



УДК:94.5

Озодбек РАДЖАБОВ,

PhD по историческим наукам, доцент Национального университета Узбекистана

По отзыву С. Шадмановой, профессор ТГУВ, доктора исторических наук

## REGIONAL COOPERATION AND ITS RESULTS ON RAILROADS OF CENTRAL ASIA: HISTORICAL ANALYSIS

Annotation

The economies of developed countries depend on the state of all types of thriving transport infrastructure, especially on the accessibility, reliability and safety of railway networks. The railway networks, part of the Central Asian Railway Authority during the Soviet Union, connect the Republics of Kazakhstan, Uzbekistan and Turkmenistan with the Republics of Kyrgyzstan and Tajikistan. The railway infrastructure in the region also connects the fraternal republics of Central Asia with the Mediterranean and Black Seas, and seaports in the Persian Gulf. Rail corridors developed and developed under the auspices of developed countries and international donor organizations will provide potential transit opportunities from countries in the region to East and South Asia and Central Europe. This is exactly what will be discussed in the article.

**Key words:** Central Asia, transport infrastructure, railways, Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC) Program, Europe-East Asia - 101 and 103 minor roads, International Transport Forum (ITF), Kashgar-Torugart-Sawai railway station.

## РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО И ЕГО РЕЗУЛЬТАТЫ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ: ИСТОРИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ

Аннотация

Экономика развитых стран зависит от состояния всех видов процветающей транспортной инфраструктуры, особенно от доступности, надежности и безопасности железнодорожных сетей. Сети железных дорог, входившие в состав Среднеазиатского железнодорожного управления во времена Советского Союза, соединяют Республики Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с Республиками Кыргызстан и Таджикистан. Железнодорожная инфраструктура в регионе также связывает братские республики Средней Азии со Средиземным и Черным морями, морскими портами в Персидском заливе. Железнодорожные коридоры, построенные и построенные под эгидой развитых стран и международных донорских организаций, обеспечат потенциальные транзитные возможности для транзита из стран региона в Восточную и Южную Азию и Центральную Европу. Именно об этом и пойдет речь в статье.

**Ключевые слова:** Центральная Азия, транспортная инфраструктура, железные дороги, Программа Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), Европа-Восточная Азия - 101 и 103 второстепенные дороги, Международный транспортный форум (МФТ), железнодорожная станция Кашгар-Торугарт-Савай.

## MARKAZIY OSIYO TEMIR YO'LLARI BO'YICHA MINTAQAVIY HAMKORLIK VA UNING NATIJALARI: TARIXIY TAHLIL

Annotatsiya

Rivojlangan mamlakatlar iqtisodiyoti barcha turdagi rivojlanayotgan transport infratuzilmasi holatiga, ayniqsa, temir yo'l tarmoqlarining qulayligi, ishonchiligi va xavfsizligiga bog'liq. Sovet Ittifoqi davrida O'rta Osiyo temir yo'l boshqarmasi tarkibiga kirgan temir yo'l tarmoqlari Qozog'iston, O'zbekiston va Turkmaniston respublikalarini Qirg'iziston va Tojikiston respublikalari bilan bog'laydi. Mintaqada temir yo'l infratuzilmasi ham Markaziy Osiyoning qardosh respublikalarini O'rta va Qora dengizlar, Fors ko'rfazidagi dengiz portlari bilan bog'laydi. Rivojlangan davlatlar va xalqaro donor tashkilotlar homiylikida ishlab chiqilgan va ishlab chiqilayotgan temir yo'l koridorlari mintaqa davlatlaridan Sharqiy va Janubiy Osiyo hamda Markaziy Yevropaga potentsial tranzit imkoniyatlarini taqdim etadi. Aynan shu narsa maqolada muhokama qilinadi.

**Kalit so'zlar:** Markaziy Osiyo, transport infratuzilmasi, temir yo'llar, Markaziy Osiyo mintaqaviy iqtisodiy hamkorlik (CAREC) dasturi, Yevropa-Sharqiy Osiyo - 101 va 103 kichik yo'llar, Xalqaro transport forumi (ITF), Qashqar-Torugart-Svay temir yo'l stansiyasi.

**Введение.** Известно, что развитие любого государства или региона – это процесс, связанный с тем, насколько процветает ландшафтная инфраструктура. С этой точки зрения в 1997 году с помощью и усилиями Азиатского банка развития была разработана Программа Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). Целью программы являлось повышение показателей финансового развития из года в год за счет всестороннего экономического сотрудничества, надежной, улучшенной торговой интеграции в странах региона. Помимо республик Центральной Азии, к Программе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) присоединились такие страны, как Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика, Грузия, Монголия и Пакистан. Азиатский банк развития, считающийся непосредственным координатором проекта, разработал проект создания шести региональных транспортных коридоров для развития торговых отношений между этими странами. Планируемые транспортные коридоры обеспечат благоприятные условия и возможности для экспорта своей продукции в развитые торговые порты по всему миру, соединяющие страны региона железнодорожными и автомобильными дорогами.

С географической точки зрения тот факт, что Центральная Азия находится далеко от мировых точек торговли, является

одним из основных факторов сохранения высокого уровня сохранения торгово-ориентированных транспортных издержек стран региона. Высокий индекс транспортных расходов создает негативный показатель в международных торговых отношениях. Согласно результатам экономического анализа, эта ситуация особенно очевидна по сравнению с наземными перевозками, в том числе железнодорожными, морскими путями. В таких условиях существенное влияние на поток межрегиональной торговли оказывает развитие развитых инфраструктурно-транспортных сетей, особенно железных дорог, между странами региона Центральной Азии.

В 1997 году были начаты предварительные работы по проекту, предусматривающие первоначальные региональные пакеты технической помощи для развития межтерриториальной торговли в Синдзюку-Уйгурском регионе Китайской Народной Республики, Казахстана, Кыргызстана и Республики Узбекистан. В 2000 году при Азиатском банке развития был создан Секретариат ЦАРЭС. В 2002 году в Маниле была проведена первая конференция с участием министров стран МОМН. На этой конференции были усовершенствованы институциональные структуры организации, созданы координационные комитеты [2]. Комитет по поддержке отрасли железнодорожного транспорта в рамках организации был образован в 2004 году. Помимо Азиатского банка развития, донорскими организациями,

финансирующими программу ЦАРЭС, являются Европейский банк реконструкции и развития, Международный валютный фонд, Исламский банк развития, Программа развития ООН и Всемирный банк.

По официальным данным основателей проекта, с 2001 года в улучшение региональной транспортной, торговой и энергетической инфраструктуры в республиках Центральной Азии было инвестировано более 21 миллиарда долларов [4].

Основной транспортной инициативой программы ЦАРЭС является строительство шести транспортных коридоров, призванных соединить страны Центральной Азии с Европой, КНР и Восточной Азией. К ним относятся: Маршрут ЦАРЭС-1 призван соединить развитые страны Европы с Китайской Народной Республикой и через нее – с Восточной Азией. В официальных документах организации Европа-Восточная Азия называется коридор 101 и 103. Нынешний маршрут начинается на границе между Российской Федерацией и проходит через Северный Казахстан в Республику Кыргызстан и входит в КНР по этой сети. Дорога состоит из 13 600 км автомобилей и 12 000 км железных дорог, 1 логистического центра и 3 аэропортов [5].

Следует отметить, что этот северный коридор удобен для движения маршрутных поездов во времена Советского Союза, поэтому не теряет своего значения даже после распада Союза. Согласно результатам исследования, проведенного Международным транспортным форумом (МФТ), престижной организацией в области транспорта и коммуникаций, в этом северном коридоре зафиксированы самые высокие показатели в Центральной Америке по объемам грузоперевозок на железнодорожных сетях [6].

Коридор ЦАРЭС-2 называется Средиземноморье-Восточная Азия, который в своем составе соединяет малые коридоры 202–203. Коридор начинается на Кавказском Азербайджане и пересекает территории Казахстана, Туркменистана, Узбекистана, Таджикистана, Кыргызстана и Китая. Действующая сеть включает в себя 9900 км вагонов и 9700 км железной дороги. И 202-я Малая дорога, и 203-й Малый коридоры, считающиеся центральной сетью дороги, пройдут по территории Республики Узбекистан. Оба небольших коридора важны для перевозок в центральную и южную части Центральной Азии, а именно в Узбекистан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и северный Афганистан. В Центральной Азии, которая лежит вокруг Каспийского моря, ситуация иная. Имеющиеся у них транспортные средства должны останавливаться в нескольких пунктах пересечения границы и оформлять документы во время пересечения. Это требование распространяется и на КНР, расположенный в самой отдаленной точке дороги. На дальнемагистральных маршрутах транспортные средства КНР должны проезжать по территории нескольких стран по сети. Это, в свою очередь, увеличивает сумму расходов, понесенных при пересечении границы, и время, затраченное на поездку. Еще одной проблемой с движением КНР является строительство железнодорожного сообщения в Кашгарском районе Китая и в Таджикистане [8].

Из Центральной Азии Республика Узбекистан считается самой простой страной в коридоре No2. Движение по Коридору 2 в коммерческие пункты назначения в Восточной Азии, Средиземноморье и Южной Европе является кратчайшим ресурсосберегающим маршрутом для железных дорог США. Маршрут является мультимодальным и состоит из четырех основных частей:

1) сухопутные перевозки между Восточной Азией и Каспийским морем;

2) водный путь по Каспийскому морю;

3) наземный транспорт по всей территории СТК (Азербайджан и Грузия);

4) Состоит из грузовых маршрутов по Черному морю [9].

В настоящее время возникнет необходимость перегружать перевозимую продукцию на паромы или контейнеровозы, движущиеся по железной дороге для пересечения Черного моря. 202-й малый коридор использует железнодорожные станции из Актау Республики Казахстан для транзита в Каспийском море, а 203-й субподрядчик от туркменского лидера Республики Туркменистан. Основные маршруты в Черном море проходят между грузинскими портами Поти или Батуми и портами Одессы (Украина), Констанцы (Румыния), Варны (Болгария) и Стамбула (Турция) [10].

Субкоридор 202 также имеет маршрут восток-запад, и по этой небольшой дороге для содержания движения Узбекистан предлагает южный маршрут через Республику Кыргызстан из Кашгара, Китайская Народная Республика. Примечательно, что восточные калибры этого маршрута были направлены в КНР, западные крылья – в Каспийское море, на Кавказ, в Турцию. Частичное нарушение работ железнодорожных сетей связано с участком Кашгар – Торугарт – Савай, который проходит из ХХР в Узбекистан через Кыргызскую Республику [12].

Вопрос строительства вышеупомянутого участка Кашгар-Торугарт-Савай 202-го Малого коридора был встречен с большим энтузиазмом Республиками Узбекистан и Кыргызстан. Несмотря на то, что первоначальные поисково-вычислительные усилия проекта подошли к концу, правительства не проявили твердой воли продолжать работу. В итоге проект так и остался в виде чертежа на бумаге. Проект, связанный со строительством участка в Кыргызской Республике, получил название «Железная дорога Восток-Запад» или «КНР-Кыргызстан-Узбекистан». Целью проекта КНР является создание нового маршрута для перевозок между Ближним Востоком и Южной Европой, сокращение расстояния в пассажирских перевозках и сокращение сроков доставки грузов. Не исключено, что такие показатели, как способность официального Пекина привлекать большие объемы транзитных перевозок, его финансовая эффективность, вызвали огромный интерес. Следует также отметить, что прямые поставки китайских товаров осуществляются в Ферганскую долину Республики Узбекистан и Зольный район Кыргызской Республики [13].

**Заключение.** Несмотря на то, что железные дороги в регионе ЦАРЭС являются ресурсосберегающей сетью, они борются с другими транспортными средствами за сохранение своей конкурентоспособности. В связи с возможностью длительного использования железнодорожных сетей, адаптация конфигураций сети к новым формам действия усложняется, разработан план последовательных мероприятий для действующих национальных железнодорожных организаций региона по ведению режима действий в соответствии с этими изменяющимися условиями. Помимо выигрышей, достаточно и недостатков. Например, перебои в работе железнодорожной инфраструктуры, слабые торговые отношения, осуществляемые через железнодорожные сети, и неполная нормативно-правовая база в этой области. В сезон, когда увеличивается объем грузов для путешествий, количество этих грузов увеличивается не на сетях железных дорог, а на автомобилях. Это, в свою очередь, имеет негативные последствия в странах ЦАРЭС, такие как пробки на дорогах, дорожно-транспортные происшествия и износ дорожных активов. Совершенствование железнодорожных сетей требует привлечения новых инвестиций в отрасль.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Shepherd, B., and Wilson, J. S. Road infrastructure in Europe and Central Asia: Does network quality affect trade? The World Bank. 2007.- P.147.
2. Официальный сайт транспортного сегмента проекта: <http://www.carecprogram.org/index.php?page=transport>.
3. <http://www.carecprogram.org/ru/index.php?page=carec-program>
4. <http://www.carecprogram.org/ru/index.php?page=carec-program>.
5. Asian Development Bank (ADB). CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring: Annual Report 2019. –P.98.
6. Ghulam Samad and Qaisar Abbas. Infrastructure in Central Asia and Caucasus. Asian Development Bank Institute. No. 1202. December 2020. –P.6.
7. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/06europe-asia.pdf>.
8. Исследование по сбору информации о развитии инфраструктуры в Центральной Азии и на Кавказе. Республика Узбекистан. Итоговый отчет. Japan International Cooperation Agency(JICA). Исследовательский Институт Номура. 2019.3R.JR.19-009.-С.57.

9. Naoyuki Yoshino, Bihong Huang, Dina Azhgaliyeva, Qaisar Abbas. Developing infrastructure in Central Asia. Impacts and Financing Mechanisms. Asian Development Bank Institute. 2021.-P.14.
10. Feedback to the ADB Consultants' Report under Technical Assistance Project No. 52137 February 2020. Development of Rail Networks in CAREC Countries Railway Sector Assessment: Uzbekistan. Letter to ADB, December. Ministry of Transport. 2020.-P. 102.
11. Business Plan: Uzbekistan Temir Yullari Joint Stock Company. UTY: Tashkent.2018.-P.76.
12. Alimov A, Kurbanova M. Mamlakatlarning jahon xo'jaligiga integratsiyalashuvining innovatsion jihatlari. –T.: "Extremum-press". 2016.-B.113.
13. Naoyuki Yoshino, Bihong Huang, Dina Azhgaliyeva, Qaisar Abbas. Developing infrastructure in Central Asia. Impacts and Financing Mechanisms. Asian Development Bank Institute. 2021.-P.23.