

## **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 пространства 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 geo-economic 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 наднациональную силу 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 направлена 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 Технико-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».

*г/* представить потенциальным инвесторам информацию об ожидаемых выгодах и преимуществах от реализации мегапроекта России, Китая, республик Центральной Азии, государств Каспийского бассейна и Персидского залива «Трансазийский Коридор развития» (ТРАЗКОР);

*д/* практически использовать уникальное геоэкономическое и геополитическое положение СЕА. При этом потребуются знания как адаптировать экономическую стратегию СЕА к реалиям времени адекватно угрозам.

*е/* сформировать гармонизированную инфраструктуру стран Средней 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: «широко-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 потребуются опережающее реформативное взаимодействие 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 «Трансазия» (Карское море – Каспийское море – Персидский залив) в составе соединительных судоходных морских каналов «порт Сабетга - 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;

6. Нефтегазовый трубопроводный коридор Ямал – Центральная Азия – Индостан.

7. Объединенная Электроэнергетическая система «Трансазия».

8. Объекты добывающей и перерабатывающей промышленности, сельского хозяйства, энергетики, транспорта.

9. Хабы, совместные предприятия, свободные экономические зоны, кластеры.

10. Информационные средства и инновационные технологии организации и управления единым наднациональным транспортным комплексом.

Обустройство прилегающих к магистралям территорий является обязательной составляющей Трансазийского 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 геэкономике: не только учитывать, но и давать ответы //
6. Рудашевский В.Д., Рыскулов Д.М. Трансазийский коридор развития / НГ-Энергия / Независимая газета. 11.09. 12 ng.ru»НГ-Энергия».../9\_transasia.html
7. Рыскулов Д.М. Трансазийский Коридор развития: вчера, сегодня, завтра. М.: «Креативная экономика». 2012. 248с
8. Трансазийский коридор развития.  
[http://newsdiscover.net/news/read/Transazijskij\\_koridor\\_razvitija.html](http://newsdiscover.net/news/read/Transazijskij_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.

12. Черешнев С. Водный транспорт: Кому принадлежит Россия. // Коммерсантъ Власть. – 2001. – № 46. – С. 63-71.

13. Сайт: <http://trazkor.com/>