

Инфраструктура, строительство и транспорт

Infrastructure, Construction, and Transport / Infrastruktur, Bau und Transport

УДК [327:338.47:656(100)](470)(063)



А.В. Кочетков



О.Н. Тынянова



М.М. Бекмагамбетов

Кочетков А.В.*,
Тынянова О.Н.**,
Бекмагамбетов М.М.***

Каспийские транспортные альтернативы: некоторые аспекты формирования транспортного пространства

*Кочетков Андрей Викторович, доктор технических наук, профессор, Пермский национальный исследовательский политехнический университет, член Президиума Российской академии транспорта (Пермь, Россия)

E-mail: soni.81@mail.ru

**Тынянова Ольга Николаевна, кандидат политических наук, ведущий инженер Института физики Земли РАН, научный сотрудник отделения военно-научной информации Военного университета Министерства обороны РФ (Москва, Россия)

E-mail: ucg.ltd@list.ru, pro_gnosis@mail.ru

***Бекмагамбетов Мурат Махметович, доктор технических наук, профессор, Президент Научно-исследовательского института транспорта и коммуникаций, национальный секретарь Международного транспортного коридора ТРАСЕКА (Алматы, Казахстан)

E-mail: muratbek@niitk.kz, niitk@niitk.kz

В статье дан краткий обзор альтернативных транзитных маршрутов в Каспийском регионе (широтного — «нового Шелкового пути» и меридионального — «нового Балтийско-Каспийского пути»), в свете чего на примере преимущественно сухопутных транспортных путей рассматриваются транспортные пространства межгосударственных объединений, в которые входят государства Каспийского региона. Особое внимание уделяется Казахстану и Ирану как ключевым элементам транскаспийских маршрутов.

Ключевые слова: Каспийский регион, новый Шелковый путь, транспортные коридоры, коридор «Север — Юг», коридор TRASECA, железные и автомобильные дороги, транспортное пространство.

Превращение государств Каспия в самостоятельных экспортеров энергоресурсов знаменовало возвращение концепции Великого шелкового пути через территории этих стран, вновь оказавшихся на кратчайшем пути между народами Европы и Азии: «Сегодня как европейские, так и азиатские страны заинтересованы в реконструкции Шелкового пути, чтобы придать ускорение экономическим, культурным и торговым обменам стран и континентов» [*Транспортные связи Европа-Азия 2006*]. На роль «нового Шелкового пути» сегодня претендуют как отдельные транспортные коридоры, так и транспортные сети. Приведем пример Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог — ТАЖД / TAR, — предусматривающее развитие интермодальных транспортных перевозок по линии Азия — Европа, призванных соединить регион АТР, включая российский Дальний Восток, с европейским континентом. Ключевая роль Каспия в реализации подобного рода соглашений проявилась уже в конце XIX в. (известен интерес лорда Керзона к Среднеазиатской, или, как ее именовали в Европе, Транскаспийской железной дороге [*Wright 1987*]) и лишь усилилась в XX и XXI столетиях [*Yate 1920; Bonn 1938; Stratton 1944.a, b; O'Hara 2004; Lemańczyk 2013*].

На транспортные проекты «нового Шелкового пути» и политико-экономические коллизии вокруг этих проектов существенным образом влияют не только потребности отдельных государств в минеральном сырье, но и сложившаяся за последние двадцать лет геополитическая и геоэкономическая конфигурация Каспийского региона. Сегодня он структурирован рядом межгосударственных объединений политического и экономического характера:

— ОЭС — Организацией экономического сотрудничества, объединяющей учредивших ее Исламскую Республику Иран, Исламскую Республику Пакистан, Турецкую Республику, а также Кыргызскую Республику, Республику

**Кочетков А.В., Тынянова О.Н., Бекмагамбетов М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА**

Таджикистан, Туркменистан, Республику Казахстан, Республику Узбекистан, Исламскую Республику Афганистан и Азербайджанскую Республику (последняя представляет Каспийский регион в «Организации за демократию и экономическое развитие — ГУАМ»);

- ОДКБ — Организацией Договора о коллективной безопасности, в составе Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Таджикистан и Республики Армения;
- ОБСЕ — Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе, в состав которой входят четыре прикаспийских государства, за исключением Ирана;
- ШОС — Шанхайской организацией сотрудничества в составе КНР, Российской Федерации, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Таджикистан и Республики Узбекистан (статус наблюдателя при ШОС имеет Иран, являющийся одновременно членом Организации исламского сотрудничества и ОПЕК и наблюдателем при Южно-Азиатской ассоциации регионального сотрудничества SAARC);
- ЕврАзЭС — Евразийским экономическим сотрудничеством в составе Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Российской Федерации и Республики Таджикистан¹.

¹ 6 октября 2005 г. на саммите образованного в 2002 г. Центральнo-Азиатского Сотрудничества (ЦАС) было принято решение о подготовке документов для создания объединенной организации ЦАС — ЕврАзЭС, т.е. фактически решено упразднить ЦАС. 25 января 2006 г. был подписан протокол о присоединении к организации Узбекистана, однако в октябре 2008 г. он приостановил участие в работе органов ЕврАзЭС. С мая 2002 г. статус наблюдателя при ЕврАзЭС имеют Молдавия и Украина, с 2003 г. — Армения.

Функциями ЕврАзЭС как международной экономической организации является формирование общих внешних таможенных границ входящих в нее стран, выработка единой внешнеэкономической политики, тарифов, цен и других составляющих общего рынка.

В «Заявлении глав государств Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Российской Федерации и Республики Таджикистан об учреждении Евразийского экономического сообщества» отмечалось, что «существует потребность в более тесном сближении и унификации национального законодательства, проведении мероприятий, направленных на увеличение совокупного экономического потенциала наших стран и согласованной структурной перестройки их экономик» [*Заседание Межгосударственного совета глав государств ... 2000*]. Одновременно в документе подчеркнуто, что одним из направлений деятельности создаваемой международной организации в области экономической политики является формирование общего рынка транспортных услуг и единой транспортной системы.

В свою очередь транспорт и коммуникации, торговля и инвестиции, энергетика, минеральные ресурсы и окружающая среда входят в число приоритетных направления регионального сотрудничества в рамках как ОЭС, так и ОБСЕ, т.н. «вторая корзина» которой представляет собой программы экономической безопасности, все более тесно связывающейся с Каспийским регионом. Так, М.Т. Лаумулин, анализируя интересы ЕС на Каспии, справедливо указывает на привлекательность Каспийского региона как альтернативы ОПЕК, выделяя в качестве приоритетных направлений по крайней мере берлинской политики активную поддержку развития транспортной инфраструктуры по линии Восток — Запад [*Лаумулин 2005*]. Развитие газовой сети и маршрутов транзитных перевозок, которые связывали бы ресурсы региона, включая Иран, с европейским рынком, оказываются в этом случае альтернативой отнюдь не только России, но и политике США, стремящихся к установлению полного контроля над ресурсами Персидского залива [*Magomedov 2005*].

Таким образом, с одной стороны, речь идет о формировании транспортного пространства Каспийского региона, прежде всего на создании альтернативных маршрутов транзитных перевозок, с другой стороны, применительно как к ЕврАзЭС, так и ОЭС и, тем более, к транспортной системе Европа — Кавказ — Азия (ТРАСЕКА), — о создании единого транспортного пространства соответствующих межгосударственных объединений. Характерно, что факт формирования такого единого пространства вынуждены признать даже те исследователи Каспия, которые отказывают ему в каком-либо ином единстве (см., напр.: [*Bolukbasi 1998; Peyrouse 2009*]).

Под единым транспортным пространством (ЕТП) мы понимаем совокупность транспортных систем государств — членов межгосударственного объединения, в рамках которой обеспечиваются взаимное беспрепятственное перемещение пассажиров, грузов и транспортных средств, их техническая и технологическая совместимость, гармонизированные законодательство и нормативная правовая база в области транспорта, национальный режим при создании и функционировании транспортных компаний и единые правила конкуренции. ЕТП охватывает все виды транспорта и распространяется на поставщиков транспортных и вспомогательных транспортных услуг всех форм собственности, вне зависимости от страны учреждения [*Бекмагамбетов 2002, 2003, 2005, 2010; Бекмагамбетов и др. 2001, 2010; Бекмагамбетов, Смирнова 2005; Бекмагамбетов, Кочетков 2013*].

В то же время в рамках данной статьи речь будет идти прежде всего о наземном транспорте, поскольку в случае больших континентальных пространств именно дороги несут основную «пространствообразующую» нагрузку [*Баранский 1956; Хаусхофер 2001*]. Такое понимание, в частности, демонстрирует Европейская экономическая комиссия (ЕЭК ООН),

**Кочетков А.В., Тынянова О.Н., Бекмагамбетов М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
 НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА**

рассматривая связывающие Европу с Азией международные транспортные сети и инициативы, а также консолидированные евро-азиатские транспортные связи (ЕАТС; последние, правда, включают также и внутренние водные пути) [Совместное исследование... 2008] (рис. 1). Как можно видеть, Каспийский регион играет значительную роль в трансконтинентальных транспортных сетях, и большинство поддерживаемых ООН маршрутов ЕАТС проходят именно через него (рис. 2).

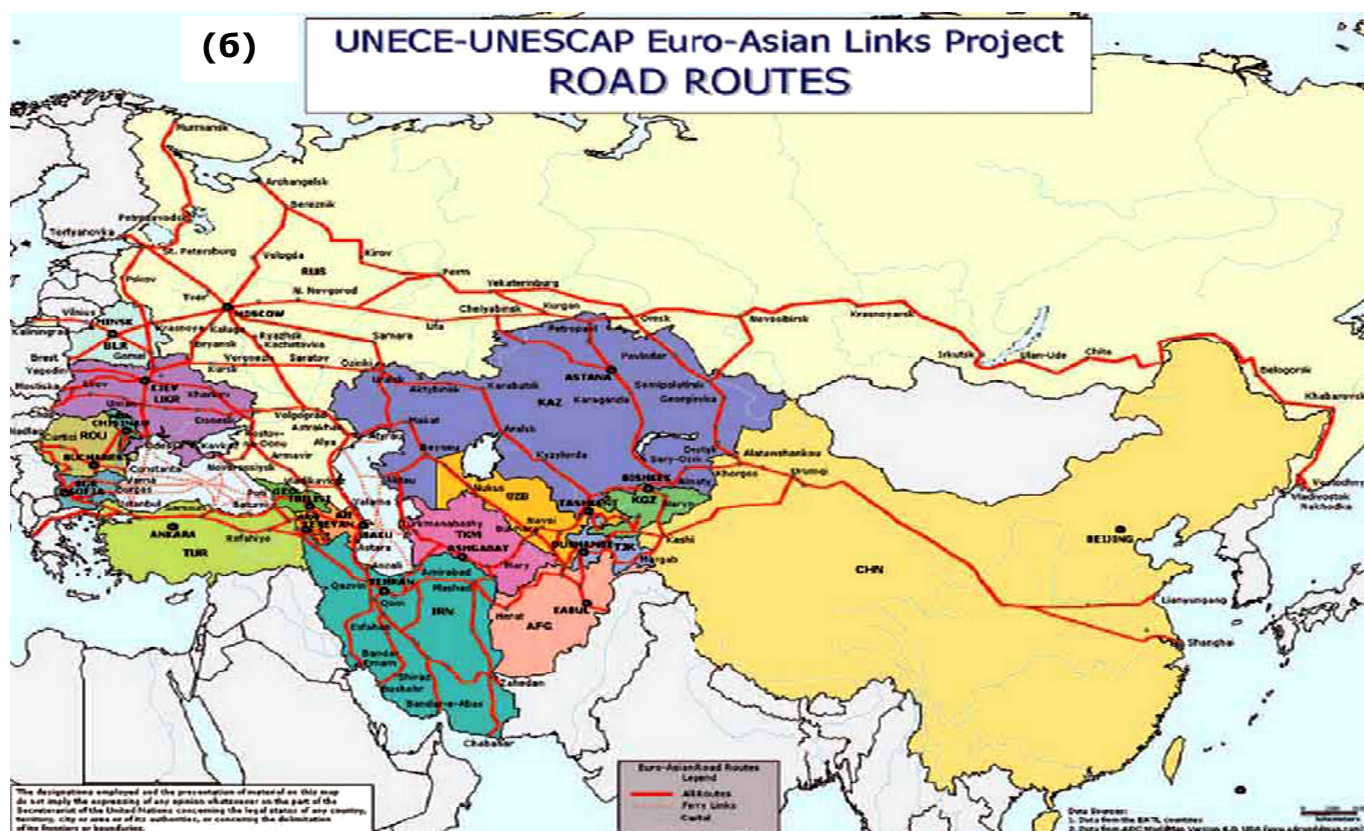
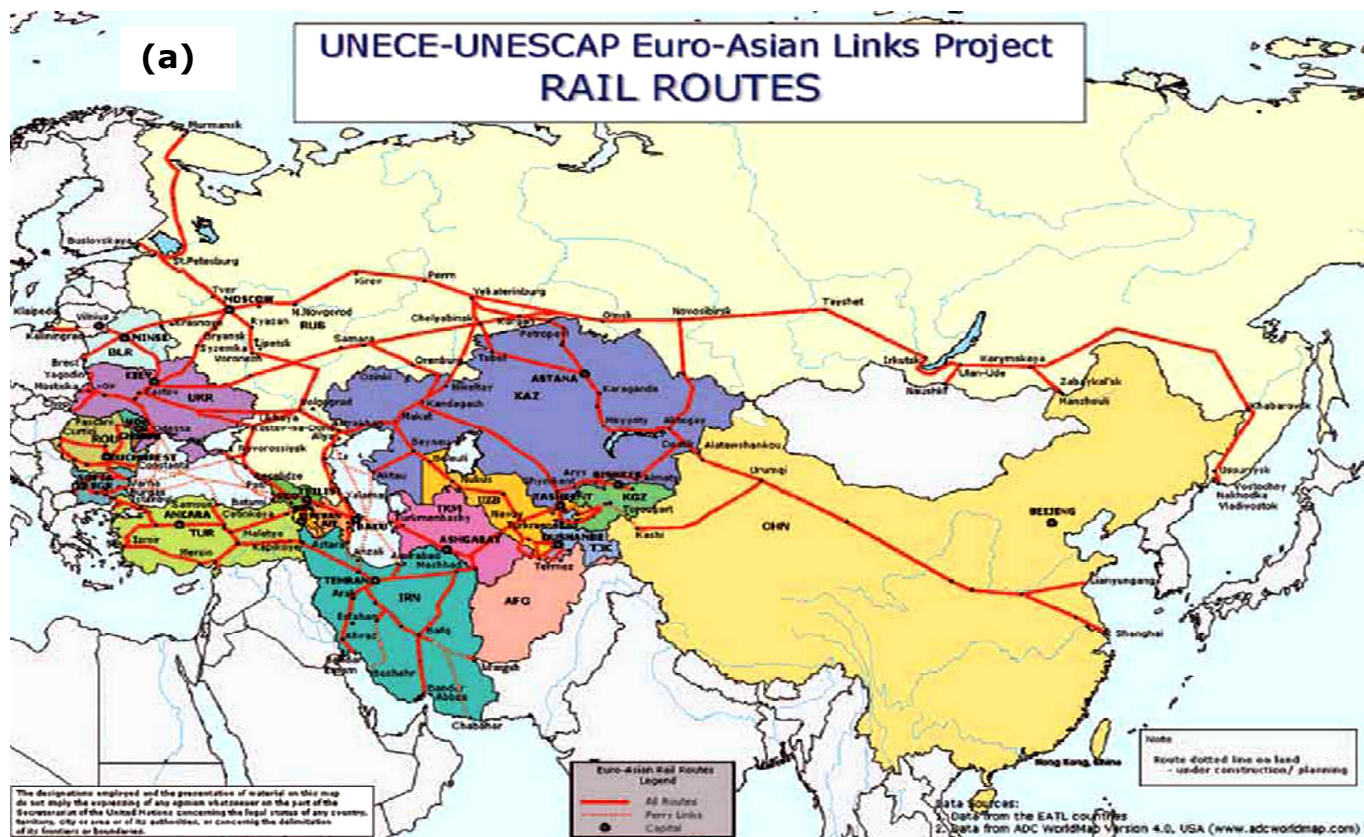


Рис. 1. Схематическая карта сетей поддерживаемых ООН маршрутов ЕАТС: (а) железнодорожных, (б) автомобильных. По [Совместное исследование... 2008]

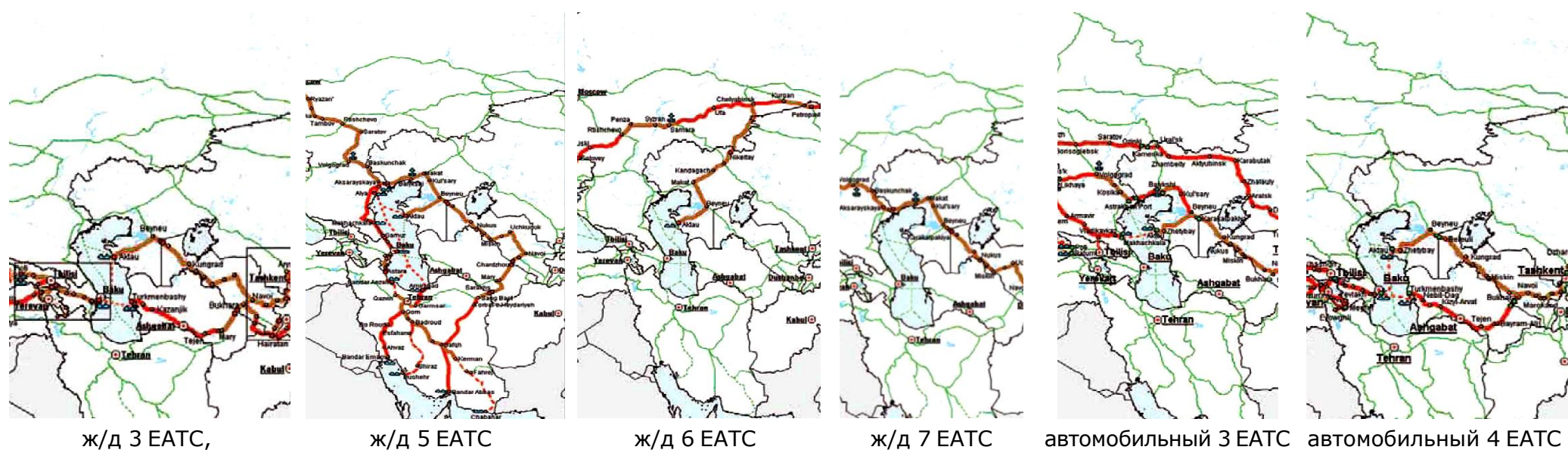


Рис. 2. Каспийские сегменты некоторых железнодорожных и автомобильных ЕАТС, поддерживаемые ООН.

По [Совместное исследование... 2008]

**Кочетков А.В., Тынянова О.Н., Бекмагамбетов М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
 НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА**

Несомненно, с этой точки зрения для функционирования единого транспортного пространства каждого из вышеназванных межгосударственных объединений значима роль каждого из прикаспийских государств, однако нельзя не отметить, что в общеконтинентальном евразийском масштабе ключевое место наряду с Россией занимает транспортная инфраструктура Казахстана (рис. 3).

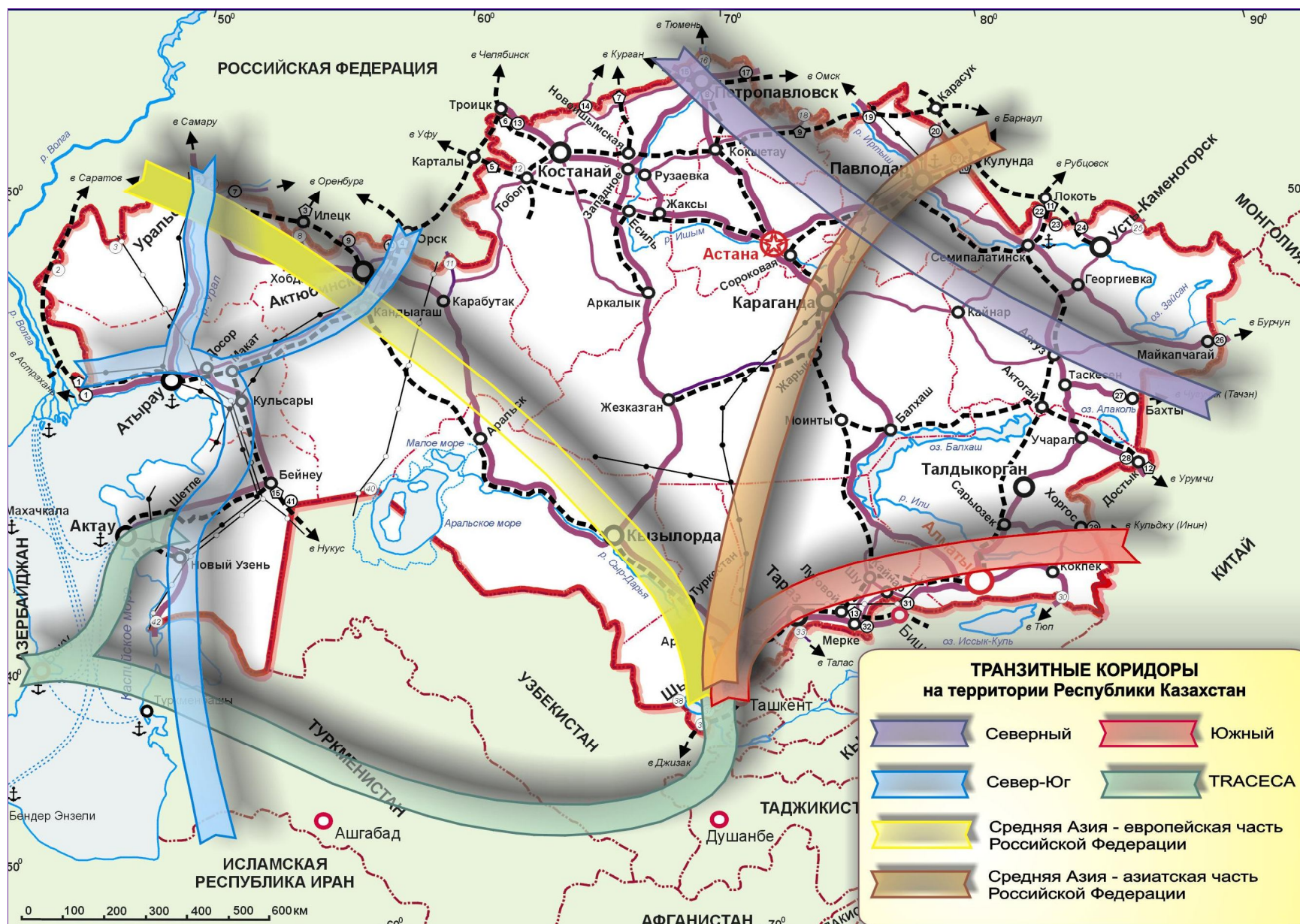


Рис. 3. Транзитные коридоры на территории Республики Казахстан

Транспортное пространство коридора «Север — Юг»

Если широтные МТК с большим или меньшим основанием претендуют на роль «нового Шелкового пути», то транспортный коридор «Север — Юг», соединяющий Финляндию и государствами Персидского залива, Пакистаном и Индией, несомненно, может именоваться «новым Балтийско-Каспийским путем», являясь современной версией транзита если не «из варяг в арабы», то как минимум «из варяг в персы».

Соглашение о создании международного транспортного коридора «Север-Юг» (рис. 4) было подписано Россией, Ираном и Индией в Санкт-Петербурге еще в сентябре 2000 г., и два маршрута этого МТК проходят по российской территории: Транскаспийский — через порты Астрахань, Оля, Махачкала — и по западной ветви коридора, по линии Астрахань — Махачкала — Самур, с последующим выходом в Иран через территорию Азербайджана (как по железной дороге, так и по автомобильной трассе E119/AN8, являющейся частью Международной азиатской сети, рис. 4.а).

Развитие Западного маршрута МТК связывается в первую очередь с реализацией проекта, подписанного в 2005 г. Россией, Ираном и Азербайджаном по строительству железнодорожной линии Астара — Решт — Казвин (рис. 4.б). Соединение азербайджанской Астары и одноименного города на иранской территории является одновременно и логистической альтернативой недействующему ныне маршруту Нахичевань — Джульфа, существенно оптимизирующей эту часть МТК, и альтернативой политической. Последнее сказывается и на различии в оценках состояния и перспектив данного проекта. Так, со ссылкой на один и тот же источник — заместителя министра транспорта и дорог Ирана А. Садеги — два представителя соответствующих сторон называют, с разницей в 4 месяца, различные показатели степени выполнения проекта иранской стороной (67% в феврале 2013 [Саруханян 2013] и 81% — в июне [Ализаде 2013]), сходясь в том, что в 2014 г. иранская сторона планирует сдать трассу в эксплуатацию. При этом опасения возможной экономической и политической изоляции Армении стимулируют ее к поиску привлекательности собственных транспортных проектов, например, к рассмотрению возможности связи иранского Бендер-Абаса и грузинского черноморского порта Поты [Саруханян 2013].

Кочетков А.В., Тынянова О.Н., Бекмагамбетов М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА

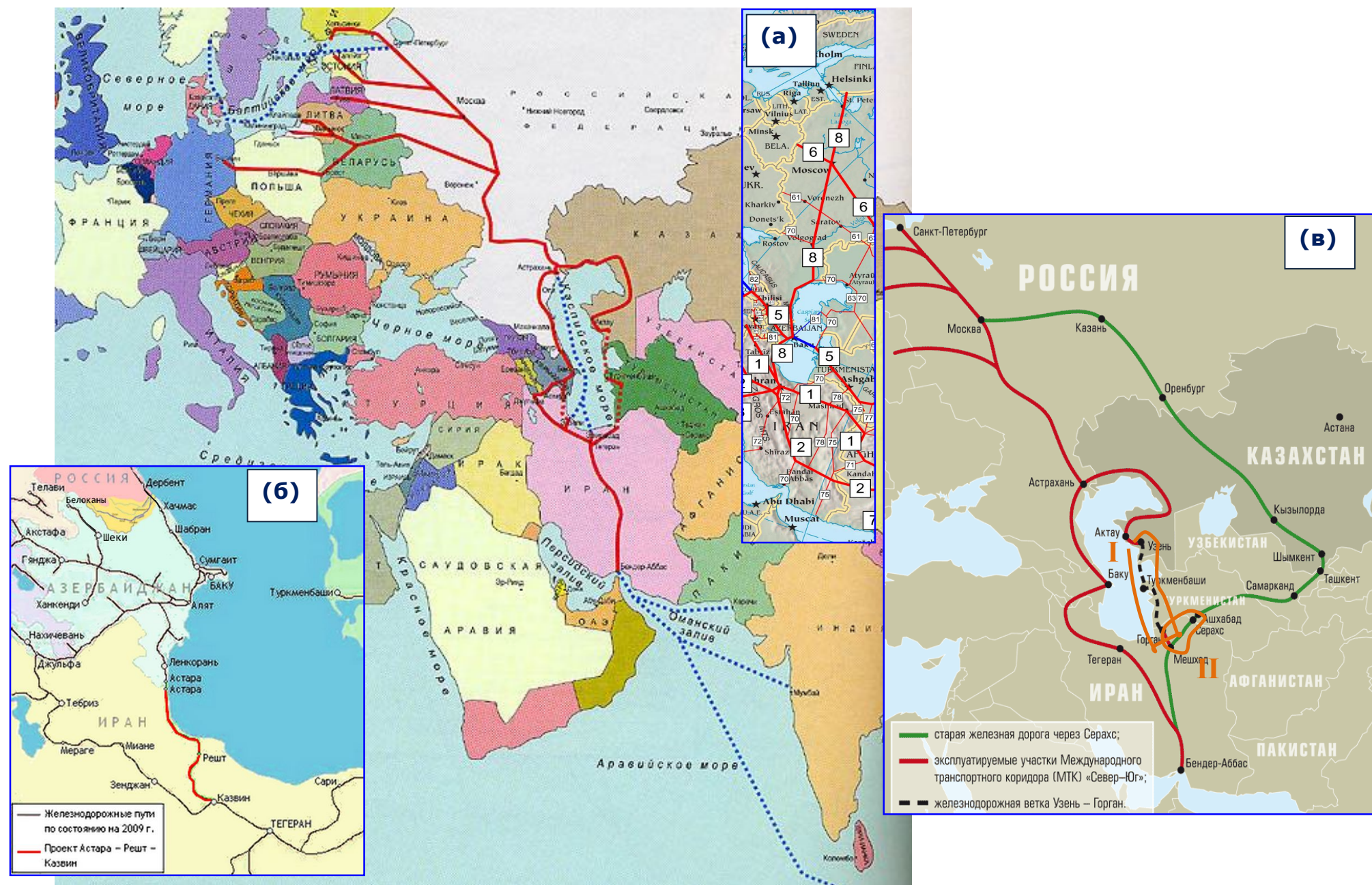


Рис. 4. Международный транспортный коридор «Север — Юг».

На врезках: (а) автомобильная трасса E119/AN8 (АН8 4 718 км: граница с Финляндией — Санкт-Петербург — Москва — Волгоград — Астрахань — Кизляр — Махачкала — Дербент — Баку — Тегеран — Бандар-Емам, Иран) в системе Международной азиатской сети, подробнее см. рис. 8); (б) магистраль Казвин — Решт — Астара (темно-желтым выделена долина р. Самур) (в) магистраль Иран — Казахстан — Туркменистан как элемент международного транспортного коридора «Север — Юг»: ветка Узень — Горган (I) и линия Теджен — Серахс — Мешхед (II)

Между тем в 2012 г. в рамках проекта Астара — Решт — Казвин Иран объявил об открытии нового порта на Каспии, которым должен стать город Астара. Иранская судоходная компания и компания KAVEN еще в 2009 г. подписали контракт на строительство нового порта на границе с Азербайджаном, парходство провинции Гилян инвестировало в проект около 78 млн. долл. США. Ожидается, что на первом этапе порт, строительство которого предполагается завершить в 2015 г., будет принимать и отгружать 2,5 млн. т грузов в год с перспективой грузооборота 3,5 млн. т в год [Иран через две недели откроет... 2012] — в дополнение к уже обслуживающим коридор «Север — Юг» Энзели, Амирабадом и Ноушехром, портовые мощности которых превышают 20 млн. т. [Ковалев 2013].

Транскаспийский маршрут связывает три названных порта с Махачкалинский портом и Астраханским водотранспортным узлом, который образуют порты Астрахань и Оля. Строительство последнего было начато согласно Указу Президента РФ от 31 октября 1992 г. № 1314 «О государственной поддержке возрождения торгового флота на Каспии» в целях развитие транспортных коммуникаций с государствами Кавказа и Средней Азии, а также Ираном — т.е. собственно в рамках подготовки к созданию МТК «Север—Юг», — и в октябре 1997 г. порт был открыт для международного сообщения. В 2012 г. «Российская газета» сообщала: «Морской торговый порт Оля способен принимать суда с осадкой до 4,5 метра. В состав первого грузового района входит 19 причалов, в том числе 16 — грузовых, три — для портового и служебно-вспомогательного флота. По завершении строительства первого грузового района порта общая проектная мощность грузовых терминалов составит восемь миллионов тонн» [Попова 2012]. Между тем еще двумя годами ранее в докладе начальника департамента транспорта и портов министерства промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области О.Ю. Михина указывалось: «Технические возможности по увеличению грузооборота на имеющихся мощностях практически исчерпаны. Для обеспечения роста грузооборота до отметки в 7 млн. тонн в год, предусмотренные генеральной схемой развития порта, необходимо форсировать строительство причалов. Грузовая база для обеспечения соответствующего роста грузопотока активно реализуется. ... Частные инвесторы, в рамках заключенных с Росморречфлотом соглашений, профинансируют в 2010 году строительство объектов порта в объеме 800 млн. рублей, полностью выполнив взятые на себя обязательства. Вместе с тем, государ-

**Кочетков А.В., Тынянова О.Н., Бекмагамбетов М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
 НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА**

ством запланированы на 2010 год только 227,4 млн. рублей, что явно не достаточно для существенного движения строительства федеральной части перегрузочных комплексов» [Михин 2010]. Указывалось в докладе и на ожидаемый перевод в порт Оля портовой деятельности из Астрахани в 2014 г. в связи с ростом грузооборота. Между тем если реконструкция автомобильной дороги А-153 Астрахань — Каспийский — Кочубей — Кизляр — Махачкала предусматривалась Федеральной целевой программой (ФЦП) «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)», а строительство портового железнодорожного сортировочного парка морского порта Махачкалы — ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)», то наземные транспортные коммуникации порта Оля Федеральными целевыми программами не предусматриваются.

Таким образом, по развитости сети автомобильных дорог в портовых зонах и по обеспечиваемой ею связности пространства лишь каспийское побережье Дагестана сравнимо сегодня с Ираном (рис. 5), Астраханская же область и, тем более, Лаганский район Калмыкии (г. Лагань рассматривается сегодня в качестве перспективного порта) существенно отстают от него.



Рис. 5. Транспортные магистрали каспийского побережья России и Ирана по состоянию на 2000 г.: (а) автомобильные дороги Дагестана, (б) автомобильные дороги Лаганского района Калмыкии, (в) автомобильные дороги Астраханской области, (г) автомобильные (оранжевые линии) и железные (фиолетовые линии) дороги Ирана

**Кочетков А.В., Тынянова О.Н., Бекмагамбетов М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА**

Возможности доставки товаров судами «река-море» по мультимодальному коридору «Север — Юг» с российской стороны сегодня существенно ограничивают:

- отсутствие необходимых подъездных железнодорожных путей и инфраструктуры даже в случае наиболее динамично развивающегося российского порта Оля, отсутствие в нем инвестора для развития контейнерного комплекса и ограниченные возможности порта Астрахань в отношении увеличения территорий стивидорных компаний²;

² Стивидорные компании выполняют весь комплекс грузовых операций как на судне, так и на берегу, включая складские операции.

- метеорологические условия: единственным незамерзающим портом России на Каспии является Махачкала, оба остальных, Оля и Астрахань, — замерзающие,
- неопределенность правовых и административно-экономических перспектив порта Махачкалы, остающегося единственным не приватизированным портом в стране (по сведениям на июль 2013 г., вопрос о включении предприятия весной 2014 г. в уже утвержденный правительством Прогнозный план приватизации на 2014—2016 гг. только рассматривался [*Морской порт Махачкала... 2013*]), его слабая техническая оснащенность (приему нефтеналивных судов как с буровых платформ ЛУКОЙЛа на Каспии, так и из Казахстана мешает неразвитая инфраструктура порта, недостаточная емкость припортовых нефтехранилищ [*Расширить мощности порта Махачкала... 2012*]; по мнению заместителя руководителя Росморречфлота К. Стасюка, порту требуется реконструкция всего комплекса аппаратуры Глобальной морской системы связи при бедствии и системы управления движением судов [*Морской порт Махачкала... 2013*]) и криминогенная ситуация в Дагестане, в том числе непосредственно вокруг предприятий порта [*Расширить мощности порта Махачкала... 2012*].

В итоге в 2013 г. в российских морских портах Каспия было перегружено на 24,3% грузов меньше, чем за 11 месяцев 2012 г., причем грузооборот портов снизился как за счет сухогрузов (до 2,8 млн. т, -37,3%), так и наливных грузов (до 4,4 млн. т, -12,9%). Грузооборот порта Махачкала сократился на 16,9%, порта Астрахань — на 28,8%, порта Оля — в 2,7 раза [*Грузооборот морских портов России... 2013*].

В то же время в Каспийском регионе открываются новые возможности оптимизации данного коридора за счет развития его Восточного маршрута.

Так, в октябре 2007 г. во время встречи в Тегеране глав Ирана, Казахстана и Туркменистана был согласован проект по строительству огибающей Каспийское море линии Жанаозен — Гызылгая — Берекет — Этрек — Горган, соединяющей железные дороги этих трех государств, с последующим выходом на сеть российских железных дорог [*Международный транспортный коридор «Север — Юг» 2008*] и созданием вдоль объединяющей названные страны магистрали многополосного шоссе.

Большое экономическое значение дороги для Каспийского региона связывается Ираном — инициатором проекта — с созданием альтернативного маршрута железнодорожных транзитных перевозок между ним и странами Центральной Азии и обеспечением роста объемов и сокращением сроков доставки транзитных грузов [*Иран, Казахстан и Туркменистан построят железную дорогу... 2007*]. В частности, железнодорожная ветка Узень — Горган оптимизирует транспортный коридор «Север — Юг», сокращая маршрут на 600 км (**рис. 4.в**). Что же касается грузооборота новой магистрали, то он, по предварительным прогнозам, ожидается первоначально в пределах до 3—5 млн. т грузов в год с последующим ростом до 10—12 млн. т. [*Турция готова присоединиться... 2013*]; по оценкам Минтранса РФ, перевозки грузов по маршруту «Север — Юг» в перспективе могут составить до 20 млн. т в год без учета нефти и нефтепродуктов [*Шустов 2009*], а по экспертной оценке ОАО «РЖД», уже к 2015 г. товарный рынок всего МТК оценивается в 25—26 млн. т [*Международный транспортный коридор «Север — Юг» 2008*].

В 2007 г. протяженность дороги планировалась около 800 км, однако после того, как в 2009 г. страны приступили к строительству, в 2011 г. на встрече и.о. министра дорог и транспорта Ирана А. Никзада с заместителем председателя кабинета министров Туркменистана Н. Шагулыевым речь шла уже о 900 км: о 700-километровом участке, идущем по территории Туркменистана через Берекет в Балканском велаяте до границы с Казахстаном, о 120-километровом участке через территорию Казахстана и о 80-километровом участке на территории Ирана — от Горгана до Этрека [*Железные дороги Ирана... 2011*]. В итоге в мае 2013 г. при участии президентов Туркменистана и Республики Казахстан открыт казахстано-туркменский участок железной дороги, а в июне того же года о готовности Турции присоединиться к транспортному коридору Казахстан — Туркменистан — Иран заявил в ходе своего визита в Туркменистан президент Турецкой Республики Абдулла Гюль [*Турция готова присоединиться... 2013*].

В свете поддержки ЕЭК ООН проектов развития евро-азиатских транспортных сетей, а также концепции энергетической безопасности ОБСЕ весьма показательным является заявление Президента Туркменистана о том, что цели проекта объективно соответствуют долгосрочным стратегиям Организации Объединенных Наций и ее специализированных агентств, а также Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе [*Президенты Туркменистана и Казахстана... 2013*].

В этой связи нельзя не отметить роль, которую отводит данной железной дороге Казахстан, реализующий тем самым собственный проект выхода к Персидскому заливу [*Визит Нурсултана Назарбаева в Ашхабад... 2007*], что соответствует общей установке Н. Назарбаева: «...нам предстоит в ближайшие годы: проложить новые транспортные схемы на междуна-

**Кочетков А.В., Тынянова О.Н., Бекмагамбетов М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА**

родные рынки; модернизировать стратегические и транзитные магистрали; активнее строить схемы в направлении "Запад — Восток" и "Север — Юг", опережающими темпами подтягивать инфраструктуру Каспия» (цит. по [О Концепции развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан... 2001]). В свою очередь и ОАО «РЖД» «заинтересовано в формировании целостной железнодорожной инфраструктуры международного транспортного коридора "Север — Юг" — создании сухопутного моста протяженностью около 4,5 тыс. км от Балтики до порта Бендер-Аббас в Персидском заливе, который соединит Северо-Западную и Центральную Европу со странами Ближнего и Среднего Востока и Южной Азии» [Международный транспортный коридор «Север — Юг» 2008] (см. **рис. 4**).

В то же время уже сданная в эксплуатацию в 1996 г. линия Теджен — Серахс — Мешхед, открывшая государствам Центральной Азии кратчайший путь по «Иранскому коридору» к Персидскому заливу [Месамед 1998], означала для Казахстана и Туркменистана самостоятельный выход на нефтегазовый рынок за пределами постсоветского пространства. Именно коммерческий успех проекта Теджен — Серахс — Мешхед (который, по справедливому замечанию В. Месамеда, фактически возродил Великий шелковый путь [Месамед 1998]) явился стимулом не только для туркмено-иранского, но и в целом центрально-азиатско-иранского транспортного сотрудничества, этапами которого стали и проект Узень-Горган, и способный пропускать в год 6 млрд. куб. м газа 200-километровый газопровод Корпедже-Курдкуй, основное финансирование которого обеспечил Иран [Месамед 2007].

Двукратное (на 2 тыс. км) сокращение пути от Урала и Западной Сибири до Актау — с последующим выходом по коридору «Север — Юг» на Иран и порты Индийского океана — дало завершение в 2004 г. строительства железнодорожной линии Хромтау — Алтынсарин (**рис. 6**). Выполненные за 2 года (вместо проектных 4,5 лет [Жуматаев 2005]) работы обеспечили возможность развития новых транспортных коридоров в широтном направлении и позволили замкнуть сеть железных дорог Казахстана.

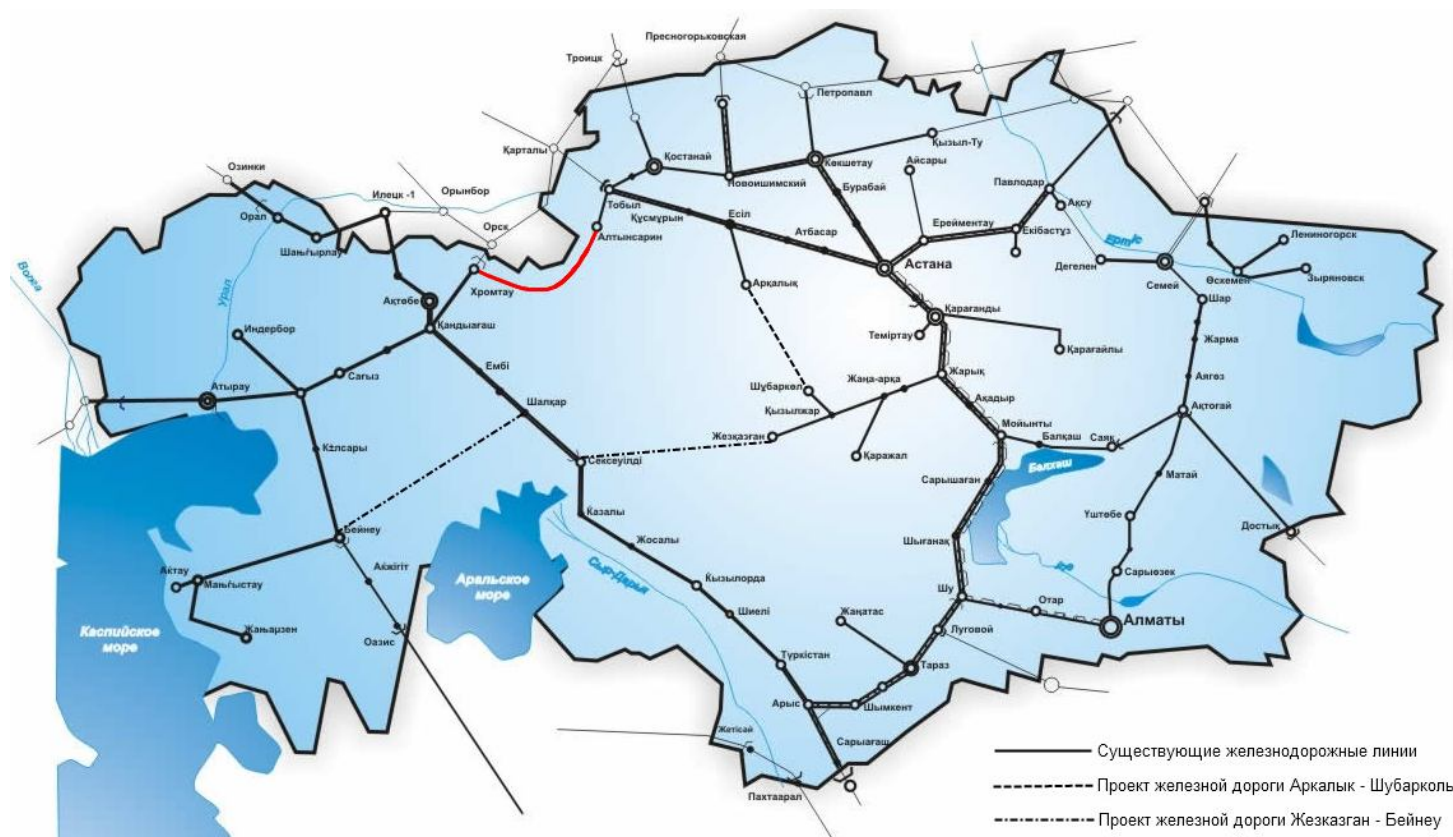


Рис. 6. Линия Хромтау — Алтынсарин на карте железных дорог Республики Казахстан (выделена красным)

Таким образом, порт Актау с железнодорожной паромной переправой Актау — Баку, через которую еще в 2004 г. прошло около 100 тыс. т транзитных грузов, стал важным транспортным узлом на пересечении МТК «Север — Юг» и второго крупнейшего альтернативного коридора, проходящего через Каспийский регион — TRACECA, связавшего Республику Казахстан с государствами Южного Кавказа. Однако уже к 2004 г. пропускная способность актауского порта увеличилась до 10 млн. т нефти и нефтепродуктов и 1,5 млн. т грузов [Жуматаев 2005]. Тенденция роста транзитной привлекательности порта была отмечена еще в ранее, в Постановлении Правительства Республики Казахстан от 27 апреля 2001 г. N 566 «О Концепции развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан» [О Концепции развития международных транспортных коридоров... 2001].

Не менее значимым портом МТК «Север — Юг» является Атырау, перевозка грузов через который всеми видами транспорта в 2006 г. составила 115,9 млн. т при прогнозируемом на 2015 г. показателе в 184,37 млн. т (соответственно, внешнеторговый оборот в 2006 г. составил 11860 млн. долл. США при прогнозируемом на 2015 г. объеме в 28200 млн. долл.) [Стратегия развития Атырау... 2007], чему в значительной мере способствует близость нефтяного месторождения Тенгиз, а также относительная близость и транспортная доступность Эмбинского нефтеносного района. В этих условиях восстановление автодорог на участке порт Актау — Бейнеу — Опорная — Атырау, имело две стратегические цели: закрепление достигнутого за счет железнодорожных коридоров выхода Казахстана к морским портам и задействование автодороги за-

**Кочетков А.В., Тынянова О.Н., Бекмагамбетов М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА**

падного Казахстана в транзитном пропуске автотранспорта по шести основным международным коридорам (рис. 7).

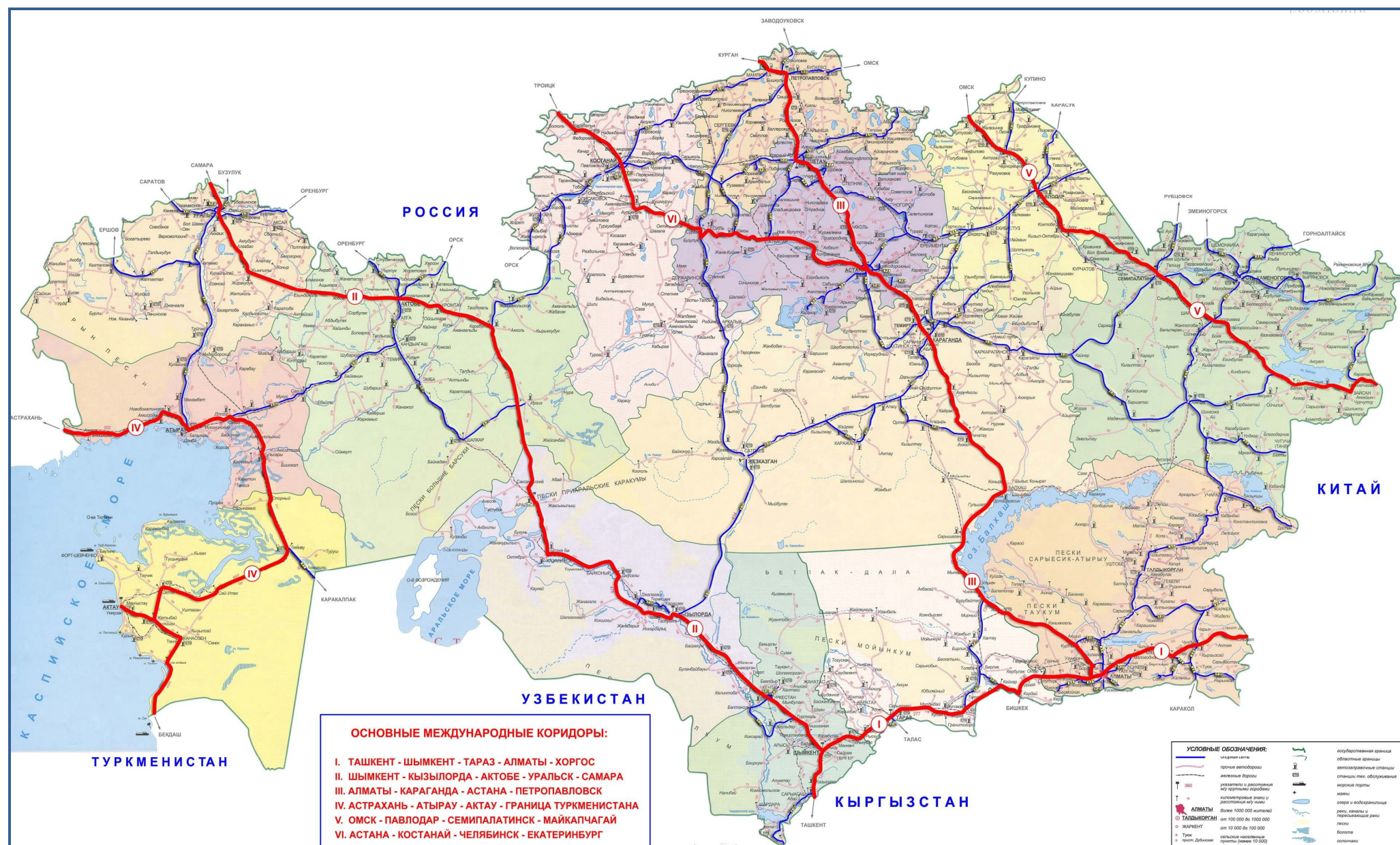


Рис. 6. Автомобильные дороги Республики Казахстан. С сайта http://www.200stran.ru/maps_group2_item2452.html

Здесь укажем, что на начало 2011 г. протяженность автомобильных дорог РК составила 128 тыс. км (в том числе более 97,1 тыс. км — автодороги общего пользования, из общей протяженности которых 23,5 тыс. км — республиканского значения, а 73,6 тыс. км — местной сети) [Стратегический план... 2011]. За 2002—2004 гг. было построено и реконструировано более 6 тыс. км автомобильных дорог [Жуматаев 2005], с 2005 г. строительство и реконструкция всех типов дорог ведется с расчетной нагрузкой на ось до 13 т; согласно Стратегическому плану Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2011—2015 годы, все международные коридоры реконструируются по параметрам не ниже II технической категории, для контроля чего внедрен пятиступенчатый контроль качества [Стратегический план... 2011].

Предполагается, что эти меры, а также рациональная тарифная политика позволят увеличить грузопоток как внутренний, так и транзитный, способствуя полноценному использованию и дальнейшему развитию транспортной (и иной) инфраструктуры. Последнее является принципиальным условием формирования единого транспортного пространства в рамках всех трех межгосударственных объединений — ОБСЕ, ОЭС и ЕврАзЭС: как указывалось в 2008 г. в исследовании ЕЭК ООН, созданию ЕТП препятствует недостаточная мощность и пропускная способность отдельных участков железнодорожных сетей (на маршруте 5 ЕАТС), наличие не электрифицированных участков (на маршруте 7 ЕАТС), а также значительная неоднородность дорог большинства автомобильных маршрутов ЕАТС [Совместное совещание... 2008].

Между тем, как сообщил ИА Новости-Казахстан президент АО «КаздорНИИ» Багдат Телтаев, на 2012 г. более половины всех автомобильных дорог в Казахстане находились в аварийном состоянии, о чем министр сообщил на совещании в конце февраля 2012 г.: «Результаты показали, что 68% автомобильных дорог требуют капитального ремонта и реконструкции, то есть находятся в аварийном состоянии. В удовлетворительном состоянии находятся около 11%, в неудовлетворительном состоянии — 21%» [Большинство автодорог в Казахстане... 2012]. Не соответствуют международным требованиям и автодорожные пограничные переходы из Казахстана в страны ближнего зарубежья [О Концепции развития... 2001; Бекмагамбетов, Кочетков 2013].

Транспортное пространство широтных транспортных коридоров

Как уже отмечалось, идея «нового Шелкового пути» возникла еще в конце XIX в. В третьем тысячелетии в качестве Великого шелкового пути рассматриваются Трансазиатских железных дорог — т.н. «железный шелковый путь» (рис. 8),

Кочетков А.В., Тынянова О.Н., Бекмагамбетов М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА

система автомобильных дорог Международной азиатской сети (рис. 9) и транспортный коридор Европа — Кавказ — Азия (TRACECA), непосредственно именуемая «новым шелковым путем» (рис. 10).

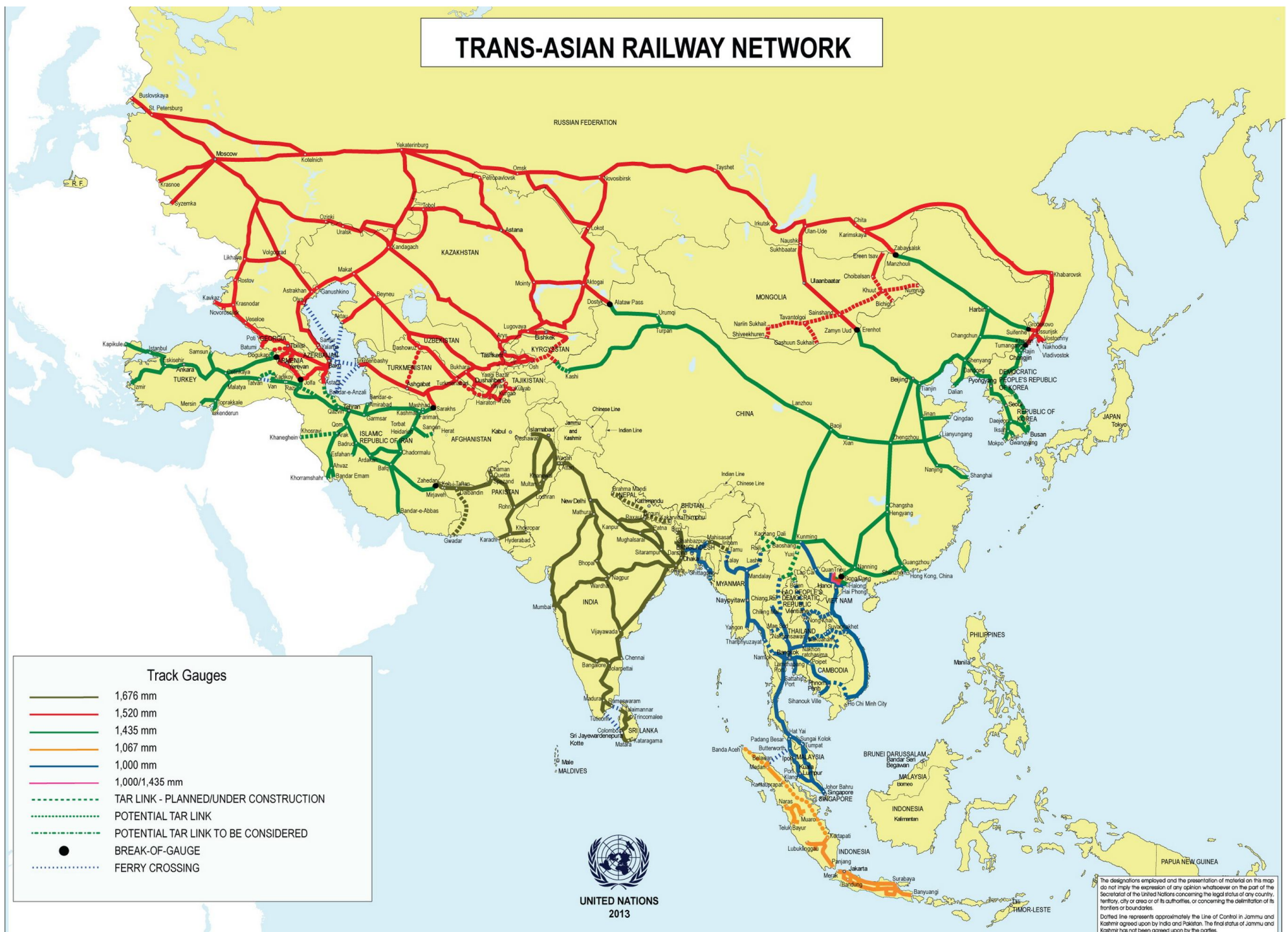


Рис. 8. Сеть Трансазиатских железных дорог на 2013 г. С сайта http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/images/tarmap_latest.jpg

Международный проект Трансазиатской железной дороги (ТАЖД; Trans-Asian Railway, TAR) по созданию объединённой сети грузоперевозок в Европе и Азии, координирующийся Экономической и социальной комиссией ООН по странам Азиатско-Тихоокеанского региона (ЭСКАТО ООН), стартовал в 1960-х гг. в целях обеспечения непрерывного железнодорожного сообщения между Стамбулом и Сингапуром (14 тыс. км) с дальнейшим выходом на европейские территории. Получив новый импульс к развитию после окончания холодной войны и краха биполярного мира, проект трансформировался в объединённую стратегию ЕЭК ООН — ЭСКАТО ООН по построению трансконтинентальной сети железных дорог между Европой и китайскими портами на тихоокеанском побережье [Совместное исследование... 2008]. В итоге 10 ноября 2006 г. семнадцатью государствами Азии было подписано Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог (Trans-Asian Railway Network Agreement) [Intergovernmental Agreement... 2006], составными частями которой стали Северный и Южный транспортные коридоры, Юго-восточная азиатская сеть (основу которой составляет железная дорога Куньмин — Сингапур) и коридор «Север — Юг» [Kurtov 2010; Balgabekov 2013].

Между тем небезынтересен факт первого упоминания о самой концепции ТАЖД в 1922 г. — причем именно в связи с Каспийским регионом, рассматривавшимся в контексте создания Британской империей ближневосточного «пояса безопасности» (на подмандатных территориях) на пути к Индии [Barron 1922]. Контекст экономической безопасности отчетливо прослеживается во всех поддерживаемых ООН проектах широтных трансконтинентальных коридоров, из которых два — Южный и «Север — Юг» — проходят через прикаспийские государства (Южный коридор — через Иран).

Значительную роль в формировании широтной компоненты евро-азиатской транспортной системы играют автомобильные дороги, которым в ряде случаев отдается предпочтение несмотря на их большую дороговизну по сравнению с железнодорожными. Помимо упомянутой выше трассы АН8 (в составе коридора «Север — Юг») существенное значение для

**Кочетков А.В., Тынянова О.Н., Бекмагамбетов М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
 НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА**

формирования каспийского транспортного пространства имеет трансасиатская автомобильная трасса АН5 Шанхай — Урумчи — Алматы — Ташкент — Ашгабад — Туркменбаши — Баку — Гянджа — Тбилиси — Эрзурум — Анкара — Стамбул (рис. 9). Хотя более 5000 км пока не отвечают международному уровню, можно ожидать, что часть из 10—15 млрд. долл., которые предположительно будут затрачены на ее строительство [Мирзаев 2004, с. 156], будет вложена в повышение класса магистрали. К настоящему времени почти полностью устранены разногласия в торговой, таможенной и налоговой политике стран, по территории которых проходит эта международная трасса, и проведена унификация законодательной базы.



Рис. 9. Каспий в системе Международной азиатской сети (автомобильных дорог) (по состоянию на 2003 г.).

Через Каспийский регион проходят трансасиатские автомобильные трассы:

- 1** — АН1 (20 557 км) Токио — Осака — Пусан — Сеул — Пхеньян — Шэньян — Пекин — Сянган — Ханой — Пномпень — Бангкок — Рангун — Мандалай — Дакка — Нью-Дели — Исламабад — Кабул — Тегеран — Анкара — Стамбул — граница с Болгарией;
- 5** — АН5 (10 380 км) Шанхай — Урумчи — Алма-Ата — Бишкек — Ташкент — Ашхабад — Туркменбаши — Баку — Тбилиси — граница Турции и Болгарии;
- 8** — АН8 (4 718 км) граница с Финляндией — Санкт-Петербург — Москва — Волгоград — Астрахань — Кизляр — Махачкала — Дербент — Баку — Тегеран — Бандар-Емам (Иран).

**Кочетков А.В., Тынянова О.Н., Бекмагамбетов М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
 НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА**

Однако наибольшее внимание программы ЕЭК ООН — ЕСКАТО ООН уделяют развитию коридора Европа-Кавказ-Азия TRACECA (**T**ransport **C**orridor **E**urope **C**aucasus **A**sia, **рис. 10**)



Рис. 10. Транспортный коридор Европа — Кавказ — Азия (TRACECA). По [Совместное исследование... 2008].
На врезке: схема кавказской и центрально-азиатской части транспортного коридора TRACECA

Программа TRACECA зародилась на международной конференции в Брюсселе в мае 1993 г. в составе министров торговли и транспорта восьми стран, образовавших ядро TRACECA — пяти республик Центральной Азии и трех закавказских республик. На конференции было принято решение осуществить Программу технического содействия, финансируемую Европейским Союзом, для развития транспортного коридора по направлению Запад-Восток из Европы, с пересечением Черного моря, через Кавказ и Каспийское море с выходом на Центральную Азию.

В сентябре 1998 г. главами Правительств 12-ти государств было подписано «Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа — Кавказ — Азия» (ОМС), и в настоящее время членами ОМС являются: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Узбекистан и Украина и Иран (с 2009), Туркменистан участвует в Программе TRACECA, но не является членом ОМС. Формирование институциональной среды создало платформу для дальнейшего развития сотрудничества стран Программы TRACECA не только по вопросам транспорта и развития транспортной инфраструктуры, но и в таких перспективных направлениях, как инвестиционное сотрудничество, экологическая безопасность и пр., что соответствует концепции «второй корзины» ОБСЕ.

В общем объеме грузов углеводороды занимают большую часть — 70%. Основную номенклатуру перевозимых грузов составляют нефть и нефтепродукты, а также руда, металлы, стройматериалы, химическая продукция, товары народного потребления и т.д. Большой проблемой в регионе TRACECA на сегодняшний день остается низкий уровень безопасности автомобильных перевозок, что требует развитие профилактического подхода, который можно реализовывать в рамках Регионального плана действий по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

Динамика объема перевозок по Евро-Азиатскому транспортному коридору TRACECA за последние несколько лет показала стабильный рост. Увеличение грузооборота составило в среднем 10—15% в год. Так, если в 2005-м по данному маршруту через страны Южного Кавказа из Азии в Европу и обратно перевезено порядка 50 млн. т грузов, а в 2007-м этот показатель достиг 54 млн. т, то в 2010 г. грузопоток вырос до 85 млн. т [Бекмагамбетов и др. 2010]. В 2011 г. произошло снижение объема перевозок грузов до 62 млн. т.; по азербайджанскому участку TRACECA в 2012 г. транзитные грузовые перевозки

**Кочетков А.В., Тынянова О.Н., Бекмагамбетов М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА**

составили 15 718,8 тыс. т, что на 3,2% меньше чем в 2011 г. [Мировой кризис ударил по TRACECA 2013]. В первую очередь, это связано со снижением экспортных поставок углеводородного сырья и металлов. Также на снижение грузопотока повлияло изменение маршрутов перевозок крупными ресурсодержателями и исполнением их обязательств в рамках межгосударственных соглашений. Однако к 2020 г. ожидается увеличение объемов грузовых перевозок по коридору TRACECA вдвое. При этом с большой степенью вероятности можно утверждать, что уровень контейнеризации и возрастание объемов грузов, перевозимых в контейнерах, окажут существенное влияние на структуру потоков. Отсюда можно ожидать возрастающее влияние морских составляющих на наземные виды перевозок. Здесь, прежде всего, имеется в виду необходимость развития «сухих» портов под контейнерные перевозки, на внутриконтинентальных маршрутах. В перспективе будут привлечены контейнерные грузы в сообщении Западная Европа — Китай, страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Постановление Правительства Республики Казахстан от 27 апреля 2001 г. N 566 отмечает существенное преимущество МТК ТРАСЕКА для Казахстана: «Казахстанский участок маршрута ТРАСЕКА предоставляет возможность использования транзитной территории одного государства с единой правовой базой и транспортной системой, по сравнению с перевозками по территориям соседних государств: Кыргызстан, Узбекистан и Туркменистан. При этом грузоотправитель избегает множества пограничных переходов, используя единый перевозочный документ и получая выгодную сквозную ставку» [О Концепции развития международных транспортных коридоров... 2001].

Вопреки распространившемуся в последние годы мнению о жесткой конкуренции проектов TRACECA и «Север — Юг», мы полагаем, что меридиональный транспортный коридор не составляет прямой конкуренции TRACECA, однако «Север — Юг» в состоянии существенно перераспределить транспортные потоки на евразийском континенте. В связи с этим необходимо вести речь о прагматичном сотрудничестве соответствующих административных структур и руководствоваться экономическими интересами вовлеченных в оба проекта государств.

Пример рационального управления потоками TRACECA — «Север — Юг» демонстрирует Республика Казахстан: строительство линии Жезказган — Саксаульская — Бейнеу (рис. 11) фактически позволяет со временем соединить (с учетом существующей ветки Бейнеу — Актау) оба коридора, сходящиеся в Актау, с Центральным коридором ТАЖД — строящейся совместно с Китаем Трансказахстанской железнодорожной магистралью. В этом случае коридор «Север — Юг» оказывается одной из возможных веток соединяющей страны Юго-Восточной Азии с Европой магистрали по маршруту Достык — Актогай — Жезказган — Бейнеу — порт Актау (рис. 12).

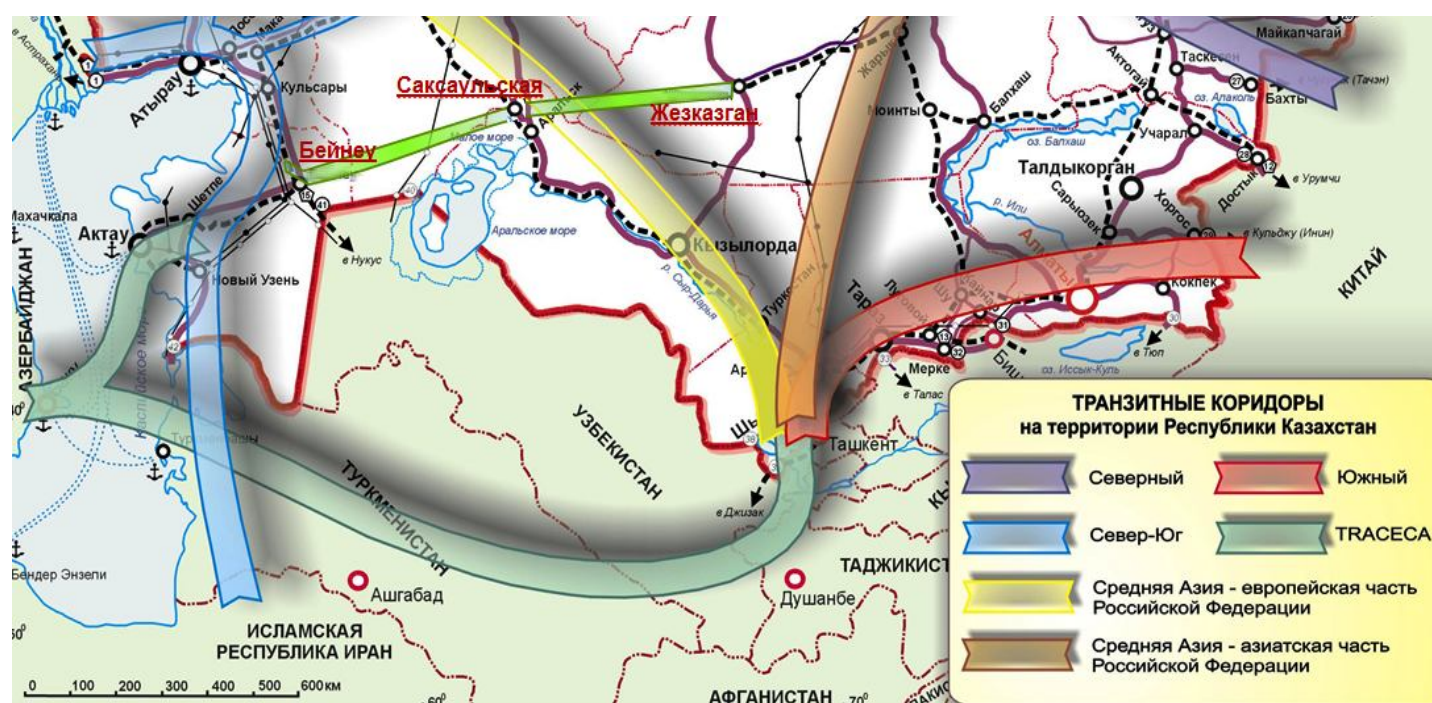


Рис. 11. Линия Жезказган — Саксаульская — Бейнеу (выделена салатовым цветом) в системе транспортных коридоров на территории Республики Казахстан



Рис. 12. Трансказахстанская железнодорожная магистраль (бирюзовый пунктир) — Центральный коридор ТАЖД

**Кочетков А.В., Тынянова О.Н., Бекмагамбетов М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
 НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА**

Широтные транспортные коридоры активно развивает Иран, в 2009 г. открывший железнодорожную линию Бам — Захедан, которая соединила основную железнодорожную сеть Евразии и вторую по протяженности на Евразийском континенте Индоостанскую железнодорожную сеть (**рис. 13**). Движение по 320-километровой трассе Бам — Захедан соединило с железнодорожной сетью страны Систан и Белуджистан, явившись продолжением железной дороги Керман — Бам.



Рис. 13. Линия Керман — Бам — Захедан (выделена красным) как часть транзитного коридора Восток — Запад.
 С сайта <http://india.farenji.net/wp-content/uploads/2010/07/India-overland-map.jpg>

По словам заместителя министра дорог и транспорта Ирана М.Р. Барзгяра, линия Керман — Бам — Захедан представляет собой часть транзитного коридора, связывающего Юго-Восточную Азию с Европой. Соединившись с Керманом, данный коридор через пограничный терминал в Рази получает выход на железную дорогу Турции, а через пограничный терминал в Джульфе — на железную дорогу Азербайджана и через пограничный терминал в Серахсе — на железную дорогу Туркменистана [*Открывается движение... 2009*], т.е. фактически является иранским элементом TRACECA.

В свою очередь, и ранее построенный Ираном в Таджикистане Анзобский туннель (туннель Истиклол, открыт в 2006 г.) между Душанбе и Худжандом, вторым по величине городом страны (**рис. 14**), обеспечивший круглогодичную автомобильную связь между северной Согдийской областью Таджикистана и его южными районами, может рассматриваться как часть возможного проекта трассы из Ирана через Афганистан (например, по маршруту Герат — Мазари-Шариф — Шерхан Бандар) в Таджикистан и дальнейшим выходом на Киргизию и Китай (**рис. 15**).

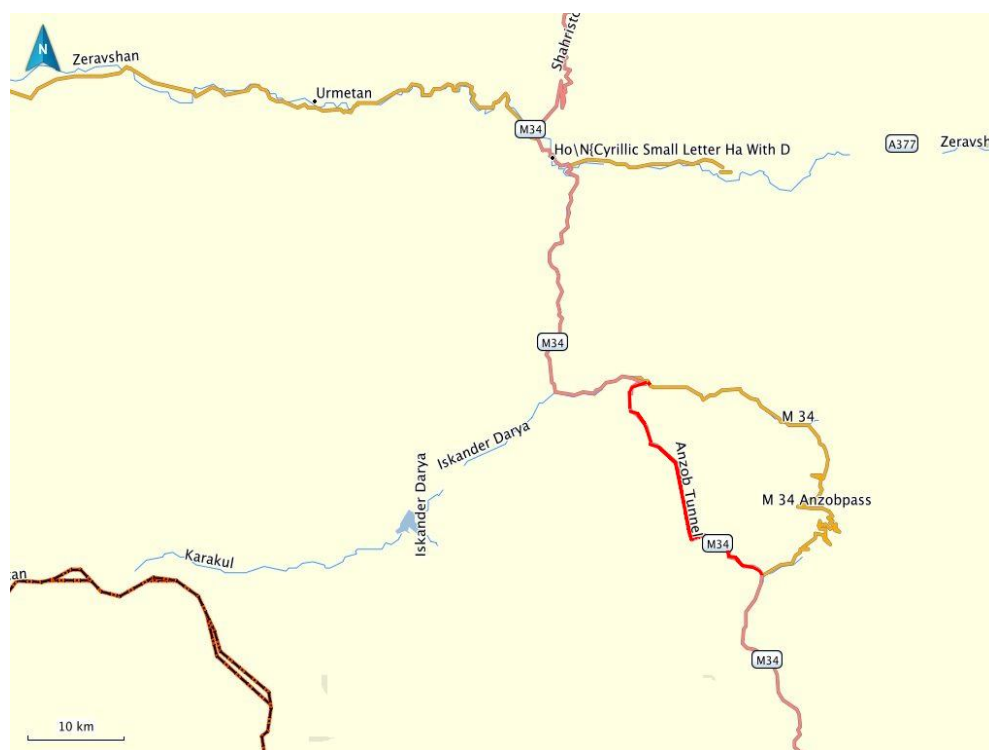


Рис. 14. Анзобский туннель (туннель Истиклол) на трассе М 34 (выделен красным)

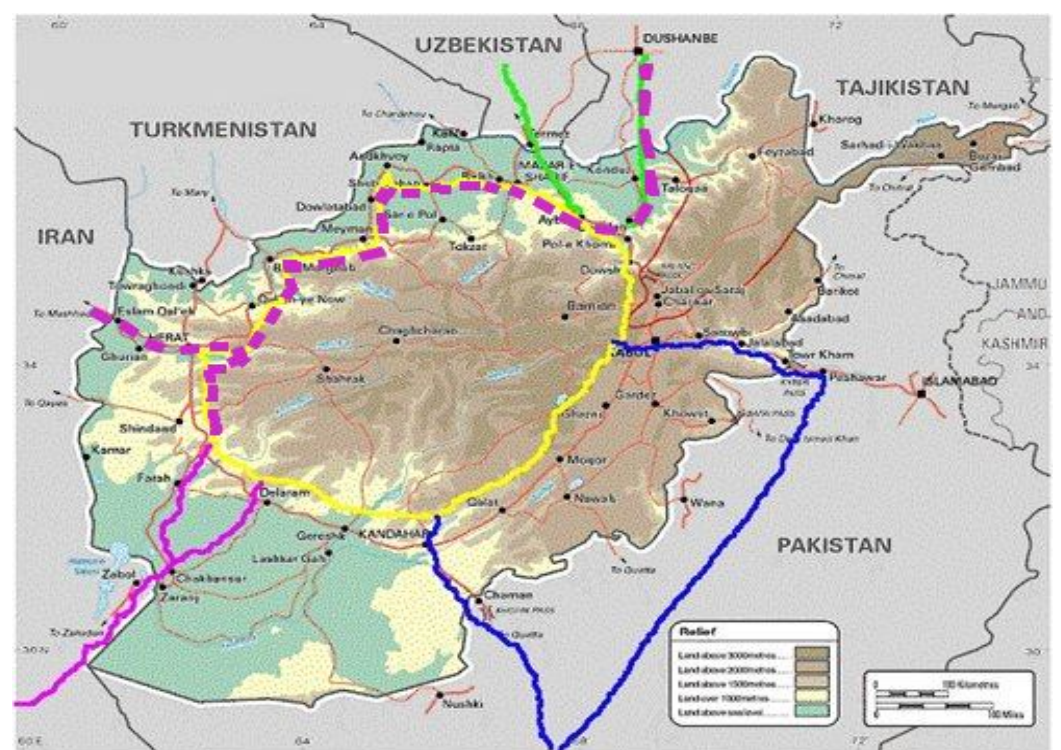


Рис. 15. Железнодорожные и автомобильные дороги Афганистана. Желтая линия — главная кольцевая дорога Афганистана, синяя — маршруты из Пакистана, зеленая — из Центральной Азии, фиолетовый — из Ирана, пунктиром — проект трассы Иран — Афганистан — Таджикистан

Кочетков А.В., Тынянова О.Н., Бекмагамбетов М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА

Существенным препятствием для реализации данного проекта являются перманентная внутривнутриполитическая напряженность в Афганистане, активная деятельность на его территории антиправительственных и террористических группировок и высокая вероятность возобновления активной фазы гражданской войны. Однако сама идея транзитного маршрута вполне реалистична, и таковой ее делает именно инициатива Ирана, имеющего опыт не только военных, но и дипломатических отношений с талибами, с которыми иранская сторона неоднократно приходила к согласию относительно раздела сфер влияния. В свою очередь и для Исламской Республики Афганистан (ИРА) ее практически тотальное разгосударствление и искусственно подогреваемая (прежде всего США и НАТО) столь же тотальная разобщенность — один из факторов обращения за поддержкой к Ирану. Можно согласиться с теми аналитиками, которые в случае выбора афганских талибов между США и Исламской Республикой Иран (ИРИ) склонны рассматривать последнюю в качестве наиболее вероятного политического партнера афганцев, тем более, что Тегеран, традиционно рассматривая Афганистан в качестве зоны своих стратегических интересов, претендует лишь на исторически, со времен Персидской империи, сложившееся доминирование в районах компактного проживания шиитов-хазарейцев и фарсиязычных таджиков [Богуславский 2009; Столповский 2009; Бобкин 2013]. В свою очередь и сам Тегеран осторожно и последовательно реализует свои геополитические и экономические интересы в Афганистане, используя всю совокупность политических, экономических, культурных и религиозных рычагов. Именно на взаимодействия в экономической и культурно-религиозной сфере делается сегодня ставка иранской стороной — как на наиболее эффективную альтернативу контролю политической сферы Афганистана со стороны США. Так, по словам заместителя МИД ИРИ по вопросам Азии и Океании И. Рахимура, ирано-афганский товарооборот превышает 4 млрд. долл. в год [Необходимость усиления безопасности... 2013]. Поскольку движение товарных потоков осуществляется большей частью через сухопутные границы, программа помощи Ирана в восстановлении наземных путей сообщения с ИРА является важнейшим направлением ирано-афганского сотрудничества.

В рамках данной программы проект транспортного коридора (с перспективой политического сближения) трех фарсиязычных государств отнюдь не представляется химерой. При содействии Ирана на территории Афганистана построены дороги Герат — Исламкала и Герат — Меймене; в 2005 г. начала функционировать 123-километровое шоссе Догарун — Герат, соединившее иранскую провинцию Хорасан с афганской западной провинцией Герат; в 2006 г. иранской стороной на деньги госбюджета по иранскому же проекту начато строительство железнодорожной магистрали Иран — Афганистан, тем более значимое, что в ИРА практически отсутствуют железнодорожные пути. В середине 2008 г. Ираном было заявлено о завершении большей части работ по строительству иранского участка этой магистрали; ныне функционирует участок Торбете-Хейдарие — Хаф — Санган и коридор Мешхед — Бафк — Герат (рис. 16).



Рис. 16. Коридор Мешхед — Бафк — Герат и его ветка Хаф — Санган (красная линия). Зеленой линией указан коридор Керман — Бам — Захедан

**Кочетков А.В., Тынянова О.Н., Бекмагамбетов М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА**

Ветка Санган — Герат, оснащенная системой автоматического контроля движения поездов из единого диспетчерского центра, изначально рассматривалась иранской стороной как минимально затратный способ осуществления грузоперевозок и пассажирских сообщений из стран Центральной Азии в страны Ближнего Востока [*Иран и Афганистан соединятся железной дорогой 2005*]. Соединив афганский Герат с иранским Хафом, коридор Мешхед — Бафк — Герат и линия Хаф — Санган обеспечили Афганистану доступ к иранским портам в Персидском заливе. Они же открыли ИРА доступ к путям в Туркменистан [*Транспортная блокада Афганистана 2011*], который в 2008 г. заявил о своих планах продолжить железнодорожную ветку от города Тургунди до Герата.

Присоединение к коридору Таджикистана вполне логично, учитывая его сближение с Ираном после завершения внутритаджикского конфликта и активное участие ИРИ в реализации стратегических и экономических проектов Таджикистана, а также таджикостано-узбекские трансграничные проблемы. Результатом систематической задержки таджикских грузов Узбекскими железными дорогами стало предложенное (в 2007 г.) президентом Таджикистана Э. Рахмоном строительство транзитной магистрали в Иран по маршруту Колхозабад — Нижний Пяндж (Таджикистан) — Кундуз — Мазари-Шариф — Герат (Афганистан) — Мешхед (Иран) (весной 2013 г. достигнута договоренность о строительстве железной дороги Туркменистан — Афганистан — Таджикистан в обход Узбекистана с юга, что также едва ли было бы возможно без иранского влияния в ИРА).

В свою очередь инициативы иранского руководства по развитию транспортной, энергетической и социальной инфраструктуры РТ, подтверждение на высшем уровне бюджетного финансирования и осуществления Ираном строительства коридора Таджикистан — Афганистан — Иран, значительный товарооборот таджикско-иранской торговли (в 2008 г. превысивший 180 млн. долл. США), финансирование Тегераном изучения фарси в школах и университетах РТ, масштабные культурные и образовательные программы ИРИ, направленные на имидж Ирана как центра возрождения персидской государственности в регионе, способствовали превращению ИРИ «в одного из главных стратегических союзников Таджикистана» (по словам его президента Э. Рахмона, неоднократно заверявшего иранскую сторону в готовности приложить все усилия для принятия Ирана в полноправные члены ШОС) [*Багбан 2012*].

Таким образом, прикаспийские железнодорожные проекты Ирана в широтном направлении становятся «несущим элементом» единого транспортного пространства ОЭС, превращая их инициатора в перспективе в главного гаранта безопасности на афганском участке Южного коридора сети Трансазиатских железных дорог и тем самым в ключевое звено всей Евразийской системы коммуникаций — альтернативы Суэцкому каналу (в последние годы парализованному событиями «арабской весны»). Однако и в отсутствие достижения в ближайшее время столь амбициозных результатов транспортная политика ИРА обеспечивает Тегерану особый статус в Каспийском регионе и доступ к минерально-сырьевой базе Горного Бадахшана.

В этих условиях особую значимость приобретают выбор стратегических приоритетов Евразийским экономическим сообществом, целью создания которого было обеспечение динамичного развития входящих в него государств путем согласования осуществляемых социально-экономических преобразований при эффективном использовании их экономических потенциалов в интересах повышения уровня жизни народов государств, входящих в организацию.

Основным направлением достижения этой цели является образование на территории Сообщества единого экономического пространства — материальной основы его экономического единства, — что подразумевает создание условий для функционирования экономики государств-членов как единой системы, предусматривающих целесообразную унификацию законодательной базы, устранение вызываемых наличием государственных границ ограничений движения товаров, услуг, инвестиций и рабочей силы, проведение государствами согласованной внутренней и внешней экономической политики и международной деятельности.

В 2001 г. Советом по транспортной политике при Интеграционном комитете ЕврАзЭС принято решение о разработке Программы формирования Единого транспортного пространства государств — членов ЕврАзЭС. Она включена в «Приоритетные направления развития ЕврАзЭС на 2003—2006 и последующие годы» [*Приоритетные направления... 2004*] и в Мероприятия по их реализации, утвержденные Межгосударственным Советом ЕврАзЭС (на уровне глав государств) 9 февраля 2004 г. В 25 января 2008 г. решением Межгоссовета ЕврАзЭС № 374 была утверждена Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества, разработанная Научным центром по комплексным транспортным проблемам Минтранса России и НИИ транспорта и коммуникаций по поручению Интеграционного комитета ЕврАзЭС [*Концепция формирования... 2008*]. В ней были изложены принципиальные положения, которые должны найти отражение при реализации указанной Программы с учетом основных транспортных направлений, на которых предполагается преимущественное развитие инфраструктуры и транзитного потенциала в период до 2020 г. Такими приоритетными направлениями, образующими «опорный каркас» ЕврАзЭС, являются:

- евроазиатский коридор Китай — Центрально-азиатские государства ЕврАзЭС — Россия — Беларусь — Европа;
- Северо-Западное транспортное направление Южная Азия — Центрально-азиатские государства ЕврАзЭС — Россия — государства и порты Балтийского региона, евроазиатский коридор «Север — Юг»;

**Кочетков А.В., Тынянова О.Н., Бекмагамбетов М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА**

- Юго-Западное транспортное направление Южная Азия — Центрально-азиатские государства ЕврАзЭС — Россия — порты России и Украины / государства Восточной Европы;
- Восточное транспортное направление Центральная Азия / Беларусь — Россия — порты Приморского края — страны АТР с ответвлениями на Монголию, Китай и Корейский п-ов, евроазиатский коридор «Транссиб».

При этом развитие инфраструктуры евроазиатских транспортных связей, прежде всего, коридоров «Север — Юг» и «Запад — Восток» первым поименованы в перечне факторов, обеспечивающих рост транзитных перевозок внутри ЕТП ЕврАзЭС.

Как можно видеть, Казахстан как государство Прикаспия оказывается ключевым элементом приоритетных транспортных направлений Содружества и важнейшим звеном ЕТП ЕврАзЭС, обеспечивающим взаимодействие данного межгосударственного объединения со странами — участниками прочих транспортных коридоров региона. Отсюда и названные Концепцией в числе приоритетных инвестиционных проектов строительство таких железнодорожных линий на территории Арало-Каспия, как Бейнеу — Жезказган и Мангышлак — Баутино, электрификация участка железнодорожной линии Макат — Кандыагаш, реконструкция участков автомобильной дороги Астрахань — Атырау — Актау — граница Туркменистана.

Концепция содержит установки общего характера, вытекающие из закономерностей развития транспортных систем и анализа состояния транспортной отрасли в государствах — членах ЕврАзЭС, а также конкретизацию этих установок, учитывающую особенности каждого из государств-членов.

В Концепции были учтены положения Соглашения 1998 г. о формировании Транспортного союза, а также решения саммитов глав государств — членов ЕврАзЭС, в т.ч. встречи на высшем уровне в Сочи 16 августа 2006 г., посвященные практическим шагам по формированию Таможенного Союза и его нормативной правовой основы. При разработке Концепции учитывался также опыт формирования единого транспортного пространства в рамках ЕС, NAFTA и других интеграционных объединений. В свете изложенного выше одним из принципиальных достижений при разработке Концепции мы считаем положений, согласно которым

- меры по формированию ЕТП увязываются с действиями по созданию Таможенного Союза и устранением внутренних границ в его рамках, за счет чего будет обеспечено свободное перемещение пассажиров, грузов и транспортных средств между государствами-членами. На внешних границах ЕТП процедуры контроля полностью унифицируются;
- при формировании ЕТП учитываются принятые государствами-членами международные обязательства, признается верховенство международных норм и стандартов, зафиксированных в многосторонних соглашениях и конвенциях СНГ, ИКАО, ИМО, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН и других международных организаций. Каждой стране обеспечивается недискриминационный доступ к международным транспортным коридорам.

Поскольку целью формирования ЕТП является, согласно Концепции обеспечение свободного перемещения граждан, товаров, транспортных средств и транспортных услуг по всей территории Сообщества, необходимого для реализации программных задач ЕврАзЭС по созданию Единого экономического пространства, Таможенного союза и Общего рынка и повышения конкурентоспособности услуг транспортной отрасли Сообщества на мировом рынке, столь же принципиальным, особенно в случае Каспийского региона как ключевого звена ЕТП ЕврАзЭС, представляются:

- создание в рамках Сообщества механизмов и институтов консультаций для согласования внешнеэкономической политики в области транспорта;
- унификацию принципов формирования тарифной политики и условий налогообложения транспортных средств, транспортных услуг, их поставщиков;
- обеспечение свободного доступа профессиональной рабочей силы (экипажей транспортных средств всех видов транспорта, вспомогательного и обслуживающего персонала, а также ключевого персонала транспортных компаний) к рынку транспортных услуг на всем ЕТП;
- реализацию совместных программ подготовки кадров;
- проведение единой политики в области транспортной безопасности, безопасности перевозок и снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Функционирование в Каспийском регионе действующих международных транспортных коридоров и проекты прикаспийских государств по созданию новых коммуникаций предъявляют особые требования к состоянию объектов транспортной инфраструктуры ЕТП ЕврАзЭС, обеспечивающих межгосударственные связи как внутри Сообщества, так и при неизбежной гармонизации интересов нескольких межгосударственных образований региона, а также к параметрам подвижных средств транспорта (прежде всего высокий износ их основных фондов, моральное и физическое

**Кочетков А.В., Тынянова О.Н., Бекмагамбетов М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА**

старение подвижного состава всех видов транспорта), от которых зависят эффективность и совместимость технологий, безопасность перевозочного процесса.

Серьезные трудности при осуществлении межгосударственных и транзитных перевозок пассажиров и грузов, а также в сфере доступа на рынок транспортных услуг вызывают различия в законодательной и нормативной правовой базе государств — членов ЕврАзЭС [Кошимова 2011, Рахматулина 2012]. Законодательные проблемы способствуют образованию барьеров на транспорте ЕврАзЭС, прежде всего на границах стран Содружества, препятствуя развитию перевозок в сообщении в/из третьих стран.

Эти и другие отмечаемые в Концепции формирования ЕТП ЕврАзЭС проблемы (отсутствие координации действий государств-членов по защите и продвижению интересов своих транспортных систем на мировом рынке, преференциальный характер двусторонних межправительственных соглашений как основы взаимоотношений ЕврАзЭС, недостаточный уровень безопасности и экологичности перевозок, низкий уровень сервисного обслуживания клиентуры, практическое отсутствие системы транспортно-логистических комплексов общего пользования) особенно остро проявляются в Каспийском регионе, способствуя его опасной кластеризации и последующему росту социальной напряженности.

* * *

В первой половине XX в. К. Хаусхофер писал об огромном значении самого понятия «дороги». Перефразируя высказывание классика немецкой геополитики, сегодня можно утверждать, что «весь прогресс человечества осуществляется благодаря формированию единых транспортных пространств»³. Единые транспортные пространства межгосударственных

³«Весь прогресс человечества осуществляется благодаря строительству дорог» [Хаусхофер 2001, с. 93].

организаций, вбирая потенциал национальных транспортных коммуникаций и сформировавшихся на их основе международных транспортных коридоров, образуют трансконтинентальные сети, способствуя развитию человеческого потенциала и кросскультурному диалогу. При этом глобальный мир трансконтинентальных трасс и коридоров отнюдь не ведет к снижению «разнообразия», способствуя, скорее, росту значимости уникальных узлов транспортных коммуникаций. К числу таковых, несомненно, относится Каспий с его возрождающейся в современных условиях структурой исторических торговых путей — первых международных транспортных коридоров в истории человечества.

Геополитические перспективы Каспийского региона и собственно Каспия, связывающего обоими коридорами (широтными и меридиональным) рынки Южной и Юго-Восточной Азии с Россией и Европой почти прямым железнодорожным путем, как альтернативы Суэцкого канала, в значительной степени определяется составом основных игроков и их возможностями развивать и контролировать собственное и региональное транспортные пространства. С этой точки зрения единое Евразийское транспортное пространство (равно как и единые транспортные и, соответственно, экономические пространства межгосударственных объединений Евразии) представляют вполне определенную угрозу для США, претендующих на статус единственного «полновластного хозяина» Персидского залива. Именно по этой причине, как мы полагаем, сохранение на как можно более продолжительное время политического хаоса в Египте и Сирии даже ценой снижения грузооборота Суэца весьма выгодно Вашингтону — не говоря уже о сохранении нынешней ситуации в Афганистане и распространении ее на все пространство Прикаспия. В этом смысле нынешняя политика США в отношении Ирана, предполагающая реализацию здесь «стратегии управляемого хаоса» (по «сирийскому» или «иракско-ливийскому» сценариям), в действительности направлена не только и, возможно даже, не столько против ИРИ, сколько против Европейского Союза, ЕврАзЭС, Таможенного Союза и в целом какой бы то ни было европейской и евразийской интеграции.

Весьма неоднозначна и ситуация в ОПЕК, где интеграционным проектам Ирана, второго по уровню нефтедобычи члена Организации, противостоит Саудовская Аравия, не менее США заинтересованная в отсутствии выхода европейских государств к Заливу через Бендер-Абас.

Аналогичным образом, как представляется, можно рассматривать и все прямые и косвенные попытки дестабилизации как внутренней социально-политической обстановки не только в случае Ирана, но и остальных прикаспийских государств, так и подстрекательство их к силовым методам решения возникающих между ними проблем, прежде всего трансграничных и этносоциальных / этнорелигиозных конфликтов.

Средствами недопущения интеграционных процессов на Евразийском континенте являются отнюдь не только поддержка оппозиционных законному правительству сил («сирийская модель»), негативная политическая реклама того или иного субъекта международных отношений и прямое военное вмешательство («иракско-ливийская модель»), «точечно» разрушающее, как показывает опыт предыдущих операций, в первую очередь объекты транспортной и инженерной инфраструктуры. К средствам фрагментации геополитического пространства и, соответственно, разрушения единых транспортных систем относятся внедрение в общественное сознание и научный обиход (научной элиты), а также в обиход политический (политической элиты) концептов имманентной «конкурентности» евроазиатских транспортных коридоров как априори игры в лучшем случае «с нулевой суммой». Надежными средствами противодействия интеграции являются также поддержка и реализация внутри самих межгосударственных объединений коррупционных и сверхбюро-

**Кочетков А.В., Тынянова О.Н., Бекмагамбетов М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА**

кратических схем принятия и согласования управленческих и технических вопросов.

На самом же Евразийском континенте в отсутствии навязываемых «геополитическим гегемоном» концептов и правил, как мы полагаем, конкуренция государств и межгосударственных блоков — инициаторов и «держателей» альтернативных транспортных артерий региона объективно способствует улучшению социально-экономического статуса его населения, в том числе и за счет получения значительного общеэкономического эффекта от интеграции рынков перевозок и облегчения доступа к ним, снижения стоимости транспортных услуг и повышения их качества, а также создания стимулов для восстановления нарушенных в конце XX в. социальных связей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Заседание Межгосударственного совета глав государств – участников Таможенного союза. Астана, 9–11 октября 2000. Заявление глав государств Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Российской Федерации и Республики Таджикистан об учреждении Евразийского экономического сообщества [Электронный ресурс] // Президент России. 2000. 11 окт. Режим доступа: <http://archive.kremlin.ru/events/articles/2000/10/136475/136496.shtml>
2. Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества. Утверждена решением Межгосударственного совета ЕврАзЭС от 25 января 2008 г. № 374 [Электронный ресурс] // Евразийское Экономическое Сообщество. 2008. 25 января. Режим доступа: <http://www.evrases.com/docs/view/68>
3. Приоритетные направления развития ЕврАзЭС на 2003 – 2006 и последующие годы. Утверждены решением Межгосударственного совета ЕврАзЭС от 9 февраля 2004 г. № 152. [Электронный ресурс] // Евразийское экономическое сообщество. 2004. 9 февр. Режим доступа: <http://www.evrases.com/docs/view/30>.
4. Совместное исследование о развитии евро-азиатских транспортных сетей. ECE/TRANS/184. / Европейская экономическая комиссия ООН, Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана ООН. Нью-Йорк – Женева: ООН, 2007. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.unecsc.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/in_house_study_russe.pdf
5. О Концепции развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан. Постановление Правительства Республики Казахстан от 27 апреля 2001 года N 566. [Электронный ресурс] // Адилет. Республиканский центр правовой информации Министерства юстиции Республики Казахстан, 2001. 27 апреля. Режим доступа: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P010000566>.
6. Стратегический план Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2011 – 2015 годы [Электронный ресурс] // Официальный Интернет-ресурс Министерства экономики и бюджетного планирования Республики Казахстан. 2011. 11 февраля. Режим доступа: <http://minplan.gov.kz/economyabout/433/4425/>.
7. Ализаде Ф. Роль железной дороги заметно возрастет. [Электронный ресурс] // Зеркало. 2013. 25 июня. Режим доступа: <http://www.zerkalo.az/2013/rol-zheleznoy-dorogi-zametno-vozzrastet/>
8. Багбан Э. Таджикистан – Иран – Афганистан. [Электронный ресурс] // Ariana. Все о Таджикистане. 20012. 4 апр. Режим доступа: <http://www.ariana.su/?S=7.1204040211>.
9. Баранский Н.Н. Экономическая география. Экономическая картография. М.: Географгиз. 1956.
10. Бекмагамбетов М.М. Автомобильный транспорт Казахстана: Этапы становления и развития / НИИ транспорта и коммуникаций. Алматы: ТОО Print-S, 2003. 456 с.
11. Бекмагамбетов М.М. Автотранспорт и окружающая среда: проблемы и пути их решения // Транзитная экономика. Алматы, 2002. № 6. С. 73 – 88.
12. Бекмагамбетов М.М. Бекмагамбетова Г.М., Кочетков А.В. Транспортный коридор ТРАСЕКА Европа – Кавказ – Азия: состояние и перспективы развития // Дороги. Инновации в строительстве. Август. 2010. С. 29 – 35.
13. Бекмагамбетов М.М. Повышение эффективности проектирования объектов автодорожной инфраструктуры транспортных коридоров на основе принципов технического регулирования. Автореф. дисс. ... д. техн. наук. Алматы: КазАТК. 2010. 40 с.
14. Бекмагамбетов М.М. Пути интеграции Казахстана в мировую транспортную систему // Перспективы Центральной Азии как транзитного моста между Европой и Китаем. Материалы Междунар. конф. Алматы, 2005.
15. Бекмагамбетов М.М., Кочетков А.В. Развитие автотранспортных коридоров Республики Казахстан: некоторые

**КОЧЕТКОВ А.В., ТЫНЯНОВА О.Н., БЕКМАГАМБЕТОВ М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА**

- аспекты совершенствования инфраструктуры трансграничных коммуникаций. [Электронный ресурс] // Электронное научное издание Альманах Пространство и Время. 2013. Т. 3. Вып. 1: Пространство и время границ. Режим доступа: <http://e-almanac.space-time.ru/assets/files/Tom 3 Vip 1/rubr8-...>
16. Бекмагамбетов М.М., Писаная Е.П., Смаркова И.Б. Концепция развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан // Актуальные проблемы транспортно-коммуникационного комплекса на пороге третьего тысячелетия. Труды научно-практ. конф. Алматы: АИЭС, 2001. С. 257–260.
 17. Бекмагамбетов М.М., Смирнова С. Транспортная система Республики Казахстан: современное состояние и перспективы развития. Алматы, 2005.
 18. Бобкин Н. Афганистан в стратегических планах Ирана. [Электронный ресурс] // Фонд Стратегической Культуры. 2013. 9 дек. Режим доступа: <http://www.fondsk.ru/news/2013/12/09/afganistan-v-strategicheskikh-planah-irana-24477.html>
 19. Богуславский А. Ирано-афганские отношения на современном этапе. [Электронный ресурс] // Центр-Азия. 2009. 9 авг. Режим доступа: <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1249764060>.
 20. Большинство автодорог в Казахстане находятся в аварийном состоянии – КаздорНИИ. [Электронный ресурс] // Информационное агентство Zakon.kz. 2012. 28 февраля. Режим доступа: <http://www.zakon.kz/kazakhstan/4476454-bolshinstvo-avtodorog-v-kazakhstane.html>.
 21. Визит Нурсултана Назарбаева в Ашхабад («Хабар», 12 сентября 2007). [Электронный ресурс] // NOMAD. 2007. 13 сентября. Режим доступа: <http://www.nomad.su/?a=3-200709130640>.
 22. Грузооборот морских портов России за 11 месяцев 2013 года. [Электронный ресурс] // «Сделано у нас». Портал о производстве в России. 2013. 11 дек. Режим доступа: <http://www.sdelanounas.ru/blogs/44737/>
 23. Железные дороги Ирана получают выход на Туркменистан и Казахстан. [Электронный ресурс] // Iran News. 2011. 8 марта. Режим доступа: <http://news.iran.ru/news/72893>:
 24. Жуматаев Р. С выставкой по Шелковому пути. [Электронный ресурс] // Порты Украины. BlackSeaTrans. 2005. № 2. Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/2756>.
 25. Иран и Афганистан соединятся железной дорогой. [Электронный ресурс] // Информационный портал Афганистан.Ру. 2005. 23 апр. Режим доступа: <http://afghanistan.ru/doc/3491.html>
 26. Иран, Казахстан и Туркменистан построят железную дорогу, которая объединит три страны – М. Ахмадинежад. [Электронный ресурс] // ПРАЙМ. Агентство экономической информации 2007. 5 октября. Режим доступа: <http://commerce.1prime.ru/news/0/%7BDFBB6CE5-7852-473D-B89B-1636BBFA40CC%7D.uif#ixzz2sUtJt63>.
 27. Иран через две недели откроет новый порт на Каспии. [Электронный ресурс] // Newsland. 2012. 12 августа. Режим доступа: <http://newsland.com/news/detail/id/1014610/>.
 28. Ковалев Н. Транспортный коридор «Север – Юг». [Электронный ресурс] // Транспортная стратегия XXI век. 2013. № 22. Издательский дом «Современные стратегии». Режим доступа: <http://www.sovstrat.ru/journals/transportnaya-strategiya-21-vek/articles/st-trans22-2.html>
 29. Кошимова М.А. Современное состояние дорожно-транспортной инфраструктуры Республики Казахстан. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.rusnauka.com/27_OINXXI_2011/Stroitelstvo/3_92800.doc.htm
 30. Лаумулин М.Т. Интересы ЕС в Центральной Азии и Каспийском Регионе // Перспективы развития регионального сотрудничества в Каспийском регионе. Материалы международной конференции. Алматы: КИСИ, Фонд им. Ф. Эберта, 2005. С. 12–18.
 31. Международный транспортный коридор «Север – Юг» [Электронный ресурс] // Официальный сайт ОАО «Российские железные дороги». 2008. Режим доступа: http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5130.
 32. Месамед В. Иран-Туркменистан: что впереди. [Электронный ресурс] // Институт Ближнего Востока. 2007. 9 февраля. Режим доступа: <http://www.iimes.ru/?p=5446>
 33. Месамед В. Туркменистан – Иран: дружба поневоле? [Электронный ресурс] // Central Asia & Central Caucasus Press AB. 1998. № 13. Режим доступа: http://www.ca-c.org/journal/13-1998/st_03_mesamed.shtml.
 34. Мирзаев Р.С. Геополитика нового Шелкового пути. М.: Институт актуальных международных проблем Дипломатической академии МИД России; Изд-во Известия, 2004.
 35. Мировой кризис ударил по TRACECA [Электронный ресурс] // Dəyərlər. Azerbaijan Islamic News. 2013. 27 февраля. Режим доступа: <http://deyerler.org/ru/112179-rryosrrirr-ryesryorryos-srrsryor-ryir-traceca.html>
 36. Михин О.Ю. Модернизация инфраструктуры и увеличение грузооборота порта Оля в рамках развития

**КОЧЕТКОВ А.В., ТЫНЯНОВА О.Н., БЕКМАГАМБЕТОВ М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА**

- международного транспортного коридора «Север-Юг». 2010. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://transtec.transtec-neva.ru/files/File...port_olya.doc.
37. Морской порт Махачкала модернизируют перед приватизацией. [Электронный ресурс] // Нефте-транспортная территория. 2013. 24 июля. Режим доступа: <http://www.nefttrans.ru/majornews/morskoyporport-makhachkala-moderniziruyut-pered-privatizatsiey.html>.
38. Необходимость усиления безопасности на ирано-афганской границе. [Электронный ресурс] // Гостеле-радио ИРИ. Русская служба. 2013. 24 дек. Режим доступа: <http://russian.irib.ir/news/ve-mire/item/194713>.
39. Открывается движение по железной дороге Бам – Захедан. [Электронный ресурс] // Российское Информа-ционное Агентство Iran.ru. 2009. 8 июня. Режим доступа: http://www.iran.ru/news/economics/57427/Otkryvaetsya_dvizhenie_po_zheleznoy_doroge_Bam_Zahedan.
40. Попова О. Развязать морской узел // Российская газета. Экономика Юга России. 2012. 6 июня. № 5800 (127).
41. Президенты Туркменистана и Казахстана открыли туркмено-казахстанский участок транспортного ко-ридора «Север-Юг». [Электронный ресурс] // Turkmenistan.ru. Интернет-газета. 2013. 12 мая. Ре-жим доступа: <http://www.turkmenistan.ru/ru/articles/38583.html>
42. Расширить мощности порта Махачкала мешают правовая неустойчивость и убийства в Дагестане. [Элек-тронный ресурс] // Нефтетранспортная территория. 2012. 21 ноября. Режим доступа: <http://www.nefttrans.ru/news/rasshirit-moshchnosti-porta-makhachkala-meshayut-pravovaya-neustoychivost-i-ubiy.html>
43. Рахматулина Г.Г. Перспективы развития транзитного потенциала Казахстана // Стратегии развития. 2012. № 4. С. 45.
44. Саруханян С. Казвин – Решт – Астара или Иран – Армения? [Электронный ресурс] // Фонд Нораванк. 2013. 21 февр. Режим доступа: http://www.noravank.am/rus/issues/detail.php?ELEMENT_ID=6911
45. Столповский О. Иран и Афганистан: больше, чем соседи. [Электронный ресурс] // Время Востока. Ин-ститут стратегического анализа и прогноза (ИСАП). 2009. 5 авг. Режим доступа: <http://www.easttime.ru/analitic/3/13/698.html>
46. Стратегия развития Атырау: Доклад. 2007. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.e-gorod.ru...2008_12_03...mag/atyrau...2008_12_03.doc
47. Транспортная блокада Афганистана. [Электронный ресурс] // ArtOfWar. 2011. 20 мая. Режим доступа: http://www.artofwar.net.ru/profiles/sergei_skripnik_andrei_greshnov_p/view_book/transportnaia_bloka-da_afganistana
48. Транспортные связи Европа – Азия. Материалы Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ). 2006. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://internationaltransportforum.org/pub/pdf/06Europe-AsiaRU.pdf>.
49. Турция готова присоединиться к транспортному коридору «Север – Юг». [Электронный ресурс] // Мир Ислама. Информационно-аналитический портал. 2013. 1 июня. Режим доступа: <http://www.mirislama.com/6116-turciya-gotova-prisoedinitnya-k-transportnomu-koridoru-sever-yug.html>.
50. Хаусхофер К. Границы в их географическом и политическом значении // О геополитике. Работы разных лет. М.: Мысль, 2001. С. 7 – 250.
51. Шустов А. И все-таки коридор «Север – Юг»... [Электронный ресурс] // Фонд Стратегической Культуры. 2009. 30 марта. Режим доступа: <http://www.fondsk.ru/pview/2009/03/30/9369-9369.html>.
52. Barron F.W. "The New Responsibilities of the British Empire Created by the Assumption of Mandates in the Middle East, and Their Strategic Significance, with Special Reference to the Defence of India." *RUSI Journal* 67.466 (1922): 255 – 273.
53. Balgabekov T.K. "The Increase in Traffic and Carrying Lines Capacity, due to the Transport Corridors Development of the Kazakhstan Republic." *International Journal of Experimental Education* 6 (2013): 28 – 35.
54. Bolukbasi S. "The Controversy over the Caspian Sea Mineral Resources: Conflicting Perceptions, Clashing Interests." *Europe-Asia Studies* 50.3 (1998): 397 – 414.
55. Bonn A.G. "The Trans-Iranian Railway." *Journal of the Royal Central Asian Society* 25.2 (1938): 219 – 227.
56. "Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network." *United Nations. ESCAP. UNESCAP*, 10 Nov. 2010. Web. <<http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/tar/TARintergovagreement.asp#top>>.
57. Kurtov A. "Caspian Transportation Corridors." *Problems of Economic Transition* 53.5 (2010): 17 – 59.
58. Lemańczyk S. "The Transiranian Railway – History, Context and Consequences." *Middle Eastern Studies*

**КОЧЕТКОВ А.В., ТЫНЯНОВА О.Н., БЕКМАГАМБЕТОВ М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА**

49.2 (2013): 237 – 245.

59. Magomedov A. "The Struggle for Caspian Oil and Caspian Transit: Geopolitical Regional Dimensions." *Central Asia and the Caucasus* 1.31 (2005): 80 – 90.
60. O'Hara S. "Great Game or Grubby Game? The Struggle for Control of the Caspian." *Geopolitics* 9.1 (2004): 138 – 160.
61. Peyrouse S. "Is There Any Unity to the Trans-Caspian Region? The Economic Relations Between Central Asia and the Caucasus." *Asia Europe Journal* 7.3 – 4 (2009): 543 – 557.
62. Stratton M.B. "British Railways and Motor Roads in the Middle East – 1918 – 1930." *Economic Geography* 20.2 (1944): 116 – 129.
63. Stratton M.B. "British Railways and Motor Roads in the Middle East, 1930 – 1940." *Economic Geography* 20.3 (1944): 189 – 203.
64. Yate A. C. "Baku and the Caspian." *Scottish Geographical Magazine* 36.4 (1920): 254 – 264.

Цитирование по ГОСТ Р 7.0.11–2011:

Кочетков, А. В., Тынянова, О. Н., Бекмагамбетов, М. М. Каспийские транспортные альтернативы: некоторые аспекты формирования транспортного пространства. [Электронный ресурс] / А.В. Кочетков, О.Н. Тынянова, М.М. Бекмагамбетов // Электронное научное издание Альманах Пространство и Время. — 2014. — Т. 5. — Вып. 1. — Часть 2: Пространство и время Каспийского Диалога. — Стационарный сетевой адрес: 2227-9490e-aprov_e-ast5-1-2.2014.61

CASPIAN TRANSPORT ALTERNATIVES: SOME ASPECTS OF THE TRANSPORT SPACE FORMATION

Andrey V. Kochetkov, D.Sc. (Engineering), Professor, Perm National Research Polytechnic University, Member of the Presidium of the Russian Academy of Transport (Perm, Russia)

E-mail: soni.81@mail.ru

Olga N. Tynyanova, PhD (Political Sciences), Chief Engineer at the RAS Institute of the Physics of the Earth, Researcher at Bureau of Military Scientific Information, Military University, Ministry of Defense of the Russian Federation (Moscow, Russia)

E-mail: ucg.ltd@list.ru; pro_gnosis@mail.ru

Murat M. Bekmagambetov, D.Sc. (Engineering), Professor, President of the Scientific Research Institute of Transport and Communications, the National Secretary of the International Transport Corridor TRACECA (Almaty, Kazakhstan)

E-mail: muratbek@niitk.kz, niitk@niitk.kz

Material basis for interstate organizations' economic unity is the unity of their transport spaces. The subject of this article is the set of existing and planned transit routes via the territory of the Caspian states. We are considering alternative embodiments of latitudinal trans-Eurasian transport corridors ('new Silk Road') and the space formation of meridian transport corridor "North – South" ('new Baltic-Caspian Way'). Mainly by the example of overland transportations, we are also considering integrated transport space of interstate associations formed by Caspian states. For this purpose, we use methods of geopolitical, economic, logistic and the spatial analysis of capabilities of material streams' free movement and territories' connectedness.

Application of these methods allowed us to identify the role of Kazakhstan as a key element of ECO and EurAsEC integrated transport space. We also showed a key geopolitical role of Iran's transport projects in the transcontinental Euro-Asian transport corridors and networks formation and functioning. Thus, it is through the transport network of Iran other Caspian states are permitted to outlet to Persian Gulf and further to the Indian ports, and other Eurasian continental states could get this opportunity via Caspian region. In this way, the EU states gain access to new oil and gas fields, and Iran gets the opportunity to develop ore minerals deposits in Central Asia.

On the basis of our study of transport transcontinental routes projects, we conclude that the formation of united Eurasian transport space with the center in the Caspian region is economically and geopolitically unprofitable only for the United States and Saudi Arabia. Both these states are interested in protracted political instability in Egypt and Syria (even if it means turnover falling of the Suez Canal), in Afghanistan, at Caucasus and Central Asia, as well as in the instability spreading to the Caspian region.

One of the methods to prevent the formation of unified transport systems throughout Eurasia (in addition to direct expansion) is to introduce the concepts of immanent "negative competition" between Eurasian transport corridors into the public consciousness and in the scientific and political usage. On the contrary, we conclude competition between Eurasian transport corridors ob-

КОЧЕТКОВ А.В., ТЫНЯНОВА О.Н., БЕКМАГАМБЕТОВ М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА

jectively contributes to improvement of social and economic status of citizens. It is due to significant overall economic effect of the transport markets integration and facilitated access to them, reducing transport costs and improving of transport service quality, as well as providing incentives to restore social relations disturbed at the end of the twentieth century. .

Keywords: Caspian region, new Silk Road, transport corridors, corridor "North — South", corridor TRACECA, railways and roads, transport space.

References:

1. "After Fortnight Iran Will Open a New Port on the Caspian Sea." *Newsland*. N.p., 12 Aug. 2012. Web. <<http://newsland.com/news/detail/id/1014610/>>. (In Russian).
2. Alizadeh F. "The Role of Railway Will Increase Significantly." *Zerkalo [Mirror]*. N.p., 25 June. 2013. Web. <<http://www.zerkalo.az/2013/rol-zheleznoy-dorogi-zametno-vozzrastet/>>. (In Russian).
3. Bagban E. "Tajikistan — Iran — Afghanistan." *Ariana. All About Tajikistan*. N.p., 4 Apr. 20012. Web. <<http://www.ariana.su/?S=7.1204040211>>. (In Russian).
4. Balgabekov T.K. "The Increase in Traffic and Carrying Lines Capacity, due to the Transport Corridors Development of the Kazakhstan Republic." *International Journal of Experimental Education* 6 (2013): 28 — 35.
5. Baransky N.N. *Economic Geography. Economic Cartography*. Moscow: Geografiz Publisher. 1956. (In Russian).
6. Bekmagambetov M.M. *Efficiency Improving of Road Infrastructure Design for Transport Corridors on the Basis of Technical Regulation*. Synopsis of Doctoral diss. Almaty: KazATC Publisher. 2010. 40 p. (In Russian).
7. Bekmagambetov M.M. *Road Transport in Kazakhstan: Milestones and Development*. Almaty: Print-S Ltd. Publisher, 2003. 456 p. (In Russian).
8. Bekmagambetov M.M. "The Ways for Kazakhstan Integration into the Global Transport System." *Proceedings of International Conference 'Perspectives of Central Asia as a Transit Bridge Between Europe and China'*. Almaty, 2005. (In Russian).
9. Bekmagambetov M.M. "Transportation Vehicles and Environment: Problems and Solutions." *Transitional Economy* 6 (2002) 73 — 88. (In Russian).
10. Bekmagambetov M.M., Bekmagambetova G.M., Kochetkov A.V. "TRACECA Transport Corridor Europe — Caucasus — Asia: State and Development Prospects." *Roads. Innovations in Construction*. August (2010) 29 — 35. (In Russian).
11. Bekmagambetov M.M., Kochetkov A.V. "Development of Kazakhstan Transport Corridors: Some Aspects of Improving Cross-border Infrastructure Communications." *Elektronnoe nauchnoe izdanie Al'manakh Prostranstvo i Vremya, Prostranstvo i vremya granits [Electronic Scientific Edition Almanac Space and Time, 'Space and Time of Boundaries']* 3.1 (2013). Web. <<http://e-almanac.space-time.ru/assets/files/Tom 3 Vip 1/rubr8-...>>. (In Russian).
12. Bekmagambetov M.M., Pisanaya E.P., Smarkova I.B. "The Development Concept of the Republic of Kazakhstan International Transport Corridors." *Proceedings of the Scientific and Practical Conference 'Actual Problems of Transport and Communication Complex on the Threshold of the Third Millennium'*. Almaty: AIPET Publisher, 2001, pp. 257 — 260. (In Russian).
13. Bekmagambetov M.M., Smirnova S. *The Transport System of the Republic of Kazakhstan: Current State and Development Prospects*. Almaty, 2005. (In Russian).
14. Bobkin N. "Afghanistan in the Strategic Plans of Iran." *Strategic Culture Foundation*. Strategic Culture Foundation, 9 Dec. 2013. Web. <<http://www.fondsk.ru/news/2013/12/09/afganistan-v-strategicheskikh-planah-irana-24477.html>>. (In Russian).
15. Boguslavsky A. "Iran-Afghan Relations at the Present Stage." *CentrAsia*. N.p., 9 Aug. 2009. Web. <<http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1249764060>>. (In Russian).
16. Bolukbasi S. "The Controversy over the Caspian Sea Mineral Resources: Conflicting Perceptions, Clashing Interests." *Europe-Asia Studies* 50.3 (1998): 397 — 414.
17. Bonn A.G. "The Trans-Iranian Railway." *Journal of the Royal Central Asian Society* 25.2 (1938): 219 — 227.
18. "Development Priorities of EurAsEC for 2003 — 2006 and Subsequent Years. Approved by the Decision of the EurAsEC Interstate Council on 9 Febr. 2004, No 152." *Eurasian Economic Community*. Eurasian Economic Community, 9 Feb. 2004. Web. <<http://www.evrazes.com/docs/view/30>>. (In Russian).
19. *Europe — Asia Transport Links. Proceedings of the European Conference of Ministers of Transport ECMT*. 2006. Web. <<http://internationaltransportforum.org/pub/pdf/06Europe-AsiaRU.pdf>>. (In Russian).
20. Government of the Republic of Kazakhstan. "On the Concept of International Transport Corridors Development in the Republic of Kazakhstan. Resolution dated 27 Apr. 2001, No 566." *Adilet. National Center of Legal Information of the Ministry of Justice of the Republic of Kazakhstan*. Republic of Kazakhstan Ministry of Justice,

**КОЧЕТКОВ А.В., ТЫНЯНОВА О.Н., БЕКМАГАМБЕТОВ М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА**

- 27 Apr. 2001. Web. <<http://adilet.zan.kz/rus/docs/P010000566>>. (In Russian).
21. Haushofer K. "Boundaries in Their Geographical and Political Significance." *About Geopolitics. Work of Several Years*. Moscow: Mysl Publisher 2001, pp. 7–250. (In Russian).
 22. "Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network." *United Nations. ESCAP. UNESCAP*, 10 Nov. 2010. Web. <<http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/tar/TARintergovagreement.asp#top>>.
 23. "International Transport Corridor 'North – South'." Official Site of JSC "Russian Railways". 2008. Web. <http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUC-TURE_ID=5130>. (In Russian).
 24. "Iran and Afghanistan Will Be Linked by Rail." *Afganistan.Ru. Information Portal*. N.p., 23 April. 2005. Web. <<http://afghanistan.ru/doc/3491.html>>. (In Russia).
 25. "Iran, Kazakhstan and Turkmenistan Should Build a Railway that Will Unite the Three Countries – M. Ahmadinejad." *PRIME. Economic Information Agency*. N.p., 5 Oct. 2007. <<http://commerce.1prime.ru/news/0/%7BDFBB6CE5-7852-473D-B89B-1636BBFA40CC%7D.uif#ixzz2sUtJt63>>. (In Russian).
 26. "Iran's Railways Will Have Access to Turkmenistan and Kazakhstan." *Iran News*. 8 March. 2011. Web. <<http://news.iran.ru/news/72893>>. (In Russia).
 27. Kazakh Road Research Institute. "Most Roads in Kazakhstan are in Disrepair." *Zakon.kz News Agency*. N.p., 28 Febr. 2012. Web. <<http://www.zakon.kz/kazakhstan/4476454-bolshinstvo-avtodorog-v-kazakhstane.html>>. (In Russian).
 28. Kovalev N. "Transport Corridor 'North – South'." *Transport Strategy, XXI Century* 22 (2013). Publishing House 'Modern Strategies'. Publishing House 'Modern Strategies', n.d. Web. <<http://www.sovstrat.ru/journals/transportnaya-strategiya-21-vek/articles/st-trans22-2.html>>. (In Russian).
 29. Koshimova M.A. "Current State of Republic of Kazakhstan Road Transport Infrastructure." 2011. Web. <http://www.rusnauka.com/27_OINXXI_2011/Stroitelstvo/3_92800.doc.htm>. (In Russian).
 30. Kurtov A. "Caspian Transportation Corridors." *Problems of Economic Transition* 53.5 (2010): 17–59.
 31. Laumulin M.T. "EU Interests in Central Asia and the Caspian Region." *Proceedings of the International Conference 'Prospects for the Development of the Regional Cooperation in the Caspian Region'*. Almaty: KISR Publisher, Friedrich Ebert Foundation Publisher, 2005, pp. 12–18. (In Russian).
 32. "Legal Instability and Murders in Dagestan Impede to Expand Makhachkala Port Capacity." *Oil Transport Area*. N.p., 21 Nov. 2012. Web. <<http://www.nefttrans.ru/news/rasshirit-moshchnosti-porta-makhachkala-meshayut-pravovaya-neustoychivost-i-ubiy.html>>. (In Russian).
 33. Lemańczyk S. "The Transiranian Railway – History, Context and Consequences." *Middle Eastern Studies* 49.2 (2013): 237–245.
 34. Magomedov A. "The Struggle for Caspian Oil and Caspian Transit: Geopolitical Regional Dimensions." *Central Asia and the Caucasus* 1.31 (2005): 80–90.
 35. Mesamed B. "Iran – Turkmenistan: What Lies Ahead." *Institute of the Middle East*. Institute of the Middle East 9 Febr. 2007. Web. <<http://www.iimes.ru/?p=5446>>. (In Russian).
 36. Mesamed V. "Turkmenistan – Iran: Friendship Constrainedly?" *Central Asia & Central Caucasus* 13 (1998). Central Asia & Central Caucasus Press AB, n.d.. Web. <http://www.ca-c.org/journal/13-1998/st_03_mesamed.shtml>. (In Russian).
 37. Mikhin O. "Infrastructure Modernization and Increasing of Olya Port Cargo Turnover within the 'North – South' International Transport Corridor Development." 2010. Web. <http://transtec.transtec-neva.ru/files/File...port_olya.doc>. (In Russian).
 38. Mirzaev R.S. *Geopolitics of the New Silk Road*. Moscow: Institute of Contemporary International Studies of the Russian Diplomatic Academy Publisher; Izvestiya Publisher 2004. (In Russian).
 39. "Nursultan Nazarbayev's Visit to Ashgabat." *Khabar [Astana]* 12 Sept. 2007. *NOMAD*. N.p., 13 Sept. 2007. Web. <<http://www.nomad.su/?a=3-200709130640>>. (In Russian).
 40. O'Hara S. "Great Game or Grubby Game? The Struggle for Control of the Caspian." *Geopolitics* 9.1 (2004): 138–160.
 41. "One will Modernized Seaport Makhachkala Before Privatization." *Oil Transport Area*. 24 July. 2013. Web. <<http://www.nefttrans.ru/majornews/morskoy-port-makhachkala-moderniziruyut-pered-privatizatsiye.html>>. (In Russian).
 42. Peyrouse S. "Is There Any Unity to the Trans-Caspian Region? The Economic Relations Between Central Asia and the Caucasus." *Asia Europe Journal* 7.3–4 (2009): 543–557.
 43. Popova O. "To Untie Marine Knot." *Rossiyskaya Gazeta [Russian Gazette]. Economy of South Russia*. [Moscow] 6 June. 2012. (In Russian).
 44. "Presidents of Turkmenistan and Kazakhstan Opened Turkmen-Kazakh Section of the 'North – South' Transport Corridor." *Turkmenistan.ru. Internet Newspaper*. 12 May. 2013. Web. <<http://www.turkmenistan.ru/ru/articles/38583.html>>. (In Russian).

**КОЧЕТКОВ А.В., ТЫНЯНОВА О.Н., БЕКМАГАМБЕТОВ М.М. КАСПИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ:
НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА**

45. "Railway Traffic Bam – Zakhedan Is Open." *Russian Information Agency Iran.ru*. N.p., 8 June. 2009. Web. <http://www.iran.ru/news/economics/57427/Otkryvaetsya_dvizhenie_po_zheleznoy_doroge_Bam_Zakhedan>. (In Russian).
46. Rakhmatulina GG "Development Prospects of Kazakhstan's Transit Potential." *Development Strategy 4* (2012): 45. (In Russian).
47. "Russian Seaports for 11 Months, 2013." 'Made in Our Place'. *Portal About Production in Russia*. N.p., 11 Dec. 2013. Web. <<http://www.sdelanounas.ru/blogs/44737/>>. (In Russian).
48. Sarukhanyan S. "Qazvin – Rasht – Astara or Iran – Armenia?" *Noravank Foundation*. Noravank Foundation, 21 Febr. 2013. Web. <http://www.noravank.am/rus/issues/detail.php?ELEMENT_ID=6911>. (In Russian).
49. Shustov A. "And Yet 'North – South' Corridor..." *Strategic Culture Foundation*. Strategic Culture Foundation, 30 March. 2009. Web. <<http://www.fondsk.ru/pview/2009/03/30/9369-9369.html>>. (In Russian).
50. "Statement by the Heads of State of the Republic of Belarus, Republic of Kazakhstan, the Kyrgyz Republic, the Russian Federation and the Republic of Tajikistan on the Establishment of the Eurasian Economic Community." *Meeting of the Interstate Council of Heads of States-members of the Customs Union. Astana, 9-11 October 2000. President of Russia*. President of Russian Federation, 11 Oct. 2000. Web. <<http://archive.kremlin.ru/events/articles/2000/10/136475/136496.shtml>>. (In Russian).
51. Stolpovsky O. "Iran and Afghanistan: More Than Neighbors." *Time of East*. Institute for Strategic Analysis and Forecasting, 5 Aug. 2009. Web. <<http://www.easttime.ru/analytic/3/13/698.html>>. (In Russian).
52. "Strategic Plan of the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan for 2011 – 2015." *Official Internet Resource of the Ministry of Economy and Budget Planning of the Republic of Kazakhstan*. Ministry of Economy and Budget Planning of the Republic of Kazakhstan, 11 Febr. 2011. Web. <<http://minplan.gov.kz/economyabout/433/4425/>>. (In Russian).
53. Stratton M.B. "British Railways and Motor Roads in the Middle East – 1918 – 1930." *Economic Geography* 20.2 (1944): 116 – 129.
54. Stratton M.B. "British Railways and Motor Roads in the Middle East, 1930 – 1940." *Economic Geography* 20.3 (1944): 189 – 203.
55. "The Concept of Formation of the Eurasian Transport Community Common Economic Space. Approved by the EurAsEC Interstate Council on 25 Jan. 2008, No 374." *Eurasian Economic Community*. Eurasian Economic Community, 25 Jan. 2008. Web. <<http://www.evrases.com/docs/view/68>>. (In Russian).
56. "The Development Strategy of Atyrau." N.p., 2007. Web. <[http://www.e-gorod.ru..2008_12_03...mag/atyrau ... 2008_12_03.doc](http://www.e-gorod.ru..2008_12_03...mag/atyrau...2008_12_03.doc)>. (In Russian).
57. "The Global Crisis Struck on TRACECA." *Dəyərlər [Values]*. *Azerbaijan Islamic News*. N.p., 27 Febr. 2013. Web. <<http://deyerler.org/ru/112179-rryosrrirr-ryesryorryos-srrsryor-ryir-traceca.html>>. (In Russian).
58. "The Need to Strengthen Security in the Iran-Afghan Border." *Radio and Television of Iran. Russian Service*. Radio and Television of Iran, 24 Dec. 2013. Web. <<http://russian.irib.ir/news/ve-mire/item/194713>>. (In Russian).
59. "Transport Blockade of Afghanistan." *ArtOfWar*. N.p., 20 May. 2011. Web. <http://www.artofwar.net.ru/profiles/sergei_skripnik_andrei_greshnov_p/view_book/transportnaia_blokada_afganistana>. (In Russian).
60. *Transport Links between Europe & Asia*. ECMT 2006. Web. <<http://internationaltransportforum.org/pub/pdf/06Europe-AsiaRU.pdf>>. (In Russian).
61. "Turkey is Ready to Accede to the 'North – South' Transport Corridor." *World of Islam. Information and Analytical Portal. Islam in Russia, Islam in the World*. 1 June. 2013. Web. <<http://www.mirislama.com/6116-turciyagotova-prisoedinitnya-k-transportnomu-koridoru-sever-yug.html>>. (In Russian).
62. UN Economic Commission for Europe, UN Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. *Joint Study on Developing Euro-Asian Transport Networks*. ECE/TRANS/184. New York – Geneva: United Nations, 2007. Web. <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/in_house_study_russe.pdf>. (In Russian).
63. Yate A. C. "Baku and the Caspian." *Scottish Geographical Magazine* 36.4 (1920): 254 – 264..
64. Zhumataev R. "On the Silk Road With the Exhibition." *BlackSeaTrans 2* (2005). *Ports of Ukraine*. N.p., n.d. Web. <<http://portsukraine.com/node/2756>>. (In Russian).

Cite MLA 7:

Kochetkov, A. V., O. N. Tynyanova, and M. M. Bekmagambetov. "Caspian Transport Alternatives: Some Aspects of the Transport Space Formation." *Elektronnoe nauchnoe izdanie Al'manakh Prostranstvo i Vremya, 'Prostranstvo i vremya Kaspiyskogo Dialoga'* [Electronic Scientific Edition Almanac Space and Time, 'The Space and Time of The Caspian Dialogue'] 5.1(2) (2014). Web. <2227-9490e-aprov_r_e-ast5-1-2.2014.61>. (In Russian).