

Секция «Мировая политика»

**Борьба за транспортно-логистическую систему Центральной Азии:
потенциал инициатив Европейского союза**

Стефаненко Валерия Юрьевна

Студент

*Национальный исследовательский университет - Высшая школа экономики,
Факультет мировой экономики и мировой политики, поселок Архангельское, Россия
E-mail: valerkastefa@gmail.com*

В наши дни повышенный интерес к Центральной Азии объясняется потребностью в поиске альтернативных, менее затратных путей поставок грузов от предприятия-поставщика к предприятию-потребителю по направлениям Европа – Восточная Азия – Европа в силу сильной монополизации морских перевозок и лимита пропускной способности Суэцкого канала. В данном исследовании рассмотрены основные проекты по развитию региональной транспортно-логистической системы, такие как ТРАСЕКА (ЕС), ЦАРЭС (Азиатский банк развития), «Транспортные ворота ЕврАзЭС» и «Север-Юг» (Россия). Однако большее внимание уделено изучению европейской программы, которая единственная переросла фактически в самостоятельную, институционально оформленную международную организацию. Именно такая форма взаимодействия, согласно гипотезе исследования, придает положительную динамику и устойчивость сотрудничеству стран-участниц ТРАСЕКА, несмотря на пессимистические ожидания многих экспертов несколько лет назад.

Инициированная Европейским союзом в 1993 году, программа «Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия» по поддержке развития транспортного коридора и укреплению связей в регионе сложилась в достаточно эффективно действующую систему институтов. В 1998 году на межправительственной конференции в Баку было подписано «Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» (ОМС), ставшее юридической базой для основания Межправительственной комиссии (МПК) ТРАСЕКА и ее постоянного секретариата, а также пяти рабочих групп. Кроме того, в марте 2013 года Румыния выступила с инициативой о создании Международного арбитражного суда при Межправительственной комиссии ТРАСЕКА [5]. Повышение статуса программы ТРАСЕКА происходит через присоединение стран-участниц к международным конвенциям и соглашениям, а также привлечением к сотрудничеству международных институтов.

На сегодняшний день в соглашении принимают участие 13 стран: Азербайджан, Армения, Болгария, Турция, Молдова, Румыния, Украина, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан, Иран. Туркменистан не подписал Основное многостороннее соглашение, однако является участником в рамках Программы технического содействия ЕС [4]. С 2009 года Литва имеет статус наблюдателя при Межправительственной комиссии ТРАСЕКА. Включиться в программу может любая страна, или экономическое интеграционное объединение при согласии остальных участников соглашения.

Стоит отметить, что несмотря на некоторую конкуренцию из-за возможного накладки маршрутов, курируемых ТРАСЕКА и ЦАРЭС, существует ряд факторов, указывающих на потенциал сотрудничества двух программ, а не наоборот.

1) Центральноеазиатское экономическое сотрудничество не является институционализированной структурой. ЦАРЭС – это влиятельная и эффективная площадка для агрегирования финансовых ресурсов, необходимых для реализации ряда проектов.

2) Сегодня приоритетом Центральноеазиатского регионального экономического сотрудничества являются новые дороги, связывающие регион с Китаем и Южной Азией. В 2013 году страны-участницы программы договорились до 2020 года развивать новые автомобильные и железнодорожные маршруты в этом направлении [2].

3) Участие европейских стран в ЦАРЭС происходит в лице Европейского банка реконструкции и развития. Международный банк развития активно участвует во встречах как на высшем уровне (министерские конференции и заседания высокопоставленных официальных лиц), так и в заседаниях секторальных координационных комитетов. За период с 2005 по 2010 годы ЕБРР выделил программе \$770 млн в виде займов и грантов. Касательно транспортных коридоров, Европейский банк реконструкции и развития участвовал в реализации двух проектов с объемом финансирования \$232 млн: проект по реконструкции автодороги Шымкент-Ташкент (покрыл 100% затрат) и проект по усовершенствованию автодороги Душанбе – граница Узбекистана совместно с АБР [1].

4) Очевидно, что страны Центральной Азии по-разному реагируют на инициативы, предлагаемые ЕС и Китаем. Их поведение может быть связано с попыткой ослабить сегодняшнюю сильную экономическую и геополитическую привязку к Китаю, как в случае с Казахстаном, который вовлекается в торговлю с европейскими странами и участвует в различных инициативах ЕС и его партнеров. Обратная ситуация наблюдается у Таджикистана и Туркменистана, которые стремятся усилить свои связи с Восточной Азией.

Логичным решением для обеих программ стала предложенная в июне 2013 года двухсторонняя инициатива о разработке и подготовке к подписанию соглашения о взаимосотрудничестве между ТРАСЕКА и ЦАРЭС [3]. Вполне возможно, данное соглашение станет первым шагом к созданию общей трансевразийской транспортной стратегии, о необходимости которой неоднократно заявляли эксперты.

Таким образом, посредством институционализации программы ТРАСЕКА ЕС смог усилить свои позиции в регионе на фоне высокой конкуренции со стороны Китая и России. С одной стороны, институты поспособствовали нивелировать колебания политической конъюнктуры Центральной Азии (вопрос Афганистана, замороженный конфликт между Пакистаном и Индией, авторитарность местных политических режимов и их многовекторная политика), сохранить основные договоренности по проектам, снизить издержки взаимодействия. С другой стороны, система осталась достаточно гибкой, допуская присоединение новых членов и сотрудничество с другими региональными объединениями. Привлекая международные влиятельные организации, Европейский союз легитимизировал свои позиции в регионе.

Литература

1. Евразийский банк развития: <http://www.eabr.org/>
2. Стратегия Казахстана 2050: <http://www.strategy2050.kz/ru/news/2513>
3. Центр транспортных стратегий: <http://cfts.org.ua/news/52138>

4. European Commission: http://ec.europa.eu/europeaid/where/asia/regional-cooperation-central-asia/transport/traceca_en.htm
5. TRACECA-org: <http://www.traceca-org.org/en/news/single-news/n/-a785d2645e/>