

**2020.01.003. МЕСТО ТУРКМЕНИСТАНА
В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ
(Сводный реферат)**

1. *Сербина А.С. Место Туркменистана в реализации стратегии «ОПОП» // Актуальные вопросы изучения истории, международных отношений и культур стран Востока. Материалы Международной научно-практической конференции. Новосибирск, 2018. С. 38–44.*

2. *Ниязлиев Б.Г. Туркменистан – сердце Великого шёлкового пути: в зеркале истории и современности // Международная жизнь. М., 2018. № 5. С. 111–120.*

Ключевые слова: Центральная Азия; Туркменистан; Китай; Великий шёлковый путь; энергетическое сотрудничество; евразийская транспортно-логистическая система.

Сербина А.С.,

кандидат исторических наук, доцент
(Новосибирский государственный университет
экономики и управления)

Ниязлиев Б.Г.,

Чрезвычайный и Полномочный Посол Туркменистана
в России

А.С. Сербина в статье «Место Туркменистана в реализации стратегии “ОПОП”» (1) рассматривает место и роль Туркменистана в китайской стратегии «Один пояс – один путь» (ОПОП). Автор пишет, что Центральная Азия (ЦА) сегодня является регионом, где сконцентрированы интересы таких глобальных игроков, как США, Китай, Россия, Европейский союз, Турция. Фактор растущего Китая стал особо важным для стран ЦА. Китай готов вкладывать огромные средства в экономику центральноазиатских стран для реализации проекта «Один пояс – один путь» (ОПОП), предложенного председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 г.

Но ОПОП реализуется медленнее, чем это было запланировано, поскольку он конкурирует с другими проектами по строительству международных транспортных коридоров в Евразии на историческом пространстве Великого шёлкового пути (США –

Новый шёлковый путь, Россия – ЕврАзЭС, ШОС, Евросоюз – ТРАСЕКА, Викинг, ИНОГЕЙТ).

Рассматривая проект ОПОП, автор отмечает, что главной задачей КНР является эффективное управление проектом, в рамках которого страны-участницы должны осуществить строительство инфраструктуры и системы технологических стандартов, совместно содействовать строительству международных магистралей и формировать сеть инфраструктуры субрегионов Азии, также соединяющую Азию, Европу и Африку. Необходимо создать единое пространство без барьеров и установить общие стандарты для стран, отличающихся друг от друга по разным показателям и имеющих много противоречий и конфликтов.

Проект ОПОП помимо китайских инвестиций интересен для стран ЦА еще и тем, что позволяет получить выход к морским путям.

Туркменистан располагается в середине крупнейшего торгового пути в мире. В древности туркменский город Мерв служил воротами в ЦА и опорным пунктом Великого шёлкового пути (ВШП). Инициатива «ОПОП», выдвинутая Председателем КНР Си Цзиньпином, и инициатива возрождения ВШП, реализуемая президентом Туркменистана Г. Бердымухамедовым, в значительной степени совпадают. Туркменистан при реализации данной стратегии, естественно, будет добиваться наибольших выгод для национальной экономики.

Стоящие перед Туркменистаном стратегические задачи отражены в «Национальной программе социально-экономического развития на 2011–2030 годы». Реализацию программы намечено осуществить в три этапа.

– *На первом этапе* (2011–2015) была запланирована реализация проектов по созданию транспортных коридоров Север – Юг, обеспечивающих выход грузовых потоков из Северной Европы в Персидский залив, и Восток – Запад для транзита грузов из стран Южной и Юго-Восточной Азии и Китая в страны Южной и Центральной Европы.

– *Второй этап* (2016–2020) обеспечивает дальнейшее развитие страны. В этот период будет формироваться национальная инновационная система, предусматривается углубление структурных и отраслевых преобразований в экономике, создание развитых институтов рыночной экономики, расширение частной собственности, широкое внедрение достижений науки, техники и инноваций в реальную экономику. Диверсификация экономики предо-

пределит появление новых производств и сервиса, основанных на применении передовых технологий. Будет завершен процесс по коренному благоустройству регионов и сельских поселений страны, созданы транспортные и коммуникационные системы.

– На третьем этапе (2021–2030) предполагается, что Туркменистан войдет в число высокоразвитых стран мира с высокоразвитой экономикой, способной к интеграции с зарубежными странами. На этом этапе экономика Туркменистана будет в корне диверсифицирована, доходы населения, а также социальные условия достигнут уровня развитых стран мира.

Автор отмечает, что, несмотря на то что в настоящее время Китай и Туркменистан связывают тесные экономические отношения, все очевиднее становятся противоречия обеих сторон. Это выражается в растущей экономической зависимости, в том числе и кредитной, Ашхабада от Пекина. Китай предоставляет средства на реализацию проектов либо путем создания совместных предприятий и соглашений о разделе продукции, либо в обмен на ответственность. Это вызывает недовольство Ашхабада, но в условиях конкуренции за китайские инвестиции между странами-транзитерами он вынужден соглашаться на эти условия. Китай постоянно демонстрирует Туркменистану и другим странам-транзитерам альтернативность прохождения маршрутов Шёлкового пути. Для Китая это имеет большое значение, поскольку ни одна страна не сможет заблокировать маршрут в случае политического конфликта. Например, в декабре 2015 г. железнодорожный состав из Китая прибыл в Грузию через Казахстан по Каспийскому морю на пароме в обход Ирана, Туркменистана, Узбекистана и России. Есть противоречия и в вопросах стоимости и экспорта газа.

Узкая направленность китайских интересов в Туркменистане не позволяет ему решать ряд социально-политических и экологических проблем, а также проблем в области безопасности. В стране уже реализуются международные и региональные проекты в энергетической и транспортно-коммуникационной сферах (газопровод Туркменистан – Китай, строится транснациональный газопровод Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия). Проект является важным элементом для экономического развития не только Туркменистана, но и стран, расположенных вдоль газопроводного маршрута.

Политика Китая по наращиванию объемов добычи туркменского газа, с одной стороны, сдерживается тем, что Ашхабад пока никому не продает свои нефтегазовые активы, так как стремится

сохранить государственный контроль над данной отраслью – единственным крупным источником доходов страны. С другой стороны, стратегическим планам КНР по увеличению ее доли в туркменской газодобыче способствует то, что Ашхабад сам охотно резервирует значительные объемы газа для долгосрочных поставок в КНР в счет погашения китайских кредитов и не менее охотно идет на заключение соглашения о разделе продукции. В итоге в условиях фактического отсутствия внешней конкуренции вокруг туркменского газа и крайне ограниченных возможностей Ашхабада в плане диверсификации своего газового экспорта Китаю пока удастся поступательно наращивать газодобычу в Туркменистане, а также резервировать все большие объемы газа для поставок в КНР.

Туркменистан интересен Пекину не только как государство, богатое углеводородами, но и как важный транзитный регион. Туркменистан ориентирован на создание единого логистического центра и рационализацию транспортных маршрутов, что в итоге позволит снизить стоимость конечной продукции. Новые транспортные коридоры должны объединить различные виды транспорта, тем самым возродив ВШП. Важными звеньями международных транспортных коридоров должны стать железные дороги Казахстан – Туркменистан – Иран и Туркменистан – Афганистан – Таджикистан, аэропорты, скоростные автомагистрали, мосты через Амударью, международный морской порт Туркменбаши и др.

Автор отмечает значимость порта Туркменбаши, который открывает новые возможности странам региона, не имеющим выхода к морю, для отправки грузов по маршруту ВШП, привлечению инвестиций и туристов. Мультимодальный логистический центр, находящийся здесь, будет осуществлять комплекс услуг по хранению и комбинированной обработке контейнерных грузов, доставленных авиа-, авто- и железнодорожным транспортом, обеспечивая их перегрузку на водный транспорт и обратно.

Все вышесказанное позволяет автору сделать вывод, что Туркменистан может превратиться в крупный логистический центр Евразии. Но в настоящее время Туркменистан остро нуждается в высококвалифицированных кадрах, которые станут управлять необходимыми процессами на местах. Только в 2016 г. 1300 туркменских студентов получали высшее образование в Китае. Растет число школьников и студентов, изучающих китайский язык.

На фоне активного развития транспортных артерий актуальной становится проблема обеспечения их безопасности из-за большой протяженности границ стран ЦА с Афганистаном и активностью радикалов в регионе. Охрану объектов и дорог могут взять на себя такие структуры, как ШОС, ОДКБ, частные военные компании. Ключевое значение для региона имеет обеспечение безопасности в Афганистане, являющемся на данный момент базой для террористов из ЦА и зоной тотальной экономической разрухи.

Ашхабад инициировал разработку проекта «Лазуритовый коридор», предполагающего создание интегрированной транзитной и транспортной системы пяти стран – Афганистана, Туркменистана, Азербайджана, Грузии и Турции. По планам Туркменистана «Лазуритовый коридор» будет продолжением ВШП, а Афганистан в силу своего географического положения станет главным связующим звеном между странами Южной и Центральной Азии и Европой. Одним из ключевых элементов коридора должен стать порт Туркменбаши.

К факторам, ограничивающим сотрудничество стран Центральной Азии и Китая, можно отнести внутренние межэтнические противоречия и социальную нестабильность стран ЦА, разногласия и противоречия между ними. Потому развитие сотрудничества между ними в рамках проекта ОПОП будет иметь и значительный стабилизационный эффект для всего региона. Необходимость реализации в регионе масштабных логистических, энергетических и промышленных проектов будет снижать государственные амбиции.

В заключение автор делает вывод, что Туркменистан не только придает большое значение развитию транспортно-логистических структур страны и последовательно реализует китайскую инициативу ОПОП, но и сам инициирует важные логистические проекты по налаживанию связей с менее развитыми странами Южной Азии и Ближнего Востока. Преимущества географического положения Туркменистана позволяют ему выгодно воплотить национальный транспортный ресурс в социально-экономическое развитие страны и укрепление регионального и международного сотрудничества.

В статье «Туркменистан – сердце Великого шёлкового пути: в зеркале истории и современности» (2) Чрезвычайный и Полномочный Посол Туркменистана в России Б.Г. Ниязлиев рассматривает крупнейшие транспортные проекты века в Центрально-Азиатском регионе, в центре которых находится Туркменистан.

Автор пишет, что в современную эпоху легендарный древний маршрут Великого шёлкового пути возрождается в новом качестве, неся в себе идею укрепления и оживления торгово-экономических и гуманитарно-культурных связей между государствами и народами. Сердцем этого проекта является Туркменистан.

Автор полагает, что новые магистрали, создаваемые при активном участии Туркменистана, усиливают роль региона в обеспечении устойчивого развития на пространстве Евразии. Разветвленная международная транспортно-логистическая система, выступающая эффективным фундаментом для налаживания политико-экономического диалога и ставшая весомым фактором интеграционных процессов, выполняет в современных условиях функцию Великого шёлкового пути.

Не только в строительстве крупных транспортных объектов и магистралей, транзитных коридоров Туркменистан реализует эту концепцию, но и вносит большой вклад в развитие и укрепление политических, торгово-экономических и культурно-гуманитарных связей на международной арене, расширяя идейное обоснование девиза 2018 г. «Туркменистан – сердце Великого шёлкового пути». За последние годы в Туркменистане осуществлен целый ряд проектов – сооружение международных аэропортов в Ашхабаде и областных центрах, строительство современных автобанов, прокладка железной дороги Туркменистан – Афганистан – Таджикистан, ставшей частью Азиатского международного транспортного коридора, который выходит на разветвленную железнодорожную сеть Китая и через него – на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона.

Введенная в эксплуатацию транснациональная железнодорожная магистраль Казахстан – Туркменистан – Иран способна транспортировать до 10–12 млн т грузов и создает возможность подключения к транспортной инфраструктуре в восточном и южном направлениях с выходом на активно развивающиеся рынки. Туркменистан считает, что необходимо сосредоточить усилия на максимальной реализации потенциала, открывающегося перед государствами Центральной Азии и Каспийского региона в связи с осуществлением этих крупных транспортных проектов. Использование возможностей железных дорог Казахстан – Туркменистан – Иран и Туркменистан – Афганистан – Таджикистан, а также комбинированного автомобильного, железнодорожного и морского сообщения имеет большое значение для эффективного функционирования коридоров Юг – Север и Восток – Запад.

Перспективным видится и создание транзитного, торгового и транспортного коридора Афганистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Турция («Лазурит»). В настоящее время стороны уже проработали основные позиции по достижению пятистороннего соглашения. Реальные возможности для прямого выхода на Ближний Восток открывает проект международного транспортно-транзитного коридора Узбекистан – Туркменистан – Иран – Оман, соглашение о котором было подписано в Ашхабаде еще в апреле 2011 г.

В самое ближайшее время готовится к сдаче в эксплуатацию Международный морской порт в городе Туркменбаши.

Как известно, в феврале 2018 г. в Марыйском велаяте Туркменистана и афганском городе Герат состоялись торжества по случаю старта нового этапа строительства газопровода Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия (ТАПИ), закладки линий электропередачи и оптико-волоконной связи по маршруту Туркменистан – Афганистан – Пакистан (ТАП), а также ввода в эксплуатацию железной дороги Серхетабат – Тургунди. Таким образом, легендарный путь возрождается в новом качестве.

Проект ТАПИ можно назвать беспрецедентным в формировании современной архитектуры энергобезопасности и действенного шага в реализации энергетической стратегии Туркменистана, ключевыми аспектами которой являются комплексная модернизация национального ТЭК, наращивание его потенциала с расчетом на перспективу, создание диверсифицированной системы транспортировки энергоносителей на мировые рынки при обеспечении баланса интересов производителей, транзитеров и потребителей. После полной сдачи в эксплуатацию энергомагистрали ТАПИ протяженностью 1840 км появится возможность ежегодно осуществлять поставки 33 млрд м³ туркменского природного газа. Газопровод ТАПИ возьмет свое начало с месторождения «Галкыныш», которое занимает по запасам «голубого топлива» второе место на планете. Появится возможность создания тысяч новых рабочих мест. Вдоль строящейся трассы газопровода ТАПИ протянется и новая линия электропередачи. Помимо энергоснабжения всех инфраструктурных объектов данной магистрали будущая ЛЭП даст возможность экспорта электроэнергии в Пакистан и другие страны Южной Азии транзитом через Афганистан. По тому же маршруту пройдет и оптико-волоконная линия ТАП, что, наряду с развитием информационно-коммуникационной сети между тремя странами, будет способствовать усилению интеграционных про-

цессов в этой части Азиатского региона. От границы Туркменистана через Афганистан до Пакистана протянется 814 км оптоволоконной трассы.

Огромные инвестиции направляются государством на модернизацию материально-технической базы транспортной отрасли, совершенствование управления на основе современных технологий. За последние годы подвижной состав железнодорожного транспорта страны полностью обновился, приобретено более тысячи новых пассажирских и грузовых вагонов. Придается большое значение развитию инфраструктуры сферы морского и речного транспорта. Ведется комплексная работа по совершенствованию пассажиро- и грузоперевозок, развитию портов и портовых пунктов, систематизации государственного надзора за безопасностью судоходства. Для доставки нефти и природного газа на международные рынки приобретены и введены в эксплуатацию семь танкеров, соответствующих мировым стандартам, а также построены два современных судна – «Berkarar» и «Bagtyýar» типа RO – PAX для перевозки грузового автотранспорта и пассажиров на Каспийском море. Последовательно модернизируется авиапарк и формируется разветвленная сеть воздушных перевозок. Постоянно развивается и расширяется география авиамаршрутов, благоприятствующих установлению «мостов дружбы» с разными государствами мира.

Таким образом, подчеркивает автор, единая транспортная система, охватывающая все секторы сообщений, с четкой технической и правовой политикой, с согласованными механизмами взаимодействия способна влиять на геополитическую ситуацию, определяя связи ее экономических компонентов с национальными стратегиями развития государств.

Туркменистан утверждает свою роль важного транспортно-логистического узла на Великом шёлковом пути в нынешнюю эпоху. Новое качество Великого шёлкового пути, ставшего ярким феноменом человеческой цивилизации, воплощается не только в торгово-экономических и транспортно-логистических отношениях государств, но и в их гуманитарных контактах. Сегодня Туркменистан уверенно заявляет о себе как о международном туристическом центре, где создается современная инфраструктура отрасли. Историко-культурная самобытность и богатейшее национальное наследие, в том числе знаменитые туркменские ковры и ахалтекинские кони, памятники древности и уникальные природные экосистемы, позволяют стране повышать свой международный

рейтинг в туристическом секторе. Одно из самых популярных направлений – путешествие по маршруту Великого шёлкового пути, объекты которого включают памятники, внесенные в список всемирного наследия ЮНЕСКО.

В заключение автор высказывает мысль, что Центральная и Южная Азия – это пространство для активного международного сотрудничества. Именно через эти территории на протяжении многих веков проходили древние торговые пути, объединявшие Азию и Европу. В настоящее время государства региона занимают значимые позиции в наращивании глобального экономического партнерства. Реализация проектов в этих направлениях открывает колоссальные перспективы для оптимизации транспортных, энергетических и гуманитарных связей на евразийском пространстве.

Автор реферата Дмитриева Е.Л.

Курбонов Т.,

кандидат философских наук,
доцент кафедры гуманитарных наук
(Каршинский государственный университет,
Узбекистан)

ВЛИЯНИЕ СОВРЕМЕННОЙ ЦИВИЛИЗАЦИИ НА НАЦИОНАЛЬНЫЙ МЕНТАЛИТЕТ УЗБЕКОВ

***Аннотация.** В данной статье анализируется влияние современной цивилизации на менталитет узбекской нации, на формирование сознания человека сегодняшнего дня. Раскрываются обычаи, традиции, язык, религия, психология, мировоззрение и мышление нации.*

***Ключевые слова:** цивилизация; менталитет; национальный менталитет; трансформация общества; духовность; национальное сознание; гуманизм; национальная идентичность.*

К концу ХХI в. мир вступил в фазу значительных структурных и функциональных изменений, которые оказывают значительное влияние на экономическую, политическую, социальную и духовную сферы жизни общества и затрагивают все страны, включая Узбекистан. Под влиянием глобальных тенденций все слои узбекского населения активно присоединяются к мировому сооб-