

# Турция как евразийский транспортный узел: перспективы межрегионального партнерства

Алтай  
АТЛЫ

## Введение

30 октября 2017 г. в Азербайджане состоялось открытие долгожданного железнодорожного коридора Баку – Тбилиси – Карс. Обращаясь к участникам церемонии, лидеры стран подчеркнули стратегическую важность региона и его огромный потенциал в сфере транспорта, туризма и энергетики. «Мы вводим в эксплуатацию одно из звеньев нового Шелкового пути, призванного соединить Азию, Европу и Африку, – отметил президент Турции Реджеп Тайип Эрдоган. – Завершен важнейший этап проекта „Центральный коридор“ – по железной дороге Баку – Тбилиси – Карс отправляется первый поезд. Это значит, что между Лондоном и Китаем установлено непрерывное железнодорожное сообщение»<sup>201</sup>.

Упомянутый Р. Эрдоганом проект «Центральный коридор» – это инициатива по соединению Турции с железнодорожными системами Грузии, Азербайджана, Туркменистана, Казахстана и Китая, включающая паромную переправу через Каспийское море<sup>202</sup>. Этот проект, несомненно, крайне важен как средство расширения транспортных связей между Турцией и соседними странами, но настоящая его ценность связана с направлением «Лондон – Китай» – через Турцию теперь проходит крупный транспортный коридор, протянутый через весь Евразийский континент<sup>203</sup>.

Между евразийскими державами идет ожесточенная борьба за лидирующую роль в формировании геоэкономической структуры региона. Выдвигаются амбициозные планы по реализации гигантских инфраструктурных проектов, охватывающих огромные территории, а именно по строительству железных и автомобильных дорог, трубопроводов, портов и т. д. Много внимания уделяется китайской инициативе «Пояс и путь»; но, как будет показано ниже, свои планы есть и у других сторон, таких как Россия и ЕС.

Однако все эти проекты и концепции могут успешно разрабатываться и эксплуатироваться одновременно. Развитие инфраструктуры – это не игра с нулевой суммой; конкурирующие инициативы могут дополнять и дополняют друг друга. В настоящей статье утверждается, что различные инфраструктурные проекты в Евразийском регионе в совокупности формируют обширную логистическую сеть, которая послужит укреплению связей между Востоком и Западом, обеспечив рост объемов торговли и активиза-

<sup>201</sup> Presidency of the Republic of Turkey, “The Baku-Tbilisi-Kars Railway is One of the Links of the New Silk Road”, at <https://www.tccb.gov.tr/en/news/542/86168/the-baku-tbilisi-kars-railway-is-one-of-the-links-of-the-new-silk-road.html> (по состоянию на 12 декабря 2017 г.).

<sup>202</sup> Turkish Ministry of Foreign Affairs Information Note: Modern Silk Road, “Middle Corridor” and the “Belt and Road” Initiative, October 2016.

<sup>203</sup> В научной литературе приводится множество определений термина «Евразия». В этой статье в практических целях принято определение, согласно которому Евразия включает в себя Европу и Азию. Для обсуждения различных интерпретаций евразийской географии см. Evgeny Vinokurov et al., “The Scope of Eurasian Integration”, in Evgeny Vinokurov and Alexander Libman (eds.), *Eurasian Integration: Challenges of Transcontinental Regionalism*, London, Palgrave Macmillan, 2012.

цию контактов между людьми. При этом в статье также демонстрируется, что Турция благодаря своему географическому положению и быстро развивающейся экономике обладает хорошим потенциалом для того, чтобы выступить связующим звеном между двумя частями Евразии.

С открытием железной дороги Баку – Тбилиси – Карс Турция стала на шаг ближе к тому, чтобы стать евразийским транспортным узлом. У нее есть собственные проекты и своя концепция развития, и чем эффективнее она сможет учесть инициативы и стратегии других стран региона в них, обеспечив их взаимодополнение, тем прочнее будет ее позиция как транспортно-географического центра, соединяющего Восток и Запад.

## Транспортная концепция Турции

Транспортные маршруты, соединяющие Азию с Европой в настоящее время, могут быть разделены на три группы<sup>204</sup>. Первая – это Северный путь, включающий в себя маршруты, пролегающие по территориям Китая, Казахстана и России и ведущие в страны ЕС. Вторая – это Центральный коридор, включающий в себя турецкую инициативу с тем же названием; эта группа маршрутов соединяет Китай с Европой и пролегает через Казахстан, Каспийское море, Южный Кавказ и Турцию. Третья – Южный путь, идущий из Китая через Казахстан и Иран. Все эти пути вносят непосредственный вклад в развитие экономики соответствующих стран, поэтому все они высоко востребованы. Однако, как мы уже отметили, важно, чтобы они дополняли, а не заменяли друг друга.

Турецкое правительство явно предпочитает Центральный коридор: по словам бывшего заместителя министра иностранных дел Али Наджи Кору, «Центральный коридор крайне выгоден для Турции как альтернатива и Северному пути, проходящему по России, и Южному пути, идущему через Иран»<sup>205</sup>; однако для того, чтобы стать региональным транспортным узлом, Турции потребуется сотрудничать со всеми сторонами, реализующими другие проекты, и участвовать в них. Самое слабое звено – это железнодорожная сеть. На территории Турции уже создана современная сеть автодорог<sup>206</sup>, страна сегодня является одним из мировых лидеров по количеству грузовых автомобилей. Согласно последним данным, 80,6% всех грузовых и 89,6% пассажирских перевозок в Турции осуществляется по автомобильным дорогам. Доля железных дорог составляет 4,8% и 2,2% соответственно. Что касается внешней торговли, 54,8% турецкого экспорта и 58,4% импорта осуществляется по морским путям, тогда как на автомобильный

<sup>204</sup> С. Караганов (ред.). К Великому океану – 3. Создание Центральной Евразии. Экономический пояс «Шелкового пути» и приоритеты совместного развития евразийских государств: аналитический доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай» (краткая версия), Москва, июнь 2015. С. 12–14.

<sup>205</sup> Önder Yılmaz, “Türkiye ve Çin’den Orta Koridor Hamlesi”, Milliyet, 24 мая 2016 г.

<sup>206</sup> По состоянию на начало 2017 г. протяженность дорожной сети Турции составляла 66 774 км, включая автомагистрали, дороги местного значения и проселочные дороги. См. Генеральный директорат автомобильного транспорта Министерства транспорта и связи Турции, “Yol Agi Bilgileri”, URL: <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx> (по состоянию на 12 декабря 2017 г.). Кроме того, дорожная сеть Турции включена в ряд международных автодорожных сетей, таких как Европейская сеть автомагистралей, Трансевропейская автомагистраль и Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА). См. Генеральный директорат автомобильного транспорта Министерства транспорта и связи Турции, “Uluslararası Karayolu Güzergahları”, URL <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/GlobalProjeler.aspx> (по состоянию на 12 декабря 2017 г.).

транспорт приходится 35,1% и 15,4%, а на железнодорожный – 0,6% и 0,5% соответственно<sup>207</sup>.

Транспортная стратегия Турции ставит своей целью увеличение доли железнодорожных перевозок – как внутренних, так и международных – и сокращение доли автотранспорта. Согласно Плану развития транспортной инфраструктуры Турции на период до 2023 г., доля автомобильных грузоперевозок внутри страны к 2023 г. должна быть снижена с 80,6% до 60%, доля железных дорог – увеличена с 4,8% до 15%, а доля морских путей – повышена с 2,7% до 10%.

В секторе пассажирских перевозок план предусматривает снижение доли автотранспорта с 89,6% до 72%, увеличение доли железных дорог с 2,2% до 10% и повышение доли воздушных перевозок с 7,8% до 14%. Для достижения этих целей к 2023 г. потребуется увеличить общую протяженность турецких железных дорог с 12 тыс. км до 25 тыс. км; к 2035 г. правительство Турции планирует расширить железнодорожную сеть до 31 тыс. км<sup>208</sup>. Все эти усилия и такие инициативы, как Центральный коридор и железная дорога Баку – Тбилиси – Карс, будут «способствовать расширению транспортных сетей Турции и укреплению связей с Азией и Европой»<sup>209</sup>.

Турецкая инициатива «Центральный коридор» – это крупный проект, направленный на то, чтобы связать Турцию с Центральной Азией и далее с Китаем через Южный Кавказ и Каспийское море. Был предпринят ряд дипломатических усилий для создания платформы, позволяющей контролировать ход проекта. Министры транспорта государств – членов Тюркского совета подписали совместный протокол о сотрудничестве, после чего был создан координационный совет для урегулирования возможных споров между государствами – членами. Железная дорога Баку – Тбилиси – Карс, представляющая собой магистральную линию Центрального коридора, обладает пропускной способностью 6,5 млн т грузов и 1 млн пассажиров, а к 2034 г. она будет увеличена до 17 млн т грузов и 3 млн пассажиров<sup>210</sup>.

Возможные затруднения связаны с финансированием. К концу 2018 г. Анкара должна инвестировать в инфраструктурные проекты 11 млрд долл.; к 2035 г. общая сумма инвестиций составит 45 млрд долл.<sup>211</sup> Прогнозируется, что при реализации этого инвестиционного плана возникнет значительный дефицит средств, и, хотя законодательные нововведения позволяют частным компаниям финансировать и осуществлять строительство новых железнодорожных линий, получая взамен права на их эксплуатацию в течение 49-летнего периода, потребуются также иностранные инвестиции<sup>212</sup>. Именно поэтому решающее значение имеет сотрудничество с другими странами региона.

<sup>207</sup> “Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu”, Ankara, Turkish Union of Chambers and Commodity Exchanges, 2015, p. 16.

<sup>208</sup> Генеральный директорат Турецкой государственной железной дороги, “Demiryolu Sektör Raporu 2016”, URL: <http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/2016sektorraporu.pdf> (по состоянию на 13 декабря 2017 г.).

<sup>209</sup> “Competing Visions”, Reconnecting Asia, at <https://reconnectingasia.csis.org/analysis/competing-visions> (по состоянию на 12 декабря 2017 г.).

<sup>210</sup> “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu’nda İlk Tren Yola Çıktı”, Anadolu Ajansı, URL: <http://aa.com.tr/tr/dunya/baku-tiflis-kars-demiryolunda-ilk-tren-yola-cikti/951643?amp=1> (по состоянию на 13 декабря 2017 г.).

<sup>211</sup> Turkey Infrastructure Report Q4 2016, London, BMI Research, 2016, p. 18.

<sup>212</sup> Ibid., p. 19.

## Сотрудничество с Китаем

Китайская инициатива «Пояс и путь», провозглашенная в 2013 г. председателем КНР Си Цзиньпином, направлена на расширение транспортных связей между Китаем и Европой и создание экономического пояса за счет совместных инвестиций. Инициатива предусматривает реализацию двух основных проектов на Евразийском континенте – сухопутного «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭП), предусматривающего развитие железнодорожных и автомобильных магистралей между Европой и Азией, и «Морского Шелкового пути XXI века» (МШП), призванного соединить Китай с Европой посредством ряда портов, которые будут расположены вдоль маршрута, пролегающего по Индийскому океану, Красному и Средиземному морям<sup>213</sup>.

Оба пути проходят по территории Турции. Благодаря этой амбициозной инициативе Китай стал для Турции серьезным партнером в области развития железнодорожной инфраструктуры. Укреплению этого сотрудничества способствовало заключение двух межправительственных соглашений во время саммита «Группы двадцати», состоявшегося в городе Анталья (Турция) в ноябре 2015 г., а именно меморандума о взаимопонимании касательно координации усилий в рамках «Экономического пояса Шелкового пути», «Морского Шелкового пути XXI века» и Центрального коридора и соглашения о сотрудничестве в железнодорожной сфере<sup>214</sup>.

Прежде чем вдаваться в подробности двух вышеупомянутых соглашений, стоит отметить, что Китай и до их подписания активно сотрудничал с Турцией в сфере железнодорожной инфраструктуры. Эти отношения начались в 2005 г., когда Китай выиграл контракт на строительство высокоскоростной железнодорожной линии между Анкарой и Стамбулом; на сегодняшний день завершена вторая очередь этого проекта. Китайские компании также строят участок Йозгат – Сивас высокоскоростной железной дороги Анкара – Сивас, и уже достигнуто соглашение о предоставлении займа в размере 30 млрд долл. для реализации в Турции проектов высокоскоростных железнодорожных линий общей протяженностью свыше 10 тыс. км. Для осуществления на территории Турции 20 крупных транспортных проектов, которые были недавно завершены или находятся в стадии строительства, турецкое правительство подписало в общей сложности 25 контрактов с рядом иностранных компаний, среди которых есть четыре компании из Китая<sup>215</sup>. Эксперты отрасли ожидают, что «занятая Китаем доля турецкого рынка продолжит открывать для китайских компаний возможности в этом быстрорастущем секторе»<sup>216</sup>.

<sup>213</sup> The State Council of the People's Republic of China, "Full Text: Action Plan on the Belt and Road Initiative", at [http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content\\_281475080249035.htm](http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm) (по состоянию на 30 января 2018 г.).

<sup>214</sup> "Türkiye ile Çin 7 Anlaşma İmzaladı", Anadolu Ajansı, URL: <http://aa.com.tr/tr/ekonomi/turkiye-ile-cin-7-anlasma-imzaladi/473607> (по состоянию на 30 января 2018 г.).

<sup>215</sup> По пять компаний из Испании и Италии, четыре из Китая, по три из Кореи, Японии, Франции и Соединенных Штатов и две из Германии. В число китайских компаний входят CRCC (Китайская железнодорожная строительная корпорация) и SMCIEC (Китайская национальная корпорация по импорту и экспорту оборудования), которые осуществляют проект высокоскоростной железной дороги Анкара – Стамбул со своими турецкими партнерами, компания China Major Road Bridge Engineering, которая, также с турецкими партнерами, участвует в проекте строительства скоростной железной дороги Анкара – Сивас, и CSR Electric Locomotive Co., которая поставила более 300 тыс. вагонов для метро Анкары.

<sup>216</sup> "Turkey Infrastructure Report Q4 2016", p. 19.

Первый документ, подписанный в городе Анталья, касается согласования проекта «Центральный коридор» с инициативой «Пояс и путь»<sup>217</sup>. Согласно статье II меморандума, Турция и Китай будут сотрудничать в следующих областях:

- i) **политическое сотрудничество:** диалог и обмен мнениями по основным стратегиям, планам и политике развития;
- ii) **развитие транспортных связей:** разработка планов сотрудничества в рамках двусторонних инфраструктурных проектов в Турции, Китае и третьих странах, включая автомобильные магистрали, железные дороги, гражданскую авиацию, порты, нефте- и газопроводы, электrorаспределительные и телекоммуникационные сети;
- iii) **беспрепятственная торговля:** содействие друг другу в усилиях по взаимному открытию рынков, расширение двусторонней торговли и обсуждение вопроса о создании двусторонней зоны свободной торговли;
- iv) **финансовая интеграция:** использование турецко-китайского соглашения о взаимном обмене валют для дополнения договоренностей о трансграничных расчетах в юанях и использовании внутренних валют в торговой-инвестиционной деятельности с целью удовлетворения потребностей двустороннего сотрудничества;
- v) **связи между людьми:** поощрение контактов между гражданами, создание средне- и долгосрочных моделей сотрудничества на основе культурного обмена, содействие формированию сети городов-побратимов<sup>218</sup>.

Приведенные положения указывают на чрезвычайно широкий характер документа, охватывающего целый ряд направлений двустороннего сотрудничества. Однако в основе соглашения, как прямо указано в тексте, лежит «скоординированное осуществление инициативы „Пояс и путь“». Для правительства Турции «Пояс и путь» – хорошая возможность развития сотрудничества с Китаем. Во время своего визита в Китай в июле 2015 г. президент Эрдоган заявил:

«Инициативы (такие как «Пояс и путь») открывают значительные возможности для усиления интеграции между странами региона и их активного вовлечения в мировую экономику. Благодаря своему географическому положению Турция является одной из важнейших стран в рамках проекта «Пояс и путь». Этот проект имеет огромное значение для стратегического сотрудничества между Турцией и Китаем»<sup>219</sup>.

Турецкий государственный аппарат активно готовится к совместной работе в рамках инициативы «Пояс и путь». Представитель Министерства иностранных дел назначен специальным посланником по проекту «Шелковый путь». Новый «План действий по сотрудничеству с Китаем» Министерства экономики в качестве своего центрального элемента предусматривает реализацию инициативы «Пояс и путь». Также Турция создала внутреннюю ра-

<sup>217</sup> Соглашение было подписано 14 ноября 2015 г. и ратифицировано парламентом Турции 15 февраля 2017 г.

<sup>218</sup> Полный текст соглашения можно найти на веб-сайте парламента Турции: <http://www2.tbmm.gov.tr/d26/1/1-0673.pdf> (по состоянию на 12 декабря 2017 г.).

<sup>219</sup> “Cumhurbaşkanı Erdoğan, Türk-Çin İş Forumu’na Katıldı,” URL: <https://tccb.gov.tr/haberler/410/34000/cumhurbaskani-erdogan-turkiye-cin-is-forumuna-katildi.html> (по состоянию на 12 декабря 2017 г.).

бочую группу по вопросам проекта «Пояс и путь»; группа провела первое заседание в январе 2016 г. и будет сотрудничать с аналогичной китайской структурой. В состав турецкой рабочей группы входят представители министерств иностранных дел, экономики, транспорта, энергетики и таможи<sup>220</sup>.

Деловое сообщество Турции также с воодушевлением смотрит на перспективы, предлагаемые инициативой «Пояс и путь». «Своим проектом Китайцы возрождают древний Шелковый путь, – говорит Мурат Колбаши, председатель Турецко-китайского делового совета. – Он протянется от Сианя до Венеции, охватив в общей сложности 65 стран, и принесет мировой экономике дополнительно 20 трлн долл.. Эти страны активизировали деловые отношения с Китаем – за первые восемь месяцев 2015 г. объемы торговли увеличились на 50%»<sup>221</sup>. По словам бывшего председателя Турецкой ассоциации промышленников и предпринимателей (TÜSİAD) Джансен Башаран-Саймс, «[инициатива „Пояс и путь“] – это гигантский проект, который окажет глубокое влияние на экономику ряда стран. Турция должна участвовать в этом проекте и стать звеном, соединяющим Китай, Центральную Азию и Каспий с одной стороны и Европу – с другой, поскольку это самый короткий и конкурентоспособный маршрут»<sup>222</sup>.

Во втором соглашении, подписанном между Турцией и Китаем в ноябре 2015 г., особое внимание уделяется сотрудничеству в области железнодорожного транспорта<sup>223</sup>. Согласно статье II этого документа, страны будут сотрудничать в следующих областях:

- i) обмен информацией по вопросам планирования, проектирования, строительства и эксплуатации скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий, а также управления ими;
- ii) содействие турецким и китайским компаниям в налаживании сотрудничества по модернизации существующих линий и строительству новых линий в Турции и Китае;
- iii) содействие турецким и китайским компаниям в совместном развитии участка железнодорожного коридора Европа – Китай, проходящего через Турцию;
- iv) сотрудничество в области исследований по вопросам железнодорожных технологий и разработки железнодорожных технических стандартов;
- v) сотрудничество в области подготовки административного и технического персонала железных дорог;
- vi) сотрудничество по реализации проектов железных дорог в третьих странах;
- vii) сотрудничество в подготовке технико-экономических обоснований для проектов скоростных и высокоскоростных железных дорог<sup>224</sup>.

<sup>220</sup> Altay Atli, "Turkey Seeking its Place in the Maritime Silk Road", Asia Times, 26 February 2017.

<sup>221</sup> Беседа с Муратом Колбаши, председателем Турецко-китайского делового совета, проведенная автором 16 декабря 2016 г.

<sup>222</sup> Выступление председателя Турецкой ассоциации промышленников и предпринимателей (TÜSİAD) Джансен Башаран-Саймс во время конференции Understanding China, Doing Business With China («Как понять Китай, как вести бизнес с Китаем»), состоявшейся в Стамбуле 16 декабря 2016 г.

<sup>223</sup> Соглашение было подписано 14 ноября 2015 г. и ратифицировано парламентом Турции 5 апреля 2016 г.

<sup>224</sup> Полный текст соглашения можно найти на веб-сайте парламента Турции: <http://www2.tbmm.gov.tr/d26/1/1-0700.pdf>.

Пункт iii в вышеприведенном списке относится, в частности, к строительству высокоскоростной железной дороги Эдирне – Карс, которая соединяет самую западную точку Турции с самой восточной, проходя, таким образом, по всей территории страны. Этот проект стоимостью 35 млрд долл., представляющий собой турецкое звено железнодорожного коридора Европа – Китай, свяжет Европейский и Азиатский континенты железнодорожным туннелем Мармарай в Стамбуле<sup>225</sup>.

Китайские компании уже долгое время интересуются проектом, но возможностей участия в нем до недавних пор не было. Как поясняет высокопоставленный чиновник Министерства экономики Турции, обе стороны намерены принять конкретные меры в самом ближайшем будущем:

«Проект железной дороги Эдирне – Карс очень интересует китайцев. Они часто приезжают и выражают желание непременно участвовать в нем. Однако сначала было трудно понять, чего они хотят. С Подсекретариатом казначейства Премьер-министра Турции обсуждалась возможная финансовая модель. Она должна быть основана на открытой конкурсной процедуре, но китайцы настаивали на схеме без тендера, что невозможно. Было подготовлено технико-экономическое обоснование, и сейчас мы обсуждаем технические детали... В настоящий момент Китай готовит свое предложение. Я уверен, что, если оно соответствует нашему законодательству, оно будет принято»<sup>226</sup>.

Развитие железнодорожной инфраструктуры является основным направлением турецко-китайского сотрудничества в рамках инициативы «Пояс и путь»; однако последние события показали, что акцент делается на интермодальные перевозки, то есть на сочетание различных видов транспорта – железнодорожного, морского и автомобильного. В мае 2017 г. Турция и Китай подписали соглашение о наземном транспорте<sup>227</sup>, а ранее был сделан еще более конкретный шаг – консорциум китайских компаний приобрел крупную долю в порту Кумпорт, расположенном недалеко от Стамбула и являющимся третьим по величине морским контейнерным терминалом Турции<sup>228</sup>. Этот шаг позволил китайской стороне начать осуществлять региональные контейнерные перевозки между североευропейскими и средиземноморскими портами<sup>229</sup>. Правительство Турции планирует добавить еще три морских порта – Чандарлы на Эгейском море, Мерсин на Средиземном море и Зонгулдак Филиос на Черном море<sup>230</sup>. Идея заключается в том, что турецкие порты могут дополнять, а не заменять греческие порты, в которые китай-

<sup>225</sup> Turkey Infrastructure Report Q4 2016, p. 19.

<sup>226</sup> Беседа с высокопоставленным чиновником Министерства экономики Турции, проведенная автором 16 декабря 2016 г.

<sup>227</sup> Это соглашение позволяет Турции и Китаю ввозить грузы на территорию друг друга при помощи автомобильного транспорта, в частности на основе Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП.

<sup>228</sup> Консорциум в составе COSCO Pacific, China Merchants Group и Китайской инвестиционной корпорации (CIC) приобрел 65% акций порта Кумпорт за 940 млн долл. США. Контейнерный терминал Кумпорта обладает мощностями для перевалки 1,3 млн TEU. На данный момент это крупнейший по стоимости китайский инвестиционный проект в Турции.

<sup>229</sup> «China's COSCO Shipping Lines Opens New Service for Northern Europe, Mediterranean,» at [http://news.xinhuanet.com/english/2017-04/10/c\\_136194731.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2017-04/10/c_136194731.htm) (по состоянию на 12 декабря 2017 г.).

<sup>230</sup> «Cumhurbaşkanı Erdoğan'dan Çin'de Flaş Açıklamalar,» Milliyet, 14 мая 2017 г.

ские компании уже вложили значительные средства и которые эксплуатируются китайцами в рамках МШП, что укрепляет позицию Турции как участника инициативы «Пояс и путь» в целом.

## Российское измерение

Еще один ключевой игрок, активно формирующий евразийскую геоэкономику, – это Россия. Основным инструментом для экономической интеграции Москвы в Евразии является Евразийский экономический союз (ЕАЭС), который был основан в 2015 г. Россией, Казахстаном, Кыргызстаном, Беларусью и Арменией и стал «первой успешной инициативой на постсоветском пространстве, призванной снять торговые барьеры и обеспечить интеграцию раздробленного, экономически отсталого региона»<sup>231</sup>. В рамках ЕАЭС уделяется особое внимание взаимной транспортной интеграции государств-членов и либерализации рынка транспортных услуг; на этом направлении были приняты такие важные меры как реализация транспортного контроля на внешней границе Союза, установление единых тарифов на железнодорожные грузоперевозки, определение принципов доступа к железнодорожной инфраструктуре и регулирование разрешений на автомобильные грузоперевозки.

Следующим шагом для ЕАЭС станет слияние с таким компонентом инициативы «Пояс и путь», как «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭП). После заключения газовой сделки на сумму 400 млрд долл. в 2014 г. главы России и Китая – Владимир Путин и Си Цзиньпин – заявили на встрече, состоявшейся в Москве 8 мая 2015 г., что эти два проекта будут объединены. В частности предусматривается «координация политических институтов, инвестиционных фондов, банков развития, валютных режимов и финансовых систем для поддержания обширной зоны свободной торговли, связывающей Китай с Европой, Ближним Востоком и Африкой»<sup>232</sup>. Евразийская комиссия перечисляет следующие задачи в области развития транспорта, которые будут быть выполнены в процессе слияния:

- i) укрепление взаимосвязанности в области логистики, транспортной инфраструктуры и интермодальных перевозок;
- ii) реализация проектов инфраструктурного соразвития для расширения и оптимизации региональных производственных сетей;
- iii) создание современных систем международных логистических центров и узлов на основных международных транспортных коридорах, проходящих по территории Евразии. Евразийская комиссия относит к таким коридорам следующие:
  - a) Западная Европа – Западный Китай (соответствует ЭП);
  - b) Север – Юг (соединяет Россию с Азербайджаном, Ираном и Индией);
  - c) Восток – Запад (соответствует Северному пути, соединяющему Китай с Россией);
  - d) Северный морской путь (соответствует Арктическому пути);

<sup>231</sup> Евразийский экономический союз: власть, политика и торговля. Брюссель, Международная кризисная группа, 20 июля 2016 г.

<sup>232</sup> Robert Skidelsky, "Eurasia is an Idea Whose Time has Come Around Again," The Guardian, 21 June 2015.



iv) эти планы могут быть дополнены меридиональными транспортными артериями, идущими через Монголию и Казахстан и соединяющими Сибирь с центральными и западными регионами Китая и странами Южной и Центральной Азии<sup>233</sup>.

До сих пор остается неясным, возможно ли объединить ЕАЭС и ЭП в один грандиозный проект и каким образом это сделать. Некоторые эксперты считают, что абстрактный характер ЭП и многогранность отношений между Пекином и Москвой делают взаимную интеграцию двух проектов сложной и трудновыполнимой задачей и приведут к конфликту двух стран<sup>234</sup>. Другие утверждают, что, с экономической точки зрения, эти два проекта дополняют друг друга, поскольку ЭП будет стимулировать сотрудничество в транспортном секторе, тем самым содействуя реализации интересов государств – членов ЕАЭС, в которых будут размещаться проекты ЭП. По мере роста присутствия Китая в Центральной Азии ЕАЭС будет становиться эффективным инструментом для защиты национальных торговых интересов стран, сохраняя при этом их инвестиционную привлекательность; связь с ЭП укрепит позиции членов ЕАЭС по отношению к внешним партнерам. Кроме того, ЭП обеспечит членам ЕАЭС приток инвестиций в транспортную инфраструктуру<sup>235</sup>.

Независимо от того, может ли произойти и произойдет ли слияние российской и китайской инициатив, между странами уже налажено сотрудничество в сфере транспортной инфраструктуры. Стоимость железнодорожной линии Москва – Казань протяженностью 772 км, строительство которой планируется завершить в 2020 г., составляет 22,4 млрд долл. Китай намерен создать в России совместные предприятия для строительства этой железной дороги и предоставить России кредит в размере 5,9 млрд долл. сроком на 20 лет для финансирования проекта<sup>236</sup>. В конечном итоге железная дорога Москва – Казань станет частью высокоскоростной магистрали Москва – Пекин (строительство которой оценивается в 120 млрд долл.), что также делает Россию частью ЭП. По данным российских властей, линия Москва – Пекин может быть введена в эксплуатацию уже в 2022 г.<sup>237</sup>

Россия сотрудничает с Китаем на востоке, однако она также взаимодействует с Европой на западе, несмотря на все политические проблемы, сказывающиеся на отношениях между Россией и ЕС с начала украинского кризиса в 2014 г. ЕС имеет хорошо развитую транспортную сеть и намерен расширять эту сеть на восток. Трансевропейская транспортная сеть (TEN-T) включает в себя девять коридоров, пять из которых идут на восток, в сердце Евра-

<sup>233</sup> Евразийская экономическая комиссия. Транспорт. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/Транспорт.pdf> (по состоянию на 12 октября 2018 г.).

<sup>234</sup> Kaneshko Sangar, "Russia and China in the Age of Grand Eurasian Projects: Prospects for Integration between the Silk Road Economic Belt and the Eurasian Economic Union", *Cambridge Journal of Eurasian Studies*, Vol. 1, No. 1 (2017), pp.1-15. См. также Gilbert Rozman, "Asia for the Asians: Why Chinese-Russian Friendship is Here to Stay", *Foreign Affairs*, at <https://www.foreignaffairs.com/articles/east-asia/2014-10-29/asia-asians> (по состоянию на 12 декабря 2017 г.).

<sup>235</sup> С. Караганов (ред.). *К Великому океану* – 3. С. 10–11.

<sup>236</sup> "China to Grant 20-year \$5.9 bln Loan for Moscow-Kazan High-Speed Railroad Project," TASS, at <http://tass.com/economy/879917> (по состоянию на 13 декабря 2017 г.).

<sup>237</sup> "Russian Rail Operator Asks China to Boost Moscow-Kazan Fast-Speed Rail Project Financing," TASS, at <http://tass.com/economy/946460> (по состоянию на 13 декабря 2017 г.).

зийского региона, а один из них, Восток – Восточное Средиземноморье, достигает Турции<sup>238</sup>. Связь с Европой по-прежнему жизненно важна для России; кроме того, в 2006 г. ЕС возобновил реализацию политики «Северное измерение», принятой совместно с Россией (а также с Норвегией и Исландией) в 1999 г. Одно из четырех отраслевых партнерств, созданных в рамках «Северного измерения», касается транспорта и логистики (другие касаются культуры, окружающей среды, общественного здравоохранения и социального благополучия) и основано на Северной оси, соединяющей северные страны ЕС с Норвегией на севере и с Россией и Беларусью на востоке. Развитие сети «Северного измерения» предусматривает как расширение инфраструктурных связей, так и гармонизацию мер по развитию пассажирских и грузовых перевозок между странами-партнерами по Северной оси<sup>239</sup>.

У ЕС есть своя концепция развития транспортных связей между Европой и Азией. В 2015 г. была создана Платформа по транспортным связям между ЕС и Китаем с целью изучения синергетических эффектов между такими инициативами ЕС, как TEN-T, и китайской инициативой «Пояс и путь». Для того чтобы проиллюстрировать подход ЕС к развитию транспортных связей на Евразийском континенте и инициативе «Пояс и путь», необходимо привести цитату из выступления вице-президента Европейской комиссии Юрки Катайнена на сессии диалога высокого уровня форума по международному сотрудничеству в рамках стратегии «Пояс и путь», состоявшегося в Пекине 14–15 мая 2017 г.:

«ЕС поддерживает инициативы по модернизации инфраструктуры, которые способствуют устойчивому росту в Евро-Азиатском регионе... При условии правильной реализации и тщательной оценки увеличение инвестиций в развитие трансграничных инфраструктурных связей высвобождает потенциал роста, преимуществами которого смогут воспользоваться все страны. Это развитие должно охватывать все виды транспорта (морской, наземный и воздушный), а также цифровое и энергетическое сотрудничество и контакты между людьми. Поэтому ЕС приветствует инициативу Китая по обсуждению этих вопросов в рамках данного мероприятия. Мы поддерживаем сотрудничество с Китаем в рамках инициативы «Пояс и путь», ожидая, что Китай реализует заявленные намерения и этот проект будет открытым, будет соответствовать рыночным правилам, европейским и международным требованиям и стандартам, а также будет дополнять политику и проекты ЕС в интересах всех участвующих сторон и стран, расположенных вдоль запланированных маршрутов. ЕС крайне заинтересован в расширении связей между странами Азии и между Азией и Европой с целью обеспечения устойчивого роста. ЕС также является крупным торговым и инвестиционным партнером всех азиатских стран, а для многих – главным партнером; это означает, что наше экономическое процветание глубоко

<sup>238</sup> TEN-T включает девять коридоров: 1) Скандинавия – Средиземное море, 2) Северное море – Балтика, 3) Рейн – Дунай, 4) Средиземноморский, 5) Восток – Средиземное море, 6) Северное море – Средиземное море, 7) Атлантический, 8) Рейн – Альпы и ix) Балтика – Адриатика. Первые пять из них идут на восток и таким образом относятся к евразийскому сообщению.

<sup>239</sup> “NDPTL Regional Transport Network”, Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics, n.d., at <http://www.ndptl.org/ndptl-regional-transport-network> (по состоянию на 30 января 2018 г.).

взаимозависимо. Европа и Азия расположены на одном и том же материке. Поэтому внутриевропейские и внутриазиатские инфраструктурные связи не должны развиваться изолированно. Для того чтобы содействовать продуктивным инвестициям, мы должны мыслить целостно и учитывать межконтинентальные связи и торговые потоки, чтобы построить настоящую сеть, а не лоскутное одеяло»<sup>240</sup>.

На первый взгляд, линия Москва – Пекин, Северный путь в целом и различные проекты по соединению Европы с Китаем посредством разных маршрутов, включая российский, могут рассматриваться как конкуренты турецкой инициативе «Центральный коридор», которая проходит через Южный Кавказ и Центральную Азию, минуя Россию. Однако вместо того, чтобы замещать друг друга, эти линии могут играть взаимодополняющую роль в евразийской сети транспортных связей. Как отметил Ю. Катайнен в своем выступлении в Пекине, этот вопрос необходимо рассматривать целостно, а транспортные связи в Евразии «не должны развиваться изолированно». Система, которая строится в Евразии, вновь пользуясь словами Ю. Катайнена, не «лоскутное одеяло», где разные маршруты конкурируют друг с другом, а скорее сеть, в рамках которой эти маршруты играют взаимодополняющую роль.

### **Вместо заключения:**

#### **Турция как евразийский транспортный узел?**

Турция обладает превосходным географическим положением, и если она сможет дополнить это преимущество продуктивным взаимодействием с другими игроками в регионе, то получит возможность действительно превратиться в евразийский транспортный узел – транзитный центр в рамках полноценной евразийской сети, а не просто одну из промежуточных остановок посреди лоскутного одеяла из изолированных маршрутов.

Открытие железной дороги Баку – Тбилиси – Карс стало большим шагом в этом направлении. Теперь необходимо общее совершенствование внутренней транспортной инфраструктуры Турции в соответствии с целями, установленными правительством Турции на 2023 г. Например, если железнодорожная линия Эдирне – Карс будет введена в эксплуатацию, движение по территории Турции в рамках Центрального коридора или ЭП можно будет сделать полностью высокоскоростным; иными словами, Кавказ и Центральная Азия будут связаны с Европейским союзом посредством высокоскоростных железных дорог.

Активизация сотрудничества Турции с Китаем и ее участие в проекте «Пояс и путь» – это значительные события, и, хотя конкретные результаты этого сотрудничества пока не видны, укрепление партнерских отношений между странами, вероятно, внесет значительный вклад в достижение поставленной Турцией цели – стать транспортным узлом между Европой и Азией.

<sup>240</sup> “Remarks by Jyrki Katainen, Vice President of the European Commission at the High Level Dialogue Session of the Belt and Road Forum for International Cooperation”, European External Action Service, at from [https://eeas.europa.eu/delegations/china/26047/remarks-jyrki-katainen-vice-president-european-commission-high-leveldialogue-session-belt-and\\_en](https://eeas.europa.eu/delegations/china/26047/remarks-jyrki-katainen-vice-president-european-commission-high-leveldialogue-session-belt-and_en) (по состоянию на 13 декабря 2017 г.).

В настоящей статье утверждается, что, хотя активизация сотрудничества Турции с Китаем представляет собой позитивную тенденцию, для достижения статуса транспортного узла Турции также необходимо более тесно сотрудничать с Россией. Евразийские маршруты, проходящие через Турцию с одной стороны и через Россию – с другой, станут частью целой сети, в рамках которой они будут дополнять друг друга. Россия и Турция уже тесно связаны в энергетическом секторе – их соединяет трубопровод «Голубой поток», предназначенный для поставок российского природного газа в Турцию через Черное море, Трансбалканский газопровод, идущий из России в Турцию через Украину, Молдову, Румынию и Болгарию, а также проектируемая трубопроводная линия «Турецкий поток», которая должна пройти по Черному морю и обеспечить еще один газотранспортный коридор между двумя странами. У России и Турции есть все основания продолжать развивать сотрудничество в транспортной сфере в рамках евразийской сети. Существуют четыре способа, с помощью которых две страны могут принять конкретные меры по расширению сотрудничества в области транспорта.

Во-первых, российские компании могут более активно участвовать в развитии транспортной инфраструктуры Турции, как осуществляя прокладку путей и другие работы, так и поставляя автомобили и другую технику. Российские и турецкие компании уже сотрудничают в областях, связанных с инфраструктурой, таких как энергетика и строительство, и это сотрудничество можно расширить за счет участия в проектах развития транспортной инфраструктуры.

Во-вторых, Турция может интегрировать свою собственную транспортную сеть с Россией. Хотя Центральный коридор остается для Турции предпочтительным маршрутом, его можно интегрировать с другими маршрутами, проходящими по западной и восточной части Турции. На западе Турция хорошо связана с Европой посредством автодорог, однако железнодорожное сообщение по-прежнему недостаточно развито. Турция может повысить интеграцию своих железных дорог с железнодорожными сетями западных соседей, подключившись к трансъевропейским маршрутам и таким образом обеспечив бесперебойные железнодорожные перевозки между Россией и Турцией через Балканы. На западе Турция может рассмотреть варианты подсоединения к российскому коридору Север – Юг, который идет через Азербайджан в Иран и далее в Индию. Турция уже соединена с Азербайджаном посредством линии Баку – Тбилиси – Карс; если интегрировать ее с коридором Север – Юг, для железнодорожных перевозок между Россией и Турцией также будет открыт этот восточный маршрут.

В-третьих, даже сам Центральный коридор, хотя он и не проходит по российской территории, при поддержке России может развиваться более эффективно. Селим Кору и Тимур Каймаз верно отмечают, что, поскольку Москва рассматривает Каспийский регион как свой тыл, создание торговых путей, проходящих по Центральному коридору, возможно только с благословения России<sup>241</sup>. Сотрудничество (а не конкуренция) с Россией в рам-

<sup>241</sup> "Selim Koru and Timur Kaymaz, "Turkey: Perspectives on Eurasian Integration", European Council on Foreign Relations, at [http://www.ecfr.eu/article/essay\\_turkey\\_perspectives\\_on\\_eurasian\\_integration](http://www.ecfr.eu/article/essay_turkey_perspectives_on_eurasian_integration) (по состоянию на 13 декабря 2017 г.).

ках Центрального коридора может обеспечить взаимную выгоду и повысить ценность проекта.

В-четвертых, развитие транспортной инфраструктуры – это всегда многосторонний процесс, поэтому сотрудничество Турции с Россией (и Китаем, а также другими странами региона) в рамках многосторонних евразийских платформ имеет несомненную ценность. В этом смысле позитивной тенденцией стало взаимодействие Турции с Шанхайской организацией сотрудничества (ШОС). Турция выступает в качестве партнера по диалогу ШОС, полноправными членами которой являются Россия, Китай, Индия, Пакистан и большинство центральноазиатских республик. В 2017 г. Турция занимала пост председателя Энергетического клуба ШОС – значительное достижение, учитывая, что Турция не является полноправным членом организации. Однако более важной многосторонней платформой в контексте евразийских транспортных инициатив является ЕАЭС. Турция не состоит в этой организации, но неоднократно выражала заинтересованность в присоединении к ней в том или ином формате, например, в качестве члена таможенного союза или участника торгового соглашения<sup>242</sup>. Сам ЕАЭС, похоже, заинтересован в участии Турции, и президент России Владимир Путин уже объявил, что существуют планы по заключению соглашения о свободной торговле между ЕАЭС и Турцией<sup>243</sup>. Учитывая также наличие планов по объединению ЕАЭС с ЭП, в котором Турция уже участвует, более тесные рабочие отношения между Турцией и ЕАЭС будут полезны для всех сторон.

Турция обладает хорошим потенциалом для того, чтобы стать евразийским транспортным узлом, соединяющим Европу с Азией. Однако географическое положение является необходимым, но не достаточным условием для получения этого статуса. Потребуется дополнительное развитие инфраструктуры и расширение транспортных связей с соседями и другими странами региона. Развитие транспорта в Евразии – это не игра с нулевой суммой, а взаимовыгодное предприятие; расширяя свое сотрудничество с другими региональными державами, особенно с Россией и Китаем, Турция может укрепить свои позиции как евразийского транспортного узла. Для того чтобы быть мостом между Востоком и Западом, необходимо тесно сотрудничать как с Востоком, так и с Западом.

<sup>242</sup> “Economy Minister: Turkey Eyes Eurasian Customs Union”, Daily Sabah, 18 August 2017.

<sup>243</sup> “Türkiye'nin Avrasya Ekonomik Birliği ile İşbirliği için Yol Haritası Hazırlanıyor”, Sputnik News, URL: <https://tr.sputniknews.com/analiz/201412251013265606/#ixzz3tfG1c9y7> (по состоянию на 12 декабря 2017 г.).