

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное
учреждение высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет
(национальный исследовательский университет)»
Институт лингвистики и международных коммуникаций
Кафедра международных отношений, политологии и регионоведения

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой, к. т. н.,
доцент
_____ Л.И. Шестакова
« _____ » _____ 2019 г.

Взаимоотношения между Туркменистаном и Таджикистаном в постсоветский период

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
ЮУрГУ–41.03.01.2019.432. ВКР

Руководитель работы, к. и. н.,
доцент
_____ М.Д. Беседин
_____ 2019 г.

Автор работы
студент группы ЛМ-407
_____ Г.Р. Ягшиева
_____ 2019 г.

Нормоконтролер, профессор
_____ А.Д. Таиров
_____ 2019 г.

Челябинск 2019

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	Ошибка! Закладка не определена.
1 ХАРАКТЕРИСТИКА СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ ТУРКМЕНИСТАНА И ТАДЖИКИСТАНА	6
1.1 Взаимоотношения Туркменистана и Таджикистана	6
1.2 Современное состояние взаимоотношений Туркменистана и Таджикистана	12
2 ОБЪЕКТЫ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ ТУРКМЕНИСТАНА И ТАДЖИКИСТАНА	17
2.1 Сотрудничество в транспортной сфере	17
2.2 Экономические взаимоотношения	29
3 ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ ТУРКМЕНИСТАНА И ТАДЖИКИСТАНА	35
3.1 Основные проблемы взаимоотношений Туркменистана и Таджикистана.....	35
3.2 Пути развития взаимоотношений Туркменистана и Таджикистана	47
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	55
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	58

Введение

Актуальность темы. Интеграционные процессы в Содружестве Независимых Государств происходят нерегулярно, с разной скоростью и интенсивностью, в определенных странах и регионах, когда они отличаются различными характеристиками.

Чтобы охарактеризовать эти процессы в центрально – азиатском регионе, очень важно изучить отношения между двумя независимыми государствами Республикой Таджикистан и Туркменистаном.

Хотя у этих соседних стран и народов было много общего с точки зрения истории, культуры, религии и образа жизни, их судьба была иной с точки зрения независимости.

Туркмено – Таджикские отношения – Дипломатические отношения между Туркменистаном и Таджикистаном были установлены 27 января 1993 года. Обе страны являются полноправными членами ООН, ОБСЕ и СНГ. Сотрудничество развивается в политической, экономической, научно – технической, культурной и других областях. Между двумя государствами подписано более 60 межгосударственных и межправительственных документов в различных областях.

Первоначально двусторонние отношения основывались на взаимной выгоде с учетом интересов обоих государств, и отношения между двумя странами успешно развиваются в политической, торгово – экономической, научно – технической, культурной и других областях.

Характерной чертой двустороннего сотрудничества является постоянное наличие взаимного доверия, чисто совпадения или схожести позиций в вопросах, связанных со многими актуальными международными и региональными проблемами.

После обретения независимости политические контакты двух стран были заполнены официальными и рабочими встречами президентов и членов развития двусторонних отношений.

В ходе регулярно встреч глав государств обсуждались самые актуальные вопросы повестки дня двусторонних и многосторонних таджикских – туркменских отношений, были определены их приоритеты и углубляющиеся ожидания.

Объектом исследования стали отношения Туркменистана с Таджикистаном.

Предметом исследования данного исследования является концептуальная основа внешней политики Туркменистана и Таджикистана.

Цель данного исследования является определение формирования, развития и концептуальных характеристик отношений между Туркменистаном и Таджикистаном.

Задачи работы:

1. проанализировать процесс организации и начальный этап работы посольства Республики Таджикистан в Туркменистане;
2. определить основные направления деятельности посольства в дружественной стране;
3. объясняет результаты осуществленного посольством анализирует опыт страны принимающей страны – Туркменистана в области внутренней и внешней политики;
4. влияния нейтрального Туркменистана на разрешение внутреннего конфликта в Таджикистане;
5. этапы и результаты деятельности независимых соседних государств на основе двустороннего сотрудничества;

б. взаимодействия между Республикой Таджикистан и Туркменистаном в рамках межгосударственных, прежде всего, региональных организаций.

Теоретической и методологической основой исследования стали системный анализ, сравнительные, хронологические, проблемные, исторические параллели и аналогии.

Поскольку, посвященные интеграционным процессам в Содружестве Независимых Государств, поскольку не было конкретной работы по взаимоотношениям между Республикой Таджикистан и Туркменистаном в современных условиях, которые подчеркивают важность характеристики межгосударственного сотрудничества в центрально – азиатском регионе, проблемы интеграции государств Центральной Азии в мировое сообщество, как и во всем регионе.

Хронологические рамки исследования – 1991–2018 годы: от установления дипломатических отношений между Таджикистаном и Туркменистаном с помощью других дружественных стран.

Работа состоит из введения, трех глав, заключения и библиографического списка.

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ ТУРКМЕНИСТАНА И ТАДЖИКИСТАНА

1.1 Взаимоотношения Туркменистана и Таджикистана

После обретения независимости новая история туркмено-таджикских отношений содержит более проблемные и напряженные страницы, чем успехи сотрудничества.

До недавнего времени все двусторонние отношения между туркменскими и таджикскими отношениями в регионе Центральной Азии были, пожалуй, наиболее интенсивными и конфликтными.

История конфликта была хорошо проиллюстрирована эпопеей о проекте строительства Рогунской ГЭС в Таджикистане.

Для Таджикистана этот проект стал жизненно важным вопросом не только для производства электроэнергии и энергетической независимости, но и для выхода на этот рынок с иностранным рынком.

Строительство Рогунской ГЭС позволит Таджикистану полностью поставлять собственную электроэнергию и даже экспортировать ее в Россию, Казахстан и Китай, как считают некоторые эксперты.

Туркменистан считает, что реализация этого крупного проекта существенно изменит поток Амударьи и отрицательно скажется на потребностях в ирригации.

«Борьба Роба на строительстве Рогунской ГЭС затронула и другие сферы отношений между двумя государствами. Например, строительные материалы и

техническое оборудование, в том числе Рогунская ГЭС, были перевезены железнодорожным и автомобильным транспортом по территории Туркменистана.

Доставка грузов на территорию Таджикистана по этим маршрутам недавно была прервана.

Таджикистан практически окружен высокими горами со всех сторон, и единственный удобный путь из советского периода в более крупные географические районы, включая перевозку коммерческих грузов, проходит через территорию Туркменистана.

Конечно, этот факт дает преимущество в отношениях с Таджикистаном, в том числе возможность экономического и политического давления на соседнее государство Туркменистан.

Это начало искать пути преодоления так называемой транспортной блокады в Душанбе и создания альтернативных маршрутов к международным транспортным коридорам и рынкам.

Строительство дороги в обход территории Узбекистана стало стратегической целью Таджикистана.

Таджикистан заинтересован в строительстве железной дороги, которая будет проложена от Кыргызстана через Таджикистан и Афганистан до Ирана.

Реализация данного проекта позволила бы Таджикистану получить новые возможности по развитию, так сказать, «транспортной независимости».

Однако у этого проекта есть свои проблемы: нехватка финансовых ресурсов, нестабильность в Афганистане, неразвитость железнодорожной инфраструктуры в восточном Иране и неблагоприятные условия для развития железных дорог в Таджикистане затрудняют поддержку и реализацию этого проекта.

Другим примером усилий Душанбе по снижению зависимости от Туркменистана и обеспечению стратегических преимуществ является проект строительства линии электропередачи CASA-1000.

Целью этого проекта является экспорт от 1000 до 1300 мегаватт электроэнергии из Кыргызстана и Таджикистана, что расширит рынок электроэнергии в Южной Азии.

В середине 1990-х годов было приостановлено авиасообщение между двумя столицами Ашхабадом и Душанбе.

Это не только значительно ограничило и затруднило взаимные поездки граждан двух стран, но и символизировало ухудшение туркменско-таджикских отношений на самом высоком политическом уровне.

Словом, постсоветская история таджикско-туркменских отношений была достаточно драматичной, но, несмотря на непростые и натянутые отношения на межгосударственном уровне, все же годы независимости высветили важный исторический факт – высокую степень взаимозависимости не только двух стран, но и двух народов.

В июне 2000 года состоялся официальный визит Президента Республики Туркменистана Г.М. Бердимухамедов в Таджикистан.

Тогда, в ходе своего визита, он выступил перед деятелями искусства и культуры, общественными деятелями и в своей речи он сказал, что «таджики и туркмени – один народ, говорящий на двух языках».

Тем самым он подчеркнул историческую, культурную и даже этническую близость двух народов.

Многие аналитики оценили этот визит как свидетельство потепления отношений между Туркменистаном и Таджикистаном и восстановления их дружбы и сотрудничества.

Так, президенты Гурбангулы Бердимухамедов и Эмомали Рахмон во время саммита ШОС в Душанбе в сентябре 2014 года заметили, что объем таджикско-туркменско товарооборота уменьшился с \$300 млн в 2007 году до \$2,1 млн в 2014 году [7].

Это при том, что с учетом существующего потенциала, годовой объем торгового оборота между Таджикистаном и Туркменистаном может достигнуть \$500 млн.

Эмомали Рахмон и Гурбангулы Бердимухамедов, напоминая о «Договоре о вечной дружбе», подписанном еще в 2000 году, уверенно заявили, что имеющиеся трудности и препятствия на пути развития взаимоотношений двух соседних стран будут устранены. Была создана совместная туркменско-таджикская Межправительственная Комиссия (МПК) по вопросам торгово-экономического сотрудничества.

Смотрите также: Туркменистан и Таджикистан: экономическое сотрудничество.

Таджикско-туркменские отношения, без преувеличения, составляют сердцевину региональных отношений в Центральной Азии.

Как известно, с избранием Шавката Мирзиёева Президентом Туркменистана в декабре 2016 года общая ситуация в центрально азиатском регионе начала вновь улучшаться после падения, так сказать, «индекса интеграции» в регионе на самый низкий уровень.

Мирзиёев объявил Центральную Азию приоритетом во внешней политике Узбекистана. С тех пор отношения Туркменистана соседними по региону странами, как говорится, «идут в гору».

Но, символично говоря, самые высокие горы в регионе находятся в Таджикистане.

Поэтому возрождение дружеских отношений между Таджикистаном и Туркменистаном будет иметь еще и символическое значение, задавая высокую планку обще региональным отношениям.

Необходимо подчеркнуть, что двусторонние таджикско-туркменские отношения, без преувеличения, составляют сердцевину региональных отношений в самом молодом регионе мира – Центральной Азии. Это подтверждают, как минимум, пять факторов:

1. В таджикско-туркменских отношениях нашли свое выражение в концентрированном и наиболее завершенном виде практически все основные проблемы региона, продемонстрировав, как далеко могут зайти напряженные отношения, способные оказать влияние на общий политический климат во всем регионе.

2. Таджикско-туркменское сближение станет важнейшим фактором в региональной интеграции как опровержение широко распространенного мифа о якобы нежелании фарси язычного Таджикистана объединяться с четырьмя тюрк язычными странами региона.

3. Фактор билингвизма (таджикский и тюркские языки региона) имеет глубокие корни в регионе, который, несколько отодвинутый на второй план в последнем столетии, в настоящее время возрождается ускоренными темпами.

4. Наличие больших диаспор в этих соседних государствах (таджикская диаспора в Туркменистане и узбекская диаспора в Таджикистане) – результат тесной переплетенной судеб, культуры и истории двух народов – выступает как мощная основа народной дипломатии.

Эти факторы превращают таджикско-туркменские отношения в жизненно важный фактор регионального развития.

9 февраля 2018 года в здании Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан, Посольством Туркменистана в Республике Таджикистан совместно с МИДом, Академией наук Таджикистана, и Центром стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан была проведена научно-практическая конференция: «Туркменистан-Республика Таджикистан: 25 лет дружбы и сотрудничества», посвященная 25-летию установления дипломатических отношений между Туркменистаном и Республикой Таджикистан.

В мероприятии приняли участие и выступили заместитель министра иностранных дел Республики Таджикистан М. Хусейнзода, Директор Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан

Х. Холикназар, Вице-президент Академии наук Таджикистана И. Муминов, председатель Общества туркмен Таджикистана Д. Куллаков, руководитель Таджикского отделения ГАТМ Т. Мардони. Также в мероприятии приняли участие представители средств массовой информации, представители туркменской диаспоры и туркменские студенты, обучающиеся в ВУЗах города Душанбе.

В начале конференции стороны поздравили друг друга с этой знаменательной датой и пожелали процветания двум дружественным странам, а также подробно ознакомили участников мероприятия с ключевыми аспектами внешнеполитической стратегии Туркменистана и Республики Таджикистан.

Было подчеркнуто, что активизации взаимовыгодного туркмено-таджикского диалога, в духе дружбы добрососедства, прежде всего, способствуют личные доверительные отношения между Президентом Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедовым и Президентом Республики Таджикистан Эмомали Рахмоном.

Взаимные визиты лидеров двух братских стран, осуществляемые на регулярной основе, демонстрируют взаимную приверженность к налаживанию и дальнейшему развитию полномасштабного сотрудничества во благо общего прогресса.

Участники конференции были проинформированы, что 23 февраля 2018 года состоится запуск строительства очередного этапа газопровода Туркменистан-Афганистан-Пакистан-Индия (ТАПИ), закладка линии электропередачи и оптико-волоконной линии связи Туркменистан-Афганистан-Пакистан, а также открытие новой железной дороги по маршруту Серхетабат-Тургунди.

В заключении научно-практической конференции стороны еще раз поздравив друг друга со знаменательной датой, выразили заинтересованность в дальнейшем наращивании межгосударственного диалога и взаимодействия во всех сферах на основе принципов равноправия, взаимного уважения и обоюдной выгоды дружественных народов Туркменистана и Таджикистана.

1.2 Становления дипломатической службы Туркменистана и Таджикистана

Туркмено-таджикские отношения. Дипломатические отношения между Туркменистаном и Таджикистаном были установлены 27 января 1993 года.

Обе страны являются полноправными членами ООН, ОБСЕ, и СНГ. Сотрудничество развивается в политической, торговой, экономической, научно-технической, культурой и других областях. Между двумя государствами было подписано более 60 межправительственных и межправительственных документов в различных областях.

Посольство Туркменистана (Душанбе) в Таджикистане было открыто 4 мая 1999 года. В настоящее время Посольство находится в Душанбе, ел. Аху-Бабаева, 10.

С февраля 2016 года Посольство возглавляет Чрезвычайный и Полномочный Туркменистана в Республике Таджикистан Чары Атаев.

Посольство Республики Таджикистан в Туркменистане (г. Ашхабад) открылось в марте 1993 года. В настоящее время Посольство расположено по адресу: г. Ашхабад, ул. Гарашсызлык, д 4/2.

С июня 2015 года должность посла Таджикистана в Туркменистане вакантна [8].

Изначально фундамент двусторонних отношений основывался на взаимовыгодном сотрудничестве, с учётом интересов двух государств.

Сегодня связи двух стран успешно развиваются в политической, торгово-экономической, научно-технической, культурной и иных сферах.

Характерной чертой двустороннего взаимодействия является неизменное присутствие духа взаимного доверия, полное совпадение или близость позиций по многим актуальным международным и региональным проблемам, представляющим взаимный интерес.

Политические контакты двух стран за период обретения независимости были насыщены многочисленными официальными и рабочими встречами президентов и членов правительств, результаты которых, несомненно, определили во многом ритм и динамику развития двусторонних отношений.

В ходе регулярных встреч глав государств предметно рассматривались самые актуальные вопросы повестки дня двусторонних и многосторонних таджикско-туркменских отношений, определены их приоритетные направления и перспективы дальнейшего развития.

Нормативно-правовую базу таджикско-туркменских отношений составляет более 70 документов, которые охватывают такие отрасли, как экономика, промышленность, строительство, гражданская оборона, сельское хозяйство, наука, культура, инвестиционные технологии.

Официальный визит Президента Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедова в Таджикистан в ноябре 2017 года является важным шагом на пути укрепления дружбы и сотрудничества в современной истории отношений двух стран.

В ходе визита в Душанбе было подписано 13 новых документов, в том числе Соглашение между Республикой Таджикистан и Туркменистаном о стратегическом партнёрстве, а также Соглашение об установлении побратимских отношений между городами Душанбе и Ашхабадом. Эффективная реализация документов будет плодотворной для обеих стран и заложит прочную основу для укрепления и развития долгосрочных дружеских и доверительных отношений [6].

Если посмотреть на современное состояние сугубо таджикско-туркменских отношений, то его можно охарактеризовать как «разрядка» или «перезагрузка».

Необходимо напомнить, что из четырех глав государств региона только двое (президенты Таджикистана и Туркменистана) приняли участие в государственных похоронных церемониях первого президента Узбекистана Ислама Каримова.

Поэтому мы можем приступить к рассмотрению перспектив улучшения двусторонних отношений.

Стремительное потепление двусторонних связей, охватывающих все более и более широкие сферы жизнедеятельности людей, позволяет нам рассуждать об их краткосрочных и долгосрочных аспектах.

К перечню краткосрочных перспектив двусторонних связей относятся:

1. Решение пограничных проблем (демаркация, делимитизация, разминирование некоторых участков границы, заминированных ранее узбекской стороной и т. д.);

2. Снятие визового режима (на 1-3 месяца) и возобновление работы всех ранее функционировавших КПП для свободного перемещения граждан двух государств между собой;

3. Открытие наземных транспортных сообщений (посредством автобусов и поездов) не только между столицами двух государств, но также между крупными городами двух соседних государств;

4. Организация и проведение отраслевых выставок-продаж промышленных и технологических товаров и услуг и открытие торговых и инфраструктурно-логистических центров в столицах и крупных городах двух стран;

5. Организация и систематическое проведение различных образовательных, научных и культурно-массовых мероприятий (дни культуры, научные форумы, различные фестивали и многое другое).

Общеизвестно, что Таджикистан осенью прошлого года получил через размещения своих евробондов 500 млн. дол. США под большие проценты

(7,1 %) для строительства первой очереди Рогунского гидроузла.

Данное обстоятельство приводит только по оплате процентов этого огромного кредита собрать в течение 10 лет 350 млн. дол. США, что, несомненно, ляжет тяжелым бременем для устойчивого развития национальной экономики [11].

В перспективе и другие государства региона (или ареала Шелкового пути) могут присоединиться к внедрению данной категории визы в своей стране;

1. Объявление города Ашгабат «столицей Центральной Азии». Данная инициатива в перспективе будет способствовать усилению центростремительных процессов в Центральной Азии, кристаллизации ее «регионального лица».

Таким образом, поэтапная реализация данных краткосрочных и долгосрочных перспективных проектов (как минимум, 5 краткосрочных, так и 5 долгосрочных проектов) будет способствовать в ближайшем будущем достижению в двусторонних отношениях уровня всеобъемлющего стратегического партнерства между Таджикистаном и Туркменистаном.

Выводы по главе 1

Из всех двусторонних отношений в регионе Центральной Азии туркменско-таджикские отношения до недавнего времени, пожалуй, являлись самыми напряженными и конфликто - генными.

Конфликто генную историю хорошо иллюстрирует эпопея, связанная с проектом строительства Рогунской гидроэлектростанции на территории Таджикистана.

Для Таджикистана этот проект стал жизненно важным вопросом не только с точки зрения достижения энергетической независимости с помощью производства электроэнергии, но и с точки зрения выхода на иностранный рынок с этим товаром.

Строительство Рогунской ГЭС позволило бы Таджикистану полностью обеспечить себя электроэнергией и даже экспортировать ее в страны Южной Азии, а также, как считают некоторые эксперты, в Россию, Казахстан и Китай.

Туркменистан считает, что реализация этого крупного проекта существенно изменит течение Амударьи и негативно повлияет на его ирригационные нужды.

Туркмено-таджикские отношения — дипломатические отношения между Туркменистаном и Таджикистаном установлены 27 января 1993 года.

Обе страны являются полноправными членами ООН, ОБСЕ и СНГ. Сотрудничество развивается в политической, торгово-экономической, научно-технической, культурной и иных сферах. Между двумя государствами подписаны более 60 межгосударственных и межправительственных документов, в различных сферах.

Нормативно-правовую базу таджикско-туркменских отношений составляет более 70 документов, которые охватывают такие отрасли, как экономика, промышленность, строительство, гражданская оборона, сельское хозяйство, наука, культура, инвестиционные технологии.

2. ОБЪЕКТЫ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ ТУРКМЕНИСТАНА И ТАДЖИКИСТАНА

2.1 Сотрудничество в транспортной сфере

Для любого промышленно развитого государства основой экономики является развитая транспортная система. Сегодня ни одно производство не может стабильно развиваться без пространственного перемещения сырья, комплектующих, средств труда, готовой продукции и рабочей силы. Именно транспортная система даёт возможность обеспечивать быстро, удобно и комфортно это перемещение, создавая объективные условия для непрерывного функционирования производства, комплексного и взаимосвязанного развития всех его секторов.

В конечном итоге транспорт, доставляя готовую продукцию труда потребителям, завершает процесс материального производства, а перевоза пассажиров наряду с производственными процессами, решает и социальные проблемы.

Доля транспортных затрат в себестоимости продукции в странах, где мало развита транспортная система относительно высока и составляет 15–20 % и более против 7–8 % в странах с развитой транспортной системой и рыночной экономикой [12].

Среди подсистем транспортной системы, таких как железнодорожный, воздушный, водный и трубопроводный автомобильный транспорт является

ведущей составной частью и связующим звеном между всеми другими видами транспорта.

Наступление «автомобильной эры» и ее бурное развитие во многом объясняется тем, что автомобиль – один из самых удобных и экономичных видов транспортных средств, что обусловлено высокой маневренностью, возможностью доставки грузов «от двери до двери» без дополнительных затрат труда на дополнительные погрузочно-разгрузочные работы в пути, и, следовательно, относительно высокой скоростью доставки и сохранностью грузов.

Роль и значение автомобильного транспорта в жизни любого населенного пункта, в особенности больших городов, трудно переоценить. Именно поэтому на сегодняшний день по Земле курсируют более 1 млрд автотранспортных средств и индекс среднего отношения количества автомобилей к числу проживающих на земле людей составляет 1:7. При этом количество производимых автомобилей из года в год увеличивается (около 100 млн автомобилей были произведены в 2017 году, когда в 2007 году это цифра составляла около 65 млн) [7].

Сегодня в мировом масштабе автомобильным транспортом перевозится более 78 % народнохозяйственного груза и пассажиров. Это происходит из-за постоянного увеличения грузо- и пассажирооборота как внутри отдельного государства, так и на межгосударственном уровне.

Республика Таджикистан — государство на юго-востоке Средней Азии, вдали от морей и океанов, типично горная страна с высотами от 300 до 7495 м., 93 % территории которой занимают горы, относящиеся к высочайшим горным системам мира.

Автотранспорт Республики Таджикистан был и остается важнейшей коммуникационной структурой региональной хозяйственной и общественной жизни страны.

В связи с этим, эффективное внедрение в жизнь разработанных проектов, направленных на рост экономики страны, невозможно без решения транспортных проблем, и в первую очередь, проблем автомобильного транспорта. Данная проблема стало еще более востребованным с приобретением республикой независимости.

Автомобильный транспорт в Республике Таджикистан среди других видов транспорта первенствует, как по объему перевозок, так и по пассажиро- и грузообороту и доля его составляет около 90 % от общего объема перевозок.

Специфические природно-климатические условия Республики, который имеет широкий спектр природных условий – от песчанно-пустынистых равнин до высокогорных субальпийских и альпийских лугов и мерзлотных экосистем, затрудняют строительство железных дорог, аэродромов и других транспортных сооружений.

В этих условиях, строительство автомобильных дорог обходится дешевле и обеспечивает пропуск необходимых грузов и пассажиропотоков. На этапе становления рыночных отношений в Таджикистане наиболее динамично развивающийся вид транспорта остается автомобильный транспорт.

Автомобильный транспорт обеспечивает, главным образом, внутрирайонные перевозки грузов и пассажиров, осуществляет централизованные перевозки от железнодорожных станций до потребителей и обратно.

Особенно широко используется автотранспорт в сферах промышленности, строительства, энергетики, сельском хозяйстве и торговли.

Прогнозы показывают, что этот вид транспорта в Республике Таджикистан может расширить свою долю на рынке транспортных услуг, особенно в связи с неизбежным развитием дорожного строительства в стране и дальнейшим увеличением и совершенствованием парка подвижного состава.

Социально-экономические реформы последних лет обусловили радикальные структурные изменения автотранспорта как отрасли. Только количество транспортных средств за последние 10 лет (2007–2016) увеличился почти на

200 тыс единиц (от 268 018 до 435 225 единиц) [12].

При этом рост количества автомобильного транспорта индивидуального пользования за этот период составляет около 175 тыс единиц (от 235 850 до 409 383 единиц).

В развитии автомобильного транспорта находят своё отражение все изменения, которые происходят в социально-экономических и производственных системах.

Одной из главных тенденций развития автомобильного транспорта является объединение ресурс распределительных и транспортных процессов в инновационной сфере — логистике. И как следствие за счет этого еще большее внимание уделяют именно автомобильному транспорту.

Развитию автомобильных грузоперевозок в Республике Таджикистан препятствовали различные факторы: недостаточно развитая сеть автомобильных дорог и их невысокие эксплуатационные характеристики.

Рост темпов автомобилизации, пассажиро- и грузопотоков существенно опережает прирост транспортной инфраструктуры. До недавнего времени в Республике Таджикистан большое количество дорог работали в режиме перегрузки.

В первые годы независимости республики всего 42 % автомобильных дорог республиканского назначения и 20 % автомобильных дорог местного назначения имели асфальтированную дорожную одежду, из них в низком техническом состоянии находилось — 73 %, в среднем техническом состоянии — 26 % и в хорошем техническом состоянии всего — 1 %. В связи с этим международные связи республики в области транспорта находились в относительно низком уровне [14].

К этому неважному состоянию системы Основоположник мира и национального единства, Лидер нации, Президент Республики Таджикистан Уважаемый Эмомали Рахмон обращая особое внимание отметил: «Один из важных стратегических целей в развитии Республики Таджикистан является

выход из коммуникационного кризиса и обеспечение развития в сферах транспорта и связи».

Для достижения названной цели Правительство Республики Таджикистан выделяя важность сферы транспорта и дорожного строительства, в наиболее важных стратегических программах страны определили основные принципы, особенности действий и пути развития транспортной отрасли.

С целью выхода из коммуникационной зависимости за 25 лет государственной независимости в области транспорта были реализованы 45 государственных программ на сумму более чем на 12 млрд. сомони. При этом было введено в эксплуатацию и реконструировано 2000 км автомобильных дорог, 31 км тоннелей, 200 единиц мостов, а также более чем 190 км железных дорог.

Развитие транспортной инфраструктуры привело к росту грузо- и пассажироперевозок, числовые показатели которого приведены в табл. 1. [10]

Таблица 1 – Анализ показателей грузо- и пассажир перевозок для всех видов транспорта [10]

Показатель	1995	2000	2005	2010	2015	2015 1995, %	2015 2000 %	2015 2005 %	2015 2010 %
Объем груза, Тыс. тонн	7147	27676, 3	38594	59327, 4	74431, 8	+10 раз	268,9	192,9	125,5
Грузооборот, млн. тонно- км	2261,8	1753,0	2902	4957,6	5995,5	2,6 раза	342,0	206,6	120,9
Объем пассажиропер евозок, млн. пасс.	118,7	151,4	398,2	539,5	564,5	+4,7 раза	372,9	141,8	104,6
Пассажирооб орот млн.	1377,4	9036,1	6482	9036,1	9230,1	+6,7ра за	102,1	142,4	102,1

пасс.-км									
----------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

На основе анализа роли транспорта можно сказать, что будущее независимого развитого государства — Республики Таджикистан, как горной страны невозможно представить без транспортной коммуникации и связи, которое в первую очередь связано с развитием автомобильного транспорта.

Развитие экономики, культуры и благосостояния народа в Республике Таджикистан не представляется возможным без повышения эффективности автомобильного транспорта.

За годы независимости Республики Таджикистан были достигнуты огромные достижения в области обновления парка автомобильного транспорта, построены новые и реконструированы существующие автомобильные дороги и дорожные инфраструктуры, что позволило всестороннему росту и развитию различных областей народного хозяйства республики за счет повышения производительности транспортных услуг, безопасности дорожного движения, и культуры обслуживания.

Развитие транспортной системы в Республике Таджикистан несомненно способствуют для реализации важнейших правительственных программ, таких как выход из коммуникационной зависимости, расширения межгосударственных экономических связей, повышения уровня благосостояния народа и развитию международного туризма как стратегически важной отрасли народного хозяйства.

В 2018 году на территории Туркменистана был реализован ряд крупных инфраструктурных проектов в сфере железнодорожного, морского и авиационного транспорта.

В феврале 2018 сдана в эксплуатацию железная дорога Серхетабат-Тургунди. В рамках церемонии от приграничной туркменской станции Серхетабат в провинцию Герат (Исламская Республика Афганистан) отправился первый железнодорожный состав, включающий пять пассажирских и 50 грузовых

вагонов с нефтепродуктами, продовольственными и промышленными товарами, строительными материалами, произведёнными в Туркменистане.

В мае 2018 состоялось открытие в городе Туркменбаши Международного морского порта. Также в составе порта был открыт судостроительный и судоремонтный завод.

Сообщалось, что пассажирский и паромный терминал порта Туркменбаши способен принять 300 тысяч пассажиров и 75 тысяч трейлеров в год. Контейнерный терминал со среднегодовой мощностью 400 тысяч TEU (условных единиц) может обрабатывать одновременно три судна суммарной грузоподъёмностью 5 тысяч тонн. Терминал общих грузов рассчитан на перевалку 4 миллионов тонн грузов в год – это стройматериалы, металлы, дерево, техника, оборудования и т. д. У причальной стенки этого терминала могут пришвартоваться одновременно 4 судна грузоподъёмностью 5 тысяч тонн. Годовая мощность терминала сыпучих грузов достигает 3 миллионов тонн, его стоянка обеспечит погрузку и выгрузку на трёх судах суммарной грузоподъёмностью 5 тысяч тонн. Такое же количество судов может принять одновременно терминал по хранению и отгрузке полипропилена мощностью 120 тысяч тонн в год [8].

В феврале 2018 года при участии Президента Гурбангулы Бердымухамедова в административном центре Лебапского вelayaта был открыт современный авиакомплекс — международный аэропорт Туркменабата. Объект рассчитан на обслуживание 500 пассажиров в час. Его территория 600 гектаров. Взлётно-посадочная полоса Туркменабатского аэропорта имеет в длину 3800 метров и в ширину 60 метров. Она оснащена современными наземными средствами обеспечения полётов – системой посадки, дальномерными радиомаяком, светосигнальным и метеорологическим оборудованием, позволяет обслуживать самолёты всех типов, в том числе аэробусы.

2018 год для Туркменистана также ознаменовался довольно успешным развитием транзитного потенциала страны [12].

Прежде всего, следует отметить железнодорожную составляющую международного транспортного коридора «Север-Юг» — магистраль Казахстан-Туркменистан-Иран. Транзитные возможности этой трассы в прошедшем году активно тестировались грузоотправителями и грузоперевозчиками из Китайской Народной Республики.

Общая протяженность маршрута Китай-Казахстан-Туркменистан-Иран — около 10 тысяч километров. А время в пути железнодорожных составов, отправляемых из различных промышленных центров КНР, составляет около двух недель, что в среднем в два раза быстрее, чем морским путём.

В целях налаживания регулярных железнодорожных перевозок и урегулирования логистических связей было совершено несколько тестовых рейсов поездов, включающих в среднем 40 - 50 контейнеров. Они отправлялись из городов Иу (восточная провинция Чжэцзян), Чанша (провинция Хунань на юге Китая), Инчуань (автономный регион в центральной части КНР), а также из Сиань и Баян-Нур на севере страны.

Так, 9 мая 2018 года очередной железнодорожный состав, гружёный

1150 тоннами семян подсолнечника, отбыл из города Баян-Нур и отправился транзитом по транспортному коридору «Север-Юг» [5].

22 мая китайский контейнерный поезд достиг столицы Исламской Республики Иран — город Тегеран, преодолев путь в 8352 километра за 13 суток, что более чем в 3 раза быстрее по сравнению с прежним маршрутом поставок с использованием морского сообщения.

Исходя из потребностей поставщиков и перевозчиков, по Туркменистану предусмотрено два маршрута следования товарных составов: от железнодорожной станции Серхетяка на границе с Казахстаном — до Серакса, к юго-восточной границе с Ираном, или до станции «Акяйла» (Туркменистан) — «Инчебурун» (ИРИ).

Что касается воздушного транспорта, то 1 сентября в Международном аэропорту города Мары совершил техническую посадку в целях дозаправки

авиатопливом самолёт Ан – 225 «Мрия» (Авиатранспортное подразделение «Антонов», Украина).

Этот транспортный реактивный авиалайнер, разработанный конструкторским бюро им. О.Антонова, является самым большим грузовым самолётом в мире.

На его счету – ряд установленных мировых рекордов, в том числе абсолютный рекорд грузоподъёмности – 253, 8 тонны. Таким образом, аэропорт Мары в состоянии принимать все возможные типы грузовых судов, что, учитывая его близость к Афганистану, создаёт потенциальную возможность использования туркменского объекта для грузоперевозок в эту страну [3].

Также следует отметить состоявшуюся в конце прошлого года первую тестовую перевозку грузов по новому транспортному коридору из (в) Афганистан – Лазуритовый коридор (Lapis Lazuli).

В декабре 2018 года из Герата на станцию Тургунди прибыл автомобильный грузовой караван, который перевозил сельскохозяйственную продукцию, в том числе хлопок, кунжут, изюм, арбузные семечки и др. Грузы, пройдя по туркменской территории и через Международный морской порт Туркменбаши, доставлены в Азербайджанскую Республику, а оттуда – через Грузию – в Турцию [7].

Таджикистан и Туркменистан могут стать важными партнерами в ближайшей перспективе в транспортной сфере, особенно по железнодорожному сообщению.

Учитывая экономический потенциал обеих стран и их намерения выхода на новые рынки, в том числе на азиатские, Таджикистан и Туркменистан заинтересованы в развитии сотрудничества в транспортной сфере. В данном случае, железная дорога может играть важную роль, учитывая удобность в доставке и объеме грузов.

В Хатлонской области Таджикистана развивается промышленность, особенно в свободных экономических зонах. Для бесперебойной доставки сырья

в будущих предприятиях и вывоза уже готовой продукции для экспорта, железная дорога является удобным транспортом.

В свою очередь Туркменистан, который активно развивает свою промышленность, особенно нефтехимическую и текстильную, также планирует выход на новые рынки, в том числе азиатские. В этом контексте актуальность приобретают железнодорожные проекты, которые находятся на стадии реализации.

Практика показала, что Таджикистан и Туркменистан иницируют и поддерживают региональные и континентальные проекты, особенно в транспортной сфере.

К примеру, в конце ноября в Туркменистане прошла глобальная конференция по устойчивому транспорту, в ходе которой подчеркивалось влияние устойчивого транспорта на создание благоприятных условий и его многогранная роль в поддержке достижений целей устойчивого развития. В этой конференции участвовала правительственная делегация Таджикистана и предложила свои транспортно-транзитные возможности для регионального сотрудничества.

Отсюда можно сделать вывод, что обе страны заинтересованы во взаимовыгодном сотрудничестве в различных областях народного хозяйства, особенно в транспорте.

С момента обретения независимости, Таджикистан осуществляет грузовые перевозки по железной дороге через территорию Туркменистана и в этом вопросе особые сложности не возникают.

Необходимо отметить, что по территории Туркменистана перевозятся все грузы, поступающие в центральные, южные регионы и частично в Согдийскую область республики Таджикистан.

Туркменистан является страной, по территории которой проходит наш транзитный груз из/в третьей страны. Наблюдается тенденция увеличения объема транзита груза в этом направлении, поэтому Таджикская железная

дорога намерена активизировать взаимодействия в сфере железнодорожных перевозок с туркменскими коллегами.

Сотрудничество с Туркменистаном для Таджикской железной дороги является приоритетным, так как на протяжении десятилетий основные грузовые и пассажирские перевозки осуществляются, и впредь будут осуществляться через территорию Туркменистана.

Таджикская сторона благодарна туркменским коллегам за постоянное содействие в сфере увеличения грузовых и пассажирских перевозок путем предоставления скидок. Таким образом, вопросы изменения в стратегии перевозок нами не рассматриваются вообще.

Меморандум о строительстве железной дороги Таджикистан-Афганистан-Туркменистан был подписан в марте 2013 года президентами трех стран.

Таджикистан с использованием данной дороги мог бы выйти на международные железнодорожные пути в обход Узбекистана, который препятствовал движению таджикских грузовых поездов через свою территорию.

Первую очередь этой дороги - Атамырат-Имамназар (Туркменистан) – Акина (Афганистан) - запустили в конце 2016 года при участии президентов двух стран.

Однако, правительство Туркменистана не одобрило подписанный Таджикистаном и Афганистаном протокол о дальнейшей реализации проекта по строительству железной дороги Туркменистан-Афганистан-Таджикистан.

Между Таджикистаном и Афганистаном существовали спорные моменты по выбору маршрута этой дороги через территорию Афганистана. Были предложены два маршрута.

Протяженность короткого маршрута, который предложил Таджикистан, составляет 160 километров. Предложенный афганской стороной маршрут составлял свыше 500 километров.

Туркменистан рассматривается Таджикистаном транзитной страной перевозки грузов, в том числе по железнодорожному транспорту. Насколько выгодно реализация намеченных проектов?

Уже существует инвестиционный проект строительства железной дороги Таджикистан – Афганистан – Туркменистан (ТАТ), где Туркменская сторона завершила строительство на своем участке пути, и Республика Таджикистан поддерживает и отмечает целесообразность данного проекта.

Осуществление данного проекта откроет новые возможности для развития железнодорожного транспорта стран-участниц маршрута. Сотрудничество с Туркменистаном с целью дальнейшего использования этих региональных возможностей будет способствовать решению многих торгово-транзитных вопросов нашей и других стран региона.

2.2 Экономические взаимоотношения

Экономические отношения между Туркменистаном и Таджикистаном имеют огромный потенциал для развития, считает туркменский президент Гурбангулы Бердымухамедов.

Сотрудничество между Туркменистаном и Таджикистаном в таких важных направлениях как транспорт, нефтегазовая промышленность, электроэнергетика, сельское хозяйство имеет огромное будущее - говорится в послании Бердымухамедова участникам выставки-ярмарки текстильной промышленности Туркменистана, открывшейся в Душанбе в среду. Данное послание было зачитано на церемонии открытия главой Торгово-промышленной палаты (ТПП) Туркменистана Мергеном Шалиевым.

По словам Бердымухамедова, тесно сотрудничая с Таджикистаном, Туркменистан «соблюдает доброжелательные добрососедские обычаи на основе общеисторических корней, культурной и духовной близости».

Дружеские отношения, испытанные веками, общность культур и духовных ценностей являются важной основой эффективного развития межгосударственных отношений.

Рост объема внешнего товарооборота, расширение торгово-экономических отношений являются главным показателем гармоничного роста туркмено-таджикского сотрудничества.

Туркменистан обладает примерно десятой частью разведанных мировых запасов природного газа. Таджикистан же так беден, что половине мужского населения страны приходится искать работу на чужбине.

Несмотря на их очень различное экономическое положение, эти два государства объединяет один аспект – растущая и, возможно, необратимая зависимость от Китая.

Закрытость экономики Туркменистана делает попытки оценить ее состояние сложной задачей, но ключевое положение в ней энергетического сектора не

подлежит сомнению. Анализ последних данных Международного валютного фонда (за 2014 год) касательно туркменского экспорта демонстрирует следующее: экспорт из Туркменистана в КНР составил \$8,65 млрд; на втором месте с огромным отрывом Турция с \$567 млн.

«Туркменистан становится все более зависимым от Китая. Сложно представить, какие еще у страны есть источники дохода кроме экспорта газа в КНР и предоставленных Китаем ссуд», – сказал эксперт в энергетической сфере Джон Робертс (John Roberts).

Ашгабат за последние годы обременил себя значительными долгами перед Пекином, дававшим ссуды под будущие поставки газа.

Переломным стал 2009 год, когда в результате взрыва на газопроводе прервались поставки газа в Россию. Данный инцидент вызвал конфликт, который так и не удалось до конца урегулировать. Вслед за этим государственная компания «Туркменгаз» заняла несколько миллиардов долларов у Китайского банка развития.

Туркменское руководство, судя по всему, готово продолжать наращивать долг.

В 2013 году, когда [Туркменистан] подписал договоренности о реализации второй фазы разработки месторождения Галкыныш, [китайская государственная нефтегазовая корпорация] CNPC согласилась заняться реализацией программы по доведению добычи до 30 млрд кубометров в год, из которых 25 млрд кубометров в год должны были поставляться в Китай. Одновременно начались переговоры с Государственным банком развития КНР о предоставлении финансирования на данный проект.

Если Ашгабат надеялся, что глубокая вовлеченность КНР в туркменскую экономику приведет к буму в отношениях, его, возможно, ждет разочарование. Китай особо не наращивает закупки.

Это указывает на то, что Китай не заинтересован в закреплении подобных зависимых отношений.

Данная зависимость является виной Туркменистана – когда [Ашгабат] подписывал договор с CNPC, он, наверно, принял ссуду за инвестиции, а теперь удивляется, почему у него упали доходы.

Туркменистан видит выход из данного сложного положения в строительстве альтернативных газопроводов, включая трансафганский ТАПИ и газопровод в Европу через Каспийское море. Но ни один из этих проектов, скорее всего, не будет реализован в ближайшем будущем по целому ряду финансовых, политических и прочих причин, включая безопасность.

Что касается Таджикистана, то он выступает с позиции слабости.

На прошедшем недавно саммите Шанхайской организации сотрудничества в Ташкенте широко улыбались и демонстрировали успешность отношений.

Торговый оборот между [Таджикистаном и Китаем] в первом квартале

2016 года превысил \$200 млн, – отмечалось в заявлении администрации президента Таджикистана, обнародованном 23 июня после встречи между таджикским лидером Эмомали Рахмоном и китайским президентом Си Цзиньпином. – Более того, выражалась уверенность, что совместными усилиями данный показатель к 2020 году будет доведен до \$3 млрд [10].

Это довольно смелый прогноз, учитывая, что общий товарооборот в

2015 году составил \$793 млн.

Большую часть данной суммы обеспечили поставки товаров из КНР в Таджикистан. При этом лишь 8,5 % таджикского экспорта направляется в Китай [9].

Следует учитывать, что растущая роль Китая не является отражением здоровья экономики Таджикистана, а объясняется сокращением присутствия традиционных партнеров, вроде России.

Прямые китайские инвестиции в таджикскую экономику в 2015 году достигли \$273 млн или 58 % от общей суммы. Инвестиции России за тот же период составили \$35 млн или 7,4 %. Еще в 2010 году российские инвестиции составляли 30% итоговой суммы [8].

Россия будет продолжать играть для Таджикистана значительную роль, пока в РФ работают сотни тысяч трудовых мигрантов.

Однако суммы присылаемых этими людьми домой денежных переводов за последние годы указывают на значительный сдвиг в ситуации.

По опубликованным в марте данным ЦБ России, переводы в Таджикистан упали почти на 67 %, с \$3,8 млрд в 2014 году до \$1,28 млрд в 2015 году. В

2013 году данный показатель достигал \$4,16 млрд.

Половина внешней задолженности Таджикистана – долг России.

Потенциальные последствия растущей экономической зависимости от Китая рельефно обозначились в 2011 году, когда Душанбе согласился отдать

1 % территории Таджикистана Китаю в обмен на списание части долга [12].

С другой стороны, Китай продемонстрировал, что является надежным партнером и выполняет свои финансовые обязательства.

Последним примером является начавшееся в этом месяце строительство металлургического завода в городе Истиклол на севере Таджикистана с привлечением китайского финансирования в размере \$200 млн Татьяна Пантелеева, руководитель отдела экономического развития и торговли администрации города, заявила, что это только начало. «Здесь на 70 гектарах земли планируется создать «Таджикско-китайскую промышленную зону».

Планируем построить здесь 5 промышленных предприятий. В первую очередь намереваемся построить обогатительную фабрику», – приводит ее слова «Радио Озоди».

В начале года таджикские власти объявили, что Китай вложит \$500 млн в строительство семи концернов на севере республики.

За последние годы правительство Таджикистана подавило всякую оппозицию и взяло в тиски независимые СМИ, вследствие чего публичные обсуждения потенциально чрезмерного влияния Китая сводятся к приглушенному ворчанию и возражениям не обладающих значительным влиянием оппозиционных элементов.

Выводы по главе 2

Таджикистан и Туркменистан могут стать важными партнерами в ближайшей перспективе в транспортной сфере, особенно по железнодорожному сообщению.

Учитывая экономический потенциал обеих стран и их намерения выхода на новые рынки, в том числе на азиатские, Таджикистан и Туркменистан заинтересованы в развитии сотрудничества в транспортной сфере. В данном случае, железная дорога может играть важную роль, учитывая удобность в доставке и объеме грузов.

В Хатлонской области Таджикистана развивается промышленность, особенно в свободных экономических зонах. Для бесперебойной доставки сырья в будущих предприятиях и вывоза уже готовой продукции для экспорта, железная дорога является удобным транспортом.

В свою очередь Туркменистан, который активно развивает свою промышленность, особенно нефтехимическую и текстильную, также планирует выход на новые рынки, в том числе азиатские. В этом контексте актуальность приобретают железнодорожные проекты, которые находятся на стадии реализации.

Практика показала, что Таджикистан и Туркменистан иницируют и поддерживают региональные и континентальные проекты, особенно в транспортной сфере.

К примеру, в конце ноября в Туркменистане прошла глобальная конференция по устойчивому транспорту, в ходе которой подчеркивалось влияние устойчивого транспорта на создание благоприятных условий и его многогранная роль в поддержке достижений целей устойчивого развития. В этой конференции участвовала правительственная делегация Таджикистана и предложила свои транспортно-транзитные возможности для регионального сотрудничества.

Отсюда можно сделать вывод, что обе страны заинтересованы во взаимовыгодном сотрудничестве в различных областях народного хозяйства, особенно в транспорте.

3 Проблемы и перспективы развития взаимоотношений Туркменистана и Таджикистана

3.1 Основные проблемы взаимоотношений Туркменистана и Таджикистана

Далее рассмотрим политическую ситуацию в Центральной Азии.

Прошедший 2018 год для центрально азиатских стран был отмечен важными интеграционными мероприятиями и внутривнутриполитическими событиями в каждой из пяти стран.

Помимо традиционных встреч президентов в рамках международных интеграционных проектов, как ШОС, ЕАЭС, ОДКБ и СНГ, можно отметить:

- Первое за долгое время неформальное собрание лидеров четырёх стран региона в Астане;
- Принятие Конвенции о правовом статусе Каспийского моря;
- Председательство Казахстана в Совете Безопасности ООН;
- Продолжение активного сотрудничества Узбекистана с соседями и мировыми лидерами;
- Саммит тюркоязычных стран и проведение Вторых Всемирных игр кочевников в Кыргызстане;
- Запуск первого агрегата Рогунской ГЭС;
- Саммит по спасению Аральского моря в Туркменистане;
- Закрепление сотрудничества с Афганистаном.

В некоторых странах региона нынешний год ознаменован началом нового электорального цикла. Это обстоятельство дает старт процессу подготовки заинтересованных политических сил к выборам.

В Казахстане в 2020 году должны пройти президентские, парламентские выборы, а также выборы в депутаты маслихатов (местных советов) всех уровней.

Не исключается, что некоторые из них могут быть проведены в этом году в досрочном порядке. Главная интрига предстоящих президентских выборов – вероятность выдвижения потенциального преемника нынешнего президента Нурсултана Назарбаева.

В Кыргызстане аналогично в 2020 году ожидаются выборы в законодательный орган – ЖогоркуКеңеш. Соответственно, выборы будут главным политическим событием республики.

Активизируются межпартийные диалоги, партии усилят свою работу в общественно-политическом пространстве. Будет очерчен итог партийных интриг в Социал-демократической партии Кыргызстана (СДПК) – члены СДПК, выступающие против лидера партии, экс-президента Атамбаева присоединятся к другим политическим объединениям или создадут свою партию.

В Таджикистане в начале 2020 года должны пройти парламентские выборы, и начиная с середины 2019 года, можно предполагать, что политические партии начнут активную подготовку к этому событию [16].

В Узбекистане в 2019 году ожидаются выборы в Олий Мажлис обеих уровней – в законодательную палату и в сенат.

До недавнего времени в стране были официально зарегистрированы четыре политические партии. В начале 2019 года к ним присоединилась новая Экологическая партия Узбекистана. Предстоящие выборы в парламент Узбекистана примечательны тем, что в стране идет внедрение Единого электронного списка избирателей и управлению избирательным процессом.

Также в июле 2019 года пройдут выборы президента Афганистана. Президентские выборы в этой стране будут формально значимым событием для

центральноазиатского региона в более широком понимании, на фоне попыток внешних игроков найти компромисс с талибами.

Традиционно, в этот период ожидается активизация террористических групп, нацеленных на срыв этих выборов. Соответственно, страны региона будут уделять особое внимание вопросам обеспечения безопасности в Центральной Азии.

В 2018 году в Казахстане был принят закон «О Совете Безопасности Республики Казахстан», который качественно усилил роль данного органа. Одним из нововведений является статус пожизненного председателя Совета Безопасности Казахстана в лице Первого Президента РК – Нурсултана Назарбаева.

Как отмечают эксперты, новшества позволили заложить серьезные основания для осуществления транзита власти в стабильном и управляемом русле. В связи с этим есть вероятность, что на следующих выборах президента страны будет баллотироваться уже не Назарбаев, а его потенциальный преемник. Сам Елбасы будет де-факто управлять страной с позиции председателя Совбеза.

С другой стороны, транзит власти может быть отложен на неопределенное время, а досрочно будут проведены внеочередные президентские выборы с переизбранием самого Назарбаева на новый президентский срок.

На данный момент существует несколько вариантов механизма политического транзита и, возможно, ситуация прояснится в ближайшие два-три месяца.

В 2019 году, возможно, будет очередное продвижение по карьерной лестнице для сына президента Туркменистана – Сердара Бердымухамедова. За относительно короткий срок он уже попробовал себя на разных высоких государственных должностях. Сейчас он является заместителем губернатора Ахалского вelayата, до этого был заместителем министра иностранных дел Туркменистана.

Большинство опрошенных экспертов ответили, что одним из самых важных событий 2019 года для региона станет вторая консультативная встреча глав центральноазиатских государств, запланированная на март 2019 года в Ташкенте. Возможно, что в этот раз в ней примет участие президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов, то есть будут представлены лидеры всех пяти стран региона.

Данное мероприятие позволит продолжить начавшийся в прошлом году процесс нормализации взаимоотношений между странами Центральной Азии с выходом на качественно новый уровень многостороннего взаимодействия.

Также в 2019 году планируются пройти традиционные саммиты ОДКБ и ШОС, председательство в которых перешло к Кыргызстану. Ведущие политики будут говорить о терроризме и других вещах, важных с точки зрения функционирования этих организаций.

Для Сооронбая Жээнбекова это будет дебют в качестве президента, принимающего у себя высоких гостей и, конечно, власти Кыргызстана постараются организовать на высоком организационном уровне.

В 2019 году в Таджикистане намечается запуск второго агрегата Рогунской ГЭС, а также начало реконструкции других крупных ГЭС, в первую очередь Нурекской, Кайраккумской ГЭС. Это позволит Таджикистану существенно увеличить поставки дешевой электроэнергии во внешние рынки, в первую очередь, в Узбекистан и Афганистан.

Вдобавок, в Таджикистане в этом году пройдет крупное политическое мероприятие – Саммит глав государств Совещания по взаимодействию и мерам доверия в Азии (СВМДА), в котором примут участие главы государств Форума.

Одним из значимых событий интеграционного характера для региона будет запуск в феврале 2019 года проекта «Шелковой визы» между Узбекистаном и Казахстаном.

Предполагается, что данный центральноазиатский аналог шенгенской визы Евросоюза, поможет увеличению потока зарубежных туристов в регион.

«Шелковая виза» позволяет иностранным гражданам посетить обе страны по одной визе, полученной в любой из этих стран. К данному проекту с интересом присматриваются Кыргызстан и Таджикистан.

В нынешнем году будет принята новая Стратегия Европейского Союза по отношению к странам нашего региона, которая ориентирована на укрепление сотрудничества Центральной Азии и Европейского Союза. Реализация действующей стратегии, принятой еще в 2007 году, имеет свои плюсы и минусы.

В зависимости от того, насколько Брюссель осознает и способен усилить достоинства и устранить недостатки стратегии, будет определяться качество вновь разрабатываемого документа.

Одним из ключевых внешнеполитических событий Кыргызстана может стать подписание нового «соглашения относительно сотрудничества по облегчению оказания содействия» с США, на основе которого много лет в стране действовал ряд гуманитарных проектов USAID. Заключение данного соглашения может означать потепление в кыргызско-американских отношениях, а также поможет усилить позиции США как международного донора в этой стране.

Преыдущее соглашение было денонсировано правительством Кыргызстана в одностороннем порядке в 2015 году, в знак протеста против присуждения Госдепартаментом США премии Азимжану Аскаркову, осужденному на пожизненный срок правозащитнику из Кыргызстана.

Последние пару лет появился относительно позитивный тон отношений между всеми странами региона.

Скорее всего этот тренд продолжится, без каких-то прорывных новых процессов. Лидеры Центральной Азии будут продолжать также поддерживать свои позитивные отношения со внешним миром, даже при сложностях взаимоотношений между большими игроками.

Ключевые вопросы Центральной Азии на 2019 год – это сохранение социально-политической стабильности в условиях падающей экономики в РФ, поиск своих торгово-логистических ниш на рынках ЕАЭС, Китая, ЕС (а вместе с

ними геополитических стратегий/ векторов своей внешней политики) в рамках противостояния США – Китай, санкций против РФ, расширения торгового партнерства с США, ЕС.

В 2019 года страны Центральной Азии будут продолжать находится в зоне тройного влияния России, Китая и стран Запада. В информационном пространстве стран Центральной Азии будет нарастать информационные войны между глобальными державами с использованием как национальных СМИ, так и региональных медиа.

Туркменистан обладает примерно десятой частью разведанных мировых запасов природного газа. Таджикистан же так беден, что половине мужского населения страны приходится искать работу на чужбине.

Несмотря на их очень различное экономическое положение, эти два государства объединяет один аспект – растущая и, возможно, необратимая зависимость от Китая.

Закрытость экономики Туркменистана делает попытки оценить ее состояние сложной задачей, но ключевое положение в ней энергетического сектора не подлежит сомнению.

Анализ последних данных Международного валютного фонда (за 2014 год) касательно туркменского экспорта демонстрирует следующее: экспорт из Туркменистана в КНР составил \$8,65 млрд; на втором месте с огромным отрывом Турция с \$567 млн [5].

«Туркменистан становится все более зависимым от Китая. Сложно представить, какие еще у страны есть источники дохода кроме экспорта газа в КНР и предоставленных Китаем ссуд», – сказал эксперт в энергетической сфере Джон Робертс (John Roberts).

Ашгабат за последние годы обременил себя значительными долгами перед Пекином, дававшим ссуды под будущие поставки газа.

Переломным стал 2009 год, когда в результате взрыва на газопроводе прервались поставки газа в Россию.

Данный инцидент вызвал конфликт, который так и не удалось до конца урегулировать. Вслед за этим государственная компания «Туркменгаз» заняла несколько миллиардов долларов у Китайского банка развития.

Туркменское руководство, судя по всему, готово продолжать наращивать долг.

«В 2013 году, когда [Туркменистан] подписал договоренности о реализации второй фазы разработки месторождения Галкыныш, [китайская государственная нефтегазовая корпорация] CNPC согласилась заняться реализацией программы по доведению добычи до 30 млрд кубометров в год, из которых 25 млрд кубометров в год должны были поставляться в Китай. Одновременно начались переговоры с Государственным банком развития КНР о предоставлении финансирования на данный проект», – добавил Робертс [7].

Если Ашгабат надеялся, что глубокая вовлеченность КНР в туркменскую экономику приведет к буму в отношениях, его, возможно, ждет разочарование. «Китай особо не наращивает закупки.

Это указывает на то, что Китай не заинтересован в закреплении подобных зависимых отношений, – заявил Лука Анчешчи (Luca Anceschi), специалист по Центральной Азии в британском Университете Глазго. – Данная зависимость является виной Туркменистана – когда [Ашгабат] подписывал договор с CNPC, он, наверно, принял ссуду за инвестиции, а теперь удивляется, почему у него упали доходы».

Туркменистан видит выход из данного сложного положения в строительстве альтернативных газопроводов, включая трансафганский ТАПИ и газопровод в Европу через Каспийское море.

Но ни один из этих проектов, скорее всего, не будет реализован в ближайшем будущем по целому ряду финансовых, политических и прочих причин, включая безопасность.

Что касается Таджикистана, то он выступает с позиции слабости.

На прошедшем недавно саммите Шанхайской организации сотрудничества в Ташкенте широко улыбались и демонстрировали успешность отношений.

«Торговый оборот между [Таджикистаном и Китаем] в первом квартале 2016 года превысил \$200 млн, – отмечалось в заявлении администрации президента Таджикистана, обнародованном 23 июня после встречи между таджикским лидером Эмомали Рахмоном и китайским президентом Си Цзиньпином. – Более того, выражалась уверенность, что совместными усилиями данный показатель к 2020 году будет доведен до \$3 млрд [12]».

Это довольно смелый прогноз, учитывая, что общий товарооборот в 2015 году составил \$793 млн. Большую часть данной суммы обеспечили поставки товаров из КНР в Таджикистан. При этом лишь 8,5 % таджикского экспорта направляется в Китай.

Следует учитывать, что растущая роль Китая не является отражением здоровья экономики Таджикистана, а объясняется сокращением присутствия традиционных партнеров, вроде России.

Прямые китайские инвестиции в таджикскую экономику в 2015 году достигли \$273 млн или 58 % от общей суммы. Инвестиции России за тот же период составили \$35 млн или 7,4 %. Еще в 2010 году российские инвестиции составляли 30 % итоговой суммы.

Россия будет продолжать играть для Таджикистана значительную роль, пока в РФ работают сотни тысяч трудовых мигрантов. Однако суммы присылаемых этими людьми домой денежных переводов за последние годы указывают на значительный сдвиг в ситуации.

По опубликованным в марте данным ЦБ России, переводы в Таджикистан упали почти на 67 %, с \$3,8 млрд в 2014 году до \$1,28 млрд в 2015 году. В

2013 году данный показатель достигал \$4,16 млрд [14].

Половина внешней задолженности Таджикистана – долг России.

Потенциальные последствия растущей экономической зависимости от Китая рельефно обозначились в 2011 году, когда Душанбе согласился отдать

1 % территории Таджикистана Китаю в обмен на списание части долга.

С другой стороны, Китай продемонстрировал, что является надежным партнером и выполняет свои финансовые обязательства.

Последним примером является начавшееся в этом месяце строительство металлургического завода в городе Истиклол на севере Таджикистана с привлечением китайского финансирования в размере \$200 млн. Татьяна Пантелеева, руководитель отдела экономического развития и торговли администрации города, заявила, что это только начало. «Здесь на 70 гектарах земли планируется создать «Таджикско-китайскую промышленную зону».

Планируем построить здесь 5 промышленных предприятий. В первую очередь намереваемся построить обогатительную фабрику», – приводит ее слова «Радио Озоди».

В начале года таджикские власти объявили, что Китай вложит \$500 млн в строительство семи концернов на севере республики.

За последние годы правительство Таджикистана подавило всякую оппозицию и взяло в тиски независимые СМИ, вследствие чего публичные обсуждения потенциально чрезмерного влияния Китая сводятся к приглушенному ворчанию и возражениям не обладающих значительным влиянием оппозиционных элементов.

С февраля 2019 года Таджикистан вынужден был начать перевозить свои грузы в обход Туркмении, которая перестала пропускать таджикские большегрузные машины, следующие транзитом через туркменскую территорию, пишет «Asia-Plus».

В течение последних двух месяцев таджикским грузоперевозчикам приходится терпеть дополнительные финансовые и временные затраты, поскольку переправляют свои грузы по Каспию — через морские порты Баку и Актау.

Отмечается, что, хотя туркменские власти и разрешили вывезти из Туркмении автофуры и железнодорожные вагоны с таджикскими грузами, но негласный запрет на проезд по своей территории по-прежнему оставили в силе.

По неофициальной информации, поводом для этих ограничений стало то, что таджикские власти отложили на более поздний срок начало строительства железной дороги по маршруту «Таджикистан — Афганистан — Туркмения», соглашение о прокладке которой было достигнуто еще в 2013 году.

Перенос сроков связан с нехваткой у таджикской стороны денег, а также улучшение отношений с соседним Узбекистаном, из-за проблем с отправкой грузов через который Таджикистан и решился на договор с Туркменией и Афганистаном о прокладке альтернативной железной дороги.

4 февраля 2019 года власти Туркмении ввели запрет на транзитный проезд для следующих в Таджикистан большегрузных автомобилей.

А спустя некоторое время туркменская сторона перестала пропускать грузовые железнодорожные вагоны, следующие транзитом в Таджикистан.

3.2 Пути дальнейшего развития взаимоотношений Туркменистана и Таджикистана

В Средней Азии 2017 год стал продуктивным для нормализации отношений между странами региона.

Главы государств стали выступать с заявлениями о переломном моменте в отношениях.

Всё чаще появляются соглашения о стратегическом партнерстве между среднеазиатскими странами.

При этом на протяжении всего постсоветского периода страны региона очень сложно выстраивали отношения друг с другом.

Еще несколько лет назад возникали непримиримые противоречия, связанные с водно-энергетической проблемой, спорами о демаркации границы, а также соперничеством Узбекистана и Казахстана за лидерство в Средней Азии.

Казахстан, Узбекистан, Киргизия, Таджикистан и Туркмения стали демонстрировать всему миру свои «братские» узы. Изменения произошли за довольно короткий исторический период. Решение о туркменском председательстве в СНГ было принято по предложению Ашхабада на саммите глав государств-членов Содружества в Душанбе в сентябре 2018 года. В соответствии с этим решением, следующее заседание Света глав государств СНГ состоится 11 октября 2019 года в Ашхабаде. Также в туркменской столице в конце мая состоится заседание Совета глав правительств стран Содружества.

Президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов отмечал, что развитие партнерства в рамках СНГ является приоритетом туркменской внешней политики. Туркменский лидер регулярно подтверждает "приверженность нейтрального Туркменистана традиционно дружественному, плодотворному сотрудничеству в формате СНГ, отвечающему общим интересам".

Туркменистан является ассоциированным членом СНГ, что позволяет Ашхабаду не принимать участие в тех проектах Содружества, которые, по мнению туркменской стороны, не в полной мере отвечают интересам Туркменистана.

Туркмены и таджики по сути дела имеют одни общие корни, они -братья по духу и плоти.

И тому есть немало подтверждений. Как утверждает известный туркменский историк, доктор наук, опытный археолог Хемра Юсупов, наши народы близки по многим параметрам.

В античности и раннем средневековье в Центральной Азии, в том числе и на территории нынешнего Туркменистана, проживали десятки различных племен и народов.

В разные эпохи здесь обитали иранцы, гирканцы, парфяне, арийцы, согдийцы, бактрийцы, массагеты, дахи и многие другие, оказавшие большое влияние на этногенез нынешних народов Центральной Азии, в том числе таджикского и туркменского.

Если принять довольно широко распространенную сейчас гипотезу двух миграций в эпоху каменного века носителей культуры среднего палеолита и мезолита с Ближнего Востока в Центральную Азию вплоть до Алтая и Монголии, то трассы такого движения, без всякого сомнения, проходили в пределах нынешнего Туркменистана.

А это уже в какой-то степени положило начало связям между нашими далекими предками.

В VI–IV тысячелетиях до нашей эры южные пределы современного Туркменистана, бывшие частью огромного ближневосточного мира, по своему развитию далеко обогнали общества охотников и собирателей, живших в пустынях и горах Центральной Азии и только изучавших новые формы хозяйствования.

Историки занимаются чрезвычайно важной проблемой - появлением ариев, в одинаковой степени являющихся важным компонентом этногенеза таджикского и туркменского народов.

Носители индоиранского этноса могли продвигаться из Южного Туркменистана и Хорасана в пределы Южного Узбекистана и Южного Таджикистана.

Исторические изыскания показывают, что страны, безусловно, связывает и безграничный арийский пласт. Известно, что Бактрия и Маргиана входили, согласно Авесте, в число «правоверных» зороастрийских областей.

Многие исследователи помещают родину Зороастра в Бактрию, а на территории Мертвого оазиса найден один из самых ранних зороастрийских храмов.

В Авесте, среди первых карашваров, сотворенных Ахурамаздой, названа страна Маргуш, Нусай (Ниса), Дахи и «Бахри Бактрия, страна, прекрасная с высоко поднятыми знаменами». А Авеста, как известно, памятник VIII века до н.э.

Таджикский ученый академик Р.М. Масов подчеркивает, что огромные поля деятельности для историков лежат в изучении взаимопроникновения культур империй древнего мира: иушанской и парфянской.

Достаточно сказать, что одна из самых главных ветвей Великого шелкового пути проходила из Баира на Мерв и Нису. Большой пласт аналогий имеется и в области социальных структур, экономики, военного дела, искусства и религий этих империй.

Важный аспект межгосударственных экономических отношений – это инвестиционное сотрудничество.

Сохранность средств, вложенных отечественными инвесторами в проекты за рубежом, доходность осуществленных инвестиций – это факторы обеспечения экономической безопасности страны, которая подразумевает под собой

защищенность как жизненно важных интересов самого государства, так и отечественного бизнеса.

Достиженные совместными усилиями за четверть века впечатляющие результаты позволили поднять межгосударственные отношения двух стран до уровня стратегического партнёрства, говорится в послании президента Таджикистана Эмомали Рахмона к туркменскому коллеге Гурбангулы Бердымухамедову.

Письмо адресовано по случаю 25-летия дипломатических отношений двух стран. В послании отмечается, что за прошедший период отношения дружбы и многопланового сотрудничества динамично развивались в различных форматах партнёрства.

"Мы твёрдо уверены в последующем развитии таджикско-туркменских связей в этом русле и выражаем свою готовность к совместному принятию всех необходимых мер для более полного раскрытия их огромного созидательного потенциала в соответствии с коренными интересами наших народов", - пишет Рахмон.

Среди совместных выгодных экономических проектов называется проект строительства железной дороги Туркменистан–Афганистан–Таджикистан (ТАТ), претворение в жизнь которого призвано способствовать активизации торгово-экономических связей на всем пространстве Евразийского континента.

Среди актуальных направлений партнерства также отмечены взаимодействие в горнодобывающей и нефтегазовой промышленности, энергетической отрасли и переработке полезных ископаемых, инфраструктурные проекты регионального значения.

Введённые в действие в Лебапском и Марыйском велаятах (областях) Туркменистана новые энерго мощности позволяют в несколько раз увеличить объёмы электроэнергии, поставляемой в афганском направлении, и в перспективе, в случае интереса с таджикской стороны, осуществлять её подачу транзитом через

Афганистан в Таджикистан в осенне-зимний период, приводились в информации местных СМИ слова туркменского главы.

Туркменистан к 2020 году планирует производить электроэнергию в 27,4 миллиарда киловатт-часов и довести ее объем к 2030 году до 35,5 миллиарда киловатт-часов.

Крупным и взаимовыгодным проектом двух стран является строительство железной дороги Туркмения — Афганистан — Таджикистан, начало строительства которой было запущено 6 июня 2014 года.

В сентябре 2013 года также подписано соглашение о строительстве газовой магистрали Туркмения — Китай, которая должна пройти через территорию Таджикистана.

В январе 2017 года между странами возник спор вокруг строительства еще одной железнодорожной ветки в Россию через Узбекистан и Казахстан, минуя Туркмению.

Высказывание на эту тему заместителя начальника ГПУ «Таджикские железные дороги» Усмона Каландарова вызвало критику в туркменском МИД. Предложения Душанбе в Ашхабаде оценили как «недружественные» и «недопустимые».

Читайте также: Ашхабаду не нравится идея Таджикистана о пуске поездов в обход Туркмении

Сближение и готовность к диалогу между странами были продемонстрированы 2 ноября 2017 года в ходе государственного визита Бердымухамедова в Душанбе.

Стороны договорились нарастить взаимный товарооборот и с сожалением отметили его снижение в 2017 году. Туркменский лидер также предложил поставлять энергию в Таджикистан через Афганистан.

В целом можно сказать, что все страны Средней Азии достаточно быстро решают свои старые споры и проблемы.

В развитии инфраструктуры страны ориентируются на китайский международный проект «Один пояс — один путь».

Лидеры среднеазиатских государств активно взаимодействуют с Китаем и участвуют в международных конференциях по новому шёлковому пути, которые организует Пекин.

Инвестиционная привлекательность региона напрямую зависит от стабильности в Средней Азии.

Поспешное налаживание отношений между всеми странами региона подает сигнал международным инвесторам о готовности к взаимовыгодному сотрудничеству.

Стоит также отметить, что международные санкции против России наносят серьезный урон экономикам среднеазиатских стран.

В результате лидеры этих государств начинают перестраивать свою внешнюю политику на другие страны. Формирование новой политической атмосферы в регионе определяется усилением роли Китая на международной арене и ослаблением России.

Выводы по главе 3

В Средней Азии 2017 год стал продуктивным для нормализации отношений между странами региона.

Главы государств стали выступать с заявлениями о переломном моменте в отношениях.

Всё чаще появляются соглашения о стратегическом партнерстве между среднеазиатскими странами.

При этом на протяжении всего постсоветского периода страны региона очень сложно выстраивали отношения друг с другом.

Важный аспект межгосударственных экономических отношений — это инвестиционное сотрудничество.

Помимо традиционных встреч президентов в рамках международных интеграционных проектов, как ШОС, ЕАЭС, ОДКБ и СНГ, можно отметить:

- Первое за долгое время неформальное собрание лидеров четырёх стран региона в Астане;
- Принятие Конвенции о правовом статусе Каспийского моря;
- Председательство Казахстана в Совете Безопасности ООН;
- Продолжение активного сотрудничества Узбекистана с соседями и мировыми лидерами;
- Саммит тюркоязычных стран и проведение Вторых Всемирных игр кочевников в Кыргызстане;
- Запуск первого агрегата Рогунской ГЭС;
- Саммит по спасению Аральского моря в Туркменистане;
- Закрепление сотрудничества с Афганистаном.

Сохранность средств, вложенных отечественными инвесторами в проекты за рубежом, доходность осуществленных инвестиций – это факторы обеспечения экономической безопасности страны, которая подразумевает под собой защищенность как жизненно важных интересов самого государства, так и отечественного бизнеса.

Несмотря на некоторые не до конца решенные проблемы евразийской интеграции в рамках Союза, с которыми сталкиваются его страны-участники (многие из проблем при этом можно объяснить «молодостью» интеграционного объединения), вступление РТ в ЕАЭС видится экономически обоснованным и целесообразным решением, которое может принести пользу народному хозяйству Таджикистана, вывести туркмено-таджикистанские отношения на новый уровень, а также способствовать повышению уровня внешнеэкономической безопасности стран на среднеазиатском треке.

Заключение

Из всех двусторонних отношений в регионе Центральной Азии узбекско-таджикские отношения до недавнего времени, пожалуй, являлись самыми напряженными и конфликтогенными.

Конфликтогенную историю хорошо иллюстрирует эпопея, связанная с проектом строительства Рогунской гидроэлектростанции на территории Таджикистана.

Для Таджикистана этот проект стал жизненно важным вопросом не только с точки зрения достижения энергетической независимости с помощью производства электроэнергии, но и с точки зрения выхода на иностранный рынок с этим товаром.

Строительство Рогунской ГЭС позволило бы Таджикистану полностью обеспечить себя электроэнергией и даже экспортировать ее в страны Южной Азии, а также, как считают некоторые эксперты, в Россию, Казахстан и Китай.

Узбекистан считает, что реализация этого крупного проекта существенно изменит течение Амударьи и негативно повлияет на его ирригационные нужды.

Туркмено-таджикские отношения — дипломатические отношения между Туркменистаном и Таджикистаном установлены 27 января 1993 года.

Обе страны являются полноправными членами ООН, ОБСЕ и СНГ. Сотрудничество развивается в политической, торгово-экономической, научно-технической, культурной и иных сферах. Между двумя государствами подписаны более 60 межгосударственных и межправительственных документов, в различных сферах.

Нормативно-правовую базу таджикско-туркменских отношений составляет более 70 документов, которые охватывают такие отрасли, как экономика, промышленность, строительство, гражданская оборона, сельское хозяйство, наука, культура, инвестиционные технологии.

Таджикистан и Туркменистан могут стать важными партнерами в ближайшей перспективе в транспортной сфере, особенно по железнодорожному сообщению.

Учитывая экономический потенциал обеих стран и их намерения выхода на новые рынки, в том числе на азиатские, Таджикистан и Туркменистан заинтересованы в развитии сотрудничества в транспортной сфере. В данном случае, железная дорога может играть важную роль, учитывая удобность в доставке и объеме грузов.

В Хатлонской области Таджикистана развивается промышленность, особенно в свободных экономических зонах. Для бесперебойной доставки сырья в будущих предприятиях и вывоза уже готовой продукции для экспорта, железная дорога является удобным транспортом.

В свою очередь Туркменистан, который активно развивает свою промышленность, особенно нефтехимическую и текстильную, также планирует выход на новые рынки, в том числе азиатские. В этом контексте актуальность приобретают железнодорожные проекты, которые находятся на стадии реализации.

Практика показала, что Таджикистан и Туркменистан иницируют и поддерживают региональные и континентальные проекты, особенно в транспортной сфере.

К примеру, в конце ноября в Туркменистане прошла глобальная конференция по устойчивому транспорту, в ходе которой подчеркивалось влияние устойчивого транспорта на создание благоприятных условий и его многогранная роль в поддержке достижений целей устойчивого развития. В этой конференции участвовала правительственная делегация Таджикистана и предложила свои транспортно-транзитные возможности для регионального сотрудничества.

Отсюда можно сделать вывод, что обе страны заинтересованы во взаимовыгодном сотрудничестве в различных областях народного хозяйства, особенно в транспорте.

Важный аспект межгосударственных экономических отношений – это инвестиционное сотрудничество. Сохранность средств, вложенных отечественными инвесторами в проекты за рубежом, доходность осуществленных инвестиций – это факторы обеспечения экономической безопасности страны, которая подразумевает под собой защищенность как жизненно важных интересов самого государства, так и отечественного бизнеса.

Несмотря на некоторые не до конца решенные проблемы евразийской интеграции в рамках Союза, с которыми сталкиваются его страны-участники (многие из проблем при этом можно объяснить «молодостью» интеграционного объединения), вступление РТ в ЕАЭС видится экономически обоснованным и целесообразным решением, которое может принести пользу народному хозяйству Таджикистана, вывести туркмено-таджикистанские отношения на новый уровень, а также способствовать повышению уровня внешнеэкономической безопасности стран на среднеазиатском треке.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Абдуллоев, С. Президент Эмомали Рахмон / С. Абдуллоев, А. Сайфуллоев. – М.: 4-й филиал Воениздата, 2000. – 512 с.
2. Джамиева, Г.Н. Место и роль нейтрального Туркменистана в обеспечении стабильности ЦАР в контексте использования превентивной дипломатии / Г.Н. Джамиева, С.С. Сафаровым // Центр стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан. – Таджикистан и современный Мир. – 2015. – № 2 (45). – С. 19–29.
3. Джамиева Г.Н. Внешняя политика и ресурсный потенциал Туркменистана в условиях геополитической трансформации ЦАР // Центр стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан. Таджикистан и современный мир. – №1 (39). – Душанбе, 2014. – С. 9–23 (в соавторстве с Сафаровым С.С.)
4. Джумаев Т.А. Развитие экономики Туркменистана в период правления
5. С.А. Ниязова // КЛИО. Журнал для ученых. – 2011. – № 8 (59). – С. 60–64.
6. Джумаев Т.А. Проблемы реализации газа на внешнем рынке и политика С.А. Ниязова по достижению экспортной независимости // КЛИО. Журнал для ученых. – № 9 (60). – СПб.: Изд-во ПОЛТОРАК, 2011. – С. 36–39.
7. Джумаев Т.А. Внешняя политика С.А. Ниязова по вопросу правового статуса Каспийского моря // КЛИО. Журнал для ученых. – № 1 (61). – СПб.: Изд-во ПОЛТОРАК, 2012. – С. 53–56.
8. Единая концепция Республики Таджикистан по борьбе с терроризмом и экстремизмом. // Народная газета. – 2006. 5 апреля. - №14 (19516).
9. Минасян С. Формирование системы коллективной безопасности СНГ// Центральная Азия и Кавказ – 2003. №1(25).
10. Каримов О.К. Политическое состояние Таджикистана в 90-е годы XX века и в начале XXI в. М.: Худжанд, 2007. – 258с.

11. Мантусов, В. Б. Международная экономическая интеграция в современных мирохозяйственных отношениях / В.Б. Мантусов. - М.: Юнити-Дана, 2017. - 272 с.
12. Назаров Т.Н. Таджикистан: экономическое сотрудничество и безопасность. Сборник статей и выступлений. Глобус - Душанбе, 2003. -264 с.
13. Рахматуллоев Э. Миротворчество ООН в Таджикистане и перспективы дипломатии в Центральной Азии - М.: Инфра, 2001. – 229 с.
14. Саидов З. Политика открытых дверей. - Душанбе: Шарки Озод, 2003. – 225 с.
15. Саидов З. Таджикистан - надежный партнер в международных отношениях - Душанбе: Авесто, 2003. – 160 с.
16. Саидов З.Ш., Сабуров А.З. Таджикистан на рубеже тысячелетий: реализация национальных интересов на международной арене. – Душанбе: Деваштич, 2005. – 432 с.
17. Саидов З. Внешняя политика Республики Таджикистан на современном этапе (1992-2005 гг.). - Душанбе: Авесто, 2006. – 560 с.
18. Симионов, Ю. Ф. Международная экономика и международные экономические отношения / Ю.Ф. Симионов, О.А. Лыкова. - М.: Феникс, 2018. - 192 с.
19. Тарелко, Н. А. Международные экономические отношения / Н.А. Тарелко, Л.М. Короткевич. - М.: ТетраСистемс, 2018. - 112 с.
20. Туркменистан и Таджикистан намерены активизировать сотрудничество. Прием у Президента Туркменистана.//Туркменская искра. 1995. - 7 июля.
21. Туркмено-российский диалог на высшем уровне: на основе доверия, общности подходов и взаимного интереса.//Нейтральный Туркменистан. – 2000. 20 мая., - 18-20 с.
22. Хайтов М. Конституция основа современного развития Туркменистана.//Нейтральный Туркменистан - 2000. - 17 мая., - 12 -15 с.

23. Церемония вручения Государственной премии.//Нейтральный Туркменистан. 1996. - 4 июня., 5 - 9 с.