

## Глава 3 • ВОЗРОЖДАЯ И РАЗВИВАЯ ТРАДИЦИИ

### *Насушная необходимость*

Великий шелковый путь, служивший два тысячелетия своеобразным мостом между Востоком и Западом, в наши дни обретает свое второе дыхание. Возрождение древней дороги, простирающейся от берегов Тихого океана до Атлантического, совпало с распадом Советского Союза. Закрытость границ СССР являлась неодолимой преградой на пути нормальных для цивилизованного мира отношений с соседями.

Как указывалось выше, Великий шелковый путь потерял глобальное значение к XVI в., когда европейцы, используя морские маршруты, стали напрямую торговать с Китаем<sup>1</sup>. Однако древний путь все же использовался купцами Средней Азии и Китая для совершения торговых сделок.

В XIX в. из Западного Китая в Кокандское, Хивинское и Бухарское ханства везли чай, шелковые ткани, фарфор, ковры, продукты скотоводства. В обратном направлении — в Западный Китай отправляли парчу, бархат, нитяное золото, лисьи меха, обработанные кожи, драгоценные камни и другие товары. После присоединения Туркестана к Российской империи стали еще поставлять изделия из железа, чугуна, меди и сами эти металлы, женские украшения, зеркала, посуду, сукна, хлопчатобумажные ткани, спички, сахар. Изменилось соотношение между экспортируемыми товарами, и возросли размеры экспорта. Наиболее активно вели торговлю с восточным соседом ташкентские, маргиланские,

---

<sup>1</sup> См. Магидович И. П., Магидович В. И. Очерки по истории географических открытий. М., 1982.

наманганские, кокандские купцы<sup>1</sup>. Облегчало ведение торговли купцам из Средней Азии хорошее знание ими местности, языков и обычаев родственных народов и опора на сложившийся в течение веков опыт обмена товарами на Великом шелковом пути. Это и позволяло вести торговлю гибко и эффективно.

К началу XX в. набор товаров несколько изменился, но довольно бойкая торговля продолжалась. Так, в 1910 г. через туркестанскую границу в Китай было вывезено товаров на сумму свыше пяти миллионов рублей, а завезено более чем на восемь миллионов<sup>2</sup>. Продолжала меняться структура товарооборота. На нем все заметнее сказывалось углубление капиталистических отношений в России. Синьцзян ускоренно превращался в сырьевую базу российской промышленности.

В годы первой мировой войны торговый оборот между Средней Азией и Синьцзяном сокращается. Голод в Средней Азии меняет структуру торговли. Повылся спрос на продовольствие и скот. Если в 1915–1916 гг. из Синьцзяна в Среднюю Азию было перегнано 10–20 тыс. баранов, 500–2000 голов рогатого скота и 200–500 лошадей, то уже в 1917 г. через восточную границу поступило 120 тыс. баранов, 1200 голов рогатого скота и 3 тыс. лошадей.

Торговые отношения продолжались до начала 1930-х годов. Известно, что 88 верблюдов из каравана, доставившего китайские товары в Среднюю Азию, чтобы они не шли без груза на обратном пути, были законтрактованы для заброски оборудования на ледник Федченко. Прежде всего, это были громоздкие детали дома зимовщиков.

Караван шел обратно пустым неслучайно. К этому времени уже проявились результаты политики большевиков по искоренению частного предпринимательства<sup>3</sup>. Жертвами этой политики оказались не только торговцы, но и ремесленники. Последних за мизерную плату насильственно заставляли работать на государственных и кооперативных предприятиях. У непокорных мастеров уничтожали даже необходимое для занятия ремеслом оборудование. Деревянные ткацкие станки в главном центре шелкоткачества Маргилане, например, сжигались<sup>4</sup>. Результатом

<sup>1</sup> Мамедова Э. М. Из истории торговых отношений Туркестана и Синьцзяна (1850–1917 гг.) // В сборнике «Научные работы и сообщения», книга 4, изд. Академии наук Узбекистана. Ташкент, 1961.

<sup>2</sup> Масальский В. И. Россия. Полное географическое описание нашего отечества. Том 19-й. Туркестанский край. С-Пб., 1913. С. 109–110.

<sup>3</sup> Яблоков А. Полвека ледовой вахты. // Журнал «Звезда Востока». 1984. № 1.

<sup>4</sup> Ершов А. Дорогой тысячелетий. // Журнал «Звезда Востока». 1990. № 7.

такой политики стал дефицит самых необходимых для населения товаров. И это в крае, который испокон веков славился на весь Великий шелковый путь мастерством своих ремесленников, а их высококачественные изделия и поныне встречаются во многих уголках земли.

Свертывалось общение между соседними странами и еще по одной причине: из-за все возрастающей подозрительности властей, опасавшихся проникновения шпионов и диверсантов. В итоге граница, как пелось в песнях той эпохи, оказалась «на замке».

После Второй мировой войны нормализации приграничных отношений не способствовали еще и обострившиеся территориальные споры, идеологические противоречия между советскими и китайскими коммунистами.

Советскому Союзу пограничные разногласия с Китаем достались в наследство от Российской империи. В XIX в. был подписан ряд соглашений по демаркации границы между двумя странами. Наиболее важными среди этих соглашений были: Пекинское 1860 г., Санкт-Петербургское 1881 г., Протокол 1884 г. и обмен дипломатическими примечаниями 1894 г. Китайские власти позднее стали называть эти документы «неравными и несправедливыми».

Процесс урегулирования разногласий затянулся на долгие годы и завершился лишь после распада СССР.<sup>1</sup> С началом урегулирования отношения улучшились, и в 80-х годах прошлого века приграничная торговля между СССР и Китаем возобновилась. Однако послабление режима границы не коснулось свободы личных контактов. Нормальные человеческие отношения начали налаживаться между соседями лишь после обретения государствами Средней Азии независимости.

В конце ушедшего века интерес к возобновлению отношений на Великом шелковом пути проявили не только расположенные на нем государства, но и авторитетные международные организации. ЮНЕСКО выступила с проектом «Комплексные исследования Великого шелкового пути — пути диалога». На основе этого проекта состоялись международные экспедиции по горному, степному, пустынному и морскому маршрутам. По сухопутным участкам пути прошли специально изготовленные для путешествия джипы с символикой ЮНЕСКО на

---

<sup>1</sup> Исчерпывающий анализ этого процесса содержится в фундаментальном исследовании академика В. С. Мясникова: Договорными статьями утвердили. М.: 1996. См. также В. С. Мясников (Отв. ред.) Русско-китайские договорно-правовые акты (1689–1916). М., 2004.

бортах. Экспедиция пробудила в сознании мировой общественности неподдельный интерес к древней трансконтинентальной дороге. Был собран богатый научный и информационный материал, позволивший по достоинству оценить ее выдающуюся роль на протяжении тысячелетий в обмене научными знаниями, технологиями, достижениями культуры и в целом в развитии мировой цивилизации.

Демонстрация первых фильмов о древнем пути, публикации в СМИ и издание красочных альбомов явились настоящей сенсацией для многих любителей путешествий. Это натолкнуло Генеральную ассамблею Всемирной туристической организации (ВТО), проводившую очередное свое заседание на индонезийском острове Бали, принять решение о подготовке долгосрочного проекта развития туризма на Великом шелковом пути. Началась разработка и реализация особого концептуального туристического продукта «Туризм на Великом шелковом пути».

Тонкая шелковая нить многие века прочно соединяла пространство и время на огромной территории от Великой китайской стены до Средиземного моря. В новейшей истории роль шелковой нити выпала на долю туризма. В исполнении этой миссии отправным пунктом стал Самарканд. В древнейшем городе на дороге Восток — Запад по инициативе президента Узбекистана и генерального секретаря ВТО в 1994 г. на первом международном заседании, проведенном ВТО совместно с ЮНЕСКО по проекту «Шелковый путь», 19-ю странами-участницами был принят исторический документ — «Самаркандская декларация по туризму на Шелковом пути». Тогда же утверждается единый логотип для использования государственными и частными организациями, принимающими участие в реализации данного проекта.

Следующие заседания ВТО по проекту «Шелковый путь» состоялись в Иране, Грузии и затем — вновь в Узбекистане, на этот раз в Бухаре.

Этапными событиями стали международные форумы ВТО в Сиане (Китай), где утверждается маркетинговый план реализации проекта «Шелковый путь», и в Наге (Япония), где был представлен подготовленный на основе инвентаризации потенциала путешествий в странах региона красочный буклет по туристическому продукту «Шелковый путь». С целью повышения его конкурентоспособности на основных направляющих рынках ВТО в 1998 г. проводит в Алматы (Казахстан) семинар туроператоров. На этой встрече специалистов туризма были выявлены сильные и слабые стороны предлагаемого рынку продукта, предложены практические меры по его улучшению.

Традиционной становится ярмарка «Туризм на Шелковом пути».

С 1994 г. активную пропаганду проекта «Шелковый путь» ВТО разворачивает на крупнейших международных туристических выставках: берлинской ITB, лондонской WTM и мадридской FITUR. На них покупатели и продавцы имеют возможность изучить достоинство проекта.

Нельзя не вспомнить и Генеральную ассамблею ВТО в Стамбуле (Турция), где на специальном заседании было выдвинуто предложение по разработке плана действий с целью установления связи между ремеслами на Шелковом пути (используя положительный опыт проекта ПРООН в Узбекистане) и подготовке 26-серийного фильма о достопримечательностях на трассах древнего пути.

Несмотря на усилия, предпринятые международными организациями и отдельными государствами, в деле реализации проекта «Шелковый путь» остается еще немало нерешенных проблем. Особенно важно, чтобы были устранены ненужные барьеры, связанные с формальностями при совершении визовых и таможенных процедур для путешественников. Это заметно усилило бы на мировом рынке конкурентные позиции туризма по маршрутам древней трансконтинентальной магистрали.

Возрождением Великого шелкового пути заинтересовались и политики многих стран. Убедительное подтверждение тому — состоявшаяся в 1998 г. в Баку международная конференция по этой проблеме с участием представителей более тридцати государств и ряда влиятельных международных организаций. На этой встрече было одобрено создание транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия (ТРАСЕКА). Идея проекта возникла сразу после распада СССР с целью поддержки молодых независимых государств в их стремлении быстрее интегрироваться в мировую экономическую систему. Для практического воплощения проекта в 1993 г. Комиссия Европейского Союза созвала в Брюсселе специальное совещание с участием представителей государств Кавказа и Средней Азии.

На разработку проекта ТРАСЕКА в 1993–1995 гг. выделили свыше 30 млн. экю. В 1995 г. проект евразийского коридора был утвержден на конференции в Вене. Три года спустя в Баку двенадцать стран подписывают Основное многостороннее соглашение. Наряду с государствами Средней Азии и Кавказа документ также подписали Болгария, Молдова, Румыния, Турция, Украина. Ряд стран имеет намерение присоединиться к соглашению.

Эта заинтересованность понятна, ведь проект призван сыграть важную роль в возрождении Великого шелкового пути, дает кратчайший

выход на европейский и мировые рынки. Реализация проекта особенно актуальна для государств Средней Азии, имевших транспортные выходы на мировые рынки только в северном направлении — через Россию.

К примеру, Узбекистан, не располагающий прямым выходом к морским портам, мог направлять свои грузы лишь в трех направлениях. Первый маршрут из центра страны пролегал через плато Устюрт на Гурьев и Астрахань к российским и украинским портам на Черном море. Второй, из Ташкента, вел по территории Казахстана и России к портам Балтии. Третий — опять по просторам Казахстана и России к дальневосточным портам. Все эти маршруты продолжительные и дорогостоящие.

В 1992 г. открылась возможность наладить грузовое и пассажирское сообщение с Китаем через Казахстан. Железнодорожная ветка к восточному соседу была построена почти полвека назад, но из-за осложнившихся советско-китайских отношений с другой стороны границы строительство дороги приостановили.<sup>1</sup> Довели ее до пограничного перехода Алашанькоу — Дружба только теперь. Поскольку большая часть дороги была построена давно, то по своей пропускной способности и техническому состоянию она не отвечает современным требованиям.

Еще один железнодорожный выход к морским портам государства Средней Азии получили в 1996 г., после завершения совместного проекта по строительству 135-километрового пути от туркменской станции Теджен до иранского поселка Серахс. Дорога открыла путь через территорию Ирана к южным морям, арабским странам, в Турцию.

Специалистами рассматриваются и другие варианты выхода к южным морским портам из Средней Азии. Весьма перспективными были бы железные дороги через территорию Афганистана и Пакистана. По одному варианту, стальную магистраль можно проложить по маршруту Кушка — Герат — Кандагар — Чамон — Карачи, а по второму варианту — от Термеза по Афганистану и опять же до пакистанского порта Карачи. Последний путь имеет ряд весомых преимуществ, главное из них — значительно сокращаются расстояния перевозок между пунктами назначения в Южной Азии и Европе. Страны Средней Азии по этому варианту становятся центральным звеном трансконтинентального пути, повышается эффективность различных форм сотрудничества, меняется в пользу государств региона геополитическая обстановка.

---

<sup>1</sup> См. Китай в мировой и региональной политике. История и современность. М., 2000. С. 62–63.

В Афганистане, истерзанном войнами, строительство железной дороги и ее дальнейшая эксплуатация обеспечили бы работой миллионы людей.

В западном направлении путь для потока грузов из Средней Азии и встречного — из Европы стал реальностью благодаря проекту ТРАСЕКА. Этот путь включает в себя маршруты по Средней Азии, паромную переправу через Каспийское море и далее по железным дорогам Кавказа к портам на Черном море. Сложнее обстоит дело с выбором кратчайшего выхода к морским портам на восточном побережье Китая. Среди рассматриваемых возможных вариантов — пропуск транзитных грузов в направлении восточного соседа через территории Узбекистана, Кыргызстана и Таджикистана. Граница последнего с Китаем проходит всего в десяти километрах от Каракорумского шоссе, по которому уже сегодня можно направиться в глубь самого Китая или в Пакистан, Индию, страны Юго-Восточной Азии. Пока изучается возможность прокладки автострады, хотя на некоторых участках она даже строится. Дело осложняется тем, что дорогу необходимо вести по высокогорью.

Особенно привлекателен на сегодняшний день транспортный маршрут Ташкент — Ош — Кашгар, совпадающий на этом участке с исторически сложившимся Великим шелковым путем. По названному направлению Китай с Европой соединятся через Кыргызстан, Узбекистан и далее — через порты Туркменбаши (Туркменистан) или Актау (Казахстан), Баку (Азербайджан), Поти и Батуми (Грузия).

Как отмечалось на состоявшемся в 2003 г. в Ташкенте заседании Межправительственной комиссии ТРАСЕКА, этот путь оказывается на тысячу километров короче любого другого, проходящего севернее или южнее. Важно, что на данном маршруте предусмотрено использовать уже существующие дороги. Узбекистан приступил к созданию скоростного 2000-километрового участка Великого шелкового пути. Автобан пересечет всю территорию этого государства с запада на восток и станет составной частью международного транспортного коридора от Гамбурга на Северном море до Ляньюньгана на Желтом море.

По очереди приводятся в соответствие с мировыми стандартами отдельные участки проектируемой национальной скоростной автомагистрали Кунград — Нукус — Ташкент — Андижан. Сложнейшие работы ведутся на участке магистрали Ташкент — Андижан, идущем через перевал Камчик в Кураминских горах. Там для дороги сооружен туннель. Дорожные работы осуществляются с использованием самых новейших технологий.

Узбекистаном делается все возможное, чтобы скорее открыть путь к китайскому порту Ляньюньган на Желтом море. Использование нового маршрута сократит на пятнадцать дней время доставки грузов с Тихоокеанского побережья в Среднюю Азию или обратно.

Реализация разрабатываемых проектов кардинально изменит скорость продвижения грузов через коридоры ТРАСЕКА из Европы на Восток и в обратном направлении. А Шелковый путь снова приобретет глобальное значение. Открываются заманчивые перспективы организации увлекательных поездок по новым экзотическим маршрутам туристских поездов. Продолжится начавшееся в глубине веков сближение и взаимное обогащение культур Востока и Запада.

Второе рождение Великого шелкового пути будет иметь исключительное значение для Узбекистана. Наряду с открытием путей к океанским портам для страны создаются и самые благоприятные условия укрепления связей с соседями. Успешно развивается уходящее в глубь тысячелетий взаимовыгодное сотрудничество с Китаем. За годы независимости между этими государствами установились прочные экономические, научные и культурные контакты. Подтверждение тому — создание Узбекско-китайской межправительственной комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству.

Рынок Узбекистана активно осваивают ряд крупных китайских компаний. Например, компании «Чайна машинери» и «Ванбао» выиграли тендеры на поставку рельсовых скреплений для железных дорог. Тендер на поставку электровозов в рамках проекта Европейского банка реконструкции и развития под названием «Обновление локомотивного парка Узбекистана» выиграла корпорация «СИТИК». Она же победила на конкурсе на реализацию крупного инвестиционного проекта и приступила к сооружению весьма важного для народного хозяйства Узбекистана завода по производству кальцинированной соды стоимостью свыше 32 млн. долл. США. Заключены контракты на отгрузку современного телекоммуникационного оборудования с компанией «Хуавей».

Для развития дальнейшего сотрудничества созданы благоприятные перспективы. Машины «Матис» и «Нексия» узбекско-корейского производства прошли сертификационные испытания, получен сертификат безопасности и качества, дающий право на ввоз этих марок в Китай. Компанией «Синь Ши Дай» и ассоциацией «Узавтопром» подписан контракт на поставку двух тысяч машин «Нексия» со встречной отгрузкой комплектующих и запчастей китайского производства для нужд



автомобильной промышленности Узбекистана. Китай, в соответствии с правилами Всемирной торговой организации, ежегодно увеличивает квоту на импорт удобрений. В том числе карбамида, крупным производителем которого является Узбекистан. Эта квота сейчас уже достигает 1,8 млн. тонн.

Целям развития торговли между государствами послужит распространение китайской стороной на узбекистанские предприятия практики снижения таможенного тарифа на 50% процентов. Это предусмотрено китайским законодательством для приграничных стран.

Китай наших дней — огромный рынок сбыта. И у Узбекистана есть, что предложить здесь на продажу. Обе страны находятся сегодня накануне ощутимого скачка в развитии торговли.

К сожалению, начало интенсивной торговли и развитие туризма сдерживает неблагоустроенный участок дороги между Узбекистаном и Китаем, проходящий по территории Кыргызстана от контрольно-пропускного пункта «Дустлик» на узбекско-кыргызской границе до контрольно-пропускного пункта «Иркештам» на кыргызско-китайской границе. Это кратчайший путь из Узбекистана в Китай. Но преодолеть его пока можно лишь на джипах или мощных «вахтовках». Есть надежда, что просуществует эта дорога в таком состоянии недолго. Парламент Кыргызстана принял закон о приоритетности строительства автотрассы по маршруту Ош — Иркештам. Азиатский банк развития выделит на эти цели 20 млн. долл. США. Остальные средства предстоит внести другим заинтересованным сторонам. Общая же стоимость проекта составляет 56 млн. долл. США.

После завершения реконструкции дороги через «кыргызский переход» откроется прямой и самый короткий автомобильный путь через Евразийский континент от германского порта Гамбурга до китайского Ляньюньгана.

## *Международные организации на Шелковом пути*

Великий шелковый путь представляет уникальную культурную ценность для человечества. Поэтому ЮНЕСКО — организация ООН по вопросам образования, науки и культуры уделяет особое внимание

не только изучению, но и сохранению огромного наследия, оставленного древними народами нынешним поколениям. ЮНЕСКО имеет для этого большие возможности. Созданная в 1945 г., на настоящий момент она объединяет около 190 государств и выполняет несколько основных функций. Среди них — проведение перспективных исследований, продвижение, передача и обмен знаниями и накопленной информацией, предоставление услуг лучших экспертов, подготовка и принятие международных актов и рекомендаций, обязательных для исполнения ее членами.

В 1972 г. ЮНЕСКО приняла Конвенцию о защите мирового культурного и природного наследия. 146 стран являются сторонниками этого соглашения, вовлекающего мировое сообщество в процесс признания, защиты и возрождения уникальных ценностей, которыми обладает человеческая цивилизация. Конвенция обеспечивает постоянную юридическую, административную и финансовую базу для международного сотрудничества в этой сфере. Ее реализация позволила сформировать «концепцию мирового наследия», преодолевающую все политические и географические границы.

Международное сообщество, в соответствии с принятым соглашением, помогает странам в защите так называемых культурных и природных участков, отнесенных к мировым ценностям. Для их определения был составлен Список всемирного наследия. Сегодня в него внесено более 720 подобных объектов из более чем 100 стран. При этом отдельно выделены участки, находящиеся в опасности — под угрозой разрушения, деформации или заброшенности. Работы, связанные с их защитой и восстановлением, финансирует Фонд всемирного наследия<sup>1</sup>.

Эта обширная деятельность находится в прямой взаимосвязи с развитием культурного туризма.

По данным ВТО, туризм является сегодня самой доходной отраслью человеческой деятельности. Эта индустрия после Второй мировой войны развивалась динамичнее любой другой. Международные эксперты считают, что в нынешнем столетии она не только сохранит, но и увеличит темпы своего развития. Так, если в 1998 г. ее доходы во всем мире составили около 445 млрд. долл., а число туристов достигло почти 650 млн. человек, то к 2010 г. специалисты прогнозируют удвоение — по сравнению с 1998-м — количества путешественников, выезжаю-

---

<sup>1</sup> UNESCO Report. Paris, 2004. PP. 10—11.

щих за пределы своих стран<sup>1</sup>. Соответственно возрастет прибыльность как самой отрасли, так и других, непосредственно с нею связанных. Давая постоянную и высокую прибыль, эта индустрия может способствовать сохранению участков Всемирного наследия, но — в равной степени — может и создать для них угрозу деградации и исчезновения.

Анализ, проведенный Европейской Комиссией, выявил, что для 60% туристов культура является основным предметом, интересующим их в путешествиях. Вполне закономерно, что 12-я сессия Генеральной Ассамблеи ВТО приняла решение о «Сохранении всемирного наследия для нового тысячелетия». Ее участники выразили убеждение, что международный туризм, представляющий уникальную возможность для взаимовыгодного обогащения и распространения культурных ценностей, является мощным фактором содействия диалогу цивилизаций.

Разработаны и действуют сотни маршрутов на всех континентах. Однако один из самых привлекательных и самый длинный в мире, имеющий протяженность 12800 км, — Великий шелковый путь. К экспедициям торговцев, миссионеров и географов прошлых веков сегодня присоединились и туристы. Во многом благодаря организации маршрутов по Великому шелковому пути большая часть человечества получила прямой доступ к глобальному наследию, не ограничиваясь географическими пределами.

В 1988 г. ЮНЕСКО объявила о начале десятилетнего проекта, названного «Комплексное исследование Великого шелкового пути — пути диалога». Он предусматривает широкое и всеобъемлющее изучение истории цивилизаций, установление тесных культурных контактов между Востоком и Западом, улучшение взаимоотношений между многочисленными народами, населяющими Евразийский континент. Возрождение Шелкового пути — это возобновление тысячелетнего диалога цивилизаций.

Уникальный проект, являющийся частью Декады мирового культурного развития ЮНЕСКО, стимулировал интерес к Шелковому пути во всем мире. Он был рассчитан на несколько лет и включал разные виды деятельности. Кроме того — отличался междисциплинарным подходом, дающим возможность в полном объеме изучить научные, технологические и культурные связи, которые существовали между Западом и Востоком, с целью поощрения дальнейших исследований на

---

<sup>1</sup> Tourism Today and Tomorrow. World Trade Organization. 2003. PP. 22–23.

международном и национальных уровнях в рамках концепции мирового наследия. На церемонии представления одной из экспедиций проекта было подчеркнуто, что хотя Шелковый путь годами изучался археологами, историками, географами, этнологами, социологами и лингвистами, до этого времени никогда не было всесторонней, систематической и междисциплинарной экспертизы этой обширной сокровищницы человеческой истории.<sup>1</sup>

В ходе реализации проекта были проведены десятки научных конференций и семинаров, созданы кинофильмы, опубликованы книги, брошюры и статьи, отреставрированы некоторые археологические и архитектурные памятники. Среди публикаций можно назвать такие книги, широко доступные для читателей, как «Шелковый путь — общее наследие, различные особенности», «Исследование суши», «Исследование моря», «Культуры и цивилизации», «Изобретение и торговля».

Но, конечно, фактологической и информационной основой всей этой деятельности стали международные научные экспедиции по Великому шелковому пути. Они явились главной особенностью и новшеством проекта, и в них отразилось его двойное, интегральное измерение. С одной стороны, эти экспедиции осуществлялись как культурное исследование, а с другой, были призваны обратить внимание страны проведения и международной общественности на значимость и актуальность тематики проекта.

Первое из путешествий, в котором участвовали представители 19 стран, прошло летом 1990 г. по пустыне из Сианя до Кашгара в Китае. По его итогам были организованы международный семинар в Урумчи «Наземные дороги Шелкового пути и культурный обмен между Востоком и Западом на пороге XIX века», симпозиум в Дуньхуане «Дуньхуань и Великий шелковый путь». Эта экспедиция дала начало организации выставки «Сериндия, Земля Будды. Десять веков искусства на Шелковом пути», проведенной в Париже в период с 24 октября 1995 г. по 19 февраля 1996 г. Тут впервые были собраны основные объекты из коллекции центральноазиатского буддийского искусства, уже побывавшие в нескольких музеях по всему миру. Выставка охватывала огромный период в истории региона — тысячелетие, в течение которого буддисты Центральной Азии использовали оазис реки Тарим в качестве подмоетков, чтобы склонить на свою сторону философские и религиозные доктрины стран Дальнего Востока.

---

<sup>1</sup> Harolds R. Enriching us. London, 2003. PP. 29–30.

Здесь же экспонировались находки и материалы по итогам экспедиции по степи в Центральной Азии (весна—лето 1991 г). Пять тысяч километров степных просторов покорила международная команда экспертов и представителей СМИ. Завершилась поездка двумя научными семинарами — «Важность караван-сараев и городов, построенных вдоль древнего Шелкового пути» (Хива) и «Отношения между оседлыми и кочевыми культурами вдоль главного Шелкового пути» (Алматы).

Большой общественный резонанс вызвало морское путешествие из Венеции — города, являющегося «окном» Запада на Восток — в Осаку, в конце 1990—начале 1991 гг. Члены экспедиции — ученые и журналисты из 34 стран — преодолели расстояние в 27 тыс. км на корабле «Фулк аль-Салам» («Судно мира»), предоставленном султаном Омана. Во время 154-дневного путешествия они побывали в 21 порту 16 стран, провели 17 международных семинаров и 2 симпозиума. По материалам экспедиции в парижском музее де ля Марине состоялась выставка «В исследованиях Синдбада: Морской Шелковый путь».

Директор музея Франсуа Белек написал в предисловии к каталогу экспедиции: «Благодаря магии морей, омывающих сухопутные дороги, возникла всемирная навигационная школа. От Китая до Аравии, пересекая Индонезийский архипелаг, корабли с командами, говорящими на разных языках, ... открывали морские пути, перевозили легендарные грузы, о которых на Западе только мечтали. Путешествуя по дорогам, где продавали ладан, нефритовые изделия, парфюмерию, драгоценные камни, экзотическую шерсть, шелк, специи, фарфор и чай, флотилии восточных морей ... основали классическую коммерческую монополию ... в то время, когда Европа еще жила страхами о мрачной бездне»<sup>1</sup>.

Плодотворным было и кочевое путешествие по Монголии с 10 июля по 5 августа 1992 г. Жители этой страны — нация степи, где большинство людей все еще ведет кочевой образ жизни. Ему соответствуют и искусства, ремесла, игры, знания, передаваемые из поколения в поколение. Исследователи из 25 стран пересекли 3,5 тыс. км, на себе испытали суровый климат этого края. Для многих открытием стали особенности уклада жизни монголов, их традиции, фольклор, своеобразие алтайской «двухтонной» песни. Одним из главных результатов этой экспедиции было

<sup>1</sup> Beleque F. Le Catalogue de l'expédition. Paris, 1991. P. 2.

создание в Улан-Баторе под эгидой ЮНЕСКО Международного института по изучению кочевых цивилизаций<sup>1</sup>.

Во многих странах велик и постоянно растет интерес к буддизму — религии мудрости и нравственности, определяющей человека не как «венец творения», а лишь частичкой мироздания. Экспедиция в Непал «Буддийский путь» была организована в сентябре 1995 г. местной Национальной комиссией ЮНЕСКО и департаментом археологии этого высокогорного государства. Она также собрала весьма представительный международный состав. Члены ее посетили регион Люмбини и долины Катманду, буддийскую общину. Затем провели в Непале два международных семинара: «Люмбини — место рождения Будды» и «Буддизм в Гималаях: вчера и сегодня».

Проект ЮНЕСКО «Комплексное исследование Шелкового пути — пути диалога» оказался настолько результативным и имел такой большой резонанс, что его решено было продлить. С этой инициативой выступили Международная консультативная комиссия Шелкового пути и многие государства, в том числе независимые республики Центральной Азии. Программа была продолжена в рамках нового проекта ЮНЕСКО «Восточно-западные межкультурные отношения в Центральной Азии», принятого на 29-й сессии Генеральной Конференции ЮНЕСКО осенью 1997 г. Ее реализация отмечена многогранной деятельностью. Среди направлений исследований — изучение языков и манускриптов Шелкового пути, изучение и сохранение караван-сараяв и почтовой системы, собрание и изучение петроглифов Центральной Азии, анализ отдаленного восприятия древности и многое другое.

Для дальнейшего раскрытия взаимосвязи культур и цивилизаций была создана сеть научных институтов. В их числе — Центр исследований Морского Шелкового пути (Фучжоу, Китай), Научно-информационный центр исследований Шелкового пути (Нара, Япония), Национальный центр искусства Индиры Ганди (Нью-Дели, Индия), Международный институт Центральноазиатских исследований (Самарканд, Узбекистан).<sup>2</sup>

Накопленные данные в ходе осуществления нового проекта ЮНЕСКО позволили провести в июне 1998 г. в Душанбе (Таджикистан) международный коллоквиум «Вклад Саманидов в культурное наследие

<sup>1</sup> См. Г. С. Яскина. Монголия и внешний мир. М., 2002.

<sup>2</sup> Дипломат. 2002, № 3. С. 22–25.

Центральной Азии», издать фундаментальные труды — Атласы религиозных памятников и прикладного искусства Центральной Азии.

Понятие «Центральная Азия» — достаточно условное. Границы ее территории многие исследователи определяют по-разному. Тем не менее, этот регион был средоточием древних цивилизаций, отсчитывающих свою историю задолго до 1500 г. до н.э. Великие торговые города, такие, как Кашгар, Коканд, Самарканд, Бухара, Хива, Куны-Ургенч, Мерв и Нишапур, возникли на пересечении «шелковых» ветвей. Связывая Турцию, Кавказ, Западный Китай, Иран, Афганистан и Индию, караванные тропы превращали их в одну огромную культурную и экономическую зону. Свободные передвижения людей и идей по этой территории способствовали появлению ряда выдающихся энциклопедистов, ученых, поэтов и философов и их школ — Ибн Сино, Беруни, аль-Фаргони, аль-Хорезми, Рудаки, Навои. Величественные средневековые мавзолеи, мечети и медресе Центральной Азии свидетельствуют об утонченном мастерстве ремесленников. По сей день сохранившие свое очарование Бухара, городское ядро Хивы — Ичан-кала, темуридские шедевры Самарканда и Шахрисабза являются весьма драгоценным и хрупким наследием.

Веками древние строения испытывали на себе влияние сурового климата, подвергались землетрясениям. Поэтому здесь постоянно ведутся реставрационные работы, которые, однако, иногда приводят к потере подлинности памятников. Следствием стремления в недавнем прошлом показать основные монументы исламского наследия как «музей под открытым небом» стало то, что огромные районы вокруг отдельно выбранных зданий были разрушены. Дышащие древностью поселения с домами в традиционном стиле постепенно превращались в современную застройку.

Принимая во внимание, что охрана этого наследия на национальном уровне часто бывает недостаточной в связи с объемом средств, которые для нее требуются, и нехваткой местных экономических, научных и технических ресурсов, ЮНЕСКО включила в список Всемирного наследия целый ряд уникальных объектов Центральной Азии, в том числе хивинский комплекс Ичан-кала, исторические центры Бухары, Самарканда и Шахрисабза. Теперь они находятся под защитой международного сообщества, которое оказывает помощь в их реставрации и сохранении для грядущих поколений. К примеру, недавно ЮНЕСКО выделила 90 тыс. долл. США на консервацию исторических памятников Чор-Минор в Бухаре и Тилля-Кари в Самарканде.

Самарканд всегда почитался как символ культуры древних восточных народов. Он прославился и археологическими раскопками городища Афросиаб, и как город Темуридов, в эпоху которых достиг особого расцвета и всестороннего развития. Не иссякает поток посетителей к комплексу Регистан, мечети Биби-ханым, гробнице Гури-Амир, мемориальному комплексу Шахи-Зинда, другим историческим памятникам. Не меньшую известность в последнее время приобретает и темуровский дворец Ок-Сарой в Шахрисабзе, который являет пример стиля, повлиявшего впоследствии на развитие архитектуры всего региона.

В 1995 г. ЮНЕСКО провела техническое исследование в соответствии с финансируемым ООН проектом по комплексной консервации и развитию четырех туристических городов Шелкового пути — Самарканда, Бухары, Хивы и Коканда. Предложения включали изучение возможностей ремонта, строительного укрепления и приемлемого использования монументов, модернизации системы общественного водоснабжения и канализации, восстановления традиционных кварталов и предоставления условий для развития ремесел.<sup>1</sup>

Много подлинных, традиционных ремесел все еще существует в центральноазиатских городах и селениях, включая резьбу по дереву и камню, изготовление изделий из железа, ткачество, керамику, вышивку, мозаичное производство, которые демонстрируют разнообразие культурных традиций региона. Наполняющая их жизненная энергия связана с традиционным окружением, секретами мастерства, передающимися из поколения в поколение, от отца к сыну. Эти истоки формируют особый социальный статус ремесленников внутри современной экономики и общества.

При содействии ЮНЕСКО центры развития ремесел организованы сегодня в исторических местах Самарканда, Бухары, Хивы и Коканда, подобные структуры создаются и в Ташкенте. К примеру, один из проектов — «Голубой Самарканд» — нацелен на восстановление традиционного щелочного производства, основанного на местной глазури, которое необходимо для создания керамики и архитектурной мозаики.

Бухара всегда славилась искусством ковроткачества. До сих пор в западных странах все ковры из Центральной Азии называют бухарскими. Сегодня в этом городе под эгидой ЮНЕСКО в старинной мечети Эшони Пир открыт ковроткацкий цех, где при изготовлении красок и

---

<sup>1</sup> UNESCO Report. Paris, 2004. PP. 15–17.



пряжи используются древние методы и рецепты. В близлежащих селах организован сбор и восстановление старинных ткацких станков. Такая же деятельность начата и в Хиве, известной во всем мире своими ковровыми изделиями, пожалуй, не меньше, чем историческими памятниками. Их уникальные орнаменты воссоздаются по старым фотографиям, воспоминаниям пожилых людей.<sup>1</sup>

10-летний масштабный проект, направленный на сбор и изучение материалов, касающихся истории культуры народов, живших в регионах по трассе Великого шелкового пути, выполнил поставленную перед ним задачу. Теперь ЮНЕСКО реализует ряд более конкретных проектов, суть которых заключается в возрождении и поддержке отдельных направлений культуры той или иной местности. К ним можно отнести стартовавший в 2002 г. проект восстановления школ производства традиционной керамики. Он был рассчитан на два года и финансировался по гранту правительства Японии.

К реализации проекта привлечены известные историки культуры, знатоки народного творчества. Изучается состав глины, глазури древних изделий, по крупицам восстанавливается техника их производства. Кроме того, важной составной частью проекта стала финансовая поддержка ряда школ мастеров, где бережно сохраняются традиционные методы создания керамических изделий. К примеру, такая помощь оказывается школе бытовой керамики и производства архитектурных плиток «кашим», которая открыта в Шахрисабзе. Восстановлены мастерские, набраны ученики в школу, созданную в селении Гурумсарай Ферганской области Узбекистана. Здесь изготавливают более массивную, монументальную бытовую керамику.

Мировая известность постепенно возвращается к керамистам Самарканда. Сегодня здесь, возле древнего комплекса Шахи-Зинда, действует мастерская, носящая имя Умара Джуракулова, чьи изделия можно назвать «визитной карточкой» самаркандской земли. По его стопам, восприняв лучшие традиции, идут последователи, развивающие старинное искусство.

Эксперты ЮНЕСКО уделяют внимание развитию школ и в других регионах, поддерживая их нетипичность, уникальные особенности. Свой почерк есть у хорезмийских умельцев. Ни с чем не спутать изделия внуков известного мастера Атаджанова, которые продолжают дело деда

---

<sup>1</sup> Изучение Центральной Азии и Кавказа. 2004. № 5. С. 16–17.

в родном селении Янгиарык. Любовно сохраняют переданные отцом секреты, позволяющие создавать из глины подлинные шедевры, и сыновья керамиста Матчанова, живущие в селении Мадыр под Хорезмом. На выделенные по проекту ЮНЕСКО средства в скором времени здесь будут реконструированы мастерские, построены новые печи.

О внимании Организации ООН по вопросам образования, науки и культуры к сохранению и пропаганде исторического наследия Центральной Азии свидетельствует и то, что в список ее юбилеев были внесены празднование 2000-летия основания Ташкента, 2700-летия Шахрисабза, памятных дат других древних городов. Международное сообщество отметило юбилей великих предков народов региона, внесших вклад в развитие мировой цивилизации, среди них — Беруни, Ибн Сино, Абдухолик Гиждувони.

На протяжении тысячелетий Центральная Азия была центром взаимодействия и сосуществования религий, культур и укладов. С незапамятных времен здесь соседствовали различные цивилизации — буддийская, иудейская, мусульманская, христианская и более древние, которые дополняли и обогащали друг друга. Кроме исторических шедевров архитектурного плана, ЮНЕСКО заботится и о сохранении созданных ими уникальных «нематериальных» памятников. К примеру, под ее эгидой прошел 1000-летний юбилей тюркского народного эпоса «Алпымыш», было отмечено 2700-летие «Авесты» — священной книги зороастрийцев. В регистр программы ЮНЕСКО «Всемирная память» включена коллекция рукописей Института востоковедения имени Беруни Академии наук Узбекистана, а также Коран Османа, хранящийся в Управлении мусульман этой страны.<sup>1</sup>

Под эгидой ЮНЕСКО сегодня находится и международный музыкальный фестиваль «Шарк тароналари», проводимый с 1997 г. в Самарканде. В последнее время он приобрел престиж и превратился в средство пропаганды разнообразия культур народов региона.

К важнейшим культурным памятникам отнесено и устное народное творчество. Культурное пространство Бойсуна (Узбекистан) провозглашено ЮНЕСКО одним из шедевров устного и нематериального наследия человечества. О признании его уникальности свидетельствует то, что в соответствующий список входит лишь около 20 подобных

<sup>1</sup> Central Asia Projects. UNESCO. Paris, 2004. PP. 22–23.

«объектов» со всего мира. Начаты действия для привлечения инвестиций в его сохранение, изучение и пропаганду. Под патронажем ЮНЕСКО в Бойсуне уже проведены фольклорные фестивали.

А в июле 2003 г. в Бойсун отправилась первая научная экспедиция для изучения местной традиционной культуры и фольклора. Это событие стало началом реализации проекта «Сохранение культурного пространства Бойсуна». Он осуществляется ЮНЕСКО при финансовой поддержке Японского трастового фонда, который включает в себя несколько стадий — от подготовки и обучения экспертов, как привлеченных, так и из местного населения, до создания специальной базы данных.

Центральноазиатский регион — важнейшее звено на Шелковом пути, с древних времен он представлял собой часть глобального общества. Поэтому сегодня регион занимает особое место в деятельности ЮНЕСКО. Так, при ее поддержке в июне 2001 г. в Бишкеке (Кыргызстан) прошла международная встреча «за круглым столом» — «Диалог разных культур и различных религий — как часть диалога между цивилизациями». Ее участники обсудили вопросы, касающиеся духовного плюрализма в Центральной Азии, его многогранности, места и роли региона в мировой цивилизации. Эта встреча была организована также при содействии 6-й сессии Международного научного комитета ЮНЕСКО, ответственной за публикацию «Истории цивилизаций Центральной Азии». Выпущены уже четыре книги, охватывающие период от появления первого человека до XV в. н.э.

Организация ООН по вопросам образования, науки и культуры стремится к комплексному, всеобъемлющему изучению наследия древних цивилизаций, расцвет многих из которых непосредственно связан с развитием контактов по Великому шелковому пути. Эта благородная работа нацелена не только на наших современников, но и на последующие поколения — чтобы передать им в сохранности и всей их уникальной красоте сокровища древней культуры.

Важную роль в осуществлении концепции возрождения Великого шелкового пути играет Всемирная туристическая организация (ВТО), разработавшая долгосрочный туристический проект «Великий шелковый путь». За минувшие годы ВТО проделала огромную работу для развития и продвижения туризма по его маршрутам. Проводились международные форумы, ярмарки, конференции с участием большого числа представителей туристической индустрии, были выпущены в свет красочные издания. Большое внимание уделялось маркетинговой стратегии в этой сфере.

Проект был поддержан многими странами и международными организациями, ведь туристическая индустрия располагает сегодня огромным потенциалом и способствует развитию целого ряда других отраслей и сфер. Как ни одно другое направление экономической деятельности, она обладает необыкновенной сопротивляемостью к кризисам. В основе феномена лежит неиссякающая потребность человечества к познанию окружающего мира. Происходит смещение в моделях потребления — для многих туризм уже не роскошь, а часть образа жизни. В некоторых странах, особенно европейских, даже сформировалось понятие «право на туризм», которое отражено в Глобальном этическом кодексе туризма, принятом ВТО.

На долю туризма сегодня приходится 8% мирового экспорта товаров и услуг, благодаря чему он является крупнейшей, ориентированной на внешний рынок отраслью, опережающей экспорт автомобилей, химических товаров и продуктов питания, компьютерного оборудования и топлива. В 83% стран-членов ВТО туризм входит в пятерку ведущих экспортных категорий, а в 38% стран — является главным источником поступления иностранной валюты.

К примеру, в 2000 г. каждая из почти 60 стран и территорий получили от международного туризма доход в 1 млрд. долл. США и более. А общий мировой доход туристической индустрии в том же году составил 476 млрд. долл. Именно поэтому туризм во многих государствах отнесен к сектору экономики. По данным ВТО, объемы международных туристических поездок растут в среднем на 4,3% в год. При этом, большая часть их совершается с целью отдыха и знакомства с неизвестными ранее и поэтому особенно привлекательными местами.<sup>1</sup>

Великий шелковый путь как туристический продукт имеет целый ряд особенностей, отличающих его от привычных маршрутов. К примеру, классический тур — это поездка, как правило, в какую-нибудь одну страну. Здесь же речь идет о транснациональном маршруте, когда турист имеет возможность посетить целый ряд стран, познакомиться с их древней культурой и сегодняшним днем и получить гораздо больший объем впечатлений и знаний.

В связи с этим страны-члены ВТО по итогам первого заседания в Самарканде определили направления развития туризма по Шелковому пути и свое участие в проекте. Для этого страны были распределены по трем территориальным кругам.

---

<sup>1</sup> World Tourist Data. N.Y., 2003. PP. 27–29, 33.

Первый включает государства Центральной Азии, которые только начали открывать свои границы для туризма и осуществлять соответствующую самостоятельную международную политику. Усилия ВТО направлены на оказание им помощи в формировании планов деятельности и профильного законодательства с учетом упрощения формальностей при пересечении границы, а также в обучении персонала.

Второй круг — государства, уже обладающие достаточным опытом в туристической области. К ним относятся Китай, Индия, Пакистан, Иран и Турция. Поддержка ВТО здесь нацелена на дальнейшее развитие имеющегося потенциала и расширение сотрудничества в реализации проекта.

Третий круг охватывает конечные пункты Шелкового пути, находящиеся на территориях Японии, Корейского полуострова, стран Азиатско-Тихоокеанского региона и арабских, а также Европы. Эти регионы являются основными туристическими рынками. Поэтому главная цель ВТО — сбор полной информации о возможностях возрождения тут ветвей Великого шелкового пути, а также развитие контактов стран третьего круга с государствами двух предыдущих для сотрудничества в сфере туризма.

ВТО поставила задачу сформировать единую трансконтинентальную концепцию под девизом: «Сотрудничество и совместные усилия, несмотря на государственные границы». Дело было достаточно сложным и новым, так как до недавнего времени Шелковый путь являлся неэксплуатируемым потенциальным туристическим ресурсом, который следовало преобразовать в крупный интегрированный туристический продукт. В выполнении этой задачи должны быть задействованы различные секторы туристической индустрии, включая гостиничное управление, туристические, транспортные агентства и туроператоров, а также органы государственной власти. Для преодоления осложнений в их совместной работе нужна была четкая стратегия маркетинга, адресованная главным образом национальным турагентствам, которые призваны принять на себя определенные обязательства и координировать общую стратегию со своими национальными туристическими планами.

Прошлое развитие и нынешняя ситуация в ряде стран, участвующих в проекте, в некоторой степени снижают результативность реализации принципов рыночной стратегии роста туризма. В связи с этим ВТО в своей маркетинговой концепции отметила ряд ключевых факторов, учет

которых необходим для ее успешного осуществления. Основной — установление на всех первичных и вторичных рынках восприятия Шелкового пути как турпродукта высокого качества, привлекательного для путешественников с разными интересами. Нужно было дифференцировать Шелковый путь от других, традиционных турпродуктов и создать ему отдельную репутацию.

В июле 1996 г. на международном форуме WTO в Сиане (Китай) был принят новый маркетинговый план, подписанный всеми странами — его участницами. На этом форуме собрались около 110 руководителей туристических компаний, туроператоров, владельцев крупных отелей, ученых и журналистов из 25 стран, а также представители ЮНЕСКО и программы развития ООН (ПРООН). Здесь впервые WTO получила возможность помочь странам Шелкового пути установить реальные деловые контакты с туроператорами основных рынков.<sup>1</sup>

Главная цель разработанной стратегии маркетинга заключается в создании устойчивого и расширяющегося спроса на новый туристический продукт. Обязателен был также учет реального положения и прогноза развития международных воздушных и других транспортных услуг на протяжении всего Пути. Необходимо было собрать и максимально использовать полную информацию о местах размещения туристов с учетом различных стилей каждой из стран и финансовых возможностей путешественников.

Туристический рынок отличает сезонная неустойчивость, и поэтому для ее преодоления, согласно разработанной стратегии маркетинга, следует постоянно изучать потребности и возможности различных категорий населения и на основе собранных данных создавать для потребителей дифференцированные по содержанию и стоимости пакеты услуг. Больше внимания нужно уделять и обучению на основе международных стандартов персонала, работающего с туристами на всех маршрутах Пути.

Программа маркетинга внедряется постепенно, по мере развития туристической инфраструктуры и роста числа путешественников, исследования культурно-познавательных интересов людей. Этапность заключается не только во все более полном проникновении на уже установившиеся рынки Азии, но и перспективном планировании расширения охвата долговременных рынков в Европе (главным образом, во

---

<sup>1</sup> Материалы международного форума WTO (на китайском языке). Сиань, 1996. С. 17–19.

Франции, Германии, Италии, Испании, Великобритании) и на Североамериканском континенте (в основном, в США и Канаде), которые располагают большим потенциалом в привлечении дополнительного числа туристов.

Повысить реальную прибыль от эксплуатации маршрутов, как считают специалисты, можно за счет привлечения потоков туристов, «добавляющих стоимость» предлагаемому продукту. Такие туристы имеют высокий ежедневный расход, могут продлить сроки своего путешествия, их отличает также высокий уровень удовлетворения культурными ценностями и красотой природных ресурсов. Поэтому предпринимаются действия для развития отличительных особенностей и преимуществ Шелкового пути. В том числе, это — реставрация памятников, возрождение культурного наследия, сохранение богатств природы и естественных ландшафтов.

Точкой отсчета в реализации этих стратегических целей для туроператоров должна была стать доступность информации для самого широкого круга потребителей. Поэтому возникла необходимость более активного участия на международных туристических рынках, проведения выставок, встреч с туроператорами из других стран и представителями рекламных агентств. При этом рекламная политика имеет два вектора, она ориентирована и на потребителя, и на туризм как индустрию. Потребительские рекламные действия включают в себя производство и распространение обширной информации, дополненной специальными атрибутами-эмблемами, открытками, видео-роликами. А в туристические входит организация ознакомительных поездок, семинаров для туроператоров и персонала агентств, обеспечение их брошюрами и другими материалами, участие в торгово-выставочных путешествиях, ярмарках, аукционах, привлечение к этой деятельности журналистов, освещающих проблемы туризма. Тем, кто отвечает за маркетинг, эксперты ВТО рекомендуют постоянно расширять поток информации о Шелковом пути, поступающей в Интернет.<sup>1</sup>

Источником многих данных для составления маркетингового плана стали результаты «Исследовательского проекта по содействию туристическому обмену с развивающимися странами и территорией вдоль Великого шелкового пути». Его осуществил Азиатско-Тихоокеанский туристический обменный центр (АРТЕС), основанный в 1995 г. Кроме

<sup>1</sup> WTO Guidelines. London, 2004.

того, был создан Комитет содействия туризму в странах Великого шелкового пути. В рамках проекта ученые, представители турбизнеса и местных правительств отправились в путешествие по Шелковому пути. Перед ними стояла задача собрать информацию и выработать предложения для местных органов управления, которые бы способствовали объединению их политики в целях развития международного туризма.

Большой интерес у организаторов туриндустрии вызвали итоги исследования, проведенного по проекту на участках Шелкового пути в Сиане и Синьцзян-Уйгурском автономном районе Китая. Оно было посвящено изучению возможностей расширения японского туристического рынка. Дальнейшее внедрение турпродукта Великого шелкового пути на японский рынок, который является самым большим и быстро растущим на всем его протяжении, стало одной из основных задач Сианьского форума ВТО 1996 г.

Сегодня более 13 тыс. зарегистрированных туристических компаний насчитывается в Стране восходящего солнца. Опорой роста этой индустрии являются здесь путешественники из числа старшего поколения. Японцы — долгожители. Средний возраст мужчин составляет 77 лет, а женщин — 83 года. И после выхода на пенсию в 60 лет они в основном сохраняют здоровье и жизненную активность, располагают временем и деньгами. Вообще, в Японии для большинства населения характерен очень высокий жизненный уровень.

Однако молодежь имеет меньше средств для путешествий, чем пожилые люди, кроме того, как показывает практика, из-за работы или учебы молодые могут позволить себе лишь тур, срок которого не превышает неделю. Поэтому японские агентства в последнее время создают также индивидуальные туры для молодых, маршруты которых они могут составить сами. К сожалению, отмечали на форуме представители японского турбизнеса, поездки сразу по нескольким странам Шелкового пути для японской молодежи сегодня организовать почти невозможно. Именно поэтому молодые японцы в основном пока являются лишь потенциальными покупателями турпродукта Великого шелкового пути.<sup>1</sup>

На форуме были определены факторы развития японского туризма по древней трансконтинентальной дороге. Одно из самых важных условий для этого — обеспечение безопасности поездок, так как в мире, к сожалению, есть немало мест, где то и дело возникают региональные

---

<sup>1</sup> Кимура Ахихиро. Потенциал японского туризма. Саппоро, 2005.



конфликты. Второе условие — наличие японоговорящих гидов, которых пока на предлагаемых маршрутах не хватает. Японцы, как правило, уважительно относятся к существующим в разных странах религиозным обычаям и перед отправлением в путешествие они желают быть полнее информированы о них. Важной частью культуры любого народа является также приготовление национальных блюд. Интересуясь особенностями традиционной кухни, тем не менее, японские путешественники хотят иметь более разнообразный выбор, удовлетворяющий их вкус. Существуют и проблемы свободного доступа к различным видам транспорта, с размещением в отелях, с качеством сувениров.

Все эти вопросы волнуют не только японцев, но и туристов из других стран. Поэтому на форуме им было уделено особое внимание. Ведь хорошие впечатления от поездки — лучшая реклама для любого тура.

Развитию договоренностей, достигнутых на успешной встрече в Сиане, послужил прошедший в январе 1997 г. в японском городе Нара Второй международный форум, организованный ВТО совместно с ЮНЕСКО и Центром АРТЕС. Он собрал официальных представителей из 19 стран. Их работа основывалась на реализации принципов совместного маркетинга и стратегии продвижения туризма по Великому шелковому пути. При ВТО была сформирована специальная структура, предоставляющая исчерпывающие данные о туристических ресурсах на ветвях Шелкового пути, включая оснащение, размещение в гостиницах, транспорт и наличие информационных центров. Важным результатом форума в Наре стало издание при поддержке правительства Японии красочной брошюры по туристической продукции «Шелковый путь».

Еще одним этапом в дальнейшем формировании нового транснационального туристического продукта стало проведение в апреле 1997 г. в Тегеране (Иран) второго международного заседания стран Великого шелкового пути, также поддержанное ЮНЕСКО. В нем участвовали представители туристических национальных ведомств, международных организаций и туроператоры из 27 стран. Основной целью заседания было расширение с помощью туризма международного сотрудничества и культурного обмена на протяжении всего маршрута Великого шелкового пути.

Участники встречи выдвинули предложения о принятии в странах, где пролегают его маршруты, ряда мер для достижения высокого и стабильного уровня развития туризма, сохранения и консервации природных и культурных ресурсов. Кроме того, они рекомендовали

открыть в Интернете специальный веб-сайт, рассказывающий о древней трассе и установить ежегодно отмечаемый День туризма по Шелковому пути. Были одобрены также предложения о проведении моторалли и принятии официального гимна Великого шелкового пути.<sup>1</sup>

Возможность еще раз встретиться и проанализировать ход реализации проекта ВТО представителям стран Шелкового пути предоставила 12-я сессия Генеральной Ассамблеи ВТО, состоявшаяся в Стамбуле (Турция) в октябре 1997 г. Встреча закончилась принятием новых решений. Был утвержден план действий по созданию и развитию центров ремесел Шелкового пути на основе опыта подобного проекта ПРООН, реализуемого в Узбекистане. Кроме того, поддержано предложение группы журналистов из Новой Зеландии о создании 26 серий телевизионных путешествий по трассам возрождаемой древней караванной дороги.

Развитию маркетинговой стратегии послужило и создание ВТО тематического стенда Шелкового пути. Он экспонировался на всех главных международных ярмарках — таких, как ITW в Берлине, WTM в Лондоне и FITUR в Мадриде. Благодаря этому участвующие в них производители и потребители турпродукции смогли детально изучить предложения туристического рынка и спрос на них. Международные туристические ярмарки дают уникальную возможность для встреч, обмена информацией и заключения сделок. Результаты, полученные от экспонирования стенда, оказались настолько успешными, что ВТО поставила себе задачу активнее участвовать в различных торговых ярмарках, широко демонстрируя маршруты Шелкового пути.

Следующие шаги в маркетинговой политике были предприняты в японском городе Киото в феврале 1998 г., где прошел очередной туристический форум по Шелковому пути. Япония продолжает оставаться важнейшим туристическим рынком, и форум поставил задачу глубже ознакомиться с его особенностями. Многие из них уже рассматривались на предыдущих встречах. В том числе, еще раз было подтверждено, что маркетинговые усилия в Японии должны быть направлены больше на пожилую аудиторию, так как у старшего поколения японцев существует сильная тяга к духовному удовлетворению, и впечатления, полученные в ходе поездок по Шелковому пути, в этом плане являются для них идеальными.

---

<sup>1</sup> Мохаммад Салмаш-Заде. Великий шелковый путь // Аму-Дарья (Тегеран). 2000, № 2. С. 41–43.

Одним из сдерживающих факторов в развитии туризма по древней дороге форум определил проблемы получения виз. Опыт показывает — чтобы организовать тур, к примеру, по семи странам Шелкового пути, для оформления виз необходимо 6 недель. Кроме того, в Киото говорилось о том, что ключевым понятием для проникновения на японский туристический рынок является качество продукта, которому там отдается предпочтение перед низкими ценами. Эффективным способом завоевания этого рынка может стать оказание помощи японским туроператорам и агентствам в получении широкого доступа к информации о возрождаемой трассе. Они нуждаются как в информации ознакомительного характера о маршрутах, предназначенной для путешественников, так и в более подробной — о средствах и качестве обслуживания и услуг.

Способы улучшения качества турпродукта, повышения его конкурентоспособности на основных рынках обсуждались также на семинаре туроператоров стран Шелкового пути, состоявшемся в этом же году в Алматы (Казахстан) 28 сентября — 2 октября. Была дана критическая оценка проведенной работе, выявлены сильные и слабые стороны туристического продукта и определены практические меры для его улучшения.<sup>1</sup>

С момента разработки на форуме в Сиане маркетинговой стратегии и соответствующего плана действий ВТО постоянно занималась их реализацией и искала пути совершенствования новой туристической продукции с учетом изменений, происходящих на рынке разных стран. Этому было посвящено и третье международное заседание ВТО в ноябре 1998 г. в Тбилиси (Грузия).

Цели маркетинга разнообразны и, в то же время, конкретны. Они ориентируются на потребителя. А для него важно не только получение новой информации и осмотр уникальных исторических объектов, но и хорошее качество обслуживания во время поездки. Участники грузинской встречи были ознакомлены с достижениями занятых в проекте стран в различных сферах туристической индустрии. Они обсудили успехи и пробелы в развитии инфраструктуры, строительстве новых гостиниц, улучшении сервисного и транспортного обслуживания, подготовке специалистов для отрасли, в других действиях менеджмента, предпринимаемых для повышения качества приема путешественников по Шелковому пути.

---

<sup>1</sup> Шалкар. 1998, № 12 (на казахском языке).

Было приведено несколько положительных примеров. Так, грузинское правительство объявило об освобождении от налогов отечественных туроператоров, принимающих в страну иностранных туристов. Постепенно решались и визовые проблемы. Представители Таджикистана заявили, что почти всем туристам будет обеспечена 72-часовая транзитная виза для пересечения пограничных постов. Особое внимание на форуме было уделено опыту балтийских государств, где виза, выданная любым из них, автоматически признается и остальными двумя. Говорилось о том, что это может служить хорошим примером для других стран в достижении общепризнанной визы Шелкового пути.

Интерес участников вызвали также программы «Караван», реализуемые в Турции и Иране, которые способствовали развитию туризма в этих регионах. Эффективным средством обеспечения качественных услуг было признано новшество, введенное в Китае. Китайская национальная туристическая администрация (КНТА) создала гарантийный фонд, средства в который поступают от всех туроператоров. Это является предварительным условием для получения ими лицензии. Деньги фонда используются для того, чтобы компенсировать затраты иностранных туроператоров в случае неудавшейся поставки услуг их местными коллегами. На заседании прозвучало также несколько предложений от ряда государств об открытии новых маршрутов по Шелковому пути.

Специальная сессия в рамках заседания была посвящена Грузии, представившей его участникам подробную информацию о стране и предпринимаемых действиях в области развития туристической индустрии. Было рассмотрено положение в этой сфере и в общем в странах СНГ. Большинство из них являются членами ВТО, однако во многих туризм все еще не рассматривается в качестве многосекторной промышленности. Хотя именно на территории СНГ находятся некоторые из наиболее привлекательных для иностранных путешественников маршрутов Шелкового пути. Поэтому ресурсы национальных турагентств должны учитываться местными правительствами как инвестиции в экономику, имеющие высокую и быструю отдачу.<sup>1</sup>

Вновь было обращено внимание на сложности различных процедур в получении виз, особенно в государствах Центральной Азии, и нехватку ясной и точной информации относительно условий их оформления. Кроме того, участники встречи призвали предприятия воздушного транспорта

---

<sup>1</sup> Georgian Horizon. 1998, No. 12.

стран Шелкового пути и, в частности, СНГ усилить сотрудничество между собой, чтобы выработать более реальную и конкурентоспособную политику цен на авиабилеты. Так, к примеру, на тот момент полный пакет недельного тура в Турцию (включая авиабилет) стоил меньше, чем просто авиабилет от Москвы до городов Центральной Азии. В таких условиях конкуренция цен является серьезным фактором, тормозящим развитие туризма в странах Шелкового пути. Проблемой остается также подготовка квалифицированного персонала — несмотря на то, что с 1994 г. ВТО организовала для специалистов СНГ ряд обучающих семинаров в сферах общественного- и экотуризма, планирования в туриндустрии, сбора и анализа для этого статистических данных.

Фундамент становления современной туриндустрии на Шелковом пути — рыночный подход. Именно эта сфера экономики, может быть, более всех остальных, ориентируется на потребителя, его запросы, интересы и требования. Поэтому на заседании ВТО в Грузии его участникам был представлен план развития отрасли, отвечающий этим условиям. Туристам надо дать возможность широкого выбора размещения в гостиницах, как 5-звездочных, так и менее дорогих, но с хорошим уровнем обслуживания.

Следует также выровнять цены на туры по Шелковому пути и по другим маршрутам. Путешественники хотят насладиться хорошо приготовленными блюдами национальной кухни, покупать сувениры, изучать местные обычаи и древнюю культуру, имея для этого исчерпывающую информацию и посещая исторические места, кроме того испытать активный отдых и, в общем, путешествовать с удовольствием и без каких-либо ограничений или опасений за свою безопасность. Неотъемлемой частью хорошего сервиса является также «улыбка» и дружественное отношение персонала, которые подчас играют наиболее весомую роль в желании туриста вновь посетить эти места.

Таким образом, тесное сотрудничество стран-участниц проекта «Великий шелковый путь» как между собой, так и с ВТО стало основой принятия за последние годы секретариатом Всемирной туристической организации ряда действенных мер для формирования имиджа Шелкового пути как жизнеспособного турпродукта и создания полного информационного банка по его маршрутам на основных рынках.

Фактическая реализация столь масштабного проекта началась с первого заседания ВТО по Шелковому пути, прошедшего в 1994 г. в Узбекистане с выездной сессией в историческом Самарканде. Затем были

десятки международных форумов, встреч, семинаров в разных странах, по итогам которых проект получил дальнейшее развитие благодаря выработанным мерам.

В октябре 2002 г. вновь на древней земле Узбекистана ВТО провела очередное, уже четвертое свое заседание по этой теме. Оно состоялось в Бухаре, признанной одной из жемчужин в ожерелье Великого шелкового пути и включенной ЮНЕСКО, вместе с Самаркандом, Хивой и Шахрисабзом, в список Всемирного наследия. Выбор места проведения был обусловлен несколькими факторами и, в первую очередь, тем, что Узбекистан имеет яркий туристический имидж в мире, являющийся во многом результатом постоянного внимания руководства страны к развитию туриндустрии. Республике отводится особое место в мировом интеграционном процессе возрождения Шелкового пути, который отвечает общим интересам широкого круга государств Евразийского континента. ВТО рассматривает Узбекистан как ключевую страну на древней транснациональной магистрали, соединяющей Европу и Азию.<sup>1</sup>

В Узбекистане принята Государственная программа развития туризма до 2005 г. Совместно со специалистами ВТО разработан соответствующий стратегический план. Для его реализации проведено маркетинговое исследование, пересмотрена туристическая инфраструктура и система подготовки кадров для отрасли. Сегодня в этот сектор национальной экономики успешно привлекаются иностранные инвестиции, что способствует повышению качества сервиса. Ежегодная Ташкентская международная туристическая ярмарка включена в каталог форумов ВТО. Количество зарубежных туристов, прибывающих в Узбекистан, растет на 20–30% в год.

Внимание участников заседания в Бухаре ВТО представила исследование «Упрощение визовых формальностей на Шелковом пути». В нем анализируются визовые требования каждой страны и предлагаются механизмы упрощения формальностей при выдаче многократных въездных и транзитных виз и, в конечном итоге, учреждения единой визы Шелкового пути. Возвращение к этой, обсуждавшейся на многих предыдущих встречах, теме было вызвано тем, что одной из самых серьезных проблем при реализации транснационального турпродукта являются визовые, таможенные и пограничные барьеры при пересечении путешественниками границ сопредельных стран. Исследование, проведенное

---

<sup>1</sup> World Tourist News. 2003. No. 5. PP. 10–11.

ВТО, представляет собой практическое пособие, где даны конкретные рекомендации для преодоления существующих в этой сфере сложностей.

Надо отметить, что в последнее время в ряде стран Шелкового пути были упрощены визовые формальности для граждан отдельных государств, являющихся основными «поставщиками» туристов. В частности, руководители национальных туристических администраций Узбекистана, Казахстана, Кыргызстана, Грузии сообщили на заседании, что для туристов из США, Японии и некоторых европейских стран уже введен упрощенный порядок получения виз.

«Выездной рынок Северной Америки для стран Шелкового пути» — так называлось еще одно исследование ВТО, обнародованное на заседании. В нем раскрываются основные характеристики и особенности этого рынка, тяготеющего к высокому уровню туристических расходов. Отмечается тенденция роста поездок туристов из США и Канады в страны Азии, Кавказа и Ближнего Востока. Более одного миллиона путешествий они совершили в 2000 г. в страны Шелкового пути, без учета Китая, Гонконга и Японии.

Кризис туриндустрии США, возникший после событий 11 сентября 2001 г., заставил американскую администрацию пересмотреть отношение к государственному регулированию этой важнейшей отрасли, общий оборот которой превышает в стране 580 млрд. долл. ежегодно. На пропаганду правительственных мер по обеспечению безопасности путешествий было выделено 520 млн. дол. Кроме того, администрация оперативно выделила средства для оказания срочной помощи авиакомпаниям, чтобы не допустить их финансового краха. Также были разработаны меры по льготному кредитованию туристических предприятий.<sup>1</sup>

Анализ результатов представленного на заседании ВТО исследования важен, в первую очередь, для государственного сектора туриндустрии стран Шелкового пути, так как доход от продажи туристического продукта «Шелковый путь», востребованного в Северной Америке, может сегодня стать серьезным источником пополнения госбюджета.

Многие участники заседания говорили о том, что, несмотря на наличие определенной информации на зарубежных рынках о возможностях стран Шелкового пути, степень осведомленности об их туристическом потенциале явно недостаточна. Поэтому внимание было уделено дальнейшему продвижению предлагаемого турпродукта на мировые рынки

---

<sup>1</sup> World Trade News. 2004, No. 3. P. 4.

за счет использования современных информационных технологий. ВТО одобрила и рекомендовала к изданию новый туристический путеводитель «The Silk Roads», подготовленный международной компанией «Trailblazer Publications».

Участники Четвертого международного заседания ВТО приняли «Бухарскую декларацию по туризму на Шелковом пути», где, в частности, записано решение ВТО открыть в Самарканде Международное бюро по Шелковому пути. Деятельность Самаркандского бюро нацелена на развитие туристического продукта «Шелковый путь»<sup>1</sup>.

ВТО сегодня — единственная международная организация, которая несет ответственность за всемирные путешествия и туризм. Как исключительно развитая отрасль, туриндустрия способствует сближению народов и стран, содействует появлению новой глобальной культуры, впитывающей в себя духовные сокровища древних и современных цивилизаций. И огромную роль в этом процессе играет возрождение Великого шелкового пути — проект, развитие которого взяла на себя Всемирная туристическая организация.

## *Роль науки*

Реализация проекта ЮНЕСКО по возрождению Великого шелкового пути привела к тому, что сегодня этот путь и страны, через которые он проходит, изучают десятки специальных научных центров и общественных организаций. Они созданы при учебных и исследовательских институтах разных стран Азии, Европы, Америки или функционируют самостоятельно и претворяют в жизнь идею диалога, взаимопонимания и взаимообогащения цивилизаций. Это своеобразные указующие персты, показывающие, каким было прошлое региона Шелкового пути, что он представляет собой сегодня и что может произойти в этом регионе завтра при следовании тем или иным программам развития.

Один из таких исследовательских центров был создан по решению ООН в 1995 г. в Самарканде — древнем центре Шелкового пути. Это Международный институт центральноазиатских исследований (МИЦАИ). В его стенах разработана обширная научная программа, которая

---

<sup>1</sup> Silk Road Strategy Act. Ibid. PP. 123.



последовательно осуществляется. Она включает в себя такие темы, как «Города и трассы Великого шелкового пути», «Этносы народов Центральной Азии», «Прикладное искусство народов Центральной Азии», «Ренессанс в науке, образовании и культуре в эпоху Темуридов», «Главные суфийские школы Центральной Азии», «Создание документационного центра Центральной Азии» и другие. Проведена, в частности, региональная конференция по актуальной теме «Фундаментальные науки на службе общества: перспективы и возможности регионального сотрудничества в Центральной Азии». Из монографий, изданных институтом, наибольший интерес вызвали атласы религиозных памятников и прикладного искусства Центральной Азии и аналитическое исследование «Экономическое развитие государств Центральной Азии: современная ситуация и перспективы».

По инициативе института проведено 14 международных семинаров и симпозиумов, опубликовано более сотни научных докладов и сообщений, организованы научные экспедиции. Можно констатировать, что собран и обобщен богатейший фактический материал, сделаны интереснейшие выводы. Институт имеет разветвленные связи с учеными, исследовательскими центрами Китая, Японии, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Азербайджана, Соединенных Штатов Америки, Франции, Великобритании, с музеями этих стран.

Крупным научным центром стал институт Шелкового пути в японском городе Камакуре. Его возглавляет известный художник, ученый и общественный деятель Икуо Хираяма. Институт успешно специализируется на изучении искусства и археологических изысканиях. Совместно с его специалистами группа узбекских археологов ведет работы на древнем городище Дальварзинтепа. Ученые института справедливо делают вывод, что некоторые элементы японской культуры, появившиеся во многих местах Евразийского континента, зародились не в самой Японии, а были привнесены в нее Шелковым путем и, укоренившись на островах, приобрели статус национальных обычаев и традиций.<sup>1</sup>

В другом японском городе — Нара, как конечном пункте восточного маршрута Шелкового пути, создан Международный центр по исследованию его культуры и истории. Позволю себе остановиться на работе центра подробнее, поскольку примерно так работает большинство подобных учреждений. Прежде всего, он поддерживает тесные контакты

<sup>1</sup> Икуо Хираяма. Японская культура и Шелковый путь (на японском языке). Токио, 2002.

с родственными ему исследовательскими центрами и музеями Китая, Центральной Азии, Среднего и Ближнего Востока, Европы, Америки. Его ученые инициативны и целеустремленны и применяют самые современные технические средства, включая геодезические спутники (картирование Шелкового пути).

Центр исследует процессы проникновения по ветвям «Шелковой дороги» в западный и северный Китай и в Монголию буддизма и буддийской культуры, маршруты Шелкового пути в древнем Хорезме и Бухаре, процесс взаимопроникновения и взаимообогащения исламской и буддийской культур на севере Центральной Азии, истоки шелководства и шелкоткачества в Китае. Ведется работа по созданию подробной карты трасс Великого шелкового пути. При этом оценивается состояние окружающей среды в давние времена и ее соотношение с днем сегодняшним. Ежегодно вкладываются большие средства в археологические исследования, ведутся раскопки руин города Пальмиры в Сирии — известного центра древних караванных путей, организуются международные симпозиумы.

Центр ведет широкую издательскую деятельность, уже вышли в свет 19 монографий и сборников научных трудов. Для хранения полученной информации создается база данных по Шелковому пути. Символично, что центру не чужды и туристические интересы. Он организует «Шелковые туры», очень познавательные, насыщенные экскурсиями, лекциями. Как правило, тур организуется в одну из стран Шелкового пути. В 1994 и 1998 гг. такой страной был выбран Узбекистан.<sup>1</sup>

Большую научную и просветительскую работу проводит «Общество культуры нового Великого шелкового пути» в Сеуле (Республика Корея). Его возглавляет известный ученый широкого профиля, культуролог Ханг Мунг Хи. Высокий научный авторитет завоевал плодотворно работающий китайский центр исследований морского Шелкового пути в городе Фучжоу (Китай). В этой связи нельзя также не упомянуть о Научно-информационном центре исследований буддизма в столице Шри Ланка городе Коломбо, национальном центре Индиры Ганди по искусству в городе Нью-Дели (Индия), Международном центре кочевой культуры в городе Улан-Батор (Монголия), Международном институте сравнительных исследований цивилизации Таксилы в городе Ташкала (Пакистан).

---

<sup>1</sup> Japan. Profile of a Nation. Tokyo, 2004. PP. 67–75.

Широко известен благодаря своим глубоким и содержательным научным программам французский Институт исследований Центральной Азии в Париже, образованный в 1992 г. под эгидой министерства иностранных дел Франции. Его возглавляет ученый с мировым именем Винсент Фурньо. Общеизвестен давний и пристальный интерес Франции к Востоку вообще и к арабскому миру, в частности.

Что изучает этот институт в регионе Великого шелкового пути? Его ученые в тесном содружестве с местными специалистами исследуют, что представляют собой закрытые в советское время страны Центральной Азии сегодня, как укрепляются там национальные тенденции и развиваются местные языки, что такое светские формы ислама в региональной интерпретации, как развиваются в этих странах экономика, культура, социальная жизнь. О широте диапазона интересов института говорят следующие темы: «Градостроительная эволюция Ташкента», «Этнографические исследования улицы Арабон в Бухаре», «Национальное самосознание и религиозная практика в Узбекистане», «Хроника Кокандского ханства», «Национальное самосознание в Узбекистане, отраженное в системе образования», «Транспортные системы и организация пространства на примере Центральной Азии» и так далее.

Скандинавские страны далеко отстоят от региона Шелкового пути. Они невелики. Казалось бы, какой интерес и им содержать дорогостоящие исследовательские центры по Великому шелковому пути? Но дух Нансена и Амундсена, Тура Хейердала, дух первопроходцев, какими были древние викинги, силен в северной Европе и сегодня. Внимание норвежских, шведских, финских и датских ученых к этому краю и его проблемам неизменно.

Здесь необходимо упомянуть норвежский институт урбанизации и региональных исследований, глубоко изучающий проблемы возрождения нации на примере Казахстана; шведский институт восточных языков в Стокгольме, исследовавший, в частности, языковую реформу в Узбекистане, давшую узбекскому языку статус национального, и дерусификацию в Кыргызстане; Скандинавский институт азиатских исследований в Копенгагене (Дания), под эгидой которого был проведен в 1995 г. европейский семинар по Центральной Азии. Символично само название этого семинара: «Эволюция Центральной Азии».

Скандинавские археологи проводят успешные раскопки в странах Шелкового пути, в частности, в Китае (пустыня Такла-Макан, городища Синкиан, Турфан). Пристальное внимание этих исследовательских

центров привлекают проблемы политического и экономического развития стран Центральной Азии, включая такие насущные вопросы, как кооперация в различных отраслях народного хозяйства и совместное использование водных ресурсов, энергетических и транспортных сетей. Ученые этих стран — Бригит Шлайтер, Марианну Олерс, Аннете Дженсен, Араз Фанни, Эрленда Хволсефа, Арне Бергли, Марджу Джунтунен, Тину Хармин, Фолка Бергмана и другие с неослабевающим интересом исследуют страны Шелкового пути<sup>1</sup>.

В университетах и институтах Соединенных Штатов действуют десятки центров и программ по изучению Великого шелкового пути и стран Центральной Азии. Помимо этого, функционируют многие общественные и частные центры и фонды, изучающие эти же проблемы. Так, в университете в Беркли (штат Калифорния) давно и плодотворно работает группа «Шелковый путь». Ее задачи сконцентрированы в ее названии. Велико внимание к странам Центральной Азии в Гарвардском и Колумбийском университетах. Центр восточноазиатских исследований блестяще функционирует в Стэнфордском университете. И этот перечень может быть продолжен.

В Гарвардском университете уже десять лет осуществляется программа «Гарвардский форум по изучению Центральной Азии». Ее главная цель — осмысление социальных, политических и экономических изменений в странах этого региона в связи с их выходом на международную арену в качестве независимых государств. Естественно, основной интерес фокусируется на новых государствах постсоветской Центральной Азии — Казахстане, Кыргызстане, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане. Но программа обладает богатым банком данных и по таким регионам, как Кавказ, мусульманские и тюркские районы южной России, западного Китая, северной части Афганистана и Ирана. В университете были проведены учебные курсы «Культура и общество Центральной Азии», узбекского и таджикского языков. Программа также предусматривает стажировку экспертов из стран Центральной Азии. Недавно под эгидой этой программы была издана монография «Гид по истории и культуре Центральной Азии» — книга и научная, и популярная.

При университете Джона Хопкинса создан независимый исследовательский и общественный институт по Центральной Азии. В спектр его интересов входят также страны Кавказа и бассейна Каспийского моря.

---

<sup>1</sup> The Scandinavian Silk Road. Oslo, 2003.

Возглавляют его известные историки, специалисты по странам СНГ доктор Фредерик Старр, Чарльз Фэрбенкс и Роджер Кангас. В частности, доктор Кангас является автором монографии «Узбекистан в XX веке», в которой собран и обобщен богатейший фактический материал. Институт периодически публикует «Центральноазиатские заметки» и «Краткие статьи института Центральной Азии» с изложением основных результатов своих исследований, информацией о конференциях, семинарах.

Одна из основных форм деятельности этого института — проведение встреч и конференций по проблемам региона под общим названием «Форум Центральной Азии», на которые приглашаются как ученые из многих стран, так и дипломаты. Темы этих конференций: «Интеграция Центральной Азии и перспективы центральноазиатского союза», «Центральная Азия: транспортные пути, коммуникации, интеграция», «Восточноазиатские тигры: альтернативная модель развития для Центральной Азии», «Демократические процессы в Центральной Азии: опыт и перспективы».

Встречи и конференции институт проводит не только в Вашингтоне, но и в столицах стран региона Шелового пути — Ашгабаде, Бишкеке. Институт ведет научный семинар «Геополитика Центральной Азии». Совместно с Атлантическим Советом (НАТО) институт начинает большой исследовательский проект «США и безопасность Центральной Азии и Кавказа».

Вашингтонский центр политических и стратегических исследований, основанный в 1991 г. Сюзан Эйзенхауэр и Рональдом Сагдеевым как «Центр исследований изменений советской системы», функционирует как неправительственная организация. Его интересуют, в частности, все изменения на постсоветском пространстве, а также тенденции и перспективы завтрашних изменений. Ведутся аналитические исследования в следующих областях: ядерное оружие и его нераспространение; этнические конфликты (абхазский, нагорнокарабахский); международная космическая станция; состояние окружающей среды и здравоохранения и так далее. Центр отслеживает социальные, политические и экономические эволюции в молодых суверенных государствах, отпочковавшихся от СССР, рассматривает влияние на них соседей — Китая, Турции, Ирана, Афганистана. Изучается влияние ислама на страны Центральной Азии в долгосрочной перспективе.

Заслуживает внимания и опыт работы частной, некоммерческой и неполитической организации «Общество изучения Центральной Евразии» (ОИЦЕ) в штате Массачусетс, США. Президентом ученого совета общества является доктор Гарвардского университета Джон Шоберлайн. Регион, привлекая внимание этой организации, простирается от Кавказа и Поволжья до Тибета и Монголии. Ее задача — научные исследования, обучение, поощрение научных контактов, взаимных поездок.

Общество имеет свою базу данных в программе Гарвардского университета по Центральной Азии и Кавказу, ежегодно проводит конференции. Так, конференция 2003 г. прошла в начале октября в Кембридже. Членом этого общества может стать каждый, кто проявляет живой интерес к Центральной Азии и нуждается в подробных сведениях о ее странах. Общество ищет коллег в Центральной Азии для выполнения роли контактных лиц, которые бы содействовали развитию связей между исследовательскими институтами этого региона и ОИЦЕ. Оно издает журнал «Обзор Центральноазиатского региона», периодичность выхода которого — три раза в год. Редактирует журнал известный востоковед Вирджиния Мартин.

В 1996 г. в США (головной офис в штате Калифорния) начала свою деятельность некоммерческая организация «Silk Road Foundation», цель которой — сохранение национальных культур стран региона Шелкового пути и продвижение исследований в этом направлении, налаживание обмена между культурами Востока и Запада. Организация координирует и финансирует деятельность многих ученых Азии, США и Европы, осуществляет большую образовательную программу.<sup>1</sup>

В Бишкеке уже несколько лет выходит международный журнал «Центральная Азия и культура мира». Редакционный совет возглавляет Чингиз Айтматов, выдающийся писатель нашего времени, известный дипломат. Ведущая тема журнала — взаимопроникновение и взаимообогащение культур Востока и Запада как стержневой элемент грядущего единения человечества. Журнал констатирует растущее внимание западных исследователей к проблемам истории, современному положению и перспективам нового геополитического пространства под названием Центральная Азия. Ведь прежде советская Средняя Азия и Казахстан считались «тылом» СССР и по этой причине мало интересовали западную политическую мысль.

---

<sup>1</sup> Silk Road Foundation. Annual Report — 2004. San Francisco, 2005.

В 1994 г. в Париже ЮНЕСКО издала сборник докладов и статей «Изучение Шелкового пути — пути диалога», который подвел десятилетний итог работы ЮНЕСКО в этом направлении. Составителями сборника стали известные ученые и общественные деятели Жан Леклан, Дуду Дьен и московский профессор Вадим Елисеев. Сборник констатировал: Шелковый путь как вечный диалог между Востоком и Западом возобновляет свои функции транспортной и духовной евразийской артерии. Десятилетие, прошедшее после его выхода в свет, целиком подтверждает этот оптимистический вывод.

Российский писатель и философ Георгий Филатов создал в 2001 г., на основе добровольности и самоуправления, международное общественное движение «Великий шелковый путь». Поле деятельности движения — территория Евразии; его основные цели — влияние на развитие евразийских процессов через понимание стратегических духовных устремлений человека и народов, через понимание смысла жизни человека, а также содействие реализации геополитических устремлений России и стран региона Шелкового пути. Общественности этих стран будут предложены модели устойчивого развития и многочисленные интеграционные проекты.

Основу концепции движения «Великий шелковый путь» составляют философские взгляды Филатова, в центре которых — человек и его бессмертная душа (Лев Толстой сказал: «Живи человек для души, и жизнь — благо, потому что для души нет ни страданий, ни болезни, ни смерти»), мир материальный и нематериальный, понятие нормы, как состояния внутреннего мира человека и мира природы, понятие пути как изначального предопределения Творца. Как сильной, так и слабой стороной этого движения является то обстоятельство, что оно открыто только для сторонников философской концепции Филатова и по этой причине едва ли станет массовым. Филатов — горячий сторонник евразийского единства, но, к сожалению, его концепции человека, мироздания, праведности и другие сложны по построению и трудны для восприятия.

Общее в действиях всех исследовательских центров, фокусирующих свое внимание на Великом шелковом пути, на странах, через которые он пролегает: они в своей аналитической деятельности, заглядывая в далекое прошлое, делают упор на дне сегодняшнем и на дне завтрашнем, пытаются выстроить, предсказать перспективу и свести к минимуму возможность промаха. Они помогают ученым разных стран в их

деятельности, а политикам, деловым людям — потенциальным инвесторам — четко и правильно ориентироваться в ситуации, принимать решения, которые, смею надеяться, положительно скажутся на жизни и самочувствии и миллионов жителей региона.

## *Что представляет собой новый Шелковый путь?*

Великий шелковый путь, объединявший десятки караванных троп и маршрутов, которые сегодня трансформировались в железные и автомобильные дороги, весьма условно можно разделить на северный, средний и южный. То есть, ширина этого транспортного коридора в меридиональном направлении местами может достигать двух тыс. км.

Северный маршрут (дороги железная и автомобильная) начинается в китайском городе Урумчи и через джунгарские ворота выходит в Казахстан (станция Дружба), пересекает Семиречье и через Алматы доходит до Шимкента, где разветвляется: одна ветвь через Актюбинск и Уральск обходит Каспийское море с севера, где соединяется с транспортными коммуникациями России, вторая соединяется со средним маршрутом и, через Ташкент, Самарканд, Учкудук, Нукус и Бейнеу, достигает восточного берега Каспия у порта Актау, где берет начало паромная переправа на Баку. А порт Баку южнокавказская железная дорога и параллельная ей автомобильная соединяют с черноморскими портами Поти и Батуми. Этот маршрут начал функционировать в 1992 г., его мощность — 10 млн. тонн грузов и сто тыс. двадцатифутовых контейнеров в год. Это наиболее дееспособная и востребованная центральноазиатская часть Шелкового пути. Это — быстро набирающий силу конкурент Транссибирской железной дороги.

Средний маршрут берет начало в китайском городе Кашгар, пересекает китайско-кыргызскую границу близ населенного пункта Торугарт, где разветвляется: одна ветвь через Бишкек соединяется с северным маршрутом, вторая, по долине реки Нарын, идет в город Джалал-Абад и далее, через Ферганскую долину, в Ташкент или Самарканд. Здесь функционирует пока только автомобильная дорога, но прокладка железнодорожного пути проектируется, с ответвлениями на Бишкек и



Джалал-Абад<sup>1</sup>. Сложный профиль автомобильной трассы и трудности ее эксплуатации зимой, в условиях высокогорья, пока не снискали ей большой популярности. Но перспективы у этого маршрута очень хорошие, ибо значительная часть экспортной продукции западного Китая тяготеет именно к нему, и Китай прямо заинтересован в развитии этого маршрута. Прокладка туннелей под тремя высокими (3000—3800 м над уровнем моря) перевалами резко увеличит востребованность этого пути. Начиная от ферганского транспортного кольца, далее, до черноморских портов Поти и Батуми, этот маршрут сливается с транспортным коридором Европа — Кавказ — Азия (ТРАСЕКА), модернизацию которого спонсируют Европейский Союз и многие международные финансовые структуры.

Средний и южный маршруты начинаются также в китайском городе Кашгар и через населенный пункт Иркештам пересекают китайско-кыргызскую границу почти на стыке с Таджикистаном. В кыргызском населенном пункте Сары-Таш они разделяются на самостоятельные маршруты: одна ветвь ведет в Ош, где вливается в ферганское транспортное кольцо и далее повторяет средний маршрут, вторая, далее именуемая южным маршрутом, через Джиргитал достигает Душанбе, где снова делится надвое, устремляясь к Самарканду и Термезу, и через Афганистан и Иран или через Туркменистан и Иран обходит Каспийское море с юга.

Пока это тоже только автодорожный маршрут, но утвержден и осуществляется его железнодорожный вариант, который планируется завершить в 2007 г. Еще южнее Китай имеет выход в Пакистан через Каракорумское шоссе; через Иркештам и Рангуль (Таджикистан) на это шоссе получили выход и центральноазиатские республики. По плотности грузопотока этот транспортный коридор также пока не сопоставим с северным, но он быстро модернизируется, и у него хорошие перспективы на будущее.

Узбекистан находится практически в центре транспортного коридора Восток — Запад, на его магистральных перекрестках. Настойчивые, целеустремленные усилия последних лет привели к тому, что республика получила кратчайшие выходы в Китай, к портам Ляньюньган, Циндао, Шанхай — через Алматы, Дружбу и Урумчи, Ош и Кашгар, в порты

---

<sup>1</sup> См. Дженшенкулов А. Новые независимые государства Центральной Азии в мировом сообществе. М., 2000. С. 137—143.

Персидского залива Бендер-Аббас и другие — через Ашгабад и Мешхед, в грузинские причерноморские порты — по маршруту ТРАСЕКА. Но проблематичным остается выход в Пакистан через Афганистан, в котором налаживание мирной жизни сталкивается с огромными трудностями и автомобильные дороги которого, страшно запущенные и небезопасные во всех отношениях, годны пока только для внутреннего использования<sup>1</sup>.

Маршрут северный, как часть Великого шелкового пути, наиболее разветвленный и на сегодняшний день востребованный. Некоторые аналитики и историки склонны относить к нему даже Транссибирскую магистраль, напрямую и кратчайшим путем соединяющую Японию, Корею, Маньчжурию (Северный Китай) и Монголию с Европой. Но в древности этого маршрута не существовало; самые северные караванные тропы Шелкового пути проходили много южнее. Хотя сегодня в транспортном коридоре Восток — Запад по транзитному грузопотоку эта магистраль играет ведущую роль. Она электрифицирована, и путь контейнера от Владивостока или Ванино до Бреста или Санкт-Петербурга укладывается в десятидневный срок при скорости грузовых составов до 80 км в час. Один таможенный досмотр, одно оформление — и груз в Европе. Осуществление проекта железнодорожного туннеля Ванино — Сахалин и моста или туннеля Сахалин — Хоккайдо еще более увеличит привлекательность Транссиба для Японии.

Но экспортный грузопоток, рождающийся в срединном, южном и западном Китае, тяготеет к другому направлению — от берегов Желтого моря и Шанхая к Урумчи и китайско-казахской границе, к Кашгару и китайско-кыргызской границе, а в южной своей части — к стратегическому Каракорумскому шоссе, связывающему Китай через северный Кашмир с Пакистаном. Выходы в Казахстан, железнодорожный и автодорожный, и в Кыргызстан (пока только автодорожный, но проектируется и начал осуществляться и железнодорожный), состыкованы с транспортной сетью Центральной Азии и далее ведут через Центральный Казахстан и в обход Каспийского моря с севера в Россию и Европу. А через бывший Турксиб (станция Дружба — Алматы — Шимкент — Ташкент — Самарканд — Туркменабад — Ашгабад — Туркменбаши и станция Дружба — Алматы — Шимкент — Ташкент — Самарканд — Учкудук — Нукус — Бейнеу — Актау) — к восточным берегам Каспия. Далее, через Баку и Южный Кавказ — к черноморским портам

<sup>1</sup> См. Узбекистан и Россия: стратегические ориентиры. Ташкент, 1998.

Грузии Поти и Батуми, или через Махачкалу к Новороссийску. К северному маршруту следует отнести транспортный выход к Актау (бывший Шевченко). Он комбинированный, железнодорожный и автодорожный, но грузоотправители в Китае и Европе отдают предпочтение железной дороге.<sup>1</sup>

Этого порта можно достичь или только по казахской территории, используя железную дорогу Шимкент — Кызал-Орда — Канадагач — Макат — Бейнеу, или приведенный выше маршрут через Узбекистан, который намного короче и эффективнее, но связан с пересечением еще одной государственной границы и дополнительными пограничными и таможенными формальностями, которые пока совершаются не быстро. Сведение погранично-таможенных операций к минимуму делает этот маршрут приоритетным. Порт Актау усиленно модернизируется по проекту ТРАСЕКА (транспортный коридор Европа — Кавказ — Азия), разработанному Европейским Союзом. В нем создается мощный нефтяной, грузовой и контейнерный терминалы. Железная дорога Учкудук — Нукус введена в эксплуатацию недавно, она связала напрямую север Узбекистана со столицей и стала органической частью среднего маршрута возрождаемого Шелкового пути.

Как мы отметили выше, сегодня китайско-казахскую границу в районе станции Дружба пересекают (в годовом исчислении) до десяти миллионов тонн грузов и ста тысяч контейнеров. И для Узбекистана важно и выгодно существенную часть этого потока пропустить по своим транспортным коммуникациям. Важно это и для Казахстана. Казахские железные дороги пошли на беспрецедентные льготы, снизив, часто до 50%, тариф для транзитных грузов, направляемых в порт Актау. Эта практика заслуживает глубокого анализа и изучения. Вообще, конкуренция создает мощные стимулы для предпочтения. Едва хлопковый поток из Узбекистана по маршруту ТРАСЕКА (Бухара — Ашгабад — Баку — Поти) достиг полумиллиона тонн в год, как Казахстан и Россия снизили транспортные тарифы на этот вид грузов, стремясь вновь сделать свои железные дороги для него выгодными и привлекательными.<sup>2</sup> Узбекистан от этого в прямом выигрыше, сокращение транспортных расходов делает его экспорт более конкурентоспособным. И ответ на вопрос,

<sup>1</sup> См. Узбекистан в мировой экономике. Обзор. Фонд имени Эберта. М., 2003. С. 50—58.

<sup>2</sup> См. Токаев К. К. Внешняя политика Республики Казахстан в период становления Нового мирового порядка. Докторская диссертация. М., 2001. С. 260—286.

каким путем пойдет узбекский хлопок в Европу, через Кавказ или Россию, будет один: где дешевле.

Транспортный выход из Китая через Кыргызстан, Ферганскую долину, Самарканд, Бухару, Туркменистан к порту Туркменбаши — это уже средний маршрут. Его исходный пункт на китайской земле — старинный торговый город Кашгар. Отсюда автомобильные и железные дороги идут к Торугарту и Иркештаму. В Торугарте (китайско-кыргызская граница) железная дорога пока обрывается, а автомобильная ветвится: северная ветвь через Нарын и Балыкчи (западное побережье Иссык-Куля) устремляется к Бишкеку, а средняя через Казарман — к Джалал-Абаду. Из Иркештама автомобильная дорога идет к Сары-Ташу, где также разделяется: средняя ветвь поворачивает на Ош, южная направляется в Душанбе. Наибольший интерес представляют выходы в Ферганскую долину, на автостраду Ош — Андижан — Ташкент — Навои и далее, через Туркменистан, в порт Туркменбаши, через Нукус и Бейнеу — в казахский порт Актау (здесь автомобильная дорога расположена параллельно железной).

В реконструкции автомобильных дорог, спускающихся по узким горным долинам из Китая через территорию Кыргызстана в Ферганскую долину, принимает участие международное сообщество, и Узбекистан в частности. Средний маршрут, дающий выход в Европу через черноморские порты Поти и Батуми, полностью вписывается в проект ТРАСЕКА, и грузопоток по нему ширится с каждым годом, хотя и состоит пока в основном из товаров центральноазиатских стран. Его узким местом продолжает оставаться обилие пересекаемых границ и громоздкость погранично-таможенных формальностей, которые унифицируются и упрощаются недостаточно быстро. Техническое же состояние железных и автомобильных дорог постоянно совершенствуется как с помощью зарубежных инвестиций, так и путем привлечения собственных средств государств, через территории которых эти пути сообщения проходят.

Южный маршрут Шелкового пути — это дорога от Иркештама в Душанбе и Термез, это Каракорумское шоссе и выход на транспортные коммуникации Пакистана, Афганистана, Ирана и Турции, к портам Индийского океана и Персидского залива. В Турции и Иране эти коммуникации находятся в хорошем состоянии, в Пакистане — в удовлетворительном, в Афганистане они разрушены или крайне запущены и почти непригодны для эксплуатации. Над этим маршрутом все еще довлеет

очень тяжелая политическая аура. Хотя для Узбекистана путь к южным морям через Афганистан наиболее короткий (Термез — Мазари-Шариф — Шибрган — Герат — Кандагар — Кветта — Карачи) и в перспективе мог бы радикально изменить ситуацию в регионе. Очень выгоден и маршрут через Афганистан в иранские порты Бендер-Аббас и Чорбахор.

Отношения Пакистана и Индии отравляет давний и трудно разрешимый конфликт из-за Кашмира, в результате чего эти страны не сотрудничают и отказывают друг другу в транспортном транзите. Острые трения у Пакистана и с Ираном. Мир и порядок никак не придут на многострадальную афганскую землю, и даже американское присутствие и помощь международного сообщества не в состоянии быстро решить афганские проблемы. Мировое лидерство в производстве героина надолго превратило Афганистан в страну-изгоя и не способствует его возвращению в мировое сообщество. События в Ираке, нестабильный Курдистан и политика изоляции, проводимая Соединенными Штатами Америки в отношении Ирана, также делают южный маршрут недостаточно привлекательным для грузоотправителей.<sup>1</sup>

Тем не менее, западный и юго-западный Китай широко используют территорию Пакистана и его порты на берегу Индийского океана для транзита своих товаров, а страны Центральной Азии используют для этих целей порты Ирана на побережье Персидского залива и средиземноморские порты Турции. Уже шесть лет, как Туркменистан и Иран соединили свои железные дороги через ветку Теджен — Серахс — Мешхед. В частности, в 2002 г. Узбекистан отправил через иранские порты полмиллиона тонн своих экспортных грузов, а по своим дорогам перевез 700 тыс. тонн транзитных грузов из Ирана. То есть, и здесь осуществляется сотрудничество, но на строго избирательной основе. Китай и Пакистан сторонятся Индии, Пакистан сторонится Ирана, Индия охотно сотрудничает с Ираном, Центральная Азия поддерживает добрые отношения с Китаем, Индией, Пакистаном, Ираном и Турцией, но все дружно сторонятся Афганистана, как черной дыры, где расхищается любой груз, туда попавший.

Сотрудничество Индии с Ираном выливается в проекты, имеющие прямое значение для стран Центральной Азии и России. Ширится поток индийского транзита через Иран, Каспийское море и Россию в Европу.

---

<sup>1</sup> Подробнее см. Banuzizi Ali and Weiner My Ran (end.) *The Geopolitics of Central Asia and its Berderlands*. Blomington, 2004. Pp. 109–164.

Пакистан в этом транзите, естественно, не участвует. Иран и Россия на условиях паритета строят в дельте Волги близ Астрахани порт Оля, который паромы свяжут с иранскими каспийскими портами. По восточному берегу Каспийского моря, через Туркменистан и Казахстан, будет проложена железная дорога, которая также призвана принять на себя индийско-иранский экспорт в Россию и Северную Европу и приблизить Уральский промышленный район к Ближнему и Среднему Востоку.

При такой раскладке Узбекистан становится обойденной стороной. Но он перестанет быть обойденной стороной, как только мир и порядок возвратятся на афганскую землю и опиный мак будет искоренен на ней, а Индия и Пакистан осознают, что добрососедство много лучше и много дешевле противостояния. Тогда и южный маршрут Великого шелкового пути естественно примет на свои плечи ту часть грузопотока Восток — Запад, который к нему тяготеет.

Огромные запасы углеводородного сырья в Прикаспийском регионе (их потенциальная стоимость оценивается в четыре трлн. долл.) делает чрезвычайно актуальным развитие трубопроводного транспорта. Соглашения, заключенные с Россией Туркменистаном (ежегодный экспорт в Россию 70 млрд. кубометров газа в течение двадцати лет) и Узбекистаном (экспорт в Россию до 10 млрд. кубометров газа в год), предельно загрузили существующие газопроводы Средняя Азия — Центр и Бухара — Урал и упрочили монопольное положение российского «Газпрома» на европейском рынке энергоносителей. Узбекский газ покупают также Кыргызстан, Таджикистан и Южный Казахстан. Туркменистан использует узбекские газопроводы в транзитных целях. Запасы туркменского газа таковы (до 20 трлн. кубометров), что сегодняшняя добыча в 90 млрд. кубометров в год может быть быстро удвоена, а затем и утроена. И на повестку дня встает вопрос прокладки газопроводов в Пакистан и Индию, в Китай. В качестве транзитных стран фигурируют Афганистан, Узбекистан, Казахстан, Кыргызстан.<sup>1</sup>

Казахстан пока экспортирует свою нефть (добыча — 40 млн. тонн в год) через Россию в Новороссийск и далее в Европу, а также на волжские нефтеперерабатывающие заводы. Но добыча нефти в этой стране быстро (к 2010 г.) достигнет 100 млн. тонн, и о своей заинтересованности в прокладке нефтепровода все громче заявляет Китай, 90 %

<sup>1</sup> Туркменистан в мировой политике. М., 2002. С. 101—104.

энергетических потребностей которого пока покрывает уголь. Этот трубопровод протяженностью около трех тыс. км и с первоначальной пропускной способностью 20 млн. тонн нефти в год будет стоить около 3,5 млрд. долл. Турция давно предлагает построить нефтепровод от казахских и азербайджанских месторождений к средиземноморскому порту Джейхан, но Россия всячески противится осуществлению этого проекта, стремясь всю экспортную каспийскую нефть замкнуть на себя и пропустить через свою территорию.

Искусство политики не в том, чтобы громко обозначить свои интересы и, закрыв глаза, настаивать на них, а в том, чтобы спокойно со-размерить их с интересами соседа. Тогда и будет торжествовать добрососедство — наиболее приемлемый для всех вариант международных отношений. Великий шелковый путь вот уже две тысячи лет учит этому народы, к нему тяготеющие, и государства, на нем расположенные. Учит примерами и фактами, полезными для осмысливания. Без добрососедства нет и не может быть взаимовыгодного сотрудничества.