

Рассохин Илья Сергеевич

ТРАНСПОРТНЫЕ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЕ МАРШРУТЫ В ГУАМ

Статья посвящена истории создания и развития транспортных коридоров на территории стран ГУАМ. Автор делает краткий обзор таких международных программ как INOGATE и TRACECA. Дается общая характеристика экономической значимости транзита каспийской нефти для стран ГУАМ. Особенностью данной работы является тот факт, что автор проводит анализ именно тех транспортных и энергетических коридоров "Европа - Азия", которые проходят по территории ГУАМ, и делает акценты на тех проектах внутри программ, которые касаются непосредственно стран-участниц ГУАМ.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2014/12-1/41.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2014. № 12 (50): в 3-х ч. Ч. I. С. 157-159. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2014/12-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

7. **Ряб Ю.** Акустика в системе музыкального искусства: дисс. ... д. искусствоведения. М., 1998. 71 с.
8. **Холопов Ю.** Гармония: Теоретический курс: учеб. пособие для вузов. СПб.: Лань, 2003. 544 с.
9. **Чибалашвили А. А.** Светящиеся «нити Шоренкова» в контексте художественного синтеза в музыке конца XX – начала XXI века // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2014. № 8 (46). Ч. 2. С. 201-203.
10. **Salinas F. de.** De musica: Faks.-Nachdr. hrsg. von M. S. Kastner. Kassel-Basel: Bärenreiter, 1958. L. 1-4. P. 1-234.

“MYSTERIOUS” MICRO-INTERVALS IN TREATISE BY FRANCISCO DE SALINAS

Polunina Elena Nikolaevna, Ph. D. in Art Criticism
Far Eastern Academy of Arts
hellennik@mail.ru

The article is devoted to micro-interval theory by Francisco de Salinas. On the basis of the treatise «De musica» the author examines a sound system, in which octave is divided into more than twelve sounds. The researcher indicates reasons for the multilevel division of octave in the music of the late Renaissance and concludes on the specific of the functioning of micro-intervals in the West European musical art of the XVI century.

Key words and phrases: musical and theoretical sources of the late Renaissance; tonal and acoustic thinking of epoch; microchromatics; micro-interval; comma; diesis; five-limit tuning; pitch space; Salinas's 24-level system; summarized chromatics; equal temperament.

УДК 94:327(478.9)"199/200"

Исторические науки и археология

Статья посвящена истории создания и развития транспортных коридоров на территории стран ГУАМ. Автор делает краткий обзор таких международных программ как INOGATE и TRACECA. Дается общая характеристика экономической значимости транзита каспийской нефти для стран ГУАМ. Особенностью данной работы является тот факт, что автор проводит анализ именно тех транспортных и энергетических коридоров «Европа – Азия», которые проходят по территории ГУАМ, и делает акценты на тех проектах внутри программ, которые касаются непосредственно стран-участниц ГУАМ.

Ключевые слова и фразы: ГУАМ; TRACECA; INOGATE; транспортные коридоры; «Новый шелковый путь».

Рассохин Илья Сергеевич

Воронежский государственный университет
rasohin.ilya@mail.ru

ТРАНСПОРТНЫЕ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЕ МАРШРУТЫ В ГУАМ[©]

В конце XX века стал необходимым пересмотр сложившихся отношений между Востоком и Западом. Одной из идей, которая могла бы стать новым фундаментом международных отношений в Евразии, была идея восстановления Шелкового пути, то есть создание транспортного коридора из Европы в Азию. Этот проект был впервые озвучен в 1990 г. во Владивостоке на конференции «Азиатско-Тихоокеанский регион: диалог, безопасность, сотрудничество» министром иностранных дел СССР Э. Шеварднадзе. В своей речи он подчеркивал, что создание трансевразийской магистрали сможет стать новым геополитическим фактором в международной политике. Подобный проект мог бы связать европейских и азиатских производителей и потребителей. После распада СССР, уже будучи президентом Грузии, Шеварднадзе обсуждал эту идею с европейскими партнерами, где возрождение Великого шелкового пути приняли с большим энтузиазмом [2].

Программа *TRACECA* была создана уже в 1993 г. после конференции Комиссии Европейских Сообществ, на которую были приглашены министры торговли и транспорта стран Южного Кавказа и Центральной Азии. По итогам конференции была принята Декларация, которая выражала волю Еврокомиссии и участвовавших стран в создании евроазиатского транспортно-коммуникационного коридора. Для реализации этой цели и были создана программа *TRACECA*.

Международный транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия (TRACECA) представляет собой масштабный проект по реконструкции существующих и созданию новых транспортно-коммуникационных путей в черноморско-каспийском и центрально-азиатском регионах. *TRACECA* является одним из главнейших мостов, которые соединяют Азию и Европу. Развитие нового транспортного коридора способствовало формированию эффективного транспортного потенциала, позволяющего обеспечивать все возрастающие грузопотоки из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу. Это также позволяет создавать и расширять рынки стран *TRACECA* и постепенно интегрироваться в Трансевропейские транспортные сети [1].

Сегодня этот транспортный коридор не служит караванным сообщением Востока и Запада. *TRACECA* представляет собой складывающуюся политическую и экономическую нить, по которой с Востока на Запад и обратно будут течь финансовые, людские, информационные ресурсы, будут осуществляться коммуникации самого разного рода: от транспортировки энергоносителей до взаимного обмена культурами.

Одним из важных этапов развития евроазиатского транспортного коридора стало приравнивание его к панъевропейским транспортным коридорам (т.н. «критские коридоры»). В 1998 г. на 3-ей Панъевропейской транспортной конференции в г. Хельсинки было принято решение о признании *TRACECA* одним из приоритетных направлений европейской транспортной системы. На этом же форуме по инициативе Грузии и при поддержке Еврокомиссии был утвержден новый термин – панъевропейский транспортный ареал *PETrA* (аббревиатура, образованная от английских слов *Pan-European Transport Area*), обозначающий ареал вокруг Черного моря, где критские коридоры стыкуются с транспортными системами Восточной Европы, в частности, с *TRACECA*. Одновременно, *RETrA* является приравненной к приоритетным европейским коридорам транспортной инфраструктуры, которая включает автомобильный, морской, воздушный, железнодорожный транспорт, а также морские порты, комбинированную и интермодальную транспортные инфраструктуры, обслуживание на пассажирских и грузовых терминалах и т.д. Следует, однако, уточнить, что *RETrA* охватывает только грузинский отрезок *TRACECA*. Кроме Грузии в *RETrA* включены такие страны, как Украина, Россия, Молдова, Румыния, Болгария, Греция и Турция. В апреле 1999 г. министры транспорта этих стран подписали в Тбилиси предложенный Еврокомиссией соответствующий Меморандум о взаимопонимании [2].

Для обсуждения будущего транспортных коридоров в черноморско-каспийском регионе в 1998 г. в Баку прошла международная конференция по восстановлению Исторического шелкового пути. На ней было подписано Соглашение, ставшее первым юридическим международным документом, который описывал взаимодействие стран в создании и модернизации транспортно-коммуникационной системы региона. Основными в Соглашении были пункты, которые касаются унификации транспортного законодательства стран участниц. Этот документ охватывал все виды транспорта, кроме воздушного. Также оговаривалось создание межправительственной комиссии, секретариата и национальных координаторов.

Одной из главных причин интереса ЕС к этому региону была возможность диверсификации поставок энергоносителей. Таким образом ЕС планировал укрепить свою энергетическую безопасность. Для этих целей было создано Управление межгосударственными нефтепроводами и газопроводами. В рамках этого проекта проводились различные исследования энергетических месторождений в Каспийском регионе. Также рассматривалась возможность транспортировки энергоносителей Каспийского моря [4].

В 1994 г. в Баку был подписан «контракт века». С этого момента ведет отсчет новая история добычи нефти и газа в черноморско-каспийском регионе. Интенсификация добычи уже разведанных и поиск новых месторождений стимулировали создание новых путей транспортировки энергоносителей. В этой связи в рамках *TACIS* в 1996 г. была создана программа *INOGATE*, одной из целей которой была помощь странам Южного Кавказа и Центральной Азии в добыче и транспортировке нефти и газа. *INOGATE* не предусматривала инвестиционных проектов. Деятельность программы была сосредоточена на экспертной оценке и всесторонней поддержке строительства и эксплуатации трубопроводов для стран бенефициариев.

Новым толчком в деятельности *INOGATE* стала Бакинская инициатива. Новая программа была принята 13 ноября 2004 г. на Министерской конференции в Баку. Инициатива включала в себя создание четырех рабочих групп, которые занимались сближением энергетических рынков, энергетической безопасностью, развитием энергетики и привлечением инвестиций. Однако позиции Казахстана и Туркменистана не позволили проекту развиваться быстрее. На период 2005-2006 гг. был отдан приоритет эксплуатации трубопроводов, которые проходили через Российскую Федерацию.

В 2006 г. состоялась вторая встреча на уровне министров в Астане. На Конференции были представлены ЕС и страны черноморско-каспийского региона. После газового конфликта между Россией и Украиной в 2005-2006 гг. ЕС активизировала свою политику по диверсификации поставок энергоносителей и укреплению энергетической независимости. Поэтому уже в 2006 г. в Астане была одобрена «дорожная карта» по наращиванию сотрудничества в сфере добычи и транспортировки энергоносителей.

Также в 2006 г. ЕС подписал меморандум о взаимопонимании в энергетической сфере с Казахстаном, а позднее, в 2008 г., подобное соглашение было подписано с Туркменистаном. Таким образом, после 2006 г. ЕС стал активно участвовать в политике распределения энергетических ресурсов Центральной Азии и Каспийского моря не только на уровне международных организаций, но также и в качестве двустороннего сотрудничества.

Выгодное транспортно-географическое положение – главный фактор конкурентоспособности Евроазиатского транспортно-коммуникационного коридора (ЕАТКК). Благодаря ему транспортное расстояние между Центральной Азией и Европой стало на 2000 км короче, чем традиционный маршрут через Россию. Кроме того, в отличие от северного пути через Россию, ЕАТКК работает во всепогодном режиме – здесь практически не бывает температур ниже 5 градусов.

Стратегически значимыми и системообразующими пунктами этого транспортно-коммуникационного мегакоридора определены черноморские порты Грузии и Турции (Поти, Батуми, Джейхан); железные дороги Грузии и Азербайджана; нефтепровод Баку — Тбилиси — Джейхан; паромные переправы по Каспийскому морю (Туркменбаши — Баку, Актау — Баку); железнодорожные сети и строящиеся автобаны Туркменистана, Узбекистана, Кыргызстана, Казахстана и Китая, а также портовые терминалы КНР на побережье Тихого океана [3, с. 74].

Новые партнеры из Китая и ЕС заставляют прикаспийские страны искать пути по диверсификации экспорта энергоресурсов. Для этих целей был создан проект Транскаспийского нефтепровода, который являлся бы продолжением «Набуко», но его реализация связана с определенными трудностями: прежде всего, это технически сложный проект по прокладке трубопровода по дну Каспийского моря. Но даже в случае, если подобные технические решения будут найдены и будут приемлемы по стоимости, остается еще юридический аспект неурегулированности статуса Каспия.

Благодаря интенсификации экономических связей в черноморско-каспийском регионе ОДЭР-ГУАМ может получить новый импульс к развитию. Так, например, для стран ГУАМ может быть очень полезен проект судоходного канала «Евразия», который соединит Черное и Каспийское моря. Подобные транспортные проекты могут, наконец, привести деятельность Организации от политических и популистских заявлений к реальной экономической деятельности и пользе для всех стран-участниц. Есть и другие проекты, в которых страны ГУАМ могут участвовать, – это строительство Транскаспийского трубопровода, создание которого активно продвигается США и ЕС.

Экономически взаимовыгодное сотрудничество между ГУАМ и ЕС в сфере транспортировки товаров и энергоносителей затрудняется в первую очередь территориальными спорами, которыми отягощены Азербайджан, Молдова, Грузия и с недавних пор Украина. Подобные нерешенные (или «замороженные») конфликты серьезно мешают развитию сотрудничества в черноморско-каспийском регионе. Еще одним препятствием для налаживания эффективного сотрудничества является неунифицированность законодательства в области транспорта даже среди стран ГУАМ или Центральной Азии. Одной из целей создания *TRACECA* и *INOGATE* было приведение законов добывающих стран и транзитеров к единому знаменателю, что позволит уменьшить юридические издержки при транспортировке энергоносителей.

Но, даже несмотря на территориальные конфликты и юридические проблемы, выгодное геополитическое положение делает Южный Кавказ и Украину важнейшим мостом между Европой и Азией. Поэтому в этом регионе все больше интересов имеет не только Европейский Союз, но и такие крупные державы, как Япония, США или Китай. Так, после выступления тогдашнего премьер-министра Рютаро Хасимото в 1997 г. в Японии получила широкое распространение Новая евразийская дипломатия. В 2011 г. США объявили о создании стратегии Нового шелкового пути.

Борьба за энергоресурсы Каспийского моря привела в эти регионы крупнейшие мировые державы, каждая из которых преследует свои собственные интересы. Но также интенсификация добычи и транспортировки энергоносителей в черноморско-каспийском регионе позволит небольшим государствам, таким как Грузия, Азербайджан, Узбекистан, или более крупным, таким как Казахстан и Украина, укрепить свою экономику и интегрироваться в мировую торговую сеть за счет добычи или транзита энергоносителей.

Список литературы

1. **Великий Шелковый Путь в 21-м веке** [Электронный ресурс]. URL: <http://www.traceca-org.org/ru/glavnaja/shelkovyi-put-v-21-m-veke/> (дата обращения: 14.04.2014).
2. **Гегешидзе А.** Еще раз о Великом шелковом пути [Электронный ресурс]. URL: http://www.ca-c.org/journal/cac-04-1999/st_24_gegeshid.shtml (дата обращения: 07.05.2014).
3. **Джангужин Р.** ГУАМ и транскаспийский газотранспортный коридор: политика или экономика? // *Центральная Азия и Кавказ*. 2008. № 3-4 (57-58). С. 73-83.
4. **INOGATE 1996-2000** [Электронный ресурс]. URL: <http://www2.inogate.org/html/resource/resource7.htm> (дата обращения: 11.05.2014).

TRANSPORT AND ELECTRIC POWER ROUTES TO GUAM

Rassokhin Ilya Sergeevich
Voronezh State University
rasokhin.ilya@mail.ru

The article is devoted to the history of the creation and development of transport corridors within the territory of the countries of GUAM. The author makes a brief review of such international programmes as INOGATE and TRACECA. The article provides an overview of the economic importance of the Caspian oil transit to the countries of GUAM. A special feature of this work is the fact that the author analyzes precisely those transport and electric power corridors between Europe and Asia, which pass GUAM territory, and focuses on those projects within the programmes that are directly related to the countries of GUAM.

Key words and phrases: GUAM; TRACECA; INOGATE; transport corridors; –New Silk Road”.