

ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР

РОССИЯ – КАЗАХСТАН – УЗБЕКИСТАН – АФГАНИСТАН – ПАКИСТАН

Директор ННО «Научно-исследовательский информатизационный центр»

к.т.н. (PhD), с.н.с. У.Н. Ибрагимов

Уважаемые дамы и господа!

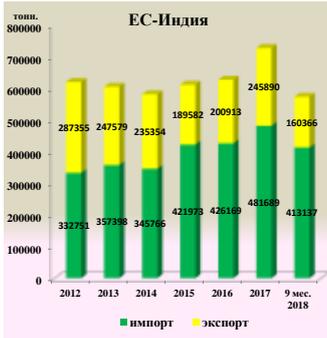
Как известно, торговля является одним из наиболее верных показателей культурного уровня народа, развития экономических связей. Говоря на примере евразийского континента, ярким примером является Великий Шёлковый путь. Расширение маршрутов и развитие трансконтинентальной трассы соединявшей Средиземноморье, Кавказ, Центральную Азию, Индию и Китай сыграло важную роль в многоплановом развитии этих стран.

Великий Шёлковый путь соединил четыре могущественных региона – Китай, Аравийский полуостров, Европу и полуостров Индостан, через Центральную Азию. Шли годы, века, тысячелетия и территория Великого Шёлкового пути стала перекрёстком цивилизаций, где сходились и распространялись по всему миру не только искусство и культура народов, но и мировые религии: буддизм, христианство и ислам. Но самое главное, Центрально-азиатский регион стал центром мировых рынков, местом притяжения интенсивного торгово-информационного обмена. Именно поэтому, территория этой древней магистрали всегда была центром интересов великих держав, ведомых желанием господствовать над нею. На протяжении всей истории существования Великого Шёлкового пути за право владения этой «золотой жилой» велась борьба. В разное время шло оспаривание территорий. Масштабными походами и войнами сюда шли такие великие империи, как Александра Македонского, арабских завоевателей, Чингизхана, хана Баязида, Амира Темура и других.

После великих географических открытий морского передвижения, относящихся к XV веку, межконтинентальные сухопутные торговые пути пришли в упадок. Так как по воде вместо гужевого вида перевозок, транспортировка относительно дешевле, осуществляется она быстрее и имеет возможность перевозки значительно бóльших объёмов груза, где роль тяги выполняет ветер. Это стало периодом ухудшения функционирования Великого Шелкового пути. В это время в Европе начали формироваться сильные региональные державы и как мы знаем из истории, мировые торговые рынки впоследствии перешли на Европу.

Перевозки грузов и транспортные коммуникации играют важную роль в развитии экономики Евразии. Грамотно выстроенная стратегия формирования и развития международных транспортных коридоров обеспечивают экономическое развитие не только отдельных регионов, но и других стран, связанных между собой транс-региональными коммуникациями. Статистика показывает, что сегодня можно наблюдать многоплановое развитие отношений между рядом стран, в частности увеличение перевозок грузов.

Динамика экспортно-импортных перевозок автомобильным транспортом из стран Европейского Союза в Индию и Пакистан



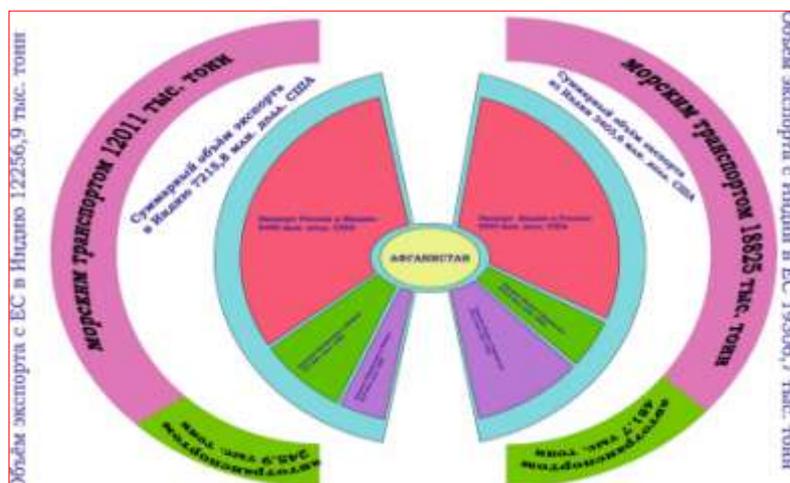
Динамика экспортно-импортных перевозок морским транспортом из стран Европейского Союза в Индию и Пакистан



Товарооборот между странами в 2017 году



Товарооборот между странами в 2017 году



В настоящее время существуют сухопутные маршруты из Китая в Европу с участием железнодорожных инфраструктур Казахстана и России. Однако, связующих дорог с Индией и Пакистаном не имеются, что сдерживает интенсивность развития торгово-экономических отношений между этими странами. Вместе с тем, отметим, что на протяжении долгого времени страны Юго-восточной Азии заинтересованы в выходе на Европу, а страны Евросоюза в Юго-восточную Азию по кратчайшим сухопутным маршрутам.

Определяющими факторами, такой заинтересованности заключаются в следующем:

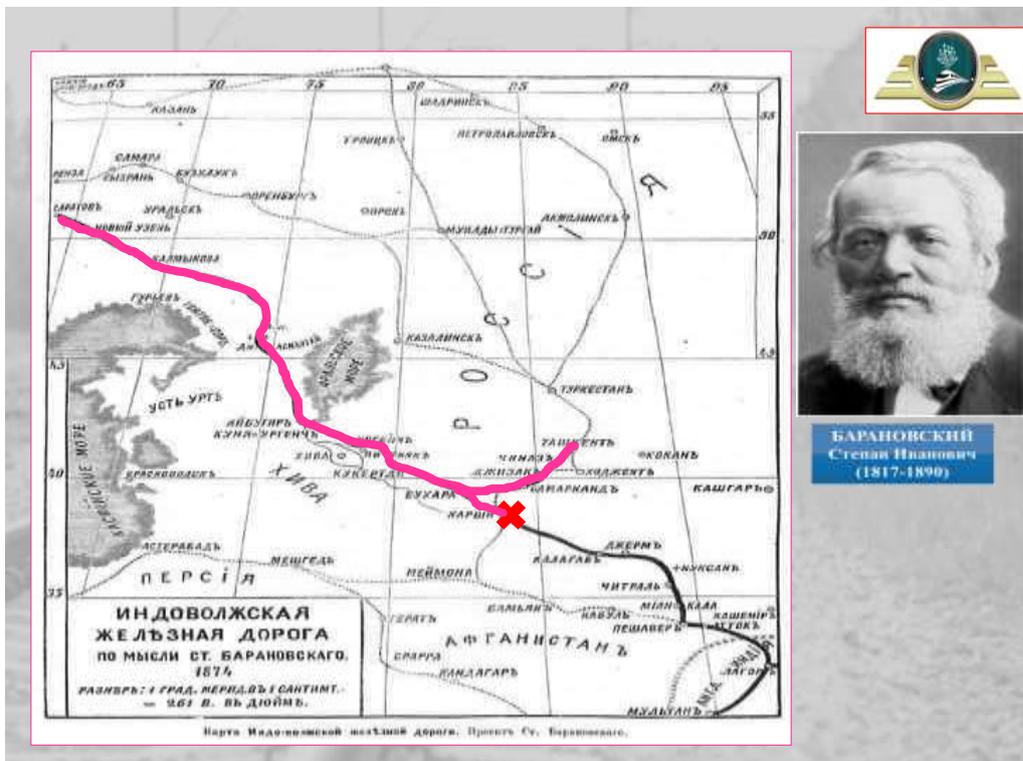
- исчерпанность пропускной способности Суэцкого канала;
- военные операции Саудовской Аравии и ряда стран Персидского залива за контроль Баб-эль-Мандебским проливом, через который корабли попадают в Суэцкий канал;
- загруженности главных мировых портов Евразии;
- динамичное развитие экономик России, Казахстана, Узбекистана, Афганистана и Пакистана.

Таким образом, можно отметить, что в зримом будущем, необходимость решения вопроса поиска других альтернативных сухопутных маршрутов, по которым можно доставлять грузы в Европу и в обратном направлении станет весьма актуальным.



Решение проблемы отсутствия железнодорожного соединения Индии и Пакистана с другими государствами может быть строительство железнодорожной линии Мазар-и-Шариф – Хульм – Пули-Хумри – Доши – Сурабай – Джлелалабад – Торкхам (Пакистан) через столицу Афганистана Кабул, которая станет транспортным коридором, связывающим Евросоюз, Россию, Узбекистан, Афганистан, Пакистан, Индию и далее в государства Юго-Восточной Азии.

Примечательно, что в истории имели место попытки организовать этот маршрут. Например, проект «Индо-Волжская железная дорога», который ещё в начале 1870-ых годов выдвигал российский инженер Степан Барановский (1817 – 1890). Он предлагал проложить железнодорожную ветку через Саратов на реке Волга до оттока на реке Инд.



В то время, строительство данной линии усложнялось наличием некоторых проблем. А именно, неопределенностью геополитической ситуации в Афганистане, так как Афганистан являлся «буферной зоной». И, хотя история показала, что проект был реализован не в полном объеме, вопрос выхода европейского маршрута на Пакистан и Индию именно по этой схеме, вновь подчёркивает свою актуальность.

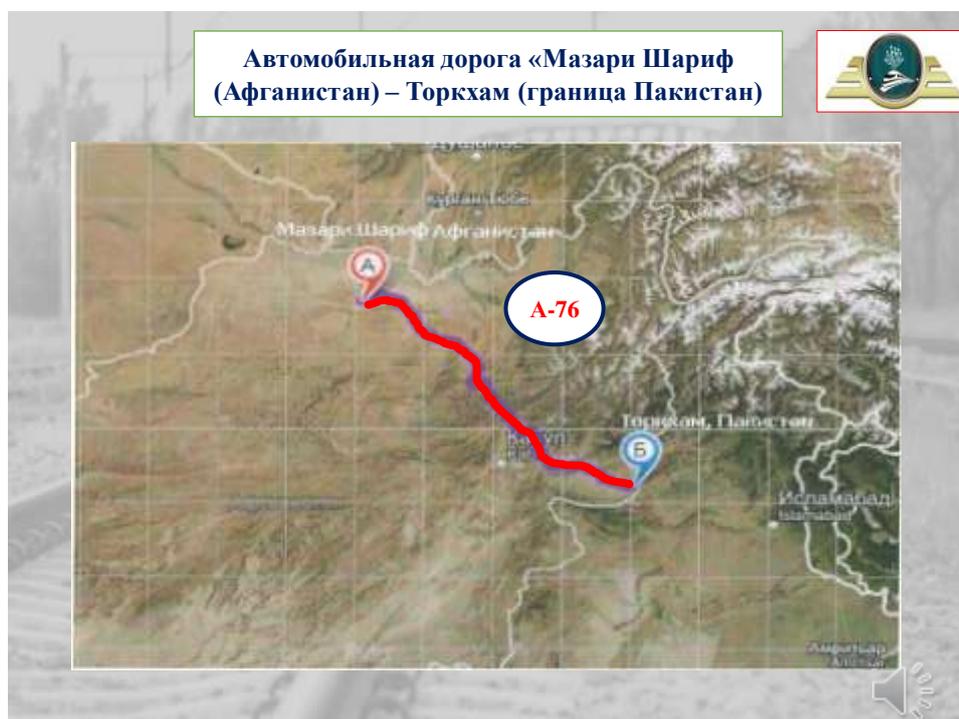
Ещё одним благоприятным фактором реализации проекта строительства является то, что вдоль предполагаемой железной дороги планируется строительство высоковольтных ЛЭП Сурхан – Пули-Хумри – Доши – Сурабай – Джлелалабад – Пешавар (Пакистан). А это означает, что имеется возможность строительства электрифицированной железной дороги с вытекающими из этого лишь положительными сторонами.

Преимущества электрификации:

- электрическая тяга — это единственный вид транспорта, который обладает свойством вырабатывать и возвращать в сеть электроэнергию при рекуперативном торможении. Рекуперативное торможение повышает безопасность движения на горных участках, способствует снижению износа тормозного оборудования;
- повышение пропускной и провозной способности железных дорог;
- повышение производительности труда не только в локомотивном хозяйстве, но и по другим службам, что позволит снизить себестоимость перевозок на 30—40%;
- быстрая окупаемость капитальных затрат на электрификацию (3—4 года);
- повышение устойчивости работы железных дорог особенно в районах с тяжёлыми климатическими условиями. Суммарное количество порч, сопровождаемое заходами электровозов на внеплановые ремонты, в 2—2,5 раза меньше, чем у тепловозов;
- улучшение условий труда, а также социально-бытовых условий железнодорожников;
- сокращение потребления топливно-энергетических ресурсов, так как в Афганистане имеется дефицит дизельного топлива;
- электрифицированные железные дороги повышают загрузку энергосистем (особенно в ночное время), создают условия для объединения отдельных энергосистем. При этом нет необходимости строить промежуточные электростанции;
- при электрической тяге существенно снижается загрязнение окружающей среды, это самый экологически чистый вид транспорта.

Общая протяжённость проектируемой железнодорожной трассы составляет 573 км, основная часть которой пролегает вдоль существующей автодороги А-76. Так как предполагаемая железная дорога будет проходить на северо-востоке Афганистана по территории горной системы Гиндукуш (максимальная высота которой 5090 м над уровнем моря), то строительство тоннелей не избежать. Всего на железнодорожной линии планируется построить 7 тоннелей, общая протяжённость которых составит 59 км и 100 метров. Самый длинный из них порядка 30 км.

В то же время, до строительства железнодорожной линии, можно использовать существующую международную автотрассу. Создание логистических центров на станции Мазар-и-Шариф (Афганистан) и на станции Пешавар (Пакистан) для организации интермодальных перевозок (железнодорожным и автомобильным транспортом) позволит привлечь интерес к перевозкам грузов по этому направлению.



Прогноз объемов перевозок между Индией, Пакистаном и европейскими странами по видам сообщения



	Годы					Общий прирост
	2018	2019	2020	2022	2025	
	Базовый	Прогноз, тыс. тонн				
Общий объем торговли	31272,32	34150,16	37292,82	40724,7	46473,64	62,3
Морским транспортом, тыс. тонн	30616,67	33562,27	36791,26	40330,92	46289,03	72,9
Автомобильным транспортом, тыс. тонн	728,12	762	797,45	834,56	893,48	28,4
В перерасчете на ДФЭ, тыс.	128,5	139,2	150,9	163,6	184,1	61,5
Гипотетическое перераспределение части грузопотока на маршрут, Мазар-и-Шариф – Пешавар 3%, тыс. тонн	3855,5	4177	4526,7	4907	5522,4	61,6

Немаловажным будет отметить реализуемый в Центральной Азии энергетический проект CASAREM – Региональный энергетический рынок Центральная Азия – Южная Азия. Меморандум о взаимопонимании был подписан 28 октября 2006 года в г. Душанбе. Участники - Афганистан, Кыргызстан, Пакистан, Таджикистан и ВБ.

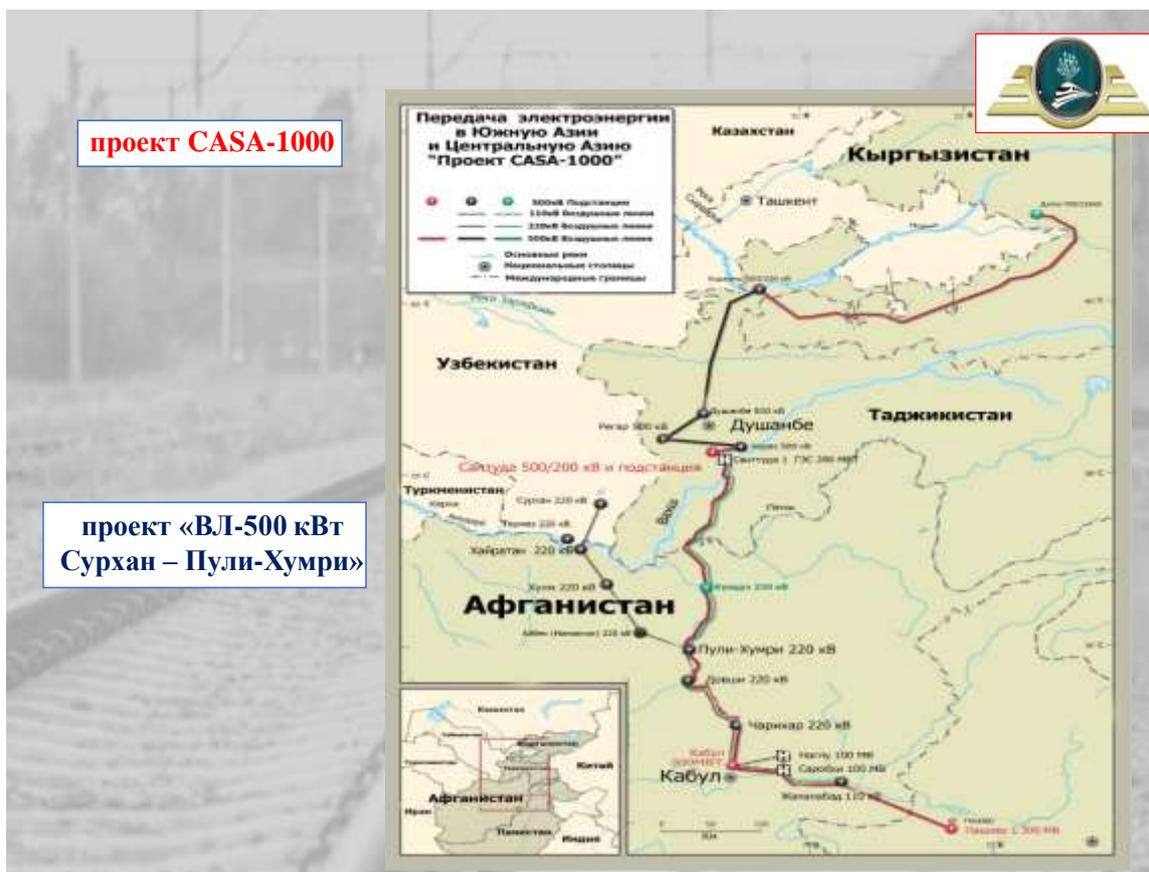
Проект CASAREM включает в себя проекты по строительству ГЭС в Таджикистане и Кыргызстане и передаче электроэнергии в Пакистан и Афганистан. CASA-1000 является ключевым проектом в проекте CASAREM.

Стоимость этого проекта составит порядка 1,170 млрд. долларов США.

Проект CASA финансируется семи источниками: Всемирный банк; Европейский инвестиционный банк; Целевой фонд реконструкции Афганистана; Исламский банк развития; Правительство США; Министерство международного развития Великобритании и Европейский банк реконструкции и развития.

Узбекистан и Афганистан сегодня также реализуют энергетический проект «ВЛ-500 кВт Сурхан – Пули-Хумри», главными целями которого является – обеспечить бесперебойную подачу электроэнергии в Афганистан, развить промышленную индустрию и повысить уровень жизни населения страны. Техническая поддержка энергосистемы Афганистана будет осуществляться со стороны АО «Узбекэнерго». Планируется создать технические условия для подключения энергосистемы Афганистана к энергосистеме Узбекистана и Центральной Азии. Согласно проекту, общая протяженность составит 260 км, в том числе по территориям Республик Узбекистан – 45 км и Афганистан – 215 км. Срок реализации 2018 – 2020 годы. Ориентировочная стоимость – 150 млн. долларов США. Все строительно-монтажные и пуско-наладочные работы будут выполнены со стороны подрядно-строительных организаций Узбекистана.

Необходимо отметить, что эти два проекта соединяются в провинции Афганистана Пули-Хумри.



Уважаемые участники встречи!

Исходя из вышеизложенного можно сделать выводы:

Во-первых, новая электрифицированная железная дорога «Мазар-и-Шариф – Пешавар» послужит расширению торговли, росту импорта и экспорта между странами Европы, Центральной Азии, Пакистана, Индии и далее с Юго-Восточной Азией;

Во-вторых, в условиях вялого роста современной мировой экономики реализация данного проекта несомненно, позволит обеспечить региональное развитие и придать новый импульс не только странам региона, но и Афганистану в ускоренном экономическом росте;

В-третьих, до строительства железнодорожной линии, предлагается создать логистические центры в Мазар-и-Шарифе (Афганистан) и в Пешаваре (Пакистан), для организации перевозки грузов смешанным видом транспорта: автомобильным и железнодорожным.

Представленный анализ был подготовлен в соответствии и в рамках государственных грантов Узбекистана:



- Исследование путей пропуска транзитных поездов через территорию Узбекистана, обеспечивающее рост использования транзитного потенциала железной дороги республики;

- Концепция развития инфраструктуры железной дороги Республики Узбекистан, как транспортного моста между Европой и Азией;

- Совершенствование способов пропуска транзитных поездов, обеспечивающее повышение коэффициента использования транзитного потенциала железной дороги Узбекистана.

БИБЛИОГРАФИЯ



Статьи в сборниках научных трудов Международных республиканских конференций

У.Н. Ибрагимов, Ш.М. Бекмуратов Железнодорожные перевозки туристов: проблемы и пути их решения //Сборник докладов и тезисов международной туристической конференции Туризм и образование: пути их взаимодействия// – Ташкент – 2013 г. с. 176-178.

Расулов М.Х., Ибрагимов У.Н., Рахимов Р.В. Проблемы повышения конкурентоспособности отечественных железнодорожных коридоров // Научные труды республиканской научно-технической конференции с участием зарубежных ученых «Ресурсосберегающие технологии на железнодорожном транспорте». – Т.: ТашИИТ, 2013. – С.14-16.

U. Ibragimov, Transit potential of sjsrc “o’zbekiston temir yo’llari”, //Tashkent Internation Innovation Forum// Tashkent-2015. – P.174-180.

Статьи в сборниках научных трудов международных конференций в странах дальнего зарубежья

1. M. Rasulov, U. Ibragimov, M. Mirakhmedov, A. Rizaev, Central Asian transport corridors and prospects of Uzbekistan's further integration to the global transport network //7th International Symposium for Transportation Universities in Europe and Asia// Dalian Jiaotong University, China-2014. - P.25-30.

2. U. Ibragimov, Integration problems of railway of Uzbekistan with world transport network //Transport problems – 2014// Poland, Katowice – 2014.

3. M. Rasulov, U. Ibragimov, Sh. Amanov, Alternative transport corridor Europe – Southeast Asia involving infrastructue SJSRC "Uzbekistan railways", // Транспортный мост Европа – Азия – 2014// Грузия, Тбилиси – 2014. Стр. 191 – 200.

4. M. Rasulov, U. Ibragimov, A. Rizaev, Kh. Turdiev, The combined transportation as a background for establishment of a new railway corridor China – Kyrgyzstan – Uzbekistan //8th International Symposium for Transportation Universities in Europe and Asia// Nanjing Institute of Railway Technology, China-2015. - P.127-133.

Статьи в отечественных сборниках научных трудов

1. Ибрагимов У.Н. Мультимодальные перевозки – один из этапов стабильного развития транзитного железнодорожного коридора Китай-порты Персидского залива // Сборник материалов научно-технической конференции с участием зарубежных ученых «Транспортная логистика, мультимодальные перевозки». – Ташкент: ТашИИТ, 2011. – с.53-54.

Статьи в научных журналах

1. Ибрагимов У.Н. //Железная дорога Узбекистана в экономическом поясе шелкового пути//Научный журнал «ВЕСТНИК ТашИИТа» № 4, Ташкент-2014 г

2. М.Х. Расулов к.т.н., доцент, У.Н. Ибрагимов к.т.н., с.н.с., М.А. Ходжимухаметова к.т.н., доцент//Современное состояние транзитного потенциала ГАЖК «Узбекистон темир йуллари», проблемы и пути их решения//Научный журнал «ВЕСТНИК ТашИИТа» № 3/4, Ташкент-2013 г. с. 75-78.

3. Ибрагимов У.Н., Абдуалибеков А.Т., Дадабоева З.С.// Пути повышения транзитного потенциала железных дорог Узбекистана//Электронный научно-практический журнал «Экономика и менеджмент инновационных технологий»//Москва-2017 г. <http://ekonomika.snauka.ru/2017/10/15349>



БЛАГОДАРЮ ЗА ВНИМАНИЕ !

Докладчик: к.т.н.(PhD), с.н.с. Ибрагимов Умидулла
E-mail: nib@railway.uz
<http://transport-koridori.blogspot.com>

