УДК 327 (575.4)

Нурберды Аманмурадов

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА КАК ИМИДЖЕОБРАЗУЮЩИЙ ФАКТОР ВНЕШНЕПОЛИТИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ ТУРКМЕНИСТАНА

В статье определены основные приоритеты транспортной политики современного Туркменистана в контексте формирования его положительного имиджа, социально-экономической модернизации туркменского общества и инициатив президента Г. Бердымухамедова для последовательной интеграции страны в мировую транспортную систему. Раскрыто значение ряда важных документов, связанных с развитием евроазиатских автотранспортных связей через территорию Туркменистана и созданием устойчивой транспортной системы.

Ключевые слова: *имидж страны, транспортная политика, инвестиционная политика, транспортная инфраструктура.*

Сегодня политический имидж любой страны определяется теми задачами, постановка которых соответствует современным требованиям, а их успешное решение, безусловно, соответствует наиболее важным вызовам времени как внутри отдельной страны, так и за ее пределами[1].

После обретения независимости государствами Центральной Азии формирование их внешней политики происходило в сложных условиях балансирования между различными центрами силы. С учетом этого актуальным и значимым представляется пример развития одной из центрально-азиатских стран — Туркменистана. Это государство с помощью политики позитивного нейтралитета, используя свои запасы газа и нефти, сумело преодолеть трудности переходного периода. В настоящее время Ашхабад развивает рыночную экономику и формирует правовое демократическое государство светского типа (ст. 1 Конституции Туркменистана).

За последние 20 лет в Туркменистане освоено инвестиций в объеме 117 млрд 200 млн дол. США. С целью усиления экономического потенциала страны за это время было введено в эксплуатацию 250 заводов и фабрик. Для улучшения уровня жизни населения построено 26 млн кв. м. жилья, 187 больниц и лечебно-оздоровительных центров, 394 школы, 310 детских садов, 94 учреждения культуры.

С целью повышения внутреннего и внешнего имиджа Туркменистана открыто 39 новых высококлассных отелей, более 70 административных зданий министерств и ведомств, а также электростанции, железные дороги, аэропорты, крупные мосты и газопроводы. В настоящее время в стране ведется строительство более 2 тыс. крупных объектов[2].

Независимый Туркменистан претерпел одновременно несколько трансформаций: модернизацию политической системы, переход к подлинно рыночным отношениям в экономике, глубокую психологическую перестройку человека, который был объявлен высшей ценностью туркменского общества. По словам президента Г. Бердымухамедова, без вовлечения в процесс современного общественного развития страны всех её граждан любая национальная идея правления напоминает плохо натянутый канат над горной пропастью[3].

Творческий подход и исторический опыт позволили Туркменистану эффективно использовать возможности государственного регулирования при переходе к рыночной экономике и развитии предпринимательства. Благодаря этим мерам население Туркменистана фактически не испытало тех сложностей, которые имели место в некоторых других странах, применивших так называемую политику «шоковой терапии»[4].

К различным аспектам жизни государств Центральной Азии, в том числе Туркменистана, обращались многие исследователи и политические деятели. Существенный вклад в научную

[1] Антонова И. Новый имидж Туркменистана [Электронный ресурс] / И. Антонова // Черноморско-Каспийский курьер. — 2015. — 16 сентября. — Режим доступа : http://chekas.ru/ru/integration/546.html

[2] Гасанов Г. Туркменистан в первой 10-ке по привлечению прямых иностранных инвестиций [Электронный ресурс] / Г. Гасанов. — Режим доступа : http://www.trend.az/business/economy/2465512.html

[3] Бердымухамедов Г. Экономическая стратегия Туркменистана: опираясь на народ, во имя народа / Г. Бердымухамедов. — Ашхабад, 2011. — 20 с.

[4] Шоковая терапия [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://ru.wikipedia.org/wiki

разработку проблем развития этих стран внесли ученые-специалисты в области внешней политики государств Центральной Азии, среди которых следует выделить Р.Г. Абдулатипова, М.А. Атаева, М.С. Гафарлы. Анализ концепции позитивного нейтралитета Туркменистана осуществили в своих работах А.Д. Джекшенкулова, Б.С. Караева, Г.Н. Смирнова и др.

Цель этой статьи — определение основных приоритетов транспортной политики современного Туркменистана как системообразующего фактора его внешнеполитического имиджа.

Сегодня транспортной политике Туркменистана уделяется пристальное внимание. Это продиктовано историческим прошлым страны. Начнем с того, что Центральная Азия в течение столетий лежала на пересечении важнейших путей между Европой и Восточной Азией и между Северной и Южной Азией. Однако, начиная с XVI в., Центральная Азия стала терять свое значение и со временем превратилась в бедную, не имеющую выходов к морям, окраину сначала царской России, а затем Советского Союза. В течение 70 лет советского правления центрально-азиатские республики были практически отрезаны от остального мира, но установили прочные экономические связи с другими регионами СССР.

После распада Советского Союза в 1991 г. центрально-азиатский регион оказался разрезан новыми границами, которые возвели барьеры на пути торговых и межличностных связей и подорвали интегрированные, но уязвимые водные и энергетические системы. Однако в силу своего географического положения и национальных экономических интересов, Туркменистан и его соседи прямо заинтересованы в евразийской интеграции, выходящей за пределы одного региона и охватывающей важнейшие пути развития стран континента. С усовершенствованием механизированных средств передвижения караванные тропы, соединившие две части огромного континента, на какое-то время утратили свою значимость. Но со временем идея возрождения Великого шелкового пути в новом качестве обрела свое практическое воплощение, а именно: создание новых возможностей для развития торговых отношений между Азией и Европой, объединение усилий множества стран, находящихся на разном уровне экономического роста и различающихся своим политическим укладом[5].

В этом контексте значение транспорта как важной составной части экономики Туркменистана определено его ключевой ролью в территориальном разделении общественного труда и рациональном размещении производительных сил.

Президент Туркменистана Г. Бердымухамедов подчеркивает, что будущее — за комбинированной системой транспортного сообщения, с выходом на крупнейшие международные и региональные морские, речные, автомобильные, железнодорожные и воздушные узлы, оптимальное сочетание и использование преимуществ каждого из них. Поэтому сегодня ситуация изменяется коренным образом, а развитие транспортной инфраструктуры становится одним из безусловных приоритетов политики Туркменистана. Основой этих позитивных процессов стали конкретные интеграционные проекты в отдельно взятых ключевых отраслях.

Президентом Туркменистана еще на 66-й сессии Генассамблеи Организации Объединенных Наций (ООН) в сентябре 2011 г. было озвучено предложение о разработке Специальной межрегиональной программы ООН по развитию транспорта.

С целью реализации этого предложения в мае 2012 г. правительство Туркменистана совместно с рядом международных организаций (Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ), при поддержке специализированных институтов и структур ООН, Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) и Программы транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия (ТРАСЕКА)) провело Международную конференцию. Она была посвящена перспективам развития транспортно-транзитных маршрутов в регионе Каспийского моря и Центральной Азии.

В сентябре 2013 г. для продвижения этих идей туркменская сторона вместе с рядом международных организаций в рамках работы 68-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН организовала в Нью-Йорке мероприятие высокого уровня, на повестку дня которого были вынесены аспекты международного партнерства в сфере транспорта в контексте Целей устойчивого развития после 2015 г.

С целью развития транспортного сектора был подписан ряд документов, в том числе Меморандум о взаимопонимании между Правительством Туркменистана и МСАТ по развитию Евроазиатских автотранспортных связей через территорию Туркменистана. Кроме того, Ашхабад присоединился к Совместной декларации о развитии евроазиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права, а также к Совместному заявлению о будущем развитии евроазиатских транспортных связей, принятым в Женеве в феврале 2013 г.[6]

---

[5] Возрождение Великого шелкового пути в XXI веке: от теории к практике [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://www.iru-eapd.org/detail_publications/id.10

[6] Проект совместной декларации о развитии евроазиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права.

В начале сентября 2014 г. в Туркменистане состоялась Международная конференция высокого уровня, посвященная роли транспорта и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества и устойчивого развития. Организаторами этого мероприятия выступили правительство Туркменистана совместно с Европейской экономической комиссией (ЕЭК) ООН, Экономической и социальной комиссией ООН для Азиатско-Тихоокеанского региона (ЭСКАТО), ОБСЕ и МСАТ. По итогам конференции была принята Ашхабадская декларация, которая обозначила новые подходы к наращиванию международного сотрудничества и углублению интеграционных процессов в области формирования трансконтинентальных транзитно-транспортных коридоров.

На 69-й сессии Генеральной Ассамблеи (ГА) ООН (декабрь 2014 г.) по инициативе президента Туркменистана была принята Резолюция «Роль транспортно-транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества для устойчивого развития»[7].

Соавторами вышеназванного документа выступили все страны Центральной Азии, большинство государств Азиатско-Тихоокеанского региона, страны Европы, Латинской Америки и Африки — всего 66 государств, что свидетельствует о неуклонном повышении позитивного имиджа Туркменистана на мировой арене. Данная Резолюция фактически является первым документом Генеральной Ассамблеи ООН, официально закрепившим предложение о создании глобального партнерства по устойчивому транспорту.

В декабре 2015 г.во второй раз в ГА ООН была принята одноименная Резолюция «Роль транспортно-транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества для устойчивого развития».

Важное значение для укрепления и развития политического имиджа имеют туркмено-украинские отношения[8], в которых наблюдается положительная динамика развития в политической, торгово-экономической и культурно-гуманитарной сферах. Украину и Туркменистан связывают общее историческое прошлое, близость интересов в становлении молодых независимых государств, дружба украинского и туркменского народов.

Отношения между двумя странами традиционно носят дружеский характер. Практически ежегодно проходят встречи, деловые переговоры на разных уровнях не только в рамках двусторонних визитов, но и в ходе проведения разного рода международных форумов, саммитов, совещаний, в частности под эгидой ООН, в рамках СНГ и т. п. Регулярными являются контакты между главами государств. На внешней арене интересы Украины и Туркменистана во многом сходны, а по некоторым вопросам совпадают. Подтверждением этому является традиционная поддержка друг друга в международных организациях, таких как ООН и ОБСЕ.

В этом контексте следует особо отметить официальный визит президента Украины П. Порошенко в Туркменистан 28–29 октября 2015 г., состоявшийся по приглашению президента Туркменистана Г. Бердымухамедова. В ходе встречи главы государств отметили важность сотрудничества в транспортном секторе. Президент Г. Бердымухамедов сообщил своему украинскому коллеге, что в настоящее время Туркменистан совместно с партнерами создает разветвленную сеть транспортно-транзитной и логистической инфраструктуры комбинированного типа по направлениям Восток-Запад и Север-Юг. По словам туркменского лидера, в перспективе она будет включать в себя транзитные трансконтинентальные коридоры, выходящие на регионы Каспийского моря, Черноморского бассейна, Средиземноморья, Балтии. Это откроет оптимальный путь на европейские и ближневосточные рынки, а Украина, обладающая мощной портовой инфраструктурой и выгодным географическим расположением, может сыграть важную роль в осуществлении этих планов[9].

25 декабря 2015 г. на совместном заседании Кабинета Министров и Государственного совета безопасности Туркменистана было одобрено предложение Генерального секретаря ООН о проведении в Ашхабаде в конце 2016 г. I Всемирной конференции по созданию устойчивой транспортной системы[10].

Принято группой экспертов ЕЭК ООН 19 октября, 2012 г. [Электронный ресурс]. — Режим доступа :https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc2/ECE-TRANS-SC2-2012-infdoc06r.pdf

[7] Аманмурадов Н. Приоритеты транспортной дипломатии Туркменистана [Электронный ресурс] // Image.ua: міжнародний діловий журнал. — 2015. — 16 лютого. — Режим доступа : http://image.ua/ukrayina-turkmenistan/prioritety-transportnoj-diplomatii-turkmenistana/

[8] Корнієнко В.О. Імідж України у внутрішньополітичних і геополітичних контекстах сучасності / В.О. Корнієнко, С.Г. Денисюк // Studia Politologica Ucraino-Polonia. — Житомир — Київ — Краків, 2014. — Вип. 4. — С. 93–101.

[9] Туркменистан готов к увеличению поставок топлива в Украину [Электронный ресурс] // Корреспондент.biz. — 2015. — 29 октября. — Режим доступа : http://korrespondent.net/business/economics/3582552-turkmenystan-hotov-k-uvelychenyui-postavok-toplyva-v-ukraynu

[10] В Ашхабаде планируется проведение I Всемирной конференции по транспортной инфраструктуре [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://tdh.gov.tm/index.php/ru/2013-04-13-07-33-68/15737-2015-12-29-22-41-42

В этом контексте следует отметить, что президент Туркменистана Г. Бердымухамедов выступил инициатором крупномасштабных проектов, нацеленных на развитие взаимовыгодных экономических связей и укрепление международного сотрудничества за счет формирования мощной транспортно-коммуникационной инфраструктуры. Туркменистан по его инициативе планомерно превращается в международный логистический кластер с транснациональными автомобильными дорогами, современной авиацией и новыми аэропортами, крупнейшим в регионе портом и морскими судами (паромами).

Согласно Национальной программе социально-экономического развития страны на 2011–2030 годы, Туркменистан определен как трансконтинентальный экономический мост взаимодействия европейской, азиатско-тихоокеанской и южно-азиатской экономических систем. Исходя из этого, приоритетным направлением этой долгосрочной программы является опережающее развитие транспортно-коммуникационного комплекса, способного в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах. Основными задачами вышеназванной программы являются последовательная интеграция в мировую транспортную систему, дальнейшее расширение национальной инфраструктуры[11].

В этой связи железная дорога Казахстан — Туркменистан — Иран — это не только экономически и коммерчески обоснованный проект, но и серьезный фактор геополитики, способный оказать большое позитивное влияние на общую обстановку в регионе и за его пределами, стать серьезным фактором стабильности и безопасности в Азии, придать дополнительную устойчивость всей системе континентальных политических связей. Перспективность проекта очевидна и в контексте укрепления взаимодействия на уровне международных и региональных организаций, в том числе таких, как Шанхайская Организация Сотрудничества (ШОС), Содружество Независимых Государств, Организация Экономического Сотрудничества.

Цели этого масштабного проекта объективно соответствуют долгосрочной стратегии ООН и ее специализированных агентств, а также ОБСЕ с точки зрения рассмотрения региона как прочного звена стратегической цепи стабильности в южном поясе Евразии, перспективного экономического партнера, крупного транспортно-транзитного узла континентального значения.

В настоящее время все более актуальной становится задача формирования транснациональных транспортных коридоров. Поэтому международные инициативы президента Туркменистана, которые были озвучены на сессиях ГА ООН, саммитах глав государств СНГ, ШОС и других форумах высокого уровня, направлены на укрепление и расширение взаимовыгодных торгово-экономических связей, с учетом новых реалий и запросов времени. В частности, речь идет о разработке Специальной программы ООН по развитию транспорта, предусматривающей изучение транзитно-транспортных возможностей между Каспийским и Черным морями, Средней Азией и Ближним Востоком.

10 февраля 2016 г. из Туркменистана в Иран через железнодорожную станцию Серахс проследовал пробный контейнерный поезд, совершающий первый рейс по маршруту Китай — Казахстан — Туркменистан — Иран. Общая протяженность этого маршрута составляет около 10 тыс. км, а время в пути — около двух недель, что в среднем в два раза быстрее, чем морским путем, на который уходит 25–30 суток. Существенное сокращение времени прохождения означает и значительное уменьшение транспортных издержек, то есть повышается экономическая выгодность маршрута.

Эта трасса, протянувшаяся по территории ряда сопредельных стран, в том числе и Туркменистана, является первым логистическим решением в скоростной доставке грузов от побережья Восточного Китая на рынки Персидского залива. Для Туркменистана участие в этом масштабном логистическом проекте означает активизацию его транзитных возможностей как государства с развитой транспортной системой, являющейся сегодня одним из важнейших признаков социально-экономического и технологического прогресса, вовлеченности Украины в систему мирохозяйственных связей.

Международные транспортные коридоры стали ключевыми механизмами глобализации мировой экономики. Туркменистан стал катализатором этих процессов, опираясь на свое устойчивое экономическое и социальное развитие, а также разработанную президентом страны стратегию реализации геоэкономического потенциала государства в интересах всего региона и континента. Ашхабад превращается в один из важных мировых транспортно-транзитных центров.

Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры является одним из безусловных приоритетов политики Туркменистана. Она открывает огромные возможности для оптимизации транспортных потоков на Евразийском пространстве, обеспечивая выход на морские терминалы

[11] Овлякулиева Д. Три этапа «Национальной программы социально-экономического развития Туркменистана на 2011–2030 годы» [Электронный ресурс]. — Режим доступа :http://infoabad.com/obschestvo-i-yekonomika/tri-yetapa-nacionalnoi-programy-socialno-yekonomicheskogo-razvitija-turkmenistana-na-2011-2030-gody.html

Каспийского и Черноморско-Балтийского региона, Ближнего Востока, Южной и Юго-Восточной Азии, Азиатско-Тихоокеанского региона, где расположены такие многонаселенные и быстроразвивающиеся страны, как Турция, Китай, Индия, Пакистан, Япония, Таиланд и др.

Важными звеньями международной сети транспортных коммуникаций призваны стать железные дороги Казахстан — Туркменистан — Иран и Туркменистан — Афганистан — Таджикистан, автомобильные и железнодорожные мосты через реку Амударью, аэропорты в Ашхабаде и в велаятах, скоростные автомагистрали, Международный морской порт города Туркменбаши, другие объекты, которые уже введены в строй и ныне сооружаются в Туркменистане. В соответствии с Национальной программой развития гражданской авиации Туркменистана на 2012–2030 годы, в столице и велаятах ведется строительство новых и модернизация действующих аэропортов.

Подчеркнув важность активизации конструктивного взаимодействия в сфере развития международной транспортной системы со специализированными структурами ООН, президент Туркменистана предложил на основе опыта МСАТ, ЕЭК и ЭСКАТО обсудить возможности создания Модального Шоссе для Центральной Азии с выходом на Турцию.

Туркменистан также готов выступить в качестве активного партнера и участника программы ТРАСЕКА, поскольку формирование западного транспортного коридора из Центральной Азии имеет огромное значение в контексте реализации целей возрождения Великого шелкового пути и соединения двух мировых экономических полюсов Евразии на качественно новых критериях.

Другим показательным примером служит инициированный президентом Туркменистана проект нового транспортного коридора «Средняя Азия — Ближний Восток» (Узбекистан — Туркменистан — Иран — Оман), к которому проявляют высокий интерес соседние страны с целью возможного участия в нём[12].

В целях укрепления и развития отношений в области морского транспорта между государствами Каспийского моря на основе свободы движения морских судов, принципов равенства и взаимной выгоды между правительствами Туркменистана и Казахстана было подписано Соглашение о сотрудничестве в области торгового мореплавания. На дипломатическом уровне прорабатываются аналогичные проекты межправительственных туркмено-азербайджанского и туркмено-иранского соглашений.

Особое значение имеет активно ведущееся строительство нового Международного морского порта Туркменбаши. Через туркменское Приморье проходит международный транспортный коридор ТРАСЕКА, и в недалеком будущем «морские ворота», связывающие Центральную Азию и Европу, станут крупнейшим логистическим и распределительным центром региона.

Этот масштабный инвестиционный проект предусматривает сооружение автомобильно-пассажирского паромного терминала общей площадью 230 тыс. кв. м и контейнерного терминала общей площадью 249 тыс. кв. м. В комплекс войдут общий погрузочный терминал, терминал сыпучих грузов, полипропиленовый терминал, а также судостроительный и судоремонтный заводы, которые займут территорию в 166 тыс. кв. м. Возможности автопассажирского и контейнерного терминалов, а также паромов удовлетворят высокую потребность в услугах по перевозке грузов и пассажиров в Каспийском море, в том числе транзитных. Здесь важно отметить, что в условиях строительства только в прошлом году через Международный морской порт Туркменбаши было перевезено более 20 млн тонн грузов.

Таким образом, усилия Туркменистана в транспортной сфере на национальном уровне и в сотрудничестве с зарубежными партнерами способствует значительному повышению его политического имиджа на международной арене. По сути, целью транспортной политики Туркменистана является политико-правовое оформление широкого многостороннего консенсуса для последующего создания трансконтинентального (Азия — Европа) транспортно-транзитного коридора.

В 2015 г. Туркменистан вошел в первую десятку стран по индексу привлечения прямых иностранных инвестиций[13]. По прогнозам Международного валютного фонда (МВФ) в ближайшие годы в стране будет сохраняться высокая динамика роста ВВП, благодаря проведению взвешенной инвестиционной политики и за счет солидных объемов иностранных капиталовложений.

2016 г. стал юбилейным для страны: исполняется 25 лет со дня обретения Туркменистаном независимости. Этот год пройдет под девизом «Год почитания наследия, преобразования Отчизны». Туркменистан и в дальнейшем будет продолжать политику по обеспечению глобальной и региональной безопасности, экономических преобразований и устойчивого развития.

---

[12] В 2016 году все дороги мира приведут в Туркменистан [Электронный ресурс] // Туркменистан: золотой век (электронная газета). — 2015. — 29 января. — Режим доступа :http://www.turkmenistan.gov.tm/?id=10177

[13] Гасанов Г. Туркменистан в первой 10-ке по привлечению прямых иностранных инвестиций [Электронный ресурс] / Г. Гасанов. — Режим доступа : http://www.trend.az/business/economy/2465512.html. — Название с экрана.

ИСТОЧНИКИ

1. Аманмурадов Н. Приоритеты транспортной дипломатии Туркменистана [Электронный ресурс] / Н. Аманмурадов // Image.ua: міжнародний діловий журнал. — 2015. — 16 лютого. — Режим доступа : http://image.ua/ukrayina-turkmenistan/prioritety-transportnoj-diplomatii-turkmenistana
2. Антонова И. Новый имидж Туркменистана [Электронный ресурс] / И. Антонова // Черноморско-Каспийский курьер. — 2015. — 16 сентября. — Режим доступа : http://chekas.ru/ru/integration/546.html
3. Бердымухамедов Г. Экономическая стратегия Туркменистана: опираясь на народ, во имя народа / Г. Бердымухамедов. — Ашхабад, 2011. — 20 с.
4. В 2016 году все дороги мира приведут в Туркменистан [Электронный ресурс] // Туркменистан: золотой век (электронная газета). — 2015. — 29 января. — Режим доступа : http://www.turkmenistan.gov.tm/?id=10177
5. В Ашхабаде планируется проведение I Всемирной конференции по транспортной инфраструктуре [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://tdh.gov.tm/index.php/ru/2013-04-13-07-33-68/15737-2015-12-29-22-41-42
6. Возрождение Великого шелкового пути в XXI веке: от теории к практике [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://www.iru-eapd.org/detail_publications/id.10
7. Гасанов Г. Туркменистан в первой 10-ке по привлечению прямых иностранных инвестиций [Электронный ресурс] / Г. Гасанов. — Режим доступа : http://www.trend.az/business/economy/2465512.html
8. Корнієнко В.О. Імідж України у внутрішньополітичних і геополітичних контекстах сучасності / В.О. Корнієнко, С.Г. Денисюк // Studia Politologica Ucraino-Polonia. — Житомир — Київ — Краків : ФОП Євенок О.О., 2014. — Вип. 4. — С. 93–101.
9. Овлякулиева Д. Три этапа «Национальной программы социально-экономического развития Туркменистана на 2011–2030 годы» [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://infoabad.com/obschestvo-i-yekonomika/tri-yetapa-nacionalnoi-programy-socialno-yekonomicheskogo-razvitija-turkmenistana-na-2011-2030-gody.html
10. Проект совместной декларации о развитии евроазиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права. Принято группой экспертов ЕЭК ООН 19 октября, 2012 г. [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc2/ECE-TRANS-SC2-2012-infdoc06r.pdf
11. Туркменистан готов к увеличению поставок топлива в Украину [Электронный ресурс] // Корреспондент.biz. — 2015. — 29 октября. — Режим доступа : http://korrespondent.net/business/economics/3582552-turkmenystan-hotov-k-uvelychenyui-postavok-toplyva-v-ukraynu
12. Шоковая терапия [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://ru.wikipedia.org/ wiki.

REFERENCES

1. Amanmuradov N. Prioritety transportnoy diplomatii Turkmenistana [Elektronnyi resurs] / N. Amanmuradov // Image.ua: mizhnarodnyi dilovyi zhurnal. — 2015. — 16 liutoho. — Rezhym dostupa : http://image.ua/ukrayina-turkmenistan/prioritety-transportnoj-diplomatii-turkmenistana/
2. Antonova I. Novyi imidzh Turkmenistana [Elektronnyi resurs] / I. Antonova // Chernomorsko-Kaspiiskii kurier. — 2015. — 16 sentiabria. — Rezhim dostupa : http://chekas.ru/ru/integration/546.html
3. V 2016 godu vse dorogi mira privedut v Turkmenistan [Elektronnyi resurs] // Turkmenistan: zolotoi vek (elektronnaia gazeta). — 2015. — 29 yanvaria. — Rezhim dostupa : http://www.turkmenistan.gov.tm/?id=10177
4. V Ashkhabade planiruetsa provedenie I Vsemirnoi konferentsii po transportnoi infrastrukture [Elektronnyi resurs]. — Rezhim dostupa : http://tdh.gov.tm/index.php/ru/2013-04-13-07-33-68/15737-2015-12-29-22-41-42
5. Vozrozhdenie Velikogo shelkovogo puti v XXI veke: ot teorii k praktike [Elektronnyi resurs]. — Rezhim dostupa : http://www.iru-eapd.org/detail_publications/id.10
6. Gasanov G. Turkmenistan v pervoi 10-ke po privlecheniiu priamykh inostrannykh investitsii [Elektronnyi resurs] / G. Gasanov. — Rezhim dostupa : http://www.trend.az/business/economy/2465512.html
7. Berdymukhamedov G. Ekonomicheskaia strategiia Turkmenistana: opiraias na narod, vo imia naroda / G. Berdymukhamedov. — Ashkhabad, 2011. — 20 s.

8. Korniienko V.O. Imidzh Ukrainy u vnutrishniopolitychnykh i heopolitychnykh kontekstakh suchasnosti / V.O. Korniienko, S.H. Denysiuk // Studia Politologica Ucraino-Polonia. — Zhytomyr-Kyiv-Krakiv : FOP Yevenok O.O., 2014. — Vyp. 4. — S. 93–101.
9. Ovliakulieva D. Tri etapa «Natsionalnoi programmy sotsialno-ekonomicheskogo razvitiia Turkmenistana na 2011–2030 gody» [Elektronnyi resurs]. — Rezhim dostupa : http://infoabad.com/obschestvo-i-yekonomika/tri-yetapa-nacionalnoi-programy-socialno-yekonomicheskogo-razvitija-turkmenistana-na-2011-2030-gody.html
10. Proekt sovmestnoi deklaratsii o razvitii evroaziatskikh zheleznodorozhnykh perevozok i deiatelnosti po sozdaniiu yedinogo zheleznodorozhnogo prava: Priniato Gruppoi ekspertov EEK OON 19 oktiabria, 2012 g. [Elektronnyi resurs]. — Rezhim dostupa : https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc2/ECE-TRANS-SC2-2012-infdoc06r.pdf
11. Turkmenistan gotov k uvelicheniiu postavok topliva v Ukrainu [Elektronnyi resurs] // Korrespondent.biz. — 2015. — 29 oktiabria. — Rezhim dostupa : http://korrespondent.net/business/economics/3582552-turkmenystan-hotov-k-uvelychenyui-postavok-toplyva-v-ukraynu
12. Shokovaia terapiia [Elektronnyy resurs]. — Rezhim dostupa : https://ru.wikipedia.org/ wiki/

Нурберди Аманмурадов

ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА ЯК ІМІДЖЕУТВОРЮВАЛЬНИЙ ФАКТОР ЗОВНІШНЬОПОЛІТИЧНОЇ СТРАТЕГІЇ ТУРКМЕНІСТАНУ

У статті визначено основні пріоритети транспортної політики сучасного Туркменістану в контексті формування його позитивного іміджу, соціально-економічної модернізації туркменського суспільства та ініціатив президента Г. Бердимухамедова для послідовної інтеграції країни у світову транспортну систему. Розкрито значення низки важливих документів, пов'язаних з розвитком євроазіатських транспортних зв'язків через територію Туркменістану і створенням стійкої транспортної системи.

Ключові слова: *імідж країни, транспортна політика, інвестиційна політика, транспортна інфраструктура.*

Nurberdy Amanmuradov

TRANSPORT POLICY AS AN IMAGE FACTOR OF FOREIGN POLITICAL STRATEGY OF TURKMENISTAN

The article outlines the main priorities of transport policy of modern Turkmenistan in the context of the formation of its positive image, socio-economic modernization of the Turkmen society and the president's initiatives, with a view to progressive integration into the world transport system. A much number of important documents have been reviled. They are related to the development of Euro-Asian transport roads through the territory of Turkmenistan and the creation of a sustainable transport system.
Turkmen government's initiatives in the development of the leading areas of the economy, preparation of large-scale projects with a view to enhancing international relations have been analyzed. It is proved that relations between Ukraine and Turkmenistan are friendly. There have been studied Turkmenistan initiative concerning establishment of an extensive transport transit network and logistics infrastructure of combined type in the following destinations: the East-West and North-South. In the future it will include transit transcontinental corridors leading up to the Caspian Sea region, the Black Sea, the Mediterranean Sea, and the Baltic Sea. Ukraine can use its well-developed port infrastructure and beneficial geographical location, to actively participate in this project. Also the author examines the problem of the development of the UNO Special Programme for Transport Development. This program involves the study of transit transport capacity between the Caspian and the Black Sea, Central Asia and the Middle East. The aim of the transport policy of Turkmenistan is a political and legal formalization of broad multilateral consensus for the subsequent creation of the transcontinental (Asia-Europe) transport transit corridor.

Key words: *country's image, transport policy, investment policy, transport infrastructure.*

Дата надходження статті до редакції: 20 квітня 2016 р.