

РОЛЬ ПРОГРАММЫ ТРАСЕКА В РАЗВИТИИ ИДЕИ ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Кузиев Нодир Абдусалимович
БухГУ

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7263165>

Abstract. В данной статье рассматривается реализации идеи возрождение Великого Шелкового Пути выдвинувшего программу ТРАСЕКА.

Keywords: новый Шелковый путь, концепция, европейский союз, Центральная Азия.

Идеи и подходы, выдвигаемые в рамках концепции Нового Шелкового пути, относятся не только к экономической сфере. Концепция также включает идеи по оптимизации и модернизации культурных связей народов региона. Следует отметить, что эти идеи, с одной стороны, уже сегодня придают новый оттенок культурной жизни народов, а с другой стороны, подготавливают почву для распространения национальных ценностей и опыта по всему региону. Идеи и подходы, выдвигаемые в рамках концепции нового Шелкового пути, в определенной степени повлияли и на культуру Узбекистана. Анализ содержания и направлений этого воздействия позволяет определить значимость этих идей в культурной жизни страны.

Основу для практической реализации идеи возрождения Великого Шелкового пути заложили как распад СССР, так и создание Европейского союза (ЕС), выдвинувшего программу ТРАСЕКА. Программа ТРАСЕКА инициирована на конференции, которая прошла в г. Брюсселе в мае 1993 г., и где приняли участие министры торговли и транспорта из 8 (восьми) «первоначальных» стран ТРАСЕКА (пять центральноазиатских и три закавказские республики) – на конференции было принято соглашение внедрить программу технического содействия, финансируемую Европейским Союзом, для развития транспортного коридора по направлению Запад - Восток из Европы, с пересечением Черного моря, через Кавказ и Каспийское море с выходом на Центральную Азию.

ТРАСЕКА — это возродить пути из Китая в Европу через Центральную, Среднюю и Малую Азию и восстановить средневековые реалии Великого шелкового пути. 1993-по 2002 гг. с помощью программы ТРАСЕКА были финансированы 53 проекта (в том числе 39 технического содействия и 14 инвестиционно-торговых) на общую сумму 110 млн €. Проект соответствовал глобальной стратегии ЕС относительно новых независимых государств (ННГ) и преследовал цели: содействия

дальнейшему региональному сотрудничеству между ННГ; усиления использования программы в качестве катализатора для привлечения капиталов международных финансовых институтов и частных инвесторов; связи маршрута ТРАСЕКА с Трансевропейскими сетями.

Основное направление деятельности программы ТРАСЕКА — развитие транспортного коридора из Европы в страны Центральной Азии через Чёрное море, Кавказ и Каспийское море. С технологической точки зрения программа ориентируется на перевозку груза по единому для всего маршрута транспортному документу при использовании различных видов транспорта.

Проекта TRASECA, минуя Россию, должен соединить Европу, страны Кавказского региона и Центральную Азию, взять на себя значительную часть грузопотока многих стран; маршрут рассматривался как альтернатива российскому Транссибу. Предполагается, что реализация программы будет способствовать интеграции между Европейским союзом и странами-партнёрами программы, более эффективному распределению ресурсов между странами Запада и Востока, улучшит инвестиционный климат в странах, по которым будет проходить транспортный коридор, положительно отразится на их научном и культурном развитии.

Программа ТРАСЕКА состоит из различных проектов. Среди них — проект по созданию технической помощи, единой для всех видов перевозки; проект обучения сотрудников отраслевых ведомств.

Этот транспортный коридор запланирован по аналогии с "Великим шёлковым путём": в нем задействованы черноморские порты (Поти, Батуми), железные дороги Грузии и Азербайджана, каспийская паромная переправа (Баку — Туркменбаши), железнодорожные сети Туркменистана, Узбекистана, Киргизии, Казахстана и Китая, а также китайские порты на тихоокеанском побережье.

Финансирование программы осуществляется Европейским союзом. Постоянный секретариат программы находится в Баку (Азербайджан). Управление программой осуществляется через межправительственную комиссию, а также через постоянный секретариат. В каждой стране имеется свой «национальный секретарь ТРАСЕКА» — обычно это чиновник национального транспортного ведомства, а также своя «национальная комиссия ТРАСЕКА», председателем которой является обычно министр отраслевого министерства либо вице-премьер правительства.

К 2014 году построены несколько участков автомобильных дорог по этому проекту, в основном на территории Китая.

По состоянию на 2016 год наибольшие проблемы в реализации программы ТРАСЕКА связаны с работой транскавказского транспортного коридора. Среди проблем этого коридора — трудности введения единого перевозочного тарифа, а также большие задержки транспортных средств на пограничных пунктах.

Ожидается, что развитие программы ТРАСЕКА будет в значительной степени зависеть от планов Китая по реализации стратегии «Один пояс — один путь» по организации так называемого Нового шёлкового пути — транспортного маршрута для перемещения грузов и пассажиров из Китая в Европу, поскольку потенциально по коридору «Европа — Кавказ — Азия» может пойти значительная часть китайско-европейского грузопотока.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Аманова М. В. Интеграция транспортной системы Казахстана во Всемирную экономическую систему // Вісник економіки транспорту і промисловості : журнал. — 2013. — № 44. — С. 87—90.
2. Тураева М. О. Транспортно-инфраструктурные проекты в Евразии // Мир перемен : журнал. — М., 2016. — № 1. — С. 127—137.
3. История ТРАСЕКА - Как началась программа ТРАСЕКА Архивная копия от 19 августа 2021 на Wayback Machine // traseca-org.org
4. Тадеуш Свентоховский, Brian C. Collins. Historical dictionary of Azerbaijan. — США: Scarecrow Press, 1999. — С. 119—120. — 145 с. — ISBN 0-81-083550-9. Архивная копия от 6 апреля 2017 на Wayback Machine
5. Новый Шёлковый путь Архивная копия от 16 июля 2015 на Wayback Machine // «Эксперт» - Казахстан, 4 июня 2007
6. ТРАСЕКА открыт для всех?. РЖД-Партнер (9 ноября 2007). Дата обращения: 28 марта 2016. Архивировано 21 апреля 2016 года