

МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА

УДК 330.341.2: 339.944.2: 339.565
ГРНТИ 06.51.51

Эволюционно-институциональный подход при исследовании реализации крупных энергетических проектов и решении водных проблем в странах Центральной Азии

К.Х. Зоидов, к.ф.-м.н., доцент
e-mail: *kobiljonz@mail.ru*

А.А. Медков, к.э.н.
e-mail: *medkov71@mail.ru*

Аннотация

В статье рассматриваются применение эволюционно-институционального подхода при реализации крупных энергетических проектов и решении водных проблем в странах Центральной Азии. Целью работы является анализ и регулирование реализации крупных энергетических проектов и решении водных проблем на основе развития транзитной экономики в странах Центральной Азии. Развивается новый эволюционно-институциональный подход к пониманию сути Великого Шёлкового пути, который рассматривается не как магистраль, связывающая Азию и Европу, а как направление военного, религиозного, идеологического, экономического и культурного взаимного влияния Китая и государств Центральной Азии, проявление «мягкой силы» экспансионистской внешней политики Поднебесной. Такой подход позволяет провести комплексный анализ и дать всестороннюю оценку современным геоэкономическим проектам евро-азиатского сотрудничества: расширению ЕАЭС, китайской концепции «Один пояс – один путь», и др. Особое внимание уделено исследованию влияния формирования и развития транзитной экономики на решение водных и энергетических проблем в странах Центральной Азии, обеспечение стабильности и безопасности в регионе. Показано, что транспортно-коммуникационные проекты, реализованные в государствах после развала СССР и направленные, как правило, на выход из инфраструктурных тупиков, объективно привели к росту транзитного потенциала региона, формированию конкурентных маршрутов перевозки грузов и пассажиров, повышению связанности внутреннего пространства. Приведённый анализ и данная экономическая оценка развития транзитной экономики в Иране, Турции, Афганистане, Пакистане, Индии и др. государствах во взаимодействии с реализацией инфраструктурных проектов в России, ЕАЭС и странах Центральной Азии позволяют выработать эффективную стратегию присутствия и отстаивания интересов РФ в регионе.

Исследование проведено при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда (проект №13-02-00325-а).

Ключевые слова: *эволюционно-институциональный подход, страны Центральной Азии, ЕАЭС, крупные энергетические проекты водные проблемы, транзитная экономика, железнодорожный транспорт, интеграция, модернизация, нестабильность*

Введение

В предыдущих работах авторы представили комплекс мероприятий по реализации и повышению транзитного потенциала России, других стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и государств Центральной Азии (ЦА) [31]. Предлагались способы увеличения грузовой базы евро-азиатских путей сообщения на территории постсоветского пространства путём реализации ряда экономических и политических мероприятий государства и бизнеса:

- Выработки и реализации эффективных государственной политики и бизнес-стратегий транспортных компаний, направленных на «перехват» части грузовой базы на маршруте Азия – Европа в условиях жёсткой конкуренции с глобальными морскими контейнерными сервисами.
- «Перехвата» грузовых потоков, следующих по альтернативным маршрутам, и перенаправление их на пути сообщения, проходящие по территории стран ЦА. Такой перехват осуществляется в местах образования

«транспортного креста» – пересечения коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг».

- Взаимной увязки (в ходе напряжённых многосторонних переговоров) закупки иностранной техники, размещения сборочных производств на территории стран ЦА и привлечения на евро-азиатские сухопутные пути сообщения дополнительных грузопотоков из стран, где располагаются головные штаб-квартиры компаний транспортного машиностроения (Германии, Франции, Китая, Южной Кореи, Японии, США).

Финансово-экономический кризис, необходимость экономии бюджетных расходов, напряжённая внешнеполитическая ситуация, сопровождающаяся введением режима взаимных экономических санкций, сделали неактуальными или сложно реализуемыми отдельные предложения авторов.

В последнее время центр транзитной активности, очаги развития транзитной экономики смещаются в страны ЦА. Причинами этого смещения являются:

- Реализация крупных инфраструктурных проектов в регионе, повышение конкурентных преимуществ путей сообщения, проходящих через Центральную Азию в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг».

- Потребность в обеспечении безопасности в ЦА, приобретающая особую актуальность в условиях ухудшения социально-экономической ситуации, роста политических и религиозных противоречий.

- Многочисленные территориальные, военно-политические, этнические и конфессиональные конфликты в ЦА, приводящие, помимо негативных последствий, к строительству альтернативных путей сообщения и инфраструктурных объектов, формированию новых возможностей и конкурентной среды транзитных перемещений ресурсов, грузов и пассажиров.

- Необходимость в текущем и перспективном периодах восстановления государств, на территории которых произошли и продолжают происходить вооружённые конфликты, формирование на территории Ирана, Ирака, Афганистана и Сирии региона устойчивого развития на основе функционирования транзитной экономики с соответствующим транспортным обеспечением.

- Необходимость вовлечения в мировое хозяйство экономики Афганистана путём

внедрения организационно-хозяйственных инноваций, направленных на обеспечение безопасности транспортировки всех видов ресурсов по территории республики, осуществление контроля нераспространения оружия и наркотических веществ.

- Наличие и повышение транзитного потенциала Ирана, реализация которого, давно стоящее в повестке дня, активизировалось в преддверии снятия экономических санкций. Безусловно, в *постсанкционный период* развитие транзитной экономики исламской республики будет ускорено.

- Наличие мощного государственного и квазигосударственного сектора в Иране, существование практики индикативного планирования экономического развития («пятилетки»), сети Свободных и Особых экономических зон с благоприятными налоговыми и таможенными режимами для иностранных инвесторов, производителей и транспортных компаний.

- Активное подписание документов об образовании зон свободной торговли между государствами региона.

Главным фактором смещения мировой транзитной активности в страны ЦА, является формирование и начало реализации широкомасштабного и многоцелевого проекта Китая под названием «Один пояс – один путь». Проект предполагает, в том числе укрепление стратегических, политических, экономических и культурных связей КНР со странами Центральной, Западной и Южной Азии. Для стран ЦА наибольшую актуальность представляет та часть проекта, которая предполагает развитие Экономического пояса Шёлкового пути (ЭПШП).

При всей привлекательности и перспективности проекта ЭПШП, в нём содержатся и потенциальные риски для России и стран ЦА.

ЭПШП – это дальнейшая либерализация международной торговли. Прежде всего, следует отметить, что реализация проекта ЭПШП предполагает дальнейшую либерализацию международной торговли, понижение (снятие) тарифных и нетарифных барьеров. Результатом его осуществления, как отмечают Ремыга В.Н. и Падалко В.И., «может стать возникновение масштабной зоны свободной торговли – от северо-западных провинций Китая и Центральной Азии до Центральной и Восточной Европы» [22].

Свобода торговли обеспечивает экономические выгоды промышленно развитым госу-

дарствам, каким за последние десятилетия стал Китай, какими являются Япония и Южная Корея. Однако препятствует экономическому успеху стран с догоняющим типом развития, которым необходимо осуществить модернизацию экономики, её реиндустриализацию на новой технологической основе, т.е. таким как России, страны постсоветского пространства и многие азиатские государства.

Как отмечает С. Глинкина, создание «в результате реализации стратегии ЭПШП современной инфраструктуры доставки производимых в КНР товаров на рынки государств Центральной Азии и России и через них в Европу в лучшем случае обострит конкуренцию между КНР и постсоветскими государствами, а с большой вероятностью блокирует их попытки возрождения национальной обрабатывающей промышленности. При этом даже закрытый характер евразийской интеграционной группировки не обеспечит им должной защиты от дешевого китайского импорта» [8].

Кроме того, реализация проекта ЭПШП предполагает свободное движение капитала, что обеспечивает выгодные для Китая условия для вложения капиталов в строительство и модернизацию инфраструктурных объектов в других странах, что, как правило, предполагает активные закупки китайской продукции, привлечение китайских компаний, специалистов и технологий.

Развитие собственной транспортно-коммуникационной инфраструктуры стран-участников китайской программы «Один пояс – Один путь» требует согласования (сопряжения) с китайскими инфраструктурными проектами. Так, в Программе указывается, что «на основе уважения национального суверенитета и безопасности заинтересованных государств страны-участницы проекта должны осуществить стыковки планов по строительству инфраструктуры и системы технологических стандартов...» [2]. Китай настойчиво продвигает идею строительства железных дорог (хотя бы транзитного назначения) с используемой в Поднебесной шириной колеи европейского стандарта (1435 мм).

Кроме того, подчёркивается, что реализация проекта не должна ограничиваться рамками древнего Шёлкового пути. Такая идеология позволяет выдвигать и успешно включать в программу такие проекты, как разви-

тие Северного морского пути (СМП) и «Ямал СПГ».

Проект ЭПШП обостряет конкуренцию между странами за выбор маршрутов прохождения путей сообщения. За них конкурируют регионы внутри России, страны-члены ЕАЭС, государства ЦА, все страны на постсоветском пространстве. Например, к программе ЭПШП желают присоединиться и уже предпринимают конкретные шаги для этого Белоруссия, Украина, страны Балтии, пути сообщения, транспортные объекты и компании которых являются конкурентами на маршруте «Китай – Европа».

По этому поводу С. Глинкина пишет: «Экономический пояс Шелкового пути уже на этапе проработки проектов усиливает конкуренцию среди стран-членов ЕАЭС. Так, серьезное соперничество разворачивается между Казахстаном и Россией за право стать основным транзитным путем китайских транспортных проектов» [8, с. 59]. По мнению А. Агеева, «конфигурация российских городов, вовлеченных в ЭПШП, сложится естественным и отчасти конкурентным образом» [1].

Необходимо более широкое участие России в реализации этого проекта: она должна быть партнёром Китая не только в северной части нового Шёлкового пути, но и в коридоре «Север – Юг». Следует не только опираться на широкие экономические возможности Китая, но и самостоятельно финансировать реализацию крупных инфраструктурных проектов. Именно в них должны быть направлены средства Фонда национального благосостояния (ФНБ), доходы, полученные в годы высоких цен на сырьевые ресурсы. К сожалению, эти возможности Россия, скорее всего, упустила.

По мнению Л. Вардомского, сопряжение ЭПШП и продвигаемого ОАО «РЖД» проекта Трансевразийского пояса развития (вдоль Транссиба) должно происходить путём создания между ними «современных с технологическом отношении меридиональных соединений, таких как Новосибирск – Китай (на базе существующих или новых транспортных магистралей), Тюмень – Астана – Алмааты – Ташкент – Афганистан – Пакистан – Индия, Красноярск – Кызыл – Монголия – Китай, Саратов – Атырау – Узень – Туркменистан – Иран и т.п., в которых ключевую роль играет Казахстан» [4].

Одной из главных задач проекта ЭПШП является обеспечение надёжного поступления сырьевых и энергетических ресурсов из стран ЦА и Западной Азии в Китай. Например, газотранспортные проекты Иран – Пакистан – Индия входят в экономический коридор «Китай – Пакистан». Кроме того, как отмечают В. Ремыга и В. Падалко, «противоречие между возрастающими жизненными потребностями миллиардного населения страны и ее ограниченными природными ресурсами (в первую очередь это касается питьевой воды) в сочетании с невиданными темпами экономического роста побуждают к активным действиям» [22, с. 62.].

Таким образом, в статье рассматриваются иные, нежели традиционные транспортные, инфраструктурные проекты, направление на формирование транзитной экономики в странах ЦА [12]. Транзитная экономика – это хозяйственная система, при которой поступления от пропуска по территории страны энергии, энергоносителей, водных ресурсов, грузо- и пассажиропотоков и оказания услуг по транзитной перевозке составляют весомую часть доходов властей, хозяйствующих субъектов и населения на данной территории, одну из основ их благосостояния. Существенную роль в становлении и развитии транзитной экономики в ЦА играют нефте- и газотранспортные проекты, а также проекты развития генерации и строительства сетей передачи электроэнергии, тесно связанные с решением актуальных для региона водных проблем.

1. Эволюционно-институциональный подход при исследовании развития трубопроводного транспорта – важная составляющая часть транзитной экономики стран ЦА

В годы существования бывшего СССР трубопроводный транспорт также был интегрирован в единый народнохозяйственный комплекс всей страны, как и другие виды транспорта, без учёта границ национальных и автономных республик. Например, в советский период Узбекистан тесно взаимодействовал с Россией (РСФСР) и Казахстаном (КазССР) в рамках единого нефтегазового комплекса, обеспечивая поставки газа в промышленные центры Урала, а также транзит большей части туркменского газа в российском направлении.

Обретение бывшими республиками государственной независимости потребовало реализации новых проектов как в области трубопроводного транспорта, так во всей системе жизнеобеспечения новых государств на постсоветском пространстве. Например, за годы независимости в рамках диверсификации направлений транспортировки энергоносителей в странах ЦА построены: в Туркменистане – газопроводы в Иран и Китай (через Узбекистан и Казахстан); нефтепроводы из Казахстана в Китай и к Чёрному морю (Каспийский трубопроводный консорциум, КТК), новые порты Казахстана на Каспийском море и пр. При этом отмечается, новые трубопроводные коммуникации «способствуют наращиванию связей, прежде всего, с третьими странами, а не между собой» [26].

При этом, оценивая амбиции Казахстана стать центром развития транзитной экономики в ЦА, А. Гасанова отмечает, что «полноценное участие Астаны в интеграционном объединении под эгидой России «поставит крест» на консолидирующей роли в регионе казахов в реализации концепций «Нового шелкового пути» (США) и «Южного энергетического коридора» (Европа)» [6].

1.1. Газотранспортные инфраструктурные проекты в ЦА

В 1998 г. в Туркменистане был построен газопровод Туркменистан – Иран (Корпедже – Курткуи) протяжённостью 200 км и мощностью 10 млрд куб. метров газа в год. Через несколько некоторое время была введена в эксплуатацию его вторая ветвь мощностью 8 млрд куб. метров газа в год. Финансирование строительства газопровода велось за счёт Ирана. Газопровод в Иран позволил Туркменистану выйти на газовый рынок вне постсоветского пространства, тем самым снизив зависимость от России. В начале 2010 г. было закончено строительство газопровода по маршруту Довлетабад – Серахс – Хангеран, что позволило довести объёмы поставки газа в Иран до 20 и более млрд куб. метров в год.

В настоящее время сохраняется неопределённость с реализацией проекта создания газопровода из ЦА в Европу «Набукко» (Nabucco). Нет ясности по протяжённости трубопроводной коммуникации, маршруту прохождения, объёмам и источникам финансирования строительства, а главное по наличию сырьевой базы и оценкам величины потребности в газе в странах Европейского Со-

юза. В частности, предлагается сократить его протяжённость вдвое, сделав газопровод лишь частью внутриевропейской газовой инфраструктуры без выхода в страны Азии [18]. Однако всё может измениться в условиях противостояния России и Турции.

Серьёзной проблемой является строительство Транскаспийского трубопровода, поддерживаемого Европейским союзом, Туркменистаном и Азербайджаном. Главным аргументом против его строительства является позиция России и Ирана по поводу неопределённости международно-правового статуса Каспийского моря. В частности, Иран выступает против строительства любых трубопроводов через Каспийское море до принятия принципов его деления по национальным секторам всеми пятью прикаспийскими государствами.

Россия также прилагала усилия остановить реализацию Транскаспийского проекта, особенно когда он рассматривался в качестве конкурента газопровода «Турецкий поток». Основания были те же: неопределённый статус Каспийского моря. Кроме того, Китай также не заинтересован в развитии газотранспортной инфраструктуры из Туркменистана в направлении стран ЕС, т.к. это будет способствовать росту цен на газ для Китая.

Летом 2011 г. государственные компании Ирана, Сирии и Ирака начали реализацию проекта строительства газопровода «Исламская магистраль», по которому предполагается поставляться газ в Европу с иранского месторождения «Южный Парс». В январе 2014 г. были возобновлены переговоры о строительстве газопровода Иран – Индия, а также участии индийской государственной компании ONGC в освоении иранского газового месторождения Фарзад-В (Farzad-B) на шельфе Персидского залива. Как отмечает И. Николаев, «особых протестов в Вашингтоне это не вызвало, поскольку, по большому счету, эта сделка встраивается в реализацию проекта «Нового шелкового пути», который США ... рассматривают как элемент долгосрочной стратегии по поддержанию собственного доминирования в Центральной и Южной Азии» [18]. Однако, в условиях неотменённых санкций осуществить эти проекты было довольно сложно [13].

1.2. Газопровод Туркменистан – Узбекистан – Казахстан – Китай

Как уже отмечалось, в годы независимости Туркменистан успешно реализовал проект создания Трансазиатского газопровода по маршруту Туркменистан – Китай и газопровода Туркменистан – Иран. В стадии активной подготовительной работы находится проект газопровода Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия. Однако, у этого проекта больше внешнеполитических оснований, чем экономических: главная его задача – создать конкурентное направление поставок природного газа на внешние рынки в обход Ирана.

Газопровод Туркменистан – Китай был сдан в эксплуатацию в декабре 2009 г. Первоначальная мощность составляла 17,7 млрд куб. м. газа в год. В дальнейшем его мощность была увеличена до 40 млрд куб. м. в год. В настоящее время подготовлены предложения по выбору маршрута четвертой нитки (Line D) этого газопровода. После введения новых мощностей Туркменистан будет поставлять в Китай больше газа, чем до этого продавал в Россию.

По словам Президента Туркменистана Г. Бердымухамедова «путём реализации этого крупномасштабного проекта Туркменистан и Китай создали благоприятные условия для интеграции в международную энергетическую систему других государств, прежде всего стран-транзитеров» [11]. С другой стороны, газопровод ещё больше осложнил непростую ситуацию в «трубопроводной войне» в регионе. Общая оценка стартовавших в последние годы региональных энергетических проектов со стороны экспертов такова: запуск газопровода в Китай – это удар по энергетическим проектам Запада в ЦА. Целью проводимой политики со стороны стран Запада будет недопущение передела регионального энергетического рынка в интересах Китая и России [6].

Реализация Туркменистаном совместно с другими государствами новых энергетических проектов соответствует международной политике сотрудничества в сфере энергетической безопасности. С. Дурдыев отмечает, что «функционирование новых трубопроводных маршрутов из Туркменистана в различных направлениях окажет большую поддержку другим государствам региона, создавая для них условия для интеграции в международную энергетическую инфраструктуру

и предоставляя дополнительные возможности для обеспечения газом» [10].

В подтверждение этих слов отметим, что Нитка Д (Line D) этого газопровода должна связать Узбекистан с Кыргызстаном и Таджикистаном. Положение усугубляется тем, что между этими странами сохраняется внешнеполитическая напряжённость. Узбекистан не раз приостанавливал поставки своего газа в эти республики. На спорном участке узбекско-кыргызской границы даже случались вооружённые столкновения. Руководство Узбекистана выступает против строительства Рогунской ГЭС в Таджикистане.

Однако, несмотря на эти противоречия, трудности и проблемы новые инфраструктурные проекты, направление на развитие транзитной экономики в странах ЦА, способствуют повышению уровня безопасности в регионе. По словам аналитика британского Королевского института международных отношений Бобо Ло, нитки трубопровода представляют собой «реальную интеграцию, обеспечивая правительствам стран региона долю в многонациональных проектах», при этом Китай «знает, что реальное значение имеет укрепление его взаимоотношений с отдельными странами», которое обеспечивает главенство его интересов над междоусобными разногласиями. Китай стремится распределить риски путем проектирования еще одного, альтернативного, маршрута трубопровода из Туркменистана в Китай через территорию Афганистана и Таджикистана [23].

1.3. Газопровод Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия (ТАПИ)

Проектируемый газопровод Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия (ТАПИ) является конкурентом проектов прокладки газотранспортной артерии «Набукко» и Транскаспийского трубопровода как его составной части. Проектная мощность газопровода составляет 33 млрд куб. м. газа в год. Предполагается, что из них Пакистан и Индия будут закупать по 14 млрд куб. м., а 5 млрд куб. м. пойдут на нужды Афганистана.

Для успешной реализации проекта, достижения окупаемости инвестиций и получения прибыли его участники должны прийти к совместному соглашению о цене на газ, величине платы за транзит газа, о создании консорциума по его строительству и эксплуатации, а также о мерах по обеспечению безопасности газопровода.

По мнению М. Уитни, война в Афганистане велась в основном для того, чтобы обеспечить транспортировку природного газа из Туркменистана на Аравийский полуостров. По газопроводу ТАПИ газ будет транспортироваться через Афганистан, Пакистан и Индию в Аравийское море в обход территории России и Ирана. При этом российское ОАО «Газпром» было готово к любому сотрудничеству по этому проекту, как в области его подготовки, так и реализации, выступив в качестве подрядчика или полноправного участника консорциума. Власти США настаивали на том, чтобы четыре страны предоставили этот очень выгодный и прибыльный трубопроводный контракт американским компаниям Chevron и ExxonMobil.

Как пишет М. Уитни, «Вашингтон активно лоббирует этот проект по поставке газа, ... называя его идеальной схемой для решения проблемы нехватки энергии в Пакистане. С другой стороны, он давит на Исламабад, настаивая на отказе от проекта ирано-пакистанского газопровода по причине ядерного противостояния с Тегераном» [30]. Аналитик указывает, что «успех в реализации ТАПИ также даст мощный толчок многим другим трансафганским транспортным проектам, включая автомобильные и железные дороги, которые составляют основу американской «стратегии нового Шелкового пути» для афганской экономики. Афганистан, играющий центральную роль в американской стратегии привязки к Азии, будут использовать для размещения там военных баз, добычи и транспортировки ресурсов» [30].

Предполагалось, что обеспечивать безопасность 1600-км участка трубопровода, который пройдет через враждебно настроенный, контролируемый талибами Афганистан, будут американские войска. Однако, Министр шахт и горной промышленности Афганистана В. Шахрани заявил, что охранять ТАПИ должны афганские силы безопасности в количестве 7 тыс. военнослужащих. Кроме того, всем территориальным администрациям будут выплачиваться деньги за охрану трубопровода. При этом Афганистан будет получать за транзит газа сотни миллионов долларов в год. Кроме того, будет организовано газоснабжение населенных пунктов, расположенных рядом с трассой газопровода. Пакистан также уделяет большое внимание вопросам обеспечения безопасности трубопровода на своей территории.

У ТАПИ, как и у проекта газопровода «Набукко», также есть проблемы с обеспечением его сырьевой базой. О. Лукин отмечает, что «ранее ресурсной базой для трубопровода считалось крупное месторождение Довлетабад в Туркменистане. Однако с учётом того, что в настоящее время довлетабадский газ поставляется в Россию, а также обеспечивает растущий экспорт в соседний Иран, ... в качестве ресурсной базы для ТАПИ определено месторождение Южный Елотен-Осман. Ресурсы этого месторождения, согласно последним, уточненным оценкам, достигают 22 трлн кубометров газа» [16].

1.4. Газопровод Иран – Турция

Газопроводы Иран – Турция являются для Турции альтернативным ранее анонсированным российско-турецким проектам «Южный поток», а впоследствии «Турецкий поток». При этом Иран выступает не только как крупнейший производитель природного газа, но и как страна, предоставляющая свою территорию для транзитных поставок газа из ЦА в Европу. Функционирование газопроводов Иран – Турция соответствует и задаче турецких властей по укреплению позиции страны как газового транзитёра [3].

В последние годы правительство Турции установило высокие транзитные тарифы за использование газопроводов для транспортировки газа из Ирана. Кроме того, турецкие власти требуют, чтобы право перепродажи иранского газа имели только компании, созданные в Турции [7]. Это полностью соответствует позиции Турции и в отношении «Турецкого потока», где Турция также занимала жёсткую позицию. Следует обратить внимание на целенаправленную политику Турции по формированию на своей территории транзитной экономики.

Особую актуальность развития транспортировки газа через территорию Ирана и Турции приобретает в условиях противодействия России, Ирана и Китая реализации проекта Транскаспийского газопровода, пролегающего по дну Каспийского моря. Выступая, как уже было отмечено, против строительства любых трубопроводов через Каспийское море, Иран предлагает Туркменистану альтернативный маршрут транспортировки природного газа путём использования газопроводов, проходящих через территорию Исламской республики и Турции. Как замечает В. Панфилова, «туркменская сторона, в свою оче-

редь, не отказывается от использования этого варианта, но и не спешит соглашаться» [20].

1.5. Нефтепровод Казахстан – Китай

Нефтепровод Казахстан – Китай протяженностью 963 км проходит большей частью по территории Казахстана (по маршруту Атасу – Агадырь – Акчатау – Актогай – Учарал – Алашанькоу). Потенциальная мощность нефтепровода Атасу – Алашанькоу составляет 20 млн тонн нефти в год.

Ключевое значение и важность этого нефтепровода обусловлена:

- удовлетворением потребностей КНР в энергоносителях;
- решением проблемы сбыта в условиях увеличения добычи нефти в Казахстане и диверсификацией направлений поставок;
- интересом России к китайскому рынку углеводородов, необходимостью диверсификации поставок российской нефти в Китай.

Функционирование нефтепровода способствует развитию транзитной экономики в Казахстане:

1. Благодаря этому нефтепроводу Казахстан будет получать транзитные платежи за прокачку, в частности, западносибирской нефти в Китай.

2. Нефтепровод обеспечивает выход казахстанской нефти на ёмкий китайский рынок.

3. Реализация проекта привела к интеграции нефтепроводных систем Казахстана, России и Китая, что может стать прочной основой для взаимовыгодного партнерства.

Инфраструктура нефтепровода включает головную нефтеперекачивающую станцию (НПС) «Атасу», которая входит в структуру действующего нефтепровода Павлодар – Чимкент и станет после соответствующей реконструкции головной НПС для нового трубопровода. Предполагается, что на ней будет осуществляться приём нефти, добытой на месторождении Кукмоль в Карагандинской области Казахстана, и российской западносибирской нефти, которая будет приходить в Атасу по действующим нефтепроводам. Таким образом, этот населённый пункт в Карагандинской области становится узловой точкой сразу нескольких нефтепроводов, что превращает его в один из центров развития транзитной экономики в Казахстане.

Соединенный с существующими магистральными трубопроводами нефтепровод Омск – Павлодар – Атасу – Алашанькоу яв-

ляется перспективным не только для Казахстана, но и выгодным транзитным направлением для России, с помощью которого российские производители смогут значительно увеличить выгодные для них поставки западносибирской нефти в КНР [5].

Обслуживание нефтепровода предоставит постоянную работу примерно 4,5 тыс. граждан Казахстана. Согласно подписанным договорам на всём протяжении на Атырау от Алашанькоу техническое обслуживание нефтепровода должно осуществлять акционерное общество «КазТрансОйл» без привлечения китайских компаний. Однако фирмы из Китая и китайские специалисты участвовали в проектировании, строительстве и будут принимать участие в управлении проектом. По словам генерального директора «КазТрансОйл» К. Кабылдина, в сервисной компании ТОО «Казахстанско-Китайский нефтепровод» работает 284 человека, из них 36 китайцев – в основном, менеджеры, которые обеспечивают использование финансовых средств, бюджета и возврат заёмных средств, потому что все займы были сделаны под гарантии китайской стороны. А в АО «Северо-Западная трубопроводная компания «Мунай-Тас» из 80 человек трудятся всего 4 китайца, которые осуществляют менеджерские функции [19].

1.6. Нефтепровод Баку – Тбилиси – Джейхан (БТД)

В случае продления экономических санкций против России Казахстану придется изменить маршрут прокачки свыше 32 млн тонн нефти, которые направлялись по Каспийской трубопроводной системе (КТК) через территорию России в Новороссийск с выходом на мировые рынки. Заменить это направление можно через Азербайджан и частично – Иран. Если санкции в отношении Ирана будут отменены, нефть из Актау можно переваливать через иранский порт Нека.

Переговоры между Казахстаном и Азербайджаном о прокачке казахстанской нефти ведутся с тех пор, как был построен нефтепровод Баку – Тбилиси – Джейхан (БТД). Основная цель его строительства заключалась как раз в создании независимого от России маршрута транспортировки нефти из Азербайджана, а впоследствии из Казахстана и Туркменистана на мировые рынки. В настоящее время этот нефтепровод наполо-

вину пуст, а Казахстан экспортирует по нему всего 290 тыс. тонн нефти в год [21].

В стадии обсуждения находится новый проект создания «Казахстанской Каспийской системы транспортировки» (ККСТ), который подразумевает строительство нефтепровода Ескене – Курык и создание Транскаспийской системы (Курык – Баку) с выходом на Грузию и далее в Турцию.

2. Эволюционно-институциональный подход при исследовании функционирования транзитной экономики и решении проблемы водных ресурсов в странах ЦА

Всесторонний анализ водных конфликтов регионе содержится в статье ведущего научного сотрудника ИМЭМО РАН Н. Рогожиной [24]. Прежде всего, она указывает, что длящиеся уже более 20 лет межгосударственные споры по характеру использования трансграничных водных ресурсов представляют угрозу безопасности стран ЦА.

Дело в том, что 80% всех запасов пресной воды в ЦА сосредоточены в Кыргызстане и Таджикистане, чьи экономические интересы связаны с использованием гидроэнергетического потенциала трансграничных рек Амударья и Сырдарья в отсутствие других внутренних источников энергоснабжения. Напротив, Казахстан, Туркменистан и Узбекистан заинтересованы, прежде всего, в использовании вод этих рек в ирригационном режиме и поэтому негативно относятся к гидроэнергетическим планам соседних стран как затрагивающим их экономические интересы.

Руководство Узбекистана нежелание мириться с возможными угрозами демонстрирует различными методами, пытаясь оказать давление на руководство соседних стран (энергетическая блокада, «железнодорожная война», «холодная война»). Например, в 2010 г. узбекская сторона предъявила Таджикистану ультиматум, заявив, что движение таджикских грузов через территорию Узбекистана возобновится лишь после прекращения работ по строительству Рогунской ГЭС и проведения экспертизы гидротехнического проекта. Рогунская ГЭС представляет собой высотное гидросооружение (335 м.) на реке Вахш, на юге Таджикистана, являющейся главным притоком Амударьи – крупнейшей реки в ЦА. Вахш формирует треть ее водных ресурсов.

Н. Рогожина приводит две группы доводов, которыми руководствуется Узбекистан,

выступая категорически против строительства в Таджикистане Рогунской ГЭС:

- экономические – сток воды в летнее время сократится на 18%, а в зимнее возрастет на 54%, что приведет к затоплению орошаемых полей и ухудшит водную ситуацию в стране. При этом экономические потери оцениваются в 20 млрд долл.

- экологические – проект реализуется в сейсмоопасной зоне, а также окажет негативное влияние на судьбу Арала.

Руководство Узбекистана опасается, что в случае завершения строительства Рогунской ГЭС власти Кыргызстана и Таджикистана смогут в одностороннем порядке контролировать сток рек, ставя расположенные ниже по течению реки страны в зависимое положение. Не исключается и факт использования воды как средства политического давления. Поэтому Узбекистан настаивает на обязательном согласовании строительства гидроэнергетических сооружений со всеми странами, расположенными в бассейнах трансграничных рек.

Руководство Таджикистана делает ставку на США, привлечь интерес которых пытается за счет акцентирования их внимания на значении проекта для осуществления американской стратегии «Новый шелковый путь». И если судить по заявлениям руководства США, то оно вовсе не возражает против своего участия в разрешении водных конфликтов в регионе.

Что касается Евросоюза, то, с одной стороны, им оказывается донорская помощь странам ЦА в осуществлении водных проектов, однако, с другой стороны, проводимая организацией политика слабо согласуется с интересами налаживания сотрудничества между странами региона по водному вопросу. Наоборот, Евросоюз открыто выступает на стороне Узбекистана, поддержка которого, по мнению Таджикистана, объясняется европейскими планами по осуществлению проекта строительства газопровода «Набукко».

Конфликт между странами имеет ещё и другое другую составляющую – крайне неэффективное использование водных ресурсов, как в ирригации, так и в гидроэнергетике, что способствует возникновению водного дефицита и нарастанию соперничества между странами за воду в условиях роста численности населения. Россия способна оказать содействие странам ЦА в преодолении их водного кризиса через предоставление им фи-

нансовой и технической помощи в переходе к ресурсосбережению. Это будет благоприятствовать её дальнейшему продвижению на их рынок инвестиций и оборудования.

По мнению Н. Рогожиной, «определенный оптимизм в отношении водной ситуации в ЦА сохраняется – дело в том, что, как показывает исторический опыт, водные конфликты рано или поздно разрешаются. И путь к этому лежит через сотрудничество и экономическую интеграцию» [24].

Пока же, как отмечается в докладе ООН «Водные конфликты. Геополитическая ситуация в регионах мира. Возможные мировые водные конфликты» [9] между Таджикистаном и Узбекистаном действует жёсткий визовый режим, транспортное сообщение крайне затруднено, а часть таджикско-узбекской границы и вовсе заминирована со стороны Узбекистана. Нехватка воды превратилась в проблему для Узбекистана, Казахстана и Туркменистана – стран, лежащих в низовьях рек Амударьи и Сырдарьи.

Увеличив высоту плотины Рогунской ГЭС на 40-50 м, Таджикистан получает возможность накапливать в водохранилище дополнительно порядка трех кубических километров воды, что приблизительно равно среднему стоку реки Вахш за 50 дней. Оставить же орошаемые земли ниже по течению без воды хотя бы на три дня – значит на корню погубить урожай стратегически важных для Узбекистана культур, прежде всего, хлопчатника.

В советское время централизованное планирование позволяло сохранять баланс в отношениях богатых углеводородами Казахстана, Узбекистана и Туркменистана с обладающими огромными запасами воды, но небогатыми полезными ископаемыми Таджикистаном и Кыргызстаном. После распада СССР вторая группа стран оказалась в невыгодном положении: нефть и газ им пришлось покупать, а водой, поступающей с их территорий, страны, расположенные ниже по течению рек, пользовались бесплатно.

Активность таджикского президента по строительству цепи гидроузлов в верховьях рек, питающих Амударью, призвана ликвидировать этот дисбаланс. Президент Таджикистана Э. Рахмон вынашивает грандиозные планы по превращению страны в ведущего экспортёра электроэнергии. Он рассчитывает не только покрыть нынешний дефицит энергии в стране (в Таджикистане до сих пор

нормой считаются периодические отключения электричества), но и освоить такие рынки, как Афганистан и Пакистан. Однако, при этом необходимо учитывать, что энергетика Таджикистана носит сезонный характер.

Большинство истоков реки Сырдарья находятся в Кыргызстане. Несогласованность сброса воды из кыргызстанского Токтогульского водохранилища уже не раз приводила к конфликтам с властями Узбекистана и Казахстана, требующими ограничить сброс в зимнее время и увеличить его летом, вплоть до угроз Узбекистану ограничить поставки газа в Кыргызстан. Кыргызстан пытается перевести отношения с соседними государствами на рыночную основу путём осуществления принципа «энергоносители в обмен на воду».

При этом, по мнению авторов Доклада, в самом невыгодном положении находится Казахстан. С одной стороны, это наиболее динамично развивающаяся экономика региона, с другой – из всех постсоветских стран Казахстан имеет наихудший показатель по обеспечению водой в расчете на единицу площади, а подавляющее большинство рек, протекающих по его территории, берет начало либо в Китае (река Или, впадающая в Балхаш, и Иртыш), либо в Кыргызстане (Сырдарья), либо в России (Урал). Практически лишены пресной воды основные нефтедобывающие области, что не позволяет в полной мере использовать их экономический потенциал. Казахские ученые уже подсчитали, что больше всех Казахстану задолжала Россия. Расчет прост: по Иртышу, Тоболу и Ишиму в Россию в год утекает 36 куб. км, а притекает по Уралу только 8. То есть «долг» России составляет 28 куб. км пресной воды в год. В связи с этим в Казахстане и Узбекистане стали звучать предложения реанимировать проект поворота сибирских рек в Центральную Азию.

Как отмечается в Докладе ООН, «бурный рост населения ЦА и нужды промышленного и сельского хозяйства на фоне истощения водных ресурсов создают все условия для того, чтобы проблема воды вскоре вышла на первый план, затмив собой все другие проблемы» [9].

Водно-энергетическая проблема, как указывают А. Строков и В. Парамонов, «связана с конфликтом интересов стран-потребителей воды (Узбекистана, Казахстана и Туркменистана) и стран, где в основном формируются запасы воды в регионе (Кыргызстана и Та-

джикистана). В случае строительства в Кыргызстане и Таджикистане крупных гидроэлектростанций и кардинального увеличения выработки на них электроэнергии страны-потребители воды столкнутся с острым дефицитом поливной воды в летнее время и подтоплением сельскохозяйственных угодий в зимнее время. Это, в свою очередь, нанесет огромный ущерб сельскому хозяйству стран-потребителей воды и поставит под угрозу их продовольственную безопасность. Центрально-азиатская водно-энергетическая проблема несёт в себе очень высокий конфликтный потенциал регионального масштаба, и поэтому иностранные, в том числе и европейский инвестиции в строительство крупных ГЭС на территории региона пока вряд ли возможны». Авторы отмечают, что «узбекско-таджикские противоречия по водно-энергетической проблеме (конкретно, по вопросу строительства Рогунской ГЭС в верховьях реки Вахш) имеют тенденцию к обострению» [26].

Для решения водной проблемы в рамках туркмено-иранского партнерства Туркменистан намерен досрочно завершить возведение на границе двух государств плотины «Достлук» (Дружба) и одноименного водохранилища, которое позволит в каждой стране орошать по 25 тыс. га сельскохозяйственных угодий.

3. Строительство транзитной линии электропередачи CASA-1000 (Таджикистан – Афганистан – Пакистан)

Не меньше противоречий возникает и в связи с реализацией программ развития электроэнергетики в странах ЦА, тесно связанных с решением конфликтов вокруг воды. Например, Узбекистан выступил против планов Пакистана и Таджикистана по строительству региональной линии электропередачи в соответствии с проектом CASA-1000 (Центральная Азия – Южная Азия). Меморандум о сотрудничестве по реализации этого проекта был подписан представителями Таджикистана, Кыргызстана, Пакистана и Афганистана в 2007 г.

Проект CASA-1000 предусматривает поставку 1300 МВт электроэнергии из Таджикистана и Кыргызстана в Пакистан по территории Афганистана (которому будет поставляться 300 МВт). Протяженность ЛЭП только между Таджикистаном и Пакистаном через Афганистан составит 750 км. Проект позволит увеличить объем передачи электроэнер-

гии в Афганистан и Пакистан. В настоящее время Таджикистан в летний период готов экспортировать в эти страны более 2 млрд кВт часов.

Основная задача проекта состоит в том, чтобы дать Кыргызстану и Таджикистану возможность реализовать свои летние излишки электроэнергии. Ни одна из этих стран не располагает возможностью накапливать достаточно воды для производства соответствующего количества электроэнергии в зимний период, поэтому у них образуются излишки в летнее время, когда они вынуждены сбрасывать воду. Кроме того, должен быть обеспечен рынок сбыта электроэнергии, которая будет вырабатываться на новых ГЭС с учётом необходимости полного удовлетворения внутренних потребностей этих стран.

Стоимость проекта оценивается в сумму, превышающую 950 млн долл. Всемирный банк и Исламский банк развития готовы были профинансировать проект, реализация которого могла бы начаться в 2014 г., а введение в эксплуатацию состояться уже в 2017 г. Однако, пока реальные сроки реализации проекта остаются делом отдалённой перспективы.

По мнению Н. Назирова, «строительство высоковольтных «CASA-1000», вместе с введенными высоковольтными линиями электропередачи «Север – Юг», а также ЛЭП-500 кВ Худжанд – Датка, объединит энергосистему Таджикистана и Кыргызстана. Они создадут возможность экспортировать избытки электроэнергии из энергоизбыточных регионов. Станет возможным транспортировать излишки электроэнергии из Казахстана, Кыргызстана, Туркменистана, Узбекистана и Таджикистана в Афганистан, Пакистан, Индию» [17].

Строительство ЛЭП CASA-1000 поддерживают США, проект является составной частью проекта «Новый Шелковый путь» по соединению экономик стран ЦА с Афганистаном и Южной Азией.

Проблемами и рисками реализации проекта строительства CASA-1000 и других новых ЛЭП в регионе являются:

1. Наличие проблем и острых противоречий вокруг использования водных ресурсов в регионе – основного источника излишней электроэнергии. Как, уже было отмечено, Узбекистан призывает страны, расположенные в верховьях рек, к проведению исследований воздействия на окружающую среду многоцелевых гидроэнергетических проек-

тов, которые будут осуществляться по проекту CASA-1000. Узбекистан обращается к Пакистану с просьбой стать посредником в региональных спорах по воде.

2. Наличие неурегулированных пограничных вопросов.

3. Риск роста конкуренции среди стран-поставщиков электроэнергии. Узбекистан, например, опасается, что проекты стран верховья помешают его собственному экспорту электроэнергии.

4. Сомнения по поводу достаточности экономического потенциала Афганистана для реализации проекта, обеспечения безопасности и надёжности поставок электроэнергии.

5. Наличие сезонного и общего дефицита электроэнергии в ЦА.

6. Риски осуществления экспортных поставок. Неопределённость с объёмами экспортных поставок в условиях сезонного характера электроэнергетики Кыргызстана и Таджикистана.

7. Разногласия стран-участниц проекта по поводу объёмов поставок и стоимости киловатт-часа. Наличие у относительно северного Кыргызстана опасений, что расположенный ближе к странам Южной Азии Таджикистан будет иметь тарифные преимущества в части в части меньших издержек транспортировки электроэнергии и потерь в сетях.

8. Риски роста рентоориентированного (коррупцированного) поведения руководства государств региона, которое может проявляться, в частности, в осуществлении экспортных поставок электроэнергии в ущерб внутреннему потреблению.

9. Необходимость завершения строительства Рогунской ГЭС в Таджикистане, преодоления связанных с этим финансовых и политических проблем.

Стоимость строительства Рогунской ГЭС мощностью 3600 МВт достигать 6 млрд долл. До 2007 г. проект достройки Рогунской ГЭС поддерживала российская алюминиевая компания «РУСАЛ», но соглашение было разорвано в связи с тем, что «РУСАЛ» настаивал на упрощении технических спецификаций ГЭС. В дальнейшем Россия также выражала желание участвовать в проекте CASA-1000, выделив на реализацию проекта до 500 млн долл. Участие России в строительстве Рогунской ГЭС также обусловлено демонстрацией лояльности Таджикистана в плане военно-пограничного сотрудничества, а также в сфере обеспечения безопасности [27].

Участие России в строительстве ЛЭП CASA-1000 потребует осуществления значительных инвестиций в строительство крупных гидроэнергетических объектов. При этом в стратегическом и политическом плане, проект CASA-1000 будет выгоден Таджикистану, Кыргызстану и России, что противоречит интересам международных финансовых институтов, стремящихся укрепить интересы Запада в ЦА. В целом нельзя не согласиться с мыслью, что «провоочки и отсутствие четкой поддержки наводит на мысль о наличии слишком большого количества элементов, необходимых для реализации проекта CASA-1000 и стратегии «Нового Шелкового пути». Чтобы объединить Центральную и Южную Азию, нужен Александр Македонский или Чингисхан. С нынешним руководством региона этот проект реализован не будет» [33].

Кыргызстан не располагает сколько-нибудь значимыми собственными энергоносителями за исключением гидроэнергоресурсов. Однако, после развала СССР электроэнергетическая инфраструктура республики оказалась разорванной. Дело в том, что в Кыргызстане более 90% генерирующих станций расположены на юге страны, а основные потребители находятся на севере. При этом более трети электроэнергии, вырабатываемой расположенными на юге республики ГЭС, поступает на север страны по построенным еще при советской системе линиям электропередач, частично пролегающим по территории Узбекистана и Казахстана. Ежегодно Кыргызстан соседним государствам 13 млн долл. за транзит электроэнергии [14].

Казахстан и Узбекистан находятся в состоянии конфронтации в связи с утверждениями казахстанской стороны о том, что Узбекистан осуществляет незаконный отбор электричества из сети. Обе страны грозят «выйти» из единой энергосистемы ЦА, разорвав имеющиеся соглашения и тем самым лишив электроэнергию Кыргызстан [32]. Для обеспечения энергетической безопасности республики необходимо строительство новой высоковольтной линии электропередачи Датка – Кемин, протяженностью 256,5 км по которой электричество будет подаваться с юга на север страны, минуя территорию других государств, и позволит замкнуть энергетическое кольцо, и подстанции «Датка» мощностью 500 кВ.

Заключение

1. В настоящее время функционирование транзитной экономики в ЦА характеризуется наличием многочисленных и весьма острых конфликтных ситуаций. Развитие транзитных перевозок и поставок товаров, энергоносителей, электроэнергии в другие государства может объединить и стабилизировать регион. Например, Туркменистан позиционирует себя в качестве трансконтинентального экономического моста взаимодействия европейской, азиатско-тихоокеанской и южно-азиатской экономических систем.

2. Развитие транзитной экономики в странах ЦА предполагает направление государственных усилий на формирование предложения транспортно-транзитных услуг, стимулирования спроса на них, а также генерирование, присвоение и распределение получаемых доходов. Увеличение предложения транспортно-транзитных услуг в первую очередь предполагает инновационно-инвестиционное развитие существующих путей сообщения и создание новых транспортных коммуникаций.

3. Реализация транспортно-транзитного потенциала стран ЦА может и должна стать весомым источником доходов хозяйствующих субъектов, бюджетов всех уровней и населения, а также локомотивом производственно-технологической модернизации и институционально-организационной эволюции экономических систем стран и интеграционных объединений. Реализация транспортно-транзитного потенциала государств ЦА является условием и следствием устойчивого инновационно-инвестиционного развития их экономик: роста выпуска высокотехнологичной продукции, освоения передовых перевозочных технологий, повышения связанности внутреннего пространства.

4. Реализация одних инфраструктурных проектов в ЦА создаёт условия, инструменты и рычаги давления на возможность осуществления и корректировку других крупных проектов. Например, строительство железнодорожной линии Анген – Пап усилит позиции Узбекистана в противодействии строительству Рогунской ГЭС в Таджикистане. По мнению экспертов, «транспортная независимость, скорее всего, подтолкнет Ташкент к осуществлению дополнительного нажима на Душанбе в нынешних водно-энергетических конфликтах». С другой стороны, существует

мнение, что следует отделить транспортную составляющую данной проблемы от политической. Прямое железнодорожное сообщение между Ташкентом и Ферганой действительно отсутствует, что является само по себе серьезной проблемой для Узбекистана [25].

5. Реализация инфраструктурных проектов развития разных видов транспортировки ресурсов, грузов и пассажиров может и должна происходить параллельно, с использованием синергетических эффектов, что полностью соответствует смыслу сознания международных транспортных коридоров. Например, Государственно-акционерная компания (ГАК) «Узбекэнерго» (Узбекистан) в 2009 г. осуществила строительство линии электропередачи (ЛЭП)-500 кВ Гузар – Сурхан, позволяющий довести экспорт электроэнергии в Афганистан до 300 МВт. Строительство ЛЭП было сопряжено с вводом в эксплуатацию железной дороги Ташгузар – Байсун – Кумкурман, строительством более десяти станций и вокзалов, а также возникновением новых объектов добывающей и перерабатывающей промышленности [29].

6. Участие третьих стран в реализации инфраструктурных проектов в ЦА может быть выходом из множества региональных противоречий. В частности, речь идет о России. В 2011 г. после встречи с президентом Таджикистана глава российской компании «Интер РАО ЕЭС» Б. Ковальчук сообщил, что компания готова присоединиться к проекту CASA-1000. Рассматривалась возможность осуществления российских инвестиций в строительство ЛЭП-500 по территории Афганистана до Кабула [28]. Кроме того, Кыргызстан достиг предварительной договоренности об участии России в строительстве ГЭС «Камбарата-1» мощностью 2000 МВт и стоимостью 1,7 млрд долл.

7. Несмотря на то, что государства ЦА конкурируют за право стать точками пересечения транспортных коридоров, формирование транспортно-логистических центров (узлов) на своей территории, их общий интерес заключается в том, чтобы в максимальной степени использовать весь транспортно-транзитный потенциал региона. В этом заключается залог стабильности функционирования транзитной экономики.

8. Проникновение Китая в Центральную Азию соответствует отношениям, которые КНР выстраивает в Африке и Латинской Америке, делая особый упор на добыче природных ресурсов, с той разницей, что в ЦА

основным интеграционным элементом являются трубопроводы, особенно газопровод из Туркменистана. Как отмечает Дж. Кучера, «центрально-азиатский регион одновременно и богат природными ресурсами, и является ключом к экспорту товаров, будучи первым этапом ведущих на запад транспортных маршрутов, над созданием которых активно работает сегодня Китай» [15].

9. Китай сталкивается с негативными последствиями внутренней нестабильности и непростых двусторонних отношений между пятью бывшими советскими республиками региона. Основным инструментом разрешения этих противоречий является финансирование и кредитование Китаем осуществления крупных инфраструктурных проектов в странах ЦА.

10. Инфраструктурной основой китайского проекта ЭШП должны стать и станут существующие и новые железные дороги. При этом особое внимание необходимо уделить строительству железной дороги, связывающей Китай и Иран по кратчайшему маршруту: **Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран**. В Иране участком этой железной дороги станет линия Хаф – Герат, связывающая Иран с Афганистаном, строительство которой предусмотрено инфраструктурными ведомствами и компаниями Исламской республики в постсанкционный период.

Литература

1. Агеев А. И. Идеалы и высшие стандарты Шелкового пути. Ответы на вопросы газеты «Жэньминь Жибао» 3 августа 2014 г. // В сб. Агеев А. И., Ремыга В.Н., Падалко В.И., Си Цзиньпин. Экономический пояс Шелкового пути – М.: Русский биографический институт, Институт экономических стратегий, 2015 — 76 с. – С. 50-60. С. 56.
2. Агеев А.И., Ремыга В.Н., Падалко В.И., Си Цзиньпин. Экономический пояс Шелкового пути. – М.: Русский биографический институт, Институт экономических стратегий, 2015. - 76 с. - С. 25-49. С. 32.
3. Александров М. Подкоп под «Турецкий поток». Запад попытается заменить российский газ на иранский. - «СП» //Портал «ЦентрАзия», 16.03.2015. URL: <http://www.centrasia.ru/news2.php?st=1426531740>.
4. Вардомский Л.Б. Транзитный потенциал Казахстана в контексте евразийской интеграции //ЭКО. – 2015. – № 8. - С. 59-78. - С. 76.

5. Воротной И. Шелковый путь казахстанской нефти //Изнестия-Казахстан №182 за октябрь 2004. Шелковый путь казахстанской нефти. Что даст Астане труба в Китай? 06.10.2004. URL:<http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1097007060>.
6. Гасанова А. Экономический кризис, трубопроводы и проблемы национальной безопасности государств ЦА //Портал «ЦентрАзия», 22.02.2012. URL: <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1329925260>.
7. Геополитические последствия «Турецкого потока» для Ирана. Редакционная статья //Портал Iran.ru, 23 января 2015. URL: http://www.iran.ru/news/analytics/96012/Geopoliticheskie_posledstviya_Tureckogo_potoka_dlya_Irana.
8. Глинкина С. П. Китайская стратегия освоения постсоветского пространства и судьба евразийского экономического союза. Россия в XXI веке: глобальные вызовы и перспективы развития. Пленарные доклады /Материалы Четвертого Международного форума. Москва, 20, 22 октября 2015 г. Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. – М.: ЦЭМИ РАН / ИПР РАН, 2015. – 284 с. – С. 40-60. С. 59.
9. Доклад ООН. Водные конфликты. Геополитическая ситуация в регионах мира. Возможные мировые водные конфликты. URL: <http://www.vigorconsult.ru/resources/vodnyie-konfliktyi-geopoliticheskaya-situatsiya-v-regionah-mira/>
10. Дурдыев С. Императив времени //Международный журнал «Туркменистан», 2013. № 10-12(103-105). URL: http://www.turkmenistaninfo.ru/?page_id=6&type=article&elem_id=page_6/magazine_185/1495&lang_id=ru
11. Дурдыев С. Восточный вектор интересов // Международный журнал «Туркменистан», 2013. № 8-9(101-102). URL: http://www.turkmenistaninfo.ru/?page_id=6&type=article&elem_id=page_6/magazine_178/1473&lang_id=ru
12. Зоидов К.Х. Экономическая эволюция и эволюционная экономика. – М.: ИПР РАН, 2003. – 156 с.
13. Иран занял жёсткую позицию в отношении индийской ONGC //Портал «Нефте транспортная территория», 22.05.2015. URL:<http://www.nefttrans.ru/news/iran-zanyal-zhyestkuyu-pozitsiyu-v-otnoshenii-indiyskoj-ongc.html>.
14. Костенко Ю. Датка - Кемин. Киргизская стройка века обретаёт реальность? //Портал «ЦентрАзия», 02.03.2012. URL: <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1330664940>.
15. Кучера Дж. Какие цели преследует Китай в ЦА? // Портал EurasiaNet.org., 19 декабря 2012. URL: <http://russian.eurasianet.org/node/59776>
16. Лукин О. Новое русло газовой реки //Международный журнал «Туркменистан», № 12/2010. URL: <http://www.turkmenistan.ru/ru/articles/35597.html>.
17. Назиров Н. Таджикистан на пути к энергонеzависимости //Портал «ЦентрАзия», 10.12.2010. URL: <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1291983120>.
18. Николаев И. Россия - Иран: Проблемы экономического диалога //Портал Iran.ru, 04 февраля 2014. URL: http://www.iran.ru/news/analytics/92393/Rossiya_Iran_Problemy_ekonomicheskogo_dialoga.
19. Обслуживать нефтепровод в КНР Казахстан будет без участия китайской стороны //Портал «ЦентрАзия», 24.09.2013. URL: <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1380027600>.
20. Панфилова В. Иранский бизнес заходит в Туркменистан //Портал Iran.ru, 12 марта 2015 URL: http://www.iran.ru/news/analytics/96574/Iranskiy_biznes_zahodit_v_Turkmenistan
21. Панфилова В. Казахстан обходит Россию //«Независимая газета», 9 апреля 2014.
22. Ремыга В.Н., Падалко В.И. Новая глобальная стратегия Китая — Экономический пояс Шелкового пути / В сб. Агеев А. И., Ремыга В.Н., Падалко В.И., Си Цзиньпин. Экономический пояс Шелкового пути – М.: Русский биографический институт, Институт экономических стратегий, 2015 — 76 с. – С. 61-71. С. 63.
23. Риклтон К. Центральная Азия: Китайские деньги могут сплотить регион? // Портал EurasiaNet.org., 11 октября 2013. URL: <http://russian.eurasianet.org/node/60335>.
24. Рогожина Н. Водные конфликты в ЦА и позиция России. Интернет-журнал «Новое Восточное Обозрение», 24.02.2014. Источник: URL: <http://ru.journal-neo.org/2014/02/24/rus-vodny-e-konflikty-v-tsentral-noj-azii-i-pozitsiya-rossii/>.
25. Садыков М. Узбекистан-Таджикистан: Новая железная дорога в Ферганскую долину грозит Душанбе транспортной блокадой //Портал EurasiaNet.org., 14 марта, 2013. URL: <http://russian.eurasianet.org/node/59940>
26. Строков А., Парамонов В: Европейское присутствие в энергетике Узбекистана, Кыргызстана и Таджикистана - общие направления, перспективы, риски //Портал «ЦентрАзия», 08.03.2012. URL: <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1331189040>.

27. Таджикистан: Душанбе и Москва изучают вопрос установления долгосрочных стратегических отношений //Портал Eurasia Net.org., 8 сентября 2011. URL: <http://russian.eurasianet.org/node/58863>.

28. Узбекистан выступил против проекта CASA-1000 (строительство ЛЭП Таджикистан-Афганистан-Пакистан). 15.03.2011. URL: <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1300177500>.

29. Узбекистан форсирует строительство стратегической «афганской» ЛЭП Гузар-Сурхан //Портал «ЦентрАзия», 06.10.2009. URL: <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1254804060>.

30. Уитни М. Какое отношение трубопровод в Афганистане имеет к кризису на Украине? //Портал «ЦентрАзия», 14.07.2014.

URL: <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1405330320>.

31. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. – М.: ИПР РАН; СПб.: Нестор-История, 2014. – 800 с.

32. Шенккан Н. Узбекистан, Таджикистан, Кыргызстан: Свет в доме – уже роскошь //Портал EurasiaNet.org. 1 февраля, 2012. URL: <http://russian.eurasianet.org/node/59147>.

33. EurasiaNet: Центразиазиатский энергетический проект CASA-1000 – несбыточная мечта? //Портал «ЦентрАзия», 21.06.2013. URL: <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1371792300>.

Evolutionary-institutional approach in the study of the implementation of major energy projects and water problems in Central Asia

*Zoidov K.KH., PhD (phys. and math.), Associate Professor
e-mail: kobiljonz@mail.ru*

*Medkov A.A., PhD (econ.)
e-mail: medkov71@mail.ru*

Abstract

The article deals with the application of evolutionary and institutional approach in the implementation of major energy projects and water issues in Central Asia. The aim of the work is the analysis and control of the implementation of major energy projects and water issues through the development of transition economy in Central Asia. Develops new evolutionary-institutional approach to understanding the essence of the Silk Road, which is considered not as a highway connecting Asia and Europe, as well as the direction of military, religious, ideological, economic and cultural mutual influence of China and the Central Asian states, the manifestation of "soft power" expansionist China's foreign policy. This approach allows for comprehensive analysis and provide a comprehensive assessment of the modern geo-economic projects of the Euro-Asian Cooperation: Advanced EAEU, the Chinese concept of "one zone - one way" and others. Particular attention is paid to the study of the influence of the formation and development of the transit economy to address water and energy issues in Central Asia, ensuring stability and security in the region. It is shown that transport and communication projects implemented in the states after the collapse of the USSR and directed, as a rule, to withdraw from the infrastructure deadlocks, objectively led to the growth of transit potential of the region, the formation of competitive routes transportation of goods and passengers, increase coherence of the internal space. The above analysis and economic evaluation of this transit economy in Iran, Turkey, Afghanistan, Pakistan, India and others. States, in cooperation with the implementation of infrastructure projects in Russia, the EAEU and the Central Asian countries to develop an effective strategy to allow the presence and promote the interests of Russia in the region.

Keywords: *evolutionary and institutional approach, the countries of Central Asia, the EAEU, large energy projects water problems, transit economy, railway transport, integration, modernization and instability*

Об авторах

Зоидов Кобилджон Ходжиевич, к.ф.-м.н., доцент, заведующий лабораторией, Институт проблем рынка РАН, Москва.

Медков Алексей Анатольевич, к.э.н., руководитель центра, Институт проблем рынка РАН, Москва.