

А. НАЗАРОВ

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ТУРКМЕНИСТАНА: ВОЗРОЖДЕНИЕ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Мақалада қазіргі уақытта Түркіменстанның транспорттық және энергетикалық инфрақұрылымын тереңейті дамытуға байланысты жобалардың жүзеге асырылуы және олардың Ұлы Жібек жолын жаңғыртудағы ролі жөнінде сөз болады.

Yazar Türkmenistan'ın Ulaşım yapısını yeniden yapılması ve Büyük İpek Yolu'nun canlandırılması konusunda araştırmıştır.

На новом историческом этапе своего развития Туркменистан известен как страна, активно участвующая в международном сотрудничестве, при этом внешнеполитический курс, основанный на принципах позитивного нейтралитета, приобретает всё более конкретное содержание.

В рамках реформ, развернувшихся в нашей стране по инициативе Президента Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедова, продолжается реализация масштабных проектов по коренной и комплексной модернизации и развитию транспортной инфраструктуры.

Формирование в регионе разветвлённой инфраструктуры транспортных коммуникаций призвано способствовать реализации огромного экономического потенциала региона и тем самым - упрочению мира, стабильности и безопасности, всеобщему устойчивому социально – экономическому развитию.

В своё время Великий Шелковый путь проходил через оазисы, горы, степи и пески, города и населённые пункты. Начиная с раннего средневековья, этот огромный и чрезвычайно длинный путь, внес неопределимый вклад в развитие различных цивилизаций. Из глубокой древности до наших дней к нам пришли такие понятия как внешняя политика, дипломатия, международная торговля, глобализация, интеграция и др. Великий Шелковый путь начинался из центральных районов Китая, проходя через всю Центральную Азию, протяженностью около шести тысяч километров и доходил вплоть до берегов Средиземного моря. Этот караванный путь пролегал с Востока на Запад и Юга на Север и составлял целую систему караванных дорог с соответствующей инфраструктурой. Туркменистан располагался на перекрёстке этих транспортных коридоров. При этом основным средством передвижения являлся гужевой транспорт.

Эпоха великих географических открытий, освоение новых земель и развитие международной торговли потребовали дальнейшего совершенствования транспортных средств. В свою очередь, развитие транспорта, особенно морского, связало между собой все материки, а железнодорожного транспорта, соединило внутренние части континентов,

позднее, на автомобильном транспорте перевозились мелкие грузы, что в целом способствовало качеству жизни.

Бурное развитие крупной машинной индустрии дало мощный импульс международной торговле, а резкое улучшение средств и путей сообщения позволило вовлечь в обмен массовые грузы в виде сырья, полуфабрикатов и готовых изделий. Только за XVIII век обороты международной торговли выросли в 5, а в XIX веке – в 10 раз [14, 70].

Современный Туркменистан своим географическим положением прямо предназначен к тому, чтобы восстановить свою историческую роль, «перекрёстка семи дорог света», стать связующим звеном глобальных транспортных коридоров Север – Юг и Запад – Восток, активно влиять на укрепление взаимовыгодных экономических связей целых континентов.

В этой связи обретает особую значимость создание транспортного коридора Север-Юг. Новая стальная магистраль, которая по выражению туркменского лидера призвана стать «мостом» из Европы в Азию и сулит значительное сокращение транспортных и иных издержек, рост товарооборота на континенте. Железная дорога Узень-Гызылгая-Берекет-Этрек-Горган обеспечит европейским и азиатским странам удобный, экономичный путь в Южную Азию, к портам Персидского залива.

Для примера, маршрут Север – Юг, по которому транзитные грузы проследуют из стран Индийского субконтинента и Персидского залива через Иран, Туркменистан, Казахстан, Россию в страны Северной и Восточной Европы, в три раза короче, чем путь через Суэцкий канал, а из стран Европы до портов Персидского залива расстояние уменьшается на 600 км. В этой связи, перевозить грузы по коридору Север – Юг значительно выгоднее, и это значительно отразится на ценах перевозимых товаров.

Ввод в действие этой стальной магистрали позволит перевозить до 6 миллионов тонн грузов в год. При этом, к концу 2015 года общая протяженность всех железнодорожных путей в Туркменистане составит 3900,0 км, будут проведены работы по реконструкции объектов инфраструктуры.

С началом эксплуатации транснациональной железной дороги «Север- Юг» Туркменистан выйдет на уровень государств, обладающих стратегически важной системой межконтинентальных железных дорог.

Кроме железнодорожного, ускоренными темпами осуществляются работы по обновлению технической базы автомобильного транспорта, увеличатся виды и количество оказываемых услуг. В связи со специальным Постановлением Президента Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедова в 2014 году завершится строительство всех магистральных автомобильных дорог, соответствующих международным

стандартам «Туркменбаши – Ашхабад – Мары – Туркменабад – Фараб» и «Ашхабад – Каракумы – Дашогуз». Намечается строительство новых скоростных шоссе со всей необходимой инфраструктурой. Их общая протяженность составит около 1700 километров.

В связи с этим необходимо отметить самый передовой на сегодняшний день нанометод германской компании «KINPRO Holding GmbH». По всему миру накапливается опыт применения технологии этой компании, отвечающей требованиям охраны окружающей среды. Речь идёт о самой передовой нанотехнологии современного уровня, позволяющая сделать надёжное основание под строительство дамб и водохранилищ, туннелей и каналов, а также различных дорог – от велосипедных площадок и автостоянок до современных автобанов и взлётно – посадочных полос, причем даже на спатких или водоносных грунтах. Наиболее эффективно применение технологии при строительстве на слабых и движущихся грунтах. В итоге защиты насыпных дамб из пористой гальки из эластомеров, гасящих волны, испытание обработанных с помощью данной технологии асфальтов, выдерживающих гораздо большую нагрузку – грунтовое основание платформы становится настолько прочным и плотным, что сам каток и тяжелые автогрейдеры не оставляют на нём следов. Специалисты считают такое «предварительное» покрытие крепче бетона, которое к тому же эластично и совершенно неприступно, например, для околородных растений и животных, если облицовываются откосы водотоков, фиксирующих поверхность. Основная функция таких защитных слоёв в дорожном строительстве – снятие напряжения между различными пластами – морозостойкого, водостойкого и др. В ходе расчетов выявляется экономия строительных материалов до 30 – 60 процентов, средств на транспортировку, ремонт и обслуживание возведённых объектов. Движение по основанию будущей дороги разрешается сразу после завершения строительных работ, а основание может быть использовано повторно, так как материалы от KINPRO не теряют своих свойств при механическом повреждении. Проведение работ требует минимального использования техники и рабочей силы, при этом возможно уменьшение толщины асфальтового покрытия, а допустимая нагрузка увеличивается в разы по сравнению с дорогами, построенными обычным способом. Здесь, передовая технология стабилизации грунтов состоит из двух компонентов полимеров – жидкого и порошкообразного, где один является составляющей частью другого, наносимых поочередно. Нанометод германской компании обладает повышенной морозоустойчивостью и сопротивляемостью водной и ветровой эрозии, а основание дороги будет иметь более высокую гибкость и упругость [12, 4].

Вступление Туркменистана в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) создаёт самые широкие возможности для развития сотрудничества в воздушно - транспортной сфере.

В сфере воздушного транспорта будут осуществлены мероприятия по расширению авиапарка и географии полётов, оснащению его всеми видами необходимой авиационной техники нового поколения, развитию рынка внутренних авиасообщений, строительству новых и реконструкции действующих аэропортов.

В 2011 году в развитие гражданской авиации страны было инвестировано 250 миллионов долларов США. Из них 30 миллионов – на развитие социальной сферы [13, 2].

Особое внимание в стратегии развития транспортной сферы уделяется созданию национального морского флота.

По морскому транспорту предусматривается создание технически оснащенного современного морского флота страны, укомплектованного морскими пассажирскими судами, танкерами, буксирами и сухогрузами, строительство судоремонтного и судостроительного завода.

Относительно новыми транспортными магистралями в Туркменистане являются нефтепроводы и особенно газопроводы, которые призваны увеличить экспортные мощности страны и сыграть решающую роль в деле диверсификации транспортных маршрутов туркменских энергоносителей.

Строительство магистрального газопровода Восток – Запад протяженностью почти в тысячу километров внутри территории Туркменистана реализует важнейшую задачу создания единого транскоркменского газотранспортного кольца.

Кроме действующих, уже функционируют транснациональные газопроводы по маршрутам Туркменистан - Китай и вторая ветка Туркменистан – Иран, положено начало практической реализации проекта транснационального газопровода ТАПИ (Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия), на стадии разработки Транскаспийский газопровод «Набукко». Строительство Транскаспийского трубопровода обеспечит развитие сотрудничества в топливно – энергетической сфере с соседним Азербайджаном, дружественной Турцией и с государствами Европы.

Многопрофильная транспортная инфраструктура Туркменистана и возрождаемый Великий Шелковый путь будет служить национальным интересам своего народа и во имя всеобщего блага. Здесь Туркменистан не просто возрождает Великий Шелковый путь – он становится важнейшим международным торговым центром и транспортным узлом региона.

За счет создания благоприятного инвестиционного климата будет обновлён весь транспортный комплекс, внедрены прогрессивные

технологии производственного процесса. Гармоничное взаимодействие всех видов транспорта позволит достичь скорости грузового сообщения до 15 – 20%, будут созданы дополнительные рабочие места в системе транспорта и смежных с транспортной отраслью сферах, увеличатся объёмы транзита через территорию Туркменистана и повысятся доходы от транзитного движения в 2 – 3 раза, что весьма существенно отразится на повышении жизненного уровня населения.

Весьма конструктивными являются инициативы Президента Туркменистана по развитию позитивного сотрудничества стран Центральной Азии и достижению устойчивого развития этого региона. Напомним, что с высокой трибуны 65-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН, (сентябрь 2010), Гурбангулы Бердымухамедов выдвинул предложение, направленное на развитие инфраструктуры транспортного сообщения в Центральной Азии и района Каспийского бассейна. Эти инициативы в своё время нашли широкую поддержку международного сообщества.

Президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов, отдавая должное перспективам развития транспортно - коммуникационной инфраструктуры в Центральной Азии и зоне Каспийского бассейна, отметил целесообразность активного подключения к этой работе специализированных структур ООН, в первую очередь, Европейской экономической комиссии (ЕЭК ООН), Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), чья деятельность непосредственно связана с реализацией региональных и межрегиональных социально-экономических программ и проектов.

В контексте реализации выдвинутых инициатив, в феврале 2011 года в туркменской столице состоялись результативные встречи в Министерстве иностранных дел, Министерстве автотранспорта, а также в других отраслевых организациях страны с членами представительной делегации международного объединения автомобильного транспорта (IRU), где были высказаны намерения специализированных организаций IRU ООН и других международных корпораций активно сотрудничать с Туркменистаном в этом направлении.

Таким образом, в силу особенностей географического расположения Центральной Азии и Каспийского региона безусловно важнейшим и перспективным видится развитие в Туркменистане транспортной и коммуникационной систем, требующего дальнейшего совершенствования до уровня мировых стандартов, применения передового мирового опыта развития инфраструктуры в сочетании с лучшими национальными традициями и потребностями.

На 66-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН (сентябрь 2011) Туркменистан выдвинул предложение о разработке межрегиональной

специальной Программы по транспортному сообщению под патронажем ООН, в рамках которой возможно будет разработать мероприятия по наращиванию транспортного коридора Центральная Азия – Персидский залив, а также развитию транспортного сообщения в Каспийско – Черноморском регионе.

Весьма актуальными являются инициативы Туркменистана по всеобщей энергетической безопасности и активизации сотрудничества в топливно – энергетическом секторе. Туркменистан, для которого диверсификация энергетических потоков и создание новой, многосторонней трубопроводной инфраструктуры являются приоритетными направлениями развития внёс новые предложения по организации и реализации инициатив нашей страны по всеобщей безопасности и активному сотрудничеству в топливно – энергетическом секторе под патронажем Организации Объединённых Наций.

Реализуемые и намеченные на перспективу проекты в области создания современной транспортной и энергетической инфраструктуры, стратегия опережающего развития туркменского топливно-энергетического комплекса, выделение значительных инвестиций на техническое перевооружение предприятий нефтегазовой отрасли, модернизация действующих межгосударственных газопроводов и строительство новых транснациональных магистралей, открывает самые широкие перспективы в развитии глобального энергетического сотрудничества.

Функционирование трансконтинентальных магистралей, которые практически совпадают с направлениями Великого Шелкового пути, обеспечит благоприятные возможности для активизации внешнеэкономических связей Туркменистана. Помимо расширения транзитных перевозок, это будет вести к углублению регулярных культурных и туристических контактов со многими странами мира, что, в свою очередь, будет способствовать возрождению Великого Шелкового пути.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бердымухамедов Г. Государственное регулирование социально-экономического развития Туркменистана. Ашхабад-2010, 445 с.
2. «Нейтральный Туркменистан», Туркменистан связующее звено глобальных транспортных коридоров Север-Юг и Запад-Восток. № 305 (26119) от 3 декабря 2010 года, с.1-2.
3. «Там же». Возрождение Великого Шелкового пути. № 66 (26213) от 17 марта 2011 года, с.3.
4. «Там же», № 53 (26200) от 3 марта 2011 года, с. 1-2.
5. «Там же», № 300 (26114) от 27 ноября 2010 года, с.3.

6. «Там же». Развитие национальной системы транспорта. № 17 (26164) от 20 января 2011 года, с. 2.
7. «Там же», № 234 (26048) от 18 сентября, с. 1-3.
8. «Там же». Туркменистан – связующее звено важнейших транспортных коридоров Евразийского континента. № 106 (26253) от 26 апреля 2011 года, с. 2.
9. «Там же». Реализация потенциала транспортного комплекса. № 107 (26254) от 27 апреля 2011 года, с. 2.
10. «Там же». № 113 (26260) от 4 мая 2011 года, с. 1.
11. «Там же». № 216 (26363) от 18 августа 2011 года, с. 2.
12. «Там же». № 14 (26503) от 17 января 2012 года, с. 4.
13. «Нейтральный Туркменистан», № 37 (26526) от 7 февраля 2012 года, с. 2.
14. Экономическая, социальная и политическая география. Ростов на Дону, 1999., с.70.

REZUME

A.NAZAROV (Ashgabat)
TRANSPORT INFRASTRUCTURE TURKMENISTAN:
Great Silk Road revival

The article about the revival of the great silk road and projects developmnt of transport and energy Infrastructure of Turkmenistan.