

СЕМИНА И. А., КРЫЛОВ П. М., ФОЛОМЕЙКИНА Л. Н., ЧИЧКИНА Н. А.
К ВОПРОСУ О РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ ТУРКМЕНИСТАН

Аннотация. Рассматриваются географические особенности развития транспорта Республики Туркменистан. Изучены возможности всех видов транспорта, проведена оценка основных транспортных узлов страны, обозначены перспективы развития транспортной системы.

Ключевые слова: транспорт, дороги, транспортные узлы, вelayаты, транспортные коридоры, перевозки, грузы, население, направления развития.

SEMINA I. A., KRYLOV P. M., FOLOMEIKINA L. N., CHICHKINA N. A.
ON THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT IN THE REPUBLIC OF TURKMENISTAN

Abstract. Geographical features of transport development of the Republic of Turkmenistan are considered. The possibilities of all types of transport have been studied. The assessment of the main transport hubs of the country has been carried out. The prospects for the development of the transport system have been outlined.

Keywords: transport, roads, transport hubs, velayats, transport corridors, transportation, cargo, population, directions for development.

Необходимым условием развития экономики любой страны является наличие разветвленной транспортной сети [5; 6]. Для полномасштабной интеграции Республики Туркменистан в международную систему экономических связей важным фактором является развитие пассажирских и грузовых перевозок. Для поддержания устойчивого экономического роста страны становится важным изучение имеющегося транспортного потенциала [5] в целях совершенствования современной транспортной инфраструктуры.

Железнодорожный транспорт является незаменимым звеном транспортной системы Туркмении, а его роль продолжает расти в связи с расширением внешнеэкономических связей страны. В стране на постоянной основе работают программы по реконструкции и строительству железнодорожных дорог, и в целом железнодорожной инфраструктуры. Строительство новых транзитных железных дорог улучшает географическое положение страны. В настоящее время железнодорожный транспорт Туркмении составляет основу его транспортной системы. Большая часть грузов страны перевозится по железнодорожным путям. Общая протяженность железных дорог – 3550,9 км (2020 г.), большая часть которых неэлектрифицирована.

Главная железнодорожная магистраль проходящая по территории страны «Туркменбаши (Красноводск) – Ташкент», от которой идут ветки «Мары – Кушка и Небит-

Даг – Вышка». От Чарджоу на северо-запад вдоль Амударьи протянулась дорога до «Кунграда», построенная в послевоенные годы. На крае юго-востока через территорию страны протянулся участок линии «Каган – Душанбе». Линия «Туркменабад (Чарджоу) – Ашхабад – Туркменбаши (Красноводск)» частично двухпутная. Локомотивные депо наличествуют в Ашхабаде, Казанджике, Туркменбаши, Мары, Туркменабаде, Амударьинской, Дашогузе.

Плотность железнодорожной сети невелика по сравнению даже с соседними странами. В настоящее время она составляет – 4,9 на 1000 кв. км. территории. Это меньше чем в среднем в странах СНГ (здесь она 5,6 км) и непосредственного соседа Узбекистана (5,5 км), но существенно больше, чем в Киргизии (2 км) и Таджикистане (1,9 км) [2]. Пассажирское сообщение железных дорог Туркмении ограничено государственными границами страны, за исключением участков, по которым проходит транзит поездов, следующих из Таджикистана в Узбекистан и далее.

В настоящее время активно строится железная дорога «Ашхабад – Каракумы – Дашогуз», пересекающая пустыню Каракумы и соединяющая два главных вelayта – Дашогузский и Ахалский. Это позволит значительно улучшить географическое положение ряда городов и районных центров страны, перевозить большое количество пассажиров и грузов, но что важнее всего – будет выполнять международное назначение, благодаря открытию транзитного пути и осуществлению налаженных связей с соседними странами.

Новая железная дорога «Теджен – Серахс – Мешхед», имеющая протяженность более 300 км, прошла по территории Туркменистана (132 км) и открыла прямой путь из России, Центральной Азии к портам Персидского залива, а также в страны Ближнего Востока и Европы. Эту дорогу можно назвать «золотым звеном», соединяющим две трансконтинентальные железнодорожные системы. Данная железная дорога существенно улучшила и сделала более выгодным транспортно-географическое положение Туркмении

Автомобильный транспорт появился в Туркмении значительно позже железнодорожного. Советская власть строила автомобильных дороги в Туркмении, и со временем автомобильный транспорт стал играть ведущую роль в перевозке грузов. Но до настоящего времени, не смотря на рост протяженности автомобильных дорог, твердое покрытие имеет лишь около 60% всех автодорог страны. Наибольшую грузоподъемность имеют автомобильные дороги проходящие в границах южного транспортного коридора, а также коридора «Север – Юг». Ширину твердого покрытия 9 – 14 м имеют только 2 магистральные автомобильные дороги входящие в состав всё тех же транспортных коридоров. Большая же часть государственных и региональных автомобильных дорог имеет ширину до 8 м [2]. Характер автодорожной сети в стране можно охарактеризовать как линейно-узловой и хордовый.

По территории Туркменистана на данном этапе имеются следующие автомобильные магистрали, которые составляют часть международных транспортных коридоров: «Туркменбаши – Ашхабад – Мары – Туркменабат – Фараб – граница Узбекистана»; «Ашхабад – Дашогуз»; «Ашхабад – Гаудан»; «Туркменбаши – Бекдаш», «Сердар – Гудриолум». Часть автомобильных дорог входит в коридор Великого Шёлкового пути. Вышеперечисленные дороги проходят по территории пятивелятов и соединены со столицей [2].

Осуществление международных автомобильных перевозок грузов между Туркменией и зарубежными странами идет через целый ряд пунктов пропуска для пересечения границы: Гаудан, Артык, Серахс, Гудриолум, Бекдаш, паромная переправа, прилегающая к городам Дашогуз, Туркменбаши, Куняургенч, Газоджак, Фараб, Талимарджан, Назар, Имам, Серхетабат.

Транзитные автомобильные перевозки достаточно активно осуществляются по 62 основным направлениям. Набирает обороты развитие логистической инфраструктуры транспорта так называемого интермодального вида. Как показало исследование, сеть автомобильных дорог Туркменистана развивается при сквозном (радиальном) расположении с центрами (это крупные города) и промышленными узлами. Важные магистральные автомобильные пути государственного значения идут как правило параллельно с железными дорогами.

Автомобильный транспорт Туркменистана играет незаменимую роль в хозяйственной деятельности страны, обеспечивая огромные потоки грузооборота. Он имеет как самостоятельное значение, так и дополняет работу железнодорожного, морского транспорта. В сельской местности страны он не заменим при осуществлении перевозок сельскохозяйственных грузов и пассажиров, а также он «выручает» в малонаселенных и слабо хозяйственно освоенных районах. Территориальная организация автомобильного транспорта Туркменистана находится в зависимости от не простых природных условий страны.

Воздушный транспорт в Туркменистане играет важную роль и зачастую не имеет альтернативы. В Туркменистане – 5 крупных аэропортов, из них 3 международных. К сожалению, мощности имеющихся аэропортов являются недозагруженными. Через аэропорты Туркмении идет транзит пассажирских и грузовых перевозок между Европой и Азией. Авиакомпанией-монополистом в Туркменистане является компания «Туркменские авиалинии». Есть и воздушные магистральные авиакоридоры использующие воздушное пространство страны. Так около 40 авиационных компаний мира используют данный воздушный коридор. Обслуживание и координация всех полётов в воздушном пространстве Туркменистана обеспечивает компании «Талес», которая была создана с участием французской компании.

Авиакомпания «Туркменские авиалинии» осуществляет регулярные рейсы в Москву в аэропорт «Домодедово», в Санкт-Петербург в аэропорт «Пулково» и Казань. Внутренние Туркменские рейсы наиболее востребованы в города: Туркменбаши, Мары, Дашогуз, Туркменабад, в основном, в центры велоятов.

В современный период развития в Туркмении реализуются крупнейшие инвестиционные проекты. Среди них:

- строительство новейшего аэропортового комплекса в городе Ашхабад;
- строительство нового аэропортового комплекса в городе Туркменбаши;
- строительство нового аэропортового комплекса в городе Дашогуз;
- строительство нового аэропортового комплекса в городе Мары.

Как показало исследование, роль авиационного транспорта Туркмении возрастает ежегодно, о чем говорит ежегодный рост пассажирооборота, организация и расширение направлений авиапотоков, реализация крупных инвестиционных проектов в данной сфере. Особое место в ближайшем будущем в развитии транспортной системы страны должна занять регулярная система внутренних воздушных перевозок пассажиров и грузов, для чего необходимо создание авиационной инфраструктуры регионального значения.

Морской транспорт не является ведущим в Туркмении, но на его развитие с каждым годом государство выделяет не малое количество инвестиций. И уже в настоящее время он представлен достаточно разнообразным и по назначению и тоннажу, прекрасно технически оснащенными судами, нефтеналивными танкерами, рыболовными сейнерами, паромными электроходами которые вмещают железнодорожные составы. Имеется множество рейсовых катеров. Морским транспортом перевозятся грузов на треть меньше чем железнодорожным, но эти перевозки имеют огромное значение, так как это даёт возможность осуществлять часть международных транспортных связей Туркменистана, а также транзит для всей Средней Азии. Огромное экономическое значение имеет порт Туркменбаши и железнодорожный паром «Туркменбаши – Баку», «Туркменбаши – Астрахань».

Порт Туркменбаши выполняет функцию транзитного центра международного транспортного коридора «Европа-Кавказ-Средняя Азия». В Туркмению через порт доставляется автотранспортная техника, металлоизделия, промышленное и сельскохозяйственное оборудование, минеральные удобрения, лесоматериалы, а в другие страны отправляются – нефтепродукты, полипропилен, кокс, продукция химической отрасли. Грузооборот порта, за последние годы возрос более чем в 2 раза [1]. Также здесь суда выполняют грузоперевозки вдоль побережья Каспийского моря и велико значение регулярных рейсов в Махачкалу (Россия), Энзели и Нэка (Иран), посредством которых идет доставка зарубежным потребителям дизельного топлива, автомобильного бензина, мазута и других

нефтепродуктов.

Обновление морского флота Туркмении активно началось с 2009 г. По заказу на российском заводе «Красное Сормово» были построены шесть нефтеналевных танкеров «Хазар», «Сумбар», «Джейхун», «Аладжа», «Кенар», «Этрек». Крупный танкер «Битарап» построен на эстонском заводе. В 2014 г. китайский завод «Тай Чжоу Коуань» построил три рыбоморозильных промыслово-транспортных судна «Берекет», «Гарлавач» и «Балыкчи». Обновились буксирные суда, куплены также «Алем» и «Джахан», паром «Беркарар» класса RO-PAH.

Прекрасным условием для развития речной навигации является благоприятный климат. Период речной навигации составляет полных 10 месяцев, а движение по Каракумскому каналу осуществляется круглогодично. Более 50% перевозок грузов приходится на внутренние грузопотоки [1].

Самым крупным речным портом является – Туркменабад (Чарджоу), находящийся на Амударье. Между Туркменабадом и Фарабом, а также между Кирки и Киркичи работают речные переправы. Порт Туркменабад обслуживает и узбекскую часть низовьев. Здесь же работает большой судоремонтный завод, а в его затоне зимует амударьинская флотилия.

Как показало исследование, нельзя представить слаженную работу туркменской транспортной системы без морского и речного транспорта. Именно он делает перевозки грузов самыми дешёвыми, а в ряде случаев и единственно-возможными. Для работы речного транспорта характерно его активное развитие по р. Амударье и её притокам, а также важную роль играет Каракумский канал, интегрируясь в Среднеазиатский южный транспортный коридор.

Наличие углеводородного сырья в стране, стало главным толчком развития трубопроводного транспорта, который не заменим при транспортировке нефти, газа, продуктов нефтепереработки.

На трубопроводный транспорт страны приходится наибольшая доля в грузообороте (60%) и второе место в общем объеме перевозок (30%) [2]. Сеть трубопроводов страны сложилась в основном во времена СССР. Последнее десятилетие существует множество проектов развития трубопроводного транспорта на территории Туркменистана. Крупные газопроводы проходят через месторождения Ачак и Шатлык, связаны в районе Ургенча с магистральным трубопроводом «Средняя Азия – Центр (Россия)». На востоке страны проходит газопровод из Афганистана в Узбекистан. Газ месторождений запада Туркменистана идет по трубопроводу, который проложен через г. Новый Узень (Казахстан), а далее поступает в магистральный трубопровод «Средняя Азия – Центр (Россия)». За последние годы активного строительства проложен современный новый газопровод в Иран. Практически все

нефтепроводы на территории страны связывают туркменские месторождения нефти с нефтеперерабатывающими заводами в г. Туркменбаши.

Динамично развивается и наращивает свои мощности введенный в строй 2009 г. трубопровод «Туркменистан-Китай». Пропускная способность первых двух ниток газопровода составляет 30 миллиардов м³ в год. В 2014 г. введена в эксплуатацию третья нитка мощностью 25 миллиардов м³ в год, а 2015 году мощность трубопровода из Туркменистана в Китай составила 55 миллиардов м³ в год. Четвертая нитка трубопровода пройдет по маршруту «Туркменистан-Узбекистан-Таджикистан-Кыргызстан-Китай» [2].

В целом динамика развития трубопроводного транспорта имеет тенденцию к активному строительству, увеличению мощностей и повышению роли данного вида транспорта в перевозке грузов как внутри страны, так и в значительной степени за её пределы, тяготея к восточному направлению.

Следует отметить, что территориальная дифференциация в развитии транспортной системы во всех пяти велятах Туркмении весьма существенна, имеет свои особенности и отличительные черты. Так например, развитие транспортной системы Ахалского велята происходит строго в южном направлении и лишь здесь имеется мощный потенциал, за счет проходящего крупнейшего международного транспортного коридора, в то время как большая часть велята плохо развита в транспортном отношении. Крупный транспортный узел один. В Марыйском веляте развиты все виды транспорта. Здесь имеется два крупных транспортных коридора. Транспортные артерии Дашогузского велята, четко привязаны ближе к границе с Узбекистаном, т. е в северо-восточной и частично северной части региона, что обусловлено влиянием пустыни.

Для изучения транспортных узлов в данном исследовании использована методика оценки пропускной способности путей сообщения [4]. При такой оценке учитывается наличие магистральных и прочих железных и автомобильных дорог, водных путей и аэропортов. Данный подход позволяет выявить транспортные узлы, отличающиеся наиболее мощным транспортным потенциалом.

Крупные транспортные узлы Туркмении показаны в таблице 1 с учетом их рейтинга. Среди транспортных узлов I ранга (а это столицы велятов) наблюдается существенный разрыв в баллах и соответственно они занимают различные места в рейтинге. 1-е место и наиболее высокий потенциал для развития страны имеет транспортный узел Туркменбаши, что прежде всего объясняется пересечением в данном городе всех видов транспортных путей, а главным преимуществом является выход к морю. Второе место в рейтинге занимают Дашогуз и Туркменабад, а вот Ашхабад находится лишь на четвёртой позиции (см. табл. 1). Даже столичные функции Ашхабада не дают данному транспортному узлу больше выгод по

сравнению с другими городами-центрами. Обусловлено, это прежде всего его географическим положением.

Согласно рейтингу, лидерские позиции занимают и транспортные узлы не являющиеся центрами велоязов, например это – Захмет, Геджен, Ёлотен, Тахиаташ, Киркичи (таблица 1). Это узлы, в которых имеются и железные и автомобильные дороги магистрального значения, а также водные пути и небольшие аэропорты. Это узлы, которые имеют выгодное экономико-географическое положение, располагаются ближе к границам, на пересечении международных транспортных путей, а также попадают в зону влияния транспортных коридоров.

Таблица 1

Оценка крупных транспортных узлов Республики Туркменистан

Транспортные узлы	Железные дороги		Автомобильные дороги		Водные пути	Аэропорты	Баллы	Рейтинг
	магистр.р.	прочие	магистр.р.	прочие				
I ранг								
Ашхабад	2	1	1	0,5	1	2	7,5	4
Туркменабад	4	0	2	1	1	1	9	2
Дашогуз	2	2	3	1	0,5	0,5	9	2
Мары	2	0	1	1	1	0,5	4,5	8
Туркменбашы	2	1	2	2	2	1	10	1
Бакланабад	2	0	1	1	0	0,5	4	11
II ранг								
Казанджык	4	0	1	0,5	0	0,5	6	7
Джебен	2	0	1	0,5	0	0	3,5	12
Джанахыр	2	0	1	1	0,5	0	4,5	10
Артык	2	0	2	1	1	0,5	6,5	6
Геджен	2	1	2	2	1	0,5	8,5	3
Захмет	2	1	2	1	1	0,5	7,5	4
Сарахс	2	0	2	0,5	0,5	0	5	9
Ёлотен	2	1	2	1	1	0,5	7,5	4
Керкичи	4	0	0	1	1	1	7	5
Берекет	2	0	1	1	0	0	4	11
Газаджак	2	0	1	2	0,5	0,5	6	7
Зарпчы	2	0	1	1	1	0,5	5,5	8
Тахиаташ	4	0	1	1	1	0,5	7,5	4
Этрек	2	0	1	0	0,5	0,5	4	11

Транспортные узлы Джебен, Берекет, Этрек, Джанахыр занимают последние места в рейтинге узлов 2-го ранга. В отличие от предыдущих транспортных узлов, они имеют меньшее количество магистральных железных и автомобильных дорог, в некоторых из них водные пути

отсутствуют. Например, Этрек отстаёт в рейтинге за счет существенного южного отклонения от транспортного коридора.

Таким образом, наиболее мощным транспортным потенциалом обладают узлы приграничных транзитных регионов, а также имеющие выход к морю и попадающие в зону влияния транснациональных транспортных коридоров. Положение ведущих транспортных узлов Туркменистана в системе трансконтинентальных коридоров показывает, что такие города как Турменбаши, Ашхабад, Туркменабад, Дашогуз и др. входят в зону влияния транспортных коридоров «Север-Юг», «Восток-Запад» и находятся в их опорных «точках».

В Туркменистане за последние 10 лет много сделано для развития транспортной системы, что позволило существенным образом повысить и социально-экономические показатели страны. В настоящее время также существует множество программ, инвестиционных проектов, в том числе и международных, направленных на развитие всех звеньев транспортной системы, строительство современной транспортной инфраструктуры. Формирование разветвленной сети транспортных коммуникаций является приоритетным направлением социально-экономического развития страны, призванным способствовать реализации экономического потенциала Туркменистана.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Государственная служба морского и речного транспорта Туркмении [Электронный ресурс]: Энциклопедия. – Режим доступа: <http://encyclopaedia.bid> (дата обращения 10.03.2023).
2. Десятилетний план развития национальной системы транспорта Туркмении [Электронный ресурс]: Промуниверсал. – Режим доступа: <http://xn--80adjksbhgikgmu.xn--p1ai/682-v-turkmenii-obnarodovali-desyat.html> (дата обращения 15.03.2023).
3. Население, занятость и условия жизни в странах Содружества Независимых Государств, 2020: статистический сборник / Межгосударственный статистический комитет СНГ. – М., 2021. – 290 с.
4. Региональные транспортные консолидирующие центры – опорные узлы системы международных транспортных коридоров / Под ред. С. В. Архангельского, В. И. Арсенова, Г. Р. Хасаева. – Самара: Самарский научный центр РАН, 2004. – 352 с.
5. Семина И. А., Фоломейкина Л. Н. Проблемы развития и функционирования дорожной сети в территориальных природно-хозяйственных системах // Проблемы региональной экологии. – 2006. – № 1. – С. 28–35.

6. Семина И. А., Хохлова Е. Э. Социально-географические аспекты исследования транспорта [Электронный ресурс] // Огарев-online. – 2014. – №10. – Режим доступа: <https://journal.mrsu.ru/arts/socialno-geograficheskie-aspekty-issledovaniya-transporta> (дата обращения 15.03.2023).