
V. СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО І МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

УДК 327

ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА ЯК ІМІДЖЕУТВОРЮЮЧИЙ ЧИННИК ЗОВНІШНЬОПОЛІТИЧНОЇ СТРАТЕГІЇ ТУРКМЕНИСТАНУ

Н. АМАНМУРАДОВ, кандидат політичних наук,
(Надзвичайний і Повноважний Посол Туркменістану в Україні)

Анотація. *Визначено основні пріоритети транспортної політики сучасного Туркменістану в контексті формування його позитивного іміджу, соціально-економічної модернізації туркменського суспільства й ініціатив Президента Г. Бердимухамедова, з метою послідовної інтеграції країни у світову транспортну систему. Розкрито значення низки важливих документів, пов'язаних із розвитком Євроазіатських автотранспортних зв'язків через територію Туркменістану та створенням його стійкої транспортної системи.*

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

Сьогодні політичний імідж будь-якої країни визначається тими завданнями, постановка яких відповідає вимогам часу, а їх успішне розв'язання – кардинально відповідає найбільш важливим викликам часу ситуації як усередині окремої країни, так і за її межами [1].

Після набуття незалежності державами Центральної Азії, формування їх зовнішньої політики відбувалося у складних умовах балансування між різними центрами сили. З огляду на це, актуальним і значущим є приклад розвитку однієї з центральноазіатських країн – Туркменістану, який за допомогою

політики позитивного нейтралітету, використовуючи власні запаси газу й нафти, зумів подолати труднощі перехідного періоду й розвиває нині економічні та правові механізми задля формування «демократичної, правової і світської держави» (ст. 1 Конституції Туркменістану).

За 20 років у Туркменістані засвоєно інвестицій в обсязі 117 млрд 200 млн дол. США. За цей час було побудовано та введено в експлуатацію 250 заводів і фабрик, 26 млн м² житла, 187 лікарень і лікувально-оздоровчих центрів, 394 школи, 310 дитячих садків, 94 закладів культури, 39 висококласних го-

телів, понад 70 адміністративних будівель міністерств і відомств, а також електростанції, залізниці, аеропорти, великі мости й газопроводи. Нині в державі будується більше двох тисяч великих об'єктів [2].

Незалежний Туркменистан зазнав одночасно кілька трансформацій: модернізацію політичної системи, перехід до ринкових відносин в економіці, глибоку психологічну перебудову людини, яку було проголошено найвищою цінністю туркменського суспільства. За словами Президента Туркменистану Г. Бердимухамедова, виникла необхідність «сучасну ідею суспільного розвитку втілити через залученість у цей процес людської особистості, без чого будь-яка національна ідея правління як погано натягнутий канат над гірською прірвою» [3, с. 2]. Завдяки творчому використанню історичного досвіду, Туркменистан зумів ефективно використати можливості державного регулювання ринкових економічних процесів, включаючи перехід до ринку й розвиток підприємництва. Завдяки цим заходам, населення Туркменистану фактично не зазнало тих наслідків і складнощів, які спричинило застосування в деяких країнах так званої «шокової терапії» [4].

До різних аспектів життя держав Центральної Азії, у тому числі Туркменистану, зверталися багато дослідників і політичних діячів. Істотний внесок у наукову розробку проблем розвитку цих країн зробили вчені-фахівці в царині зовнішньої політики держав Центральної Азії, серед яких слід виділити Р. Г. Абдулатіпова, М. А. Атаєва, М. С. Гафарлі. Значно вплинули на аналіз концепції позитивного нейтралітету Туркменистану роботи А. Д. Джекшенкулова, Є. А. Кепбанова, Б. С. Караєва, Г. Н. Смірнова та інших авторів. Мета наявної наукової розвідки – визначення основних пріоритетів транспортної політики сучасного Туркменистану як системоутворюючого чинника його зовнішньополітичного іміджу.

Транспортній політиці Туркменистану приділяється сьогодні значна увага, що продиктовано тим спадком, який залишило Туркменистану його історичне минуле. Почнемо

з того, що Центральна Азія протягом століть знаходилась на перетині найважливіших шляхів між Європою і Східною Азією і між Північною і Південною Азією. Однак, починаючи із XVI ст., Центральна Азія стала втрачати своє значення і згодом перетворилася в бідну, що не мала виходів до морів, околицю спочатку царської Росії, а потім Радянського Союзу. Протягом 70 років радянського правління центральноазіатські республіки, практично відрізані від решти світу, утворили міцні економічні зв'язки з іншими регіонами СРСР.

У результаті розпаду Радянського Союзу в 1991 р. центральноазіатський регіон виявився розрізаний новими кордонами, які звели бар'єри на шляху торговельних та міжособистісних зв'язків і підірвали інтегровані, але вразливі водні та енергетичні системи. Однак, зважаючи на своє географічне положення та національні економічні інтереси, Туркменистан і його сусіди безпосередньо зацікавлені в євразійській інтеграції, що виходить за межі одного регіону й охоплює найважливіші шляхи розвитку країн континенту. З розвитком механізованих засобів пересування, караванні стежки, які поєднали дві частини величезного континенту, на якийсь час втратили свою значимість. Але сьогодні ідея відродження Великого Шовкового шляху в новій якості знайшла своє практичне втілення [5].

У цьому контексті значення транспорту як важливої складової частини економіки Туркменистану визначено його ключовою роллю в територіальному поділі суспільної праці й раціональному розміщенні продуктивних сил.

Президент Туркменистану Г. Бердимухамедов підкреслює, що майбутнє – за комбінованою системою транспортного сполучення, з виходом на найбільші міжнародні та регіональні морські, річкові, автомобільні, залізничні й повітряні вузли, їх оптимальне поєднання і використання переваг кожного з них. Тому сьогодні ситуація змінюється докорінно, а розвиток транспортної інфраструктури стає одним із безумовних пріоритетів політики Туркменистану. Осно-

вою цих позитивних процесів стали конкретні інтеграційні проекти в окремо взятих ключових галузях. На 66-й сесії Генасамблеї Організації Об'єднаних Націй у вересні 2011 р., Президентом Туркменістану було озвучено пропозицію щодо розробки Спеціальної міжрегіональної програми ООН із розвитку транспорту. З метою практичної реалізації цієї пропозиції у травні 2012 р. Уряд Туркменістану провів за підтримки спеціалізованих інститутів і структур ООН, ОБСЄ та ТРАСЕКА Міжнародну конференцію, присвячену перспективам розвитку транспортно-транзитних маршрутів у регіоні Каспійського моря та Центральної Азії.

З метою практичної реалізації вищезазначених ідей, туркменська сторона, співпрацюючи з низкою міжнародних організацій, у вересні 2013 р. у рамках роботи 68-ї сесії Генеральної Асамблеї ООН у Нью-Йорку організувала захід високого рівня, на порядок денний якого було винесено аспекти міжнародного партнерства у сфері транспорту в контексті Цілей сталого розвитку після 2015 року. Було підписано низку документів, у тому числі Меморандум про взаєморозуміння між Урядом Туркменістану й Міжнародним союзом автомобільного транспорту з розвитку євроазіатських автотранспортних зв'язків через територію Туркменістану. Крім того, Туркменістан приєднався до Спільної декларації про розвиток євроазіатських залізничних перевезень і діяльності зі створення єдиного залізничного права та Спільної заяви про майбутній розвиток євроазіатських транспортних зв'язків, прийнятих у Женеві в лютому 2013 р. [6].

На початку вересня 2014 року в Туркменістані відбулась Міжнародна конференція високого рівня, присвячена ролі транспорту та транзитних коридорів у забезпеченні міжнародного співробітництва та сталого розвитку. Організаторами конференції виступили Уряд Туркменістану спільно з Європейською економічною комісією (ЄЕК) ООН, Економічною і соціальною комісією ООН для Азіатсько-Тихоокеанського регіону (ЕСКАТО), Організацією з безпеки і співробітництва в Європі (ОБСЄ), Міжнародним

союзом автомобільного транспорту (МСАТ). За підсумками Конференції була прийнята Ашхабадська декларація, яка визначила нові підходи до нарощування міжнародного співробітництва та поглиблення інтеграційних процесів у сфері формування трансконтинентальних транзитно-транспортних коридорів.

У грудні 2014 р., на 69-й сесії Генеральної Асамблеї Організації Об'єднаних Націй, було прийнято Резолюцію «Роль транспортно-транзитних коридорів у забезпеченні міжнародного співробітництва для сталого розвитку», ініційовану Президентом Туркменістану [7]. Співавторами вищезазначеного документа виступили всі країни Центральної Азії, більшість держав Азіатсько-Тихоокеанського регіону, країни Європи, Латинської Америки та Африки – усього 66 держав, що свідчить про неухильне підвищення позитивного іміджу Туркменістану на світовій арені. Дана Резолюція фактично є першим документом Генеральної Асамблеї ООН, що офіційно закріпив пропозицію про створення глобального партнерства зі сталого транспорту.

Важливе значення для зміцнення і розвитку політичного іміджу мають туркмено-українські відносини [8], у яких спостерігається позитивна динаміка розвитку в політичній, торговельно-економічній та культурно-гуманітарній сферах. Україну й Туркменістан пов'язують спільне історичне минуле, близькість інтересів у становленні молодих незалежних держав, дружба українського й туркменського народів.

Стосунки між обома країнами традиційно носять дружній характер. Практично щороку проходять зустрічі й переговори на різних рівнях. Такі зустрічі й ділові контакти проходять не тільки в рамках двосторонніх візитів, але і в ході проведення різного роду міжнародних форумів, самітів, нарад, зокрема, під егідою ООН, у рамках СНД і т.п. Регулярними є контакти між лідерами держав. На зовнішній арені інтереси України й Туркменістану в чомусь схожі, а з деяких питань збігаються. Підтвердженням цьому є традиційна підтримка один одного в таких міжнародних організаціях, як ООН та ОБСЄ.

У цьому контексті слід особливо відзначити офіційний візит Президента України П. Порошенка в Туркменистан, що відбувся 28–29 жовтня 2015 року на запрошення Президента Туркменистану Г. Бердимухамедова. У ході зустрічі лідери держав відзначили важливість співпраці у транспортному секторі. «Сьогодні Туркменистан спільно з партнерами створює розгалужену мережу транспортно-транзитної і логістичної інфраструктури комбінованого типу за напрямками Схід-Захід і Північ-Південь. У перспективі вона буде включати в себе транзитні трансконтинентальні коридори, що виходять на регіони Каспійського моря, Чорноморського басейну, Середземномор'я, Балтії. Це відкриває оптимальний шлях до європейських і близькосхідних ринків. Україна, яка володіє потужною портовою інфраструктурою і вигідним географічним розташуванням, може зіграти важливу роль у здійсненні цих планів», – зазначив Президент Г. Бердимухамедов [9].

25 грудня 2015 року на спільному засіданні Кабінету Міністрів Туркменистану й Державної ради безпеки за пропозицією Генерального секретаря Організації Об'єднаних Націй на кінець 2016 року заплановано проведення в Ашхабаді I Всесвітньої конференції зі створення стійкої транспортної системи [10]. У цьому контексті слід зазначити, що Президент Туркменистану Г. Бердимухамедов виступив ініціатором великомасштабних проектів, націлених на розвиток взаємовигідних економічних зв'язків і зміцнення міжнародного співробітництва за рахунок формування потужної транспортно-комунікаційної інфраструктури. Туркменистан за його ініціативи планомірно перетворюється в міжнародний логістичний кластер із транснаціональними автомобільними дорогами, сучасною авіацією і новими аеропортами, найбільшими в регіоні портом і морськими судами (поромами).

Згідно з «Національною програмою соціально-економічного розвитку Туркменистану на 2011–2030 роки», Туркменистан визначено як трансконтинентальний економічний міст взаємодії європейської, азіатсько-тихоокеан-

ської і південноазійської економічних систем. Виходячи з цього, пріоритетним напрямом цієї довгострокової програми є випереджальний розвиток транспортно-комунікаційного комплексу, здатний у повному обсязі задовільняти потреби економіки й населення у транспортних послугах. Основними завданнями вищеназваної програми є послідовна інтеграція до світової транспортної системи, подальше розширення національної інфраструктури [11].

У зв'язку з цим залізниця Казахстан-Туркменистан-Іран – це не тільки економічно й комерційно обґрунтований проект, а й важливий чинник геополітики, здатний позитивно вплинути на загальну обстановку в регіоні й за його межами, стати важливим чинником стабільності й безпеки в Азії. Перспективність проекту очевидна й у контексті зміцнення взаємодії на рівні міжнародних і регіональних організацій, у тому числі таких, як Шанхайська Організація Співробітництва, Співдружність Незалежних Держав, Організація Економічного Співробітництва. Мета цього масштабного проекту об'єктивно відповідає довгостроковій стратегії Організації Об'єднаних Націй та її спеціалізованих агентств, Організації з безпеки і співробітництва в Європі.

Нині все більш актуальним стає завдання формування транснаціональних транспортних коридорів. На зміцнення і розширення взаємовигідних торгово-економічних зв'язків, з урахуванням нових реалій і викликів часу, спрямовані міжнародні ініціативи Президента Туркменистану, які були озвучені на сесіях Генеральної Асамблеї Організації Об'єднаних Націй, самітах глав держав СНД, ШОС та інших форумах високого рівня. Зокрема, ідеться про розробку Спеціальної програми ООН із розвитку транспорту, що передбачає вивчення транзитно-транспортних можливостей між Каспійським і Чорним морями, Середньою Азією та Близьким Сходом.

10 лютого 2016 року через Туркменистан до Ірану пройшов пробний контейнерний потяг, який здійснив перший рейс за маршрутом Китай-Казахстан-Туркменистан-Іран. Загальна довжина цього маршруту становить

близько 10 тис. км, а час у дорозі – близько двох тижнів, що в середньому вдвічі швидше за морський шлях, на який припадає 25–30 діб. Ця траса, що простягнулася територією ряду суміжних країн, у тому числі й Туркменістану, є першим логістичним рішенням у швидкісній доставці вантажів від узбережжя Східного Китаю до ринків Перської затоки. Для Туркменістану участь у цьому масштабному логістичному проекті означає активізацію транзитних можливостей як держави з розвинутою транспортною системою, яка є сьогодні однією з найважливіших ознак соціально-економічного та науково-технічного прогресу Туркменістану.

Міжнародні транспортні коридори стали ключовими механізмами глобалізації світової економіки. Ставши каталізатором цих процесів, Туркменістан формує на своїй території один із важливих транспортних центрів континенту, спираючись на сталий економічний і соціальний розвиток країни й розроблену Президентом Туркменістану стратегію реалізації гео економічного потенціалу держави в інтересах усього регіону й континенту.

Отже, розвиток транспортної інфраструктури є одним із безумовних пріоритетів політики Туркменістану. Вона відкриває величезні можливості для оптимізації транспортних потоків на Євразійському просторі, забезпечуючи вихід на морські термінали Чорноморського й Балтійського регіонів, Південної і Південно-Східної Азії, Близького Сходу, а також на такі країни, як Китай, Індія, Пакистан, країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону.

Важливими ланками міжнародної мережі транспортних комунікацій покликані стати залізниці Казахстан-Туркменістан-Іран і Туркменістан-Афганістан-Таджикистан, автомобільні та залізничні мости через Амудар'ю, аеропорти в Ашхабаді й у велятах (адміністративна одиниця), швидкісні автомагістралі, Міжнародний морський порт міста Туркменбаші, інші об'єкти, які нині споруджуються в Туркменістані. Відповідно до «Національної програми розвитку цивільної авіації Туркменістану на 2012–2030 роки», у столиці й велятах будують нові й модернізують діючі аеропорти.

Підкресливши важливість активізації конструктивної взаємодії у сфері розвитку міжнародної транспортної системи зі спеціалізованими структурами ООН, Президент Туркменістану запропонував на основі досвіду Міжнародного союзу автомобільного транспорту (IRU), ЄЕК і ЕСКАТО обговорити можливість створення Модального Шосе для Центральної Азії з виходом на Туреччину.

Туркменістан також готовий виступити в якості активного партнера й учасника програми Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА), оскільки формування західного транспортного коридору з Центральної Азії має величезне значення в контексті реалізації цілей відродження Великого Шовкового шляху й з'єднання двох світових економічних полюсів Євразії на якісно нових умовах.

Іншим показовим прикладом слугує ініційований Президентом Туркменістану проект нового транспортного коридору «Середня Азія – Близький Схід» (Узбекистан-Туркменістан-Іран-Оман), до якого виявляють інтерес сусідні країни з метою можливої участі в ньому [12].

З метою зміцнення і розвитку відносин у галузі морського транспорту між державами Каспійського моря на основі свободи руху морських суден, принципів рівності та взаємної вигоди між Урядами Туркменістану й Казахстану було підписано Угоду про співробітництво в галузі торговельного мореплавства. На дипломатичному рівні опрацьовуються аналогічні проекти міжурядових туркмено-азербайджанських і туркмено-іранських угод.

Особливе значення має будівництво нового Міжнародного морського порту Туркменбаші. Через туркменське Примор'я проходить міжнародний транспортний коридор ТРАСЕКА, і в недалекому майбутньому «морські ворота», що зв'язують Центральну Азію та Європу, стануть найбільшим логістичним і розподільчим центром регіону.

Цей масштабний інвестиційний проект передбачає спорудження автомобільно-пасажирського поромного терміналу загальною площею 230 тис. м² і контейнерного терміналу загальною площею 249 тис. м². У ком-

плекс увійдуть загальний навантажувальний термінал, термінал сипучих вантажів, поліпропіленовий термінал, а також суднобудівний і судноремонтний завод, який займе територію в 166 тисяч квадратних метрів. Можливості автопасажи́рського й контейнерного терміналів, а також поромів задовольняють потребу в послугах із перевезення вантажів і пасажирів у Каспійському морі, у тому числі транзитних. Тут важливо відзначити, що тільки в минулому році через Міжнародний морський порт Туркменбаші було перевезено більше 20 млн тонн вантажів.

Отже, зусилля Туркменистану у транспортній сфері на національному рівні та у співпраці із зарубіжними партнерами сприяє значному підвищенню його політичного іміджу на міжнародній арені. По суті, метою транспортної політики Туркменистану є політико-правове оформлення широкого багатостороннього консенсусу для подальшого створення трансконтинентального (Азія-Європа) транспортно-транзитного коридору.

У 2015 р. Туркменистан увійшов до першої десятки країн за індексом залучення прямих іноземних інвестицій [2]. За прогнозами Міжнародного валютного фонду, у найближчі роки у країні зберігатиметься висока динаміка зростання ВВП, що забезпечується проведенням зваженої інвестиційної політики за рахунок солідних обсягів іноземних капіталовкладень.

2016 рік – ювілейний для Туркменистану. У цьому році виповнюється 25 років із дня набуття Туркменистаном Незалежності, який пройде під гаслом «Рік шанування спадщини, перетворення Вітчизни». Туркменистан і надалі продовжуватиме політику щодо оптимізації власного політичного іміджу на міжнародній арені, забезпечення глобальної та регіональної безпеки, економічних перетворень і сталого розвитку.

ЛІТЕРАТУРА

1. Антонова И. Новый имидж Туркменистана [Електронний ресурс] / И. Антонова. – Режим доступу: <http://chekas.ru/ru/integration/546.html>. – Назва з екрана.
2. Гасанов Г. Туркменистан в первой 10-ке по привлечению прямых иностранных инвестиций [Електронний ресурс] / Г. Гасанов. – Режим доступу: <http://www.trend.az/business/economy/2465512.html>. – Назва з екрана.
3. Гурбангулы Бердымухамедов. Экономическая стратегия Туркменистана: опираясь на народ, во имя народа / Бердымухамедов Гарбангулы. – Ашхабад, 2011. – 20 с.
4. Шоковая терапия [Електронний ресурс]. – Режим доступа: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Шоковая_терапия_\(экономика\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Шоковая_терапия_(экономика)). – Назва з екрана.
5. Возрождение Великого шелкового пути в XXI веке: от теории к практике [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.iru-eapd.org/detail_publications/id.10. – Назва з екрана.
6. Проект совместной декларации о развитии евроазиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права: Принято Группой экспертов ЕЭК ООН 19 октября 2012 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc2/ECE-TRANS-SC2-2012-infdoc06r.pdf>. – Назва з екрана.
7. Аманмурадov Н. Приоритеты транспортной дипломатии Туркменистана [Електронний ресурс] / Н. Аманмурадov. – Режим доступу: <http://image.ua/ukrayina-turkmenistan/priority-transportnoj-diplomatii-turkmenistana/>. – Назва з екрана.
8. Корнієнко В. О. Імідж України у внутрішньополітичних і геополітичних контекстах сучасності / В. О. Корнієнко, С. Г. Денисюк // *Studia Politologica Ucraino-Polonia*. – Вип.4. – Житомир-Київ-Краків: ФОП Євенок О. О., 2014. – С. 93–101.
9. Туркменистан готов к увеличению поставок топлива в Украину [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://korrespondent.net/business/economics/3582552->

- turkmenystan-hotov-k-uvelychenyui-postavok-toplyva-v-ukraynu. – Назва з екрана.
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>. – Назва з екрана.
 11. Овлякулиева Д. Три этапа «Национальной программы социально-экономического развития Туркменистана на 2011–2030 годы» [Электронный ресурс] / Д. Овлякулиева. – Режим доступа: <http://infoabad.com/obshchestvo-i-yeconomika/tri-etapa-nacionalnoi-programy-socialno-yeconomicheskogo-razvitiya-turkmenistana-na-2011-2030-gody.html>. – Назва з екрана.
 12. В 2016 году все дороги мира приведут в Туркменистан [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.turkmenistan.gov.tm/?id=10177>. – Назва з екрана.
 5. *Vozrozhdenye Velykogho shelkovogho puty v XXI veke: ot teoryy k praktyke* [The revival of the Great Silk Road in the XXI century: from theory to practice], Available at: http://www.iru-eapd.org/detail_publications/id.10.
 6. *Proekt sovmestnoj deklaracyy o razvytyy evroazyatskykh zheleznodorozhnykh perevozok y dejatel'nosti po sozdanyju edynogho zheleznodorozhnogho prava: Prynjato Ghruppoj ekspertov EЭК ООН 19 oktjabrja, 2012 gh.* [The draft joint declaration on the development of Euro-Asian rail transport operations and to create a unified railway law], Available at: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc2/ECE-TRANS-SC2-2012-infdoc06r.pdf>.
 7. Amanmuradov N. *Pryorytetu transportnoj dyplomaty Turkmenystana* [Priorities of the transport Diplomacy of Turkmenistan], Available at: <http://image.ua/ukrayina-turkmenistan/prioritety-transportnoj-diplomatii-turkmenistana/>.

REFERENCES

1. Antonova Y. *Novij ymydzh Turkmenystana* [A new image of Turkmenistan], Available at: <http://chekas.ru/ru/integration/546.html>.
2. Ghasanov Gh. *Turkmenistan v pervoj 10-ke po privilecheniju prjamyh inostrannyh investicij* [Turkmenistan in the first 10 on attraction of the foreign direct investment], Available at: <http://www.trend.az/business/economy/2465512.html>.
3. Ghurbanghulu Berdumukhamedov *Ekonomycheskaja strateghyja Turkmenystana: opyrajasj na narod, vo ymja naroda* [Economic strategy of Turkmenistan: Relying on the people, for the people]. Ashkhabad, 2011. 20 p.
4. *Shokovaja terapija* [Shock therapy], Available at: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Shokovaja_terapija_\(экономыка\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Shokovaja_terapija_(экономыка)).
8. Kornijenko V. O., Denysjuk S. Gh. *Imidzh Ukrajiny u vnutrishnjopolitychnykh i gheopolitychnykh kontekstakh suchasnosti* [The image of Ukraine in the internal political and geopolitical context of today]. Zhytomyr-Kyjiv-Krakiv: FOP Jevenok O. O., 2014. pp. 93–101.
9. *Turkmenystan ghotov k uvelychenyju postavok toplyva v Ukaynu* [Turkmenistan is ready to increase fuel supplies to Ukraine], Available at: <http://korrespondent.net/business/economics/3582552-turkmenystan-hotov-k-uvelychenyui-postavok-toplyva-v-ukraynu>.
10. *V Ashkhabade planyruetsja provedenye I Vsemyrnoj konferencyy po transportnoj ynfrastrukture* [Ashgabat will be held and the World Conference on Transport Infrastructure], Available at: <http://tdh.gov.tm/index.php/ru/2013-04-13-07-33-68/15737-2015-12-29-22-41-42>.

11. Ovljakulyeva D. *Tri jetapa «Nacional'noj programy social'no-jekonomicheskogo razvitija Turkmenistana na 2011-2030 gody»* [The three stages of the "National Program of Socio-Economic Development of Turkmenistan for 2011-2030"], Available at: <http://infoabad.com/obschestvo-i-yekonomika/tri-yetapa-nacionalnoi-programy-socialno-yekonomicheskogo-razvitija-turkmenistana-na-2011-2030-gody.html>.
12. *V 2016 ghodu vse doroghy myra pryvedut v Turkmenystan* [In 2016, all roads will lead the world in Turkmenistan], Available at: <http://www.turkmenistan.gov.tm/?id=10177>.

Н. Аманмурадов, кандидат политических наук (Чрезвычайный и Полномочный Посол Туркменистана в Украине). **Транспортная политика как имиджеобразующий фактор внешнеполитической стратегии Туркменистана.**

Аннотация. Определены основные приоритеты транспортной политики современного Туркменистана в контексте формирования его положительного имиджа, социально-экономической модернизации туркменского общества и инициатив Президента Г. Бердымухамедова, с целью последовательной интеграции страны в мировую транспортную систему. Раскрыто значение ряда важных документов, связанных с развитием евро-азиатских автотранспортных связей через территорию Туркменистана и созданием его устойчивой транспортной системы.

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

N. Amanmuradov, candidate of political sciences (Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Turkmenistan to Ukraine). **Transport policy as a factor of image forming foreign policy strategy of Turkmenistan.**

Summary. The main priorities of transport policy of modern Turkmenistan in the context of its positive image, socio-economic modernization of Turkmen society and the initiatives of President G. Berdimukhamedov were determined with the aim of progressive integrating of the country into the global transport system. The article reveals the importance of a number of important documents related to the development of Euro-Asian road transport linkages through Turkmenistan and its creation of a sustainable transport system.

Keywords: image, transport policy, investment policy, transport infrastructure.