# Морской Коридор «Азия»
# (Арктика - Индийский океан через Каспийское море)

*Партнерский проект России, Китая, республик Центральной Азии, стран Каспийского региона и Персидского залива*

## Sea corridors "Asia"

**Рыскулов Д.М.,**
д.э.н., гнс института ИТКОР

**Ryskulov D.M.,**
The Doctor of Economics, Institute ITKOR

***Аннотация.*** *В статье изложены предпосылки инициативы основания единства государств Срединной Евразии, извлечении новых геополитических выгод и преимуществ; получении прибыли от совместной деятельности компаний на основе консолидации базовых ресурсов.*

***Summary.*** *The article describes the background of unity initiative grounds Median Eurasia extracting new geopolitical benefits and advantages, making profits from joint ventures companies on the basis of consolidation of basic resources.*

***Ключевые слова:*** *Евразия, Трансазийский Коридор развития, морской судоходный канал «Азия».*

***Keywords:*** *Eurasia Trans-Asian Corridor development, marine shipping channel "Asia".*

***<u>Предпосылки инициативы и основание единства Срединной Евразии:</u>***

Создание вдоль границы *Европы* и *Азии* меридионального водного пути на кратчайшем расстоянии между *Арктикой* и *Индийским океаном* предопределено совокупностью ряда внутренних и внешних факторов, в частности:

1. В Евразии исторически сложилась широтная практика грузоперевозок в соответствии с традиционным спросом западных стран в сырьевых ресурсах Востока. К настоящему времени потенциал таких широтных транспортных коридоров как *Северный морской путь, Транссиб,* исчерпал возможности стимулировать развитие производительных сил. Предметным ответом на угрозы ограничения расширений связей национальных экономик должно быть комплексное инновационное решение посредством создания "Трансазийского Коридора развития".

2. В мире постоянно нарастает взаимозависимость. Одним странам нужен доступ на внешние рынки сбыта, другие испытывают потребность в рабочей силе, кто-то зависит от технологий, а кому-то необходим импорт/экспорт ресурсов/услуг. Потребность в разнообразном, многовекторном сотрудничестве и взаимодействии диктует поиск адекватных решений. Это предопределяет жесткую конкуренцию между проектами будущего

территориального обустройства, между формами организации международной жизни и принципами отношений между странами.

3. Россия с развалом Советского Союза потеряла многие свои геополитические и геоэкономические преимущества, как на море, так и на суше. Вместе с этим на центрально-азиатском геополитическом пространстве вновь началась "большая игра". На этот раз в числе игроков - помимо Великобритании и России - такие мировые центры силы, как США, Китай, Индия.

4. В настоящее время продолжается планомерное наступление западных держав на геополитическое положение Российского государства. Это проявляется в различных формах: продвижение НАТО на Восток; сохранение против нашего государства экономических санкций; вытеснение России с мировых рынков; инициирование территориальных претензий к ней; информационно-психологическая и религиозная экспансии. В связи с этим для России актуальна не только реформа армии для повышения ее боеспособности, но, прежде всего, принятие геополитических и геоэкономических конструктивных решений, перевод развития внешнеэкономических связей на основу взаимовыгодного партнерства. Это актуально и по причине того, что в России возникла, как-бы, инвестиционная пауза: мы закончили ряд крупных инвестиционных программ и не запустили новых.

5. С точки зрения интересов безопасности России ни конфликты на Среднем Востоке, ни борьба за нефтяные богатства Персидского залива, ни даже военно-стратегическое присутствие в Индийском океане по своей важности, сегодня, не идут ни в какое сравнение с положением нашей страны в Центральной Азии, водные проблемы которой постепенно перерастают в недружественные акции. Во многом стабильность в Центрально-азиатского региона зависит от политики:

*а/ Узбекистана, который по численности населения, географического положения и наличию полезных ископаемых является потенциальным геополитическим центром притяжения в регион соперников России;*

*б/ Казахстана, который самим фактом своего существования в нынешних границах отодвигает Россию на далекую северную периферию региона.*

6. Многие страны и международные институты закрепляются в Центральной Азии для контроля Малаккского пролива, который, наряду с Тайваньским и Ормузским проливами, имеют геостратегическое значение. Многие эксперты считают, что третья мировая война может начаться именно из-за столкновения интересов основных мировых игроков в зоне Персидского залива и Центральной Азии.

7. Угроза нехватки воды в южных регионах Евразии становится одной из главенствующих дестабилизирующих факторов жестких противостояний использования пресных водных ресурсов. Власть, бизнес, наука должны сделать все возможное, чтобы избежать конфликтов между разными странами и обществами из-за этой проблемы. Уже сегодня дефицит водных ресурсов в Центральной Азии проявляется в открытой конфронтации государств,

связанных общими водотоками. Это равносильно катастрофе. Страдают от нехватки пресной воды и богатые нефтеносные монархии Персидского залива. Деятельность опреснительных заводов в регионе неотрывно связана с выбросами углекислого газа и подогретого ила, который сливается обратно в море, что вместе с интенсивным испарением, характерным для этой местности, влияет на уровень солености воды. Соленость воды Персидского залива на сегодняшний день возросла до 47 промилле по сравнению с 32 промилле 30 лет назад, что представляет серьезную угрозу.

8. В течение всего прошедших десятка лет производство многих товаров очень быстро переместилось в те южные регионы Евразии, где издержки на него (включая и транспортные расходы) наименьшие.

***Замысел проекта меридионального хода заключается в:***

- гармонизация взаимодействия меридионального хода с широтными коридорами и обеспечение свободного выхода материковым странам к мировым портам;
- развитии евразийского партнерства в целях формирования на Трансазийском пространстве нового центра мировой торговли уже не только как географической, геополитической и культурно-исторической реалии, но и как реалии политической, экономической и военной;
- сплочении территорий России с южными исторически дружественными государства- ми;
- извлечении новых геополитических выгод и преимуществ, которые нельзя получить иными решениями;
- получение прибыли от совместной деятельности компаний, хозяйствующих субъектов на основе консолидации базовых ресурсов заинтересованных государств, отечественных и зарубежных частных инвесторов.

***С точки зрения:***

- укрепления державности Российской Федерации, закрепления присутствия в Центральной Азии и в Персидском заливе, повышения ее статуса в Арктике, на Каспийском море;
- гармонизации торговых отношений;
- ликвидации наслоившихся барьеров на пути движения улучшения качества жизни;
- исключения угроз, вызванных желанием одной группы государств доставить свои грузы европейским потребителям, без учета интереса или в обход соседних стран
-реализации целенаправленного оптимального управления водными ресурсами огромных территорий в коллективных интересах,

***целесообразно*** предложить главам государств России, Китая, республик Центральной Азии, стран Каспийского региона и Персидского залива, международным институтам создать совместный меридиональный

Трансазийский Коридор развития. В результате в Евразии возникнет крупнейший геоэкономический центр притяжения бизнеса и науки.
Инженерный каркас Трансазийского Коридора развития представляет собой наднациональную транспортную инновационную технологическую платформу:
*а/* системы соединительных каналов: Карское море - Амударья, Амударья - Каспийское море, Каспийское море - Персидский залив;
*б/* скоростной электрифицированной железной дороги Ямал (новый Арктический порт Сабетта) - Кзылорда (с ответвлением на автомагистраль Китай Европа) – Джусалы (с ответвлением на Туркменбаши и Мешхед);
*в/* скоростной автомагистрали, проложенной параллельно скоростной железной дороги;
*г/* зонального развития инфраструктуры телекоммуникационного сектора вдоль транспортных магистралей.

***Цели инициативы:***

*1. Улучшение качества жизни* населения России, Китая, республик Центральной Азии, государств Каспийского региона и Персидского залива.
*2. Обеспечение* устойчивости и безопасности национальных экономик России, стран Центральной и Южной Азии на основе согласованных государственных политик в области:
*2. Создание* общей инфраструктуры развития производительных сил (наземных дорог, логистических хабов, телекоммуникационной индустрии, международных портов, совместных предприятий, инновационных кластеров, свободных экономических зон на общей технологической платформе).
*3. Консолидация* базовых ресурсов стран-участниц проекта в интересах углубления безопасности и устойчивого их развития.
*4. Повышение* капитализации и инвестиционной привлекательности территории проекта.
*5. Привлечение* инвестиций.
*6. Извлечение* прибыли от совместной хозяйственной, в том числе новой для многих стран морской деятельности.

***Особенности проекта***

*Географическая* ***уникальность*** территории прохождения морского пути от побережья Северного Ледовитого океана на севере до Аравийского моря на юге.
*Населенность территории.* Непосредственно в границах Коридора проживает не менее 1,2 млрд. человек, что позволяет считать этот рынок потенциально одним из самых крупных в мире.
*Сосредоточение сырьевых ресурсов.* На землях, непосредственно примыкающих к соединительным каналам, сосредоточены гигантские запасы сырьевых ресурсов.
*Производительные силы.* Государства Трансазийского пространства уже сегодня располагают развитыми производственными мощностями и квалифицированными кадрами не только в добывающих отраслях, но и в

перерабатывающих, наукоемких и высокотехнологичных секторах своих национальных экономик, а также в сельскохозяйственном производстве.

В границах коридора сложилась транспортная инфраструктура в основном широтной направленности. Государства коридора имеют четко выраженные положительные векторы в динамике развития своих национальных экономик.

***<u>Грани привлекательности инициативы России:</u>***

– стимулирование развития экономики территориально сплоченных государств. Строительство новых объектов промышленности, энергетики, агропромышленного комплекса, гражданского строительства, решение проблемы занятости населения, высококвалифицированных кадров в промышленности, на транспорте и в сфере услуг;

– снижение транспортных издержек;

– значительный рост совместных рынков и новые направления потоков товаров и услуг, открытие новых рынков сбыта, ранее недоступных из-за транспортных ограничений;

– широкий выбор конкретных проектов для инвестирования;

– загрузка Северного морского пути, Транссиба и Турксиба, действующих производств и сферы услуг;

– практическое исключение зависимости от портов Прибалтики, Финляндии;

– возникновение предпосылок к созданию ряда перспективных свободных экономических зон в границах коридора развития от Северного морского пути до Персидского залива.

Новое экономическое пространство сбалансированных интересов (в границах территориальной сплоченности Российской Федерации, стран Центральной и Южной Азии) является идеальным коридором доступа и\или прохода к основным зонам геополитических интересов. Здесь будет формироваться один из центров мирового соперничества за природный потенциал, солидные человеческие ресурсы и выгодные торговые маршруты между рынками Европы и Азии, а также восточными анклавами АТР, включая Японию и США.

***"Дорожная карта" Трансазийского сотрудничества***

Проекты расширения торгово-экономического сотрудничества России, стран Центральной Азии, регионов Каспийского моря и Персидского залива являются составной частью Трансазийского проекта. Их направление и содержание является совместным планом достижения заявленных целей.

***<u>Гарантии</u>:***

*а/* Межправительственное Соглашение о создании меридионального Морского Коридора «Азия».

*б/* Поддержка Главами государств-участниц

*в*/ Законодательство государств-участниц, обеспечивающее:

– гарантии стабильности финансовой политики по отношению к Проекту;

– гарантии стабильности налогового режима;
– гарантии по обязательствам;
– стабильность тарифной политики;
– обеспечение гарантий при возникновении политических рисков и форс-мажорных обстоятельств;
– гарантии неизменности договоров и др.

***<u>Ожидаемые выгоды и преимущества</u>***

Строительство соединительных каналов: Карское море – Сырдарья, Сырдарья – Амударья, Амударья – Каспийское море, Каспийское море – Персидский залив создаст новый вид совместной деятельности – морской – для обеспечения международной торговли на пространстве Арктика – Индийский океан на принципах государственно-частного партнерства России, стран Центральной и Южной Азии в деле использования собственных базовых ресурсов.

Создание трансконтинентального водного пути посредством строительства соединительных каналов положительно скажется не только на торгово-экономической сфере, но и будет способствовать обеспечению безопасности в Евразии. Это также позволит кардинально изменить мировые грузопотоки в Евразии, а России – укрепить и усилить свое политическое и экономическое влияние на южных стратегических направлениях, повысить уровень национальной безопасности, выживаемости государства в эпоху глобальных вызовов и угроз. Россия получает столь необходимый выход к теплым морям – к Индийскому океану. Иран тут же связывается по рукам и ногам с экономикой России. Это уникальный шанс России совершить геополитический рывок. Если морской путь «Азия» пойдет на участке «Каспий-Персидский» залив к северной точке Залива – к Ираку и Кувейту, то этот морской коридор станет ещё и стратегическим узлом для давления на болевые и неболевые точки региона.

*<u>Геополитические преимущества</u>.* Восстановление нарушенных хозяйственных, экономических взаимосвязей и партнерских отношений между субъектами стран центральных регионов Евразии. Это может исключить или ослабить геополитические угрозы.

*<u>Выгоды Российской Федерации</u>:*

- обретение державности и закрепление присутствия в Центральной Азии:

*Историческая справка: Слова Петра: “всем азиатским странам и землям ключ и врата” исчерпывающе объясняют значение Средней Азии в управлении геополитическими интересами в этом районе мира.*

- открытие новых рынков сбыта российских товаров (в первую очередь товаропрозпроизводителей Урала и Западной Сибири) в странах Центральной и Южной Азии;
- выход к мировым торговым портам Персидского залива;
- расширение сотрудничества в Каспийском регионе;
- активное участие в реализации новой политики в Азии;

- совершенствование Евразийской транспортной политике на основе координации транспортных потоков коридора "Север-Юг" и Трансазийского коридора;
- обеспечение старо промышленных районов Урала качественной водой, а население фруктами и овощами южного ассортимента с высоким содержанием витаминов;
- поступление регулярных платежей за экспорт водных ресурсов России и доходов в бюджеты разных уровней.
- расширение экономических связей, за счет совместного освоения ресурсного потенциала Урала, Западной Сибири и Большого Тургая[1].

*Выгоды стран Центральной Азии.*

- повышение качества жизни населения стран Центральной Азии;
- выход к Карскому и Аравийскому морям;
- выход на новые рынки;
- вовлечение в хозяйственное освоение перспективные месторождения уникальных полезных ископаемых, на базе которых можно будет создать новые предприятия цветной металлургии, энергетики и агропромышленного комплекса;
- создание новых рабочих мест; развитию рынка сельхозпродукции.

*Выгоды бизнеса.*

Подписание межправительственного Соглашения о начале работ по Трансазийскому проекту открывает дорогу к государственно-частному партнерству в создании совместных предприятий, открытию новых рынков, формированию новых потоков товаров и услуг.

Возможность организации новых высоко доходных производств в промышленности, энергетике, на транспорте, в сельском хозяйстве будет стимулировать развитие свободного предпринимательства.

На территории нового экономического пространства могут возникнуть благоприятные условия организации бизнеса для вторых и третьих членов семей в сфере услуг.

*Выгоды коммерческого природообустройства.*

Строительство объектов Трансазийского коридора будет осуществляться с соблюдением высоких требований к охране окружающей среде н на основе стимулирующих бизнес платного природопользования.

*Выгоды географического положения* меридионального Трансазийского коридора развития усиливает привлекательность и преимущества совместного

---

[1] *Справка: Российские промышленные предприятия, расположенные по периметру границы с Казахстаном, ориентированы на получение казахстанского сырья и топлива. В частности, основные потребители железных руд Тургая и их концентратов— металлургические заводы Южного Урала и Казахстана. Магнетитовые тургайские руды, будучи близкими, по качеству к магнитогорским, могут быть использованы для покрытия дефицита данного сырья в металлургических заводах Магнитогорска, Екатеринбурга и других городов Урала.*

освоения нового экономического пространства за счет создания транспортно-коммуникационного единства континента – меридианного сквозного международного транспортного коридора Карское море – Персидский залив по территории России, стран Центральной и Южной Азии, вдоль 60° меридиана с выходом в Арктику, Каспийское море и Индийский океан.

Для внутриматериковых стран строительство современного транзитного транспортного коридора станет важнейшим средством ликвидации физической изоляции многих товаропроизводителей, повышения статуса региона в мировой экономике и политике, так как уже сейчас экономическое развитие центрально–азиатских стран упирается в слабую транспортную инфраструктуру.

*Строительство* меридиональной Трансазийской автомагистрали и меридиональной Трансазийской железной дороги Карское море–Персидский залив вблизи динамично развивающихся регионов мира усилит конкурентоспособность широтных магистралей (Трансиба, Турксиба и др.), так как, на международном рынке транспортных услуг появится новая мощная развязка транспортных корреспонденций.

На пересечении морского хода «Азия» с Северным морским путем, Северным широтным коридором, Транссибом и Турксибом, автомагистралью Китай - Европа возникнут перспективные перевалочные узлы, которые сблизят интересы регионов России, Европы, Китая, стран Центральной Азии, региона Каспийского моря и Персидского залива, Кореи, Японии, Вьетнама, Сингапура.

Индия, Иран, Пакистан, Арабские эмираты и ряд других стран заинтересованы выйти на рынки Сибири. Привлекают их ее природные богатства. Со своей стороны они готовы предложить современные электронные технологии, электробытовую технику и оборудование, чай, фрукты, овощи, ковры, хлопок и т.д.

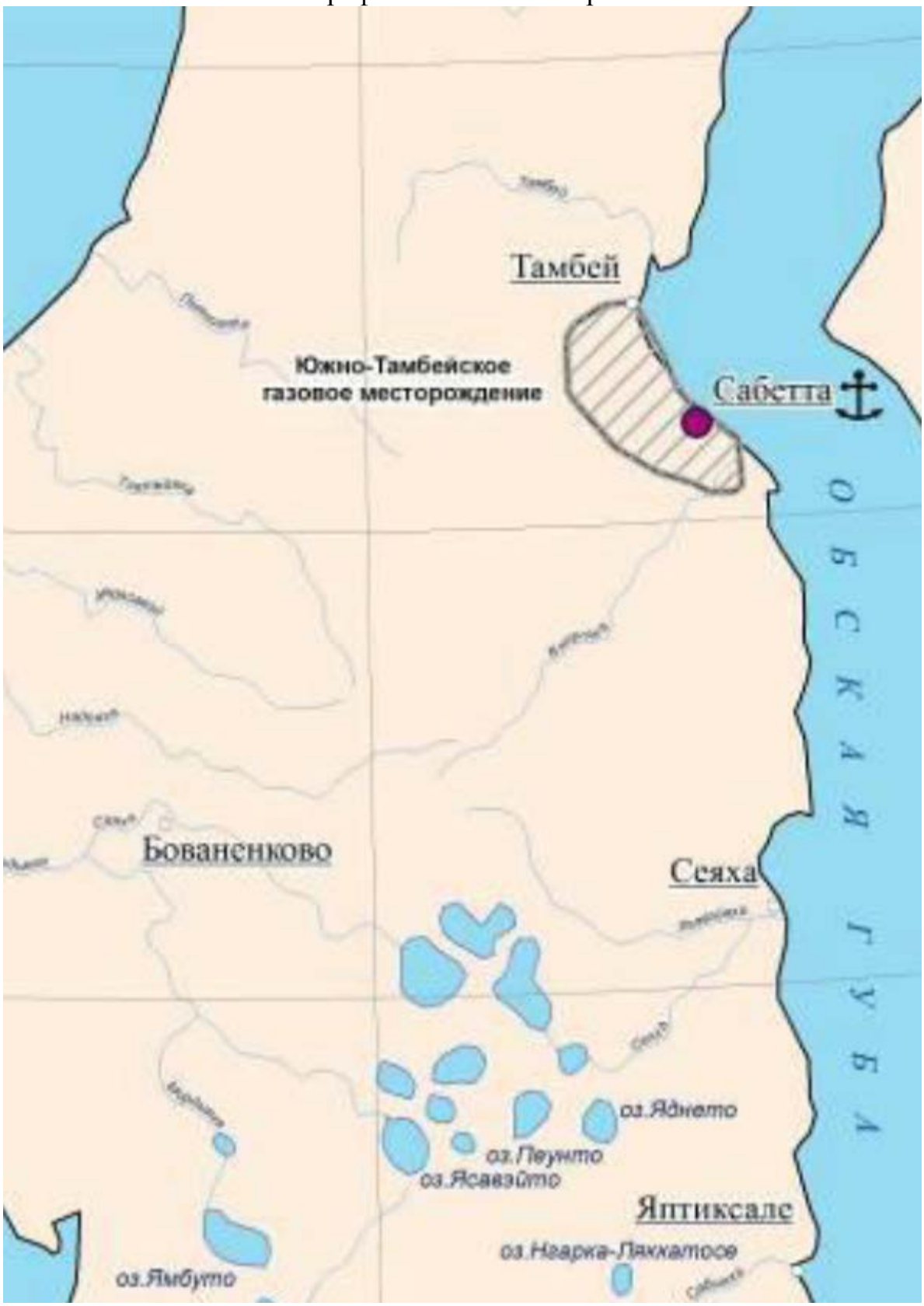
*Создание современного Морского Коридора* Арктика – Персидский залив послужит объединению динамично развивающихся стран Срединной Евразии в единую транспортную систему с выходом в Мировой океан на Севере и на Юге.

*Реализация проекта* «Морской Коридор «Азия» является только первым шагом проработки гармонизации взаимодействия широтной и меридиональной транспортных систем. Пересечение Морским Коридором «Азия» конкурирующих друг с другом широтных наземных магистралей (Транссиб, ТРАСЕКА, автомагистраль Китай-Европа и др.) более важно, чем создание очередного широтного хода.

К настоящему времени идея Трансазийского Коридора развития – обеспечение материковым странам свободный выход к мировым портам – начала воплощаться в жизнь. В частности:

- в северной части России на территории в Ямало-Ненецком автономном округе завершается строительство головного порта Морского Коридора «Азия» - Сабетта. Согласно контракту полностью готовый объект будет сдан «под ключ» до 30 июня 2014 года;

Географическое место порта Саббета



Обходные морские маршруты из порта Саббета в отсутствии меридионального Морского Коридора «Азия»

- в Туркменистане открыто движение по железной дороге в Иран Серахс-Мешхед. Открыт транспортный коридор Узбекистан-Туркменистан-Иран-Оман-Катар, что свяжет страны Центральной Азии с портами Персидского и Оманского заливов;
- заканчивается строительство железной дороги по Восточному берегу Каспийского моря, соединяющей Казахстан с Ираном;
- от границы Ирана с Центральной Азией до иранского порта Чарбахар строится железная дорога протяженностью 1600 километров;
- Иран объявил о готовности приступить к строительству канала Каспий – Персидский залив.

Кроме того имеется проектно-сметная документация строительства соединительных морских каналов: Обь-Амударья и Дашагуз-Туркменбаши.

В заключении автор рассмотрел обязательное условие реализации инициативы Российской Федерации.

Подписание главами государств России, стран Центральной Азии, Каспийского региона и Персидского залива международного Соглашения о начале проектно-научных изысканий и исследований Морского канала «Азия» для проработки и детализации понятных проектных решений с учетом интересов заинтересованных стран. Но для этого необходимо провести подготовительную работу:

1. Подготовить Доклад «Дорожная карта Трансазийского Коридора развития».
2. Представить Доклад главам государств Срединной Евразии вместе с проектом Соглашения о создании Трансазийского Коридора развития.
3. Проект Соглашения вместе с Докладом предварительно обсудить на круглых столах с представителями власти, науки и бизнеса в России, Китае, Казахстане, Иране, Индии.

4. Создать государственно-частную ассоциацию экспертов, предложив ей представить программу действий по продвижению Трансазийского проекта.

Литературы

1. Адамов, Н.А. Особенности управления финансами в группе компаний / Адамов Н.А., Козенкова Т.А.//Вестник Университета (Государственный университет управления). —2007. —№ 10.

2. Адамов, Н.А. Разработка инвестиционной политики корпорации / Адамов Н.А., Абрамова К.В.// Российский экономический интернет-журнал. — 2012.— № 3.— С. 1—12.

3. Брынцев, А.Н. Фрагментация и барьеры в логистике / А.Н. Брынцев // Москва: Экономика и жизнь, -2011.—105с.

4. Брынцев, А.Н. Логистический фрагмент - энтропия в потоке [Текст] / А.Н. Брынцев // РИСК. — 2012. — № 2. — С.27—33.

5. Быкова, М.А. Управление устойчивым развитием бизнес-структур / М.А.Быков, Н.Н. Семёнов // Монография.- М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2011.- 366с.

6. Жомартов, Р.А. «Канал Евразия»- примущества строительства и транспортный потенциал.. Каспий: Зачем он Западу? http://caspiy.net/knigi/kaspij-zachem-on-zapadu/46-kaspij-zachem-on-zapadu-7-kaspij--transportnyj-koridor.html

7. Ковалев, Н. Транспортный коридор «Север – Юг». "Транспортная стратегия XXI век", №22, 2013 г.

*8.* Рыскулов, Д.М. Трансазийский торговый путь /Д.М.Рыскулов// «Экономические стратегии». -№6.- 2011.- С. 30-43.

9. Рыскулов, Д.М. Трансазийский Коридор развития: транспортный проспект Евразии /Д.М.Рыскулов// Вестник деловой жизни. Спец. выпуск. - 2010.- № 32 (октябрь).- С. 42

10. Слипенчук, М.В. Трансазийская система кластеров: геополитический форсайтинг/ М.В.Слипенчук, Науч. Ред. Д.М. Рыскулов// М.: Академкнига, 2009 – 477с.

11. Рыскулов, Д.М. Трансазийский Коридор развития: вчера, сегодня, завтра /Д.М.Рыскулов// Монография. – Креативная экономика,- 2012. – 248с.: илл.

12. Рыскулов, Д.М. Трансазийский торговый путь /Д.М.Рыскулов// Экономические стратегии -2011. - №6.

13. Рудашевский, В.Д. Трансазийский коридор развития / В.Д.Рудашевский, Д.М. Рыскулов// 11.09.2012 10:20 Независимая газета.

14. Рудашевский, В.Д. Геополитический вектор Трансазийского транспортного коридора / В.Д.Рудашевский, Д.М.Рыскулов// "Экспертный союз" -2012.-№5

15. Семёнов, Н.Н. Если друг пригодится вдруг… повышение эффективности бизнес-связей /*Семенов Н.Н//* Российское предпринимательство. -2007.- № 2.- С. 11-14.