроет Таджикистану международные транспортные коридоры, минуя Узбекистан, разногласия с которым периодически создают транспортные барьеры. По ЖДЧФ Узбекистан и Таджикистан вместе и по отдельности смогут обеспечить свой выход к Китаю. Одинаковые возможности по транзиту снизят накал противостояния между узбекскими и таджикскими железными дорогами.

Для Казахстана транскиргизская магистраль явится продолжением линии от Кульджи (Инина) до Ферганской долины, что автоматически снимет беспокойство Казахстана по поводу альтернативных коридоров из Китая в Киргизию и Таджикистан, что прямо влияет на срок окупаемости ж/д. Хоргос – Жетиген.

Китай может впоследствии подключиться к магистрали Бишкек − Балыкчи – Нарын – Ош (Джалал-Абад) с колеей 1 435 мм, но основная дорога должна быть с широкой колеей 1 520 мм. В противном случае, разный технологический уклад усугубит проблему разделенности Севера и Юга. Строительство и эксплуатация мощного транспортно-логистического центра на стыке колей будет гарантией защиты экономических интересов Кыргызстана.

А из Таджикистана открываются новые меридиональные пути. Летом 2011 г. Китай объявил о финансировании строительства железной дороги и параллельной автомобильной дороги из Кашгара в таджикский Бадахшан и далее через афганский Ваханский коридор с выходом автотрейлеров на Каракорумское шоссе и далее на автодорожную сеть Пакистана. Частью проекта по строительству автотрассы из Таджикистана в Пакистан через Ваханское ущелье в Афганистане является сооружение крупнейшего в Азии тоннеля «Ловари», протяженностью в 8,8 километров, высотою в 7,1 метров и шириною в 7,5 метров.

Таджикистан уже начал реализовать проект по созданию свободной экономической зоны «Ишкашим», призванного развивать высокогорный район республики, расположенный на границе с Ваханским коридором. Созданием в этом приграничном районе свободной экономической зоны Душанбе преследует цель подтолкнуть страны, с которыми у него теплые отношения, к интеграционным процессам.

Близка к воплощению автомобильная дорога Душанбе − Дели. Соединение ее с существующей Душанбе − Ташкент − Шымкент − Актюбе − Оренбург превратит Таджикистан из тупиковой зоны в транзитную, с выходом к портам Индийского океана и странам Южной и Юго-Восточной Азии.

Значение ЖДЧФ возрастает в связи с созданием железной дороги Курагино − Кызыл. В пресс-службе правительства Монгольской республики объявлено, что ее продлят до Западной Монголии, то есть ветка железной дороги не будет тупиковой. Дальнейшее соединение ее через Синьцзян с транскиргизской железной дорогой «Чуй − Фергана» вырисовывает «Второй Турксиб». Будучи пролонгированным на юго-запад он выводит к Персидскому заливу, а на восток через Транссиб – к БАМу и до Якутска.

Более того, сейчас рассматривается проект строительства полноценной дорожной сети − «Белкомур», которая по кратчайшему пути соединит Транссиб с северными портами России и Скандинавией, а северо-запад России и Приуралье − со Средней Азией и Дальним Востоком. И тогда станции «второго Турксиба» могут стать важнейшими перекрестками мира.

Ссылки и примечания:

1. Работа выполнена при поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (проект 11-05-92004-ННС_а) и Российского гуманитарного научного фонда (проект 10-03-00855а/G).

References (transliterated) and notes:

1. This work was supported by the Russian Foundation for Basic Research (project 11-05-92 004-NNS_a) and the Russian Humanitarian Scientific Foundation (project 10-03-00855a / G).

2. Суюнбаев М.Н. Кыргызстан: вызовы развития государства и общества // Школа публичной политики. 2011. URL: http://blog.publicpolicy.kg/?p=120
3. Вернадский Г.В. Начертание русской истории. Прага, 1927.
4. Там же.
5. Starr Frederick S., A Partnership for Central Asia. Foreign Affairs, July-August 2005.
6. Князев А.А. Интеграционные проект и геополитическое соперничество в Центральной Азии // Проекты сотрудничества и интеграции для Центральной Азии: сравнительный анализ, возможности и перспективы. Материалы международной конференции. Худжанд, 26−28 июня 2007 года. Бишкек, 2007. С. 9−15.
7. Забелло Я.Ю., Алексеев И.Л., Переслегин С.Б., Собянин А.Д. Цивилизационный выбор России. Ислам на постсоветской карте // Отечественные записки. 2003. № 5 (14).
8. Голубчиков Ю.Н., Мнацаканян Р.А. Исламизация России. Тревожные сценарии будущего. М., 2005.
9. Громыко Ю.В. Новая Большая страна? Необходимость ее создания очевидна. Часть 1−3 // ИОИ им. Е.Л. Шифферса. 19.06.2010−18.07.2010.
10. Крупнов Ю.В. Солнце в России восходит с Востока. Развитие страны следует начинать с Дальнего Востока. М., 2006.
11. Назарбаев Н. Евразийский Союз − от идеи к истории будущего // ЦентрАзия. URL: http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1319615520
12. Малашенко А.В. Тупики интеграции в Центральной Азии // Проекты сотрудничества и интеграции для Центральной Азии: сравнительный анализ, возможности и перспективы. Материалы международной конференции. Худжанд, 26−28 июня 2007 года. Бишкек, 2007. С. 16−20.
13. Суюнбаев М.Н. Внешняя политика Кыргызстана: нелегкий выбор. 2011. URL: http://www.sng.allbusiness.ru/content/document_r_FC4FC1C2-436F-447E-83C6-36CB9FBCD54D.html
14. Самухин О., Рахимов К., Рахимов Б. Мультимодальные операции в рамках транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай». Executive summary. AECOM International Development. 2010.
15. Самухин О., Рахимов, К., Конгурбаев Р., Рахимов Б. Айтуганов В. Предварительный технико-экономический анализ создания мультимодального коридора через Кыргызстан // Региональный проект USAID по либерализации торговли и таможенной реформе. Бишкек, 2011.
16. Авлиекулов Б. Инвестиционное наступление Китая на ЦентрАзию // ЦентрАзия. 2011. 28 октября. URL: http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1319788020
17. Изимов Р. Развитие транспортно-коммуникационных комплексов в западных районах КНР: перспективы для центральноазиатских республик // Время Востока. Аналитика. Центральная Азия. 2009. URL: http://www.easttime.ru/analitic/1/210.html

2. Suyunbaev M.N. Kyrgyzstan: vyzovy razvitiya gosudarstva i obshchestva // Shkola publichnoy politiki. 2011. URL: http://blog.publicpolicy.kg/?p=120
3. Vernadskiy G.V. Nachertanie russkoy istorii. Praga, 1927.
4. Ibid.
5. Starr Frederick S., A Partnership for Central Asia. Foreign Affairs, July-August 2005.
6. Knyazev A.A. Integratsionnye proekt i geopoliticheskoe sopernichestvo v Tsentral'noy Azii // Proekty sotrudnichestva i integratsii dlya Tsentral'noy Azii: sravnitel'niy analiz, vozmozhnosti i perspektivy. Materialy mezhdunarodnoy konferentsii. Hudjand, June 26−28, 2007. Bishkek, 2007. P. 9−15.
7. Zabello Y.Y., Alekseev I.L., Pereslegin S.B., Sobyanin A.D. Tsivilizatsionniy vybor Rossii. Islam na postsovetskoy karte // Otechestvennye zapiski. 2003. No. 5 (14).
8. Golubchikov Y.N., Mnatsakanyan R.A. Islamizatsiya Rossii. Trevozhnye stsenarii budushchego. M., 2005.
9. Gromyko Y.V. Novaya Bol'shaya strana? Neobkhodimost' ee sozdaniya ochevidna. Part 1−3 // IOI im. E.L. Shiffersa. 19.06.2010−18.07.2010.
10. Krupnov Y.V. Solntse v Rossii voskhodit s Vostoka. Razvitie strany sleduet nachinat' s Dal'nego Vostoka. M., 2006.
11. Nazarbaev N. Evraziyskiy Soyuz − ot idei k istorii budushchego // TsentrAziya. URL: http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1319615520
12. Malashenko A.V. Tupiki integratsii v Tsentral'noy Azii // Proekty sotrudnichestva i integratsii dlya Tsentral'noy Azii: sravnitel'niy analiz, vozmozhnosti i perspektivy. Materialy mezhdunarodnoy konferentsii. Hudjand, June 26−28, 2007. P. 16−20.
13. Suyunbaev M.N. Vneshnyaya politika Kyrgyzstana: nelegkiy vybor. 2011. URL: http://www.sng.allbusiness.ru/content/document_r_FC4FC1C2-436F-447E-83C6-36CB9FBCD54D.html
14. Samukhin O., Rakhimov K., Rakhimov B. Mul'timodal'nye operatsii v ramkakh transportnogo koridora “Zapadnaya Evropa – Zapadniy Kitay”. Executive summary. AECOM International Development. 2010.
15. Samukhin O., Rakhimov, K., Kongurbaev R., Rakhimov B. Aytuganov V. Predvaritel'niy tekhniko-ekonomicheskiy analiz sozdaniya mul'timodal'nogo koridora cherez Kyrgyzstan // Regional'niy proekt USAID po liberalizatsii torgovli i tamozhennoy reforme. Bishkek, 2011.
16. Avliekulov B. Investitsionnoe nastuplenie Kitaya na TsentrAziyu // TsentrAziya. 2011. 28 oktyabrya. URL: http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1319788020
17. Izimov R. Razvitie transportno-kommunikatsionnykh kompleksov v zapadnykh rayonakh KNR: perspektivy dlya tsentral'noaziat·skikh respublik // Vremya Vostoka. Analitika. Tsentral'naya Aziya. 2009. URL: http://www.easttime.ru/analitic/1/210.html