

Глава 4 • К СИСТЕМЕ КОММУНИКАЦИЙ XXI ВЕКА

Политические аспекты

Политические аспекты развития и перестройки мировых коммуникационных систем неразрывно связаны с ростом их экономического потенциала. Очевидна тенденция опережающего роста мировой торговли по сравнению с ростом мирового производства. Это означает, что мировые транспортные связи начинают значить не меньше, а порой и больше, чем центры добычи сырья и промышленного производства. Соответственно стратегическое значение контроля над ведущими транспортными артериями для ведущих стран-производителей резко возрастает. Во внешней политике многих стран транспортная составляющая начинает во все большей степени соотноситься с вопросами энергетической, экономической, продовольственной и другими видами национальной безопасности¹.

Почти два тысячелетия человечество, проторив Великий шелковый путь, встав на него, использует эту транспортную магистраль, назначение и маршрут которой в целом остается неизменным, несмотря на новое техническое исполнение трассы, постоянно меняющуюся инфраструктуру и даже перемену очертаний государственных границ стран-участниц. Более того, выясняется, что путь этот нужен людям все больше и больше².

Объективно, транспортные артерии сегодня все больше работают на объединение человечества. Идея евроазиатского транзита большинством

¹ Шумпетер Й. Теория экономического развития. М., 1992.

² Silk Road Strategy Act. — Ibid. — P. 123.

стран региона, в том числе Россией и Узбекистаном, признается одной из наиболее перспективных на фоне бурного развития международных аспектов транспортных потоков. В годы, предшествовавшие распаду Советского Союза, Организация Объединенных Наций взяла возрождение Шелкового пути под свою эгиду. Инициатива уделить особое внимание возрождению пути, соединяющего Азию и Европу, исходила не столько от стран, по территории которых традиционно проходил транспортный транзит, сколько от крайне заинтересованных в его развитии стран конечного назначения, прежде всего, бурно развивающихся государств АТР, крайне заинтересованных в доставке своей продукции на западные рынки, а также от принимающих стран Западной Европы¹.

Казалось бы, не так много можно сделать за годы независимости в сравнении с веками, прошедшими в истории Великого пути, но наше время хорошо тем, что предельно насыщено созиданием, и то, на что прежде уходило столетия, теперь укладывается в годы.

Транспортный коридор Европа — Азия, который и представляет собой Великий шелковый путь, вновь проложен по середине огромного евроазиатского континента. Он проложен таким образом, что ни одна страна, к нему тяготеющая, не оказалась обойденной.

Проекты его обустройства и модернизации поражают своей масштабностью. Страны, по территориям которых проходит эта транснациональная магистраль, в рамках которой получают развитие многие виды транспорта, вкладывают в дело ее возрождения много сил и средств. Это оправдано тем, что для большинства государств от состояния Великого шелкового пути напрямую зависит их благоденствие и вовлечение в орбиту мирового сотрудничества.

С углублением международного разделения труда усиливается зависимость стран и народов от наличия в их распоряжении и от состояния транспортных коммуникаций, которые обеспечивают сегодня жизнедеятельность общества, функционирование экономики. Товар производится в одном месте, а потребляется в другом, часто удаленном на большие расстояния.

Мир изменяется. Глобализация делает народы все более взаимозависимыми. В то же время соображения экономической целесообразности нередко уступают политическим идеям. Остались еще политики, мышление которых не претерпело изменений со времен «холодной

¹ Silk Road Strategy Act. — Ibid.

войны». Они и сегодня стремятся извлекать преимущества в одностороннем порядке, диктовать свои условия соседям с помощью регулирования совместного использования транспортных путей, проходящих по территории их отдельного государства.

Для других политиков в возрождении Великого шелкового пути видится угроза для интересов их собственных стран. До сих пор некоторые российские аналитики считают, что возрождение Великого шелкового пути ущемляет региональные интересы России. С их точки зрения, развитие взаимоотношений бывших союзных республик со странами «дальнего зарубежья» без участия России ведет к ее изоляции, поощряемой конкурентами или Соединенными Штатами Америки, стремящимися вытеснить страну из региона, где ее влияние на протяжении веков оставалось весьма значительным¹.

При этом они выпускают из виду, что прошло почти полтора десятилетия с того времени, как приобретение независимости бывшими союзными республиками создало в регионе Центральной Азии новую геополитическую ситуацию, что не могло не отразиться на экономике. Если прежде все дороги из Центральной Азии и Южного Кавказа вели на север, в Россию, а на южных направлениях многие из них заканчивались тупиками (железнодорожная колея обрывалась в Бишкеке, Оше, Душанбе, Кушке), то такое положение не могло сохраниться неизменным, когда встал вопрос о самостоятельной внешней политике молодых государств, о выстраивании ими экономической политики с расчетом на собственные силы. Независимым государствам, какими стали бывшие союзные республики Средней Азии, транспортный выход нужен теперь не только на север, но и на восток, юг, запад. Посылать из Ташкента товары, например, тракторы, в Карачи через Одессу и Суэцкий канал — это нонсенс, абсурд. Существуют, или должны существовать, гораздо более близкие и удобные пути, и их следует задействовать и должным образом обустроить.

Что же касается России, то в настоящее время половина товарооборота стран Центральной Азии приходится как раз на нее². Кстати, что касается столь тревожных для некоторых российских аналитиков вариантов выхода железнодородной сети к южным морям и в частности, к Персидскому заливу, то молодые республики лишь возродили то,

¹ См., напр., Региональные кризисные ситуации и экономическая безопасность России. М., 1998.

² Региональное развитие: опыт России и Европейского Союза. М., 2000.

что было просчитано и пройдено изыскательскими партиями Российской империи еще в начале прошлого века, до Октябрьской революции.

Великий шелковый путь сегодня — это срединный путь внутри азиатского материка, коммуникационный мост между Европой и Азией. Он включает в себя системы железных и автомобильных дорог широтного направления Восток — Запад с многочисленными ответвлениями на север, к Транссибирской магистрали, на юг, к портам Персидского залива и Индийского океана, к турецким портам на Средиземноморье¹. Грузоотправитель получает возможность выбрать маршрут не только наикратчайший, но и самый экономичный — к выгоде своей и грузополучателя.

Великий шелковый путь включает в себя линии связи, в том числе самые современные, волоконно-оптические, способные передавать огромные количества информации. Включает он и воздушные пути сообщения (пассажирские и грузовые). Есть, пока находящиеся в основном в стадии проектирования, нефте- и газопроводы, по которым сотни млн. тонн нефти и сотни млрд. кубометров газа богатых прикаспийских месторождений потекут в Пакистан, Индию, Китай, Корею и, возможно, в Японию.

Планируется, что Шелковый путь станет и энергетическим мостом мирового значения. К нему присоединятся линии электропередач высокого напряжения, которые, подкрепив национальные энергосистемы, обеспечат широкий маневр в снабжении электроэнергией, позволят им работать в наиболее благоприятном режиме. Энергосистемы центральноазиатских стран давно едины, и линии электропередач могут быть легко продолжены в любом направлении.

Возможно, через какое-то время «Шелковая дорога» включит в себя и гигантский канал Сибирь — Центральная Азия с пропускной способностью реки Волги. И тогда — к середине ли, к концу XXI века водный голод не будет угрожать странам региона. Во всяком случае, в России перестали звучать голоса против прокладки этого канала, а мэр Москвы Юрий Лужков стал ярким пропагандистом этого проекта, который, кстати, был первоначально разработан более 150 лет назад. Наши предки умели заглядывать далеко вперед.

Канал Сибирь — Центральная Азия — это еще и транспортный путь от Оби до Каспийского моря, это дешевый сибирский лес и целиноградский хлеб, доставленные в Центральную Азию, это хорезмский хлопок и

¹ Silk Road Strategy Act. — Ibid. — P. 19.

кызылординский рис, отправленные в Новосибирск. Кроме того, это — абсолютно новый туристический теплоходный маршрут, который начнется в таежных лесах, а окончится на каспийских песчаных пляжах, очень чистых, но пока мало кому известных и мало востребованных.

Этот транспортный коридор по грузопотоку со временем сможет сравниться с северным путем, основу которого составляет Транссибирская железнодорожная магистраль, берущая начало во Владивостоке и заканчивающаяся в Бресте, где стыкуются широкая российская и узкая европейская колеи.

В свое время российские инженеры совершили ошибку, избрав для своих железных дорог другую, на 10 см большую, чем европейская ширину колеи. Помня о нашествии Наполеона, они считали, что потенциальный противник, углубившись на территорию России, потратит много времени на приспособление к ее железным дорогам, и его наступление захлебнется. Нашествие из Европы повторилось в 1941 г., но перешивка колеи на европейский стандарт не отняла у немцев много времени и практически им не помешала. Постановка же вагонов на пограничных станциях на европейские тележки и обратно в мирное время — занятие, достаточно хлопотное и дорогостоящее.

Южный морской путь вокруг Индии и через Суэц, наиболее дешевый и загруженный, обладает неограниченной пропускной способностью. Его главный недостаток заключается в протяженности, что увеличивает время доставки.

Идея возрождения Великого шелкового пути заключается не в том, чтобы отобрать грузы у северного или у южного маршрутов для отправки их только срединным путем, а чтобы взять на себя тот и только тот грузопоток, который естественно, географически и экономически, к нему тяготеет.

Это касается товаров, производимых в срединных и западных районах Китая, а также на севере Индии и Пакистана и, конечно, в странах Центральной Азии. Это также относится к товарам, произведенным в Европе, России и предназначенным для названных районов Азии.

Когда срединного пути не было, приходилось вынужденно пользоваться или северным, или южным маршрутами. Это удлиняло дорогу и удорожало доставку. Возрождение Великого шелкового пути с учетом этого обстоятельства есть не что иное, как возвращение на круги своя. Это означает торжество экономической целесообразности и здравого

смысла над происками тех политиков, которые до сих пор оперируют категориями прошлого.

К примеру, Казахстан, получив выход в Китай через Синьцзян-Уйгурский автономный район¹, в Пакистан через Кыргызстан и Таджикистан, в Иран и Турцию через Узбекистан, Туркменистан, Азербайджан и Грузию, не стал дальше от России ни географически, ни экономически, ни духовно.

То же самое можно сказать и о Кыргызстане, Таджикистане. Добрососедство этих стран не было нарушено ни в какой степени. Выгоды же произошедших изменений очевидны при анализе экономического потенциала региона. Товары из этих стран теперь, к взаимной выгоде, поступают в Китай, на Ближний и Средний Восток, в Пакистан и Индию не круглым путем, а напрямую.

Кстати, при прочих равных условиях северный (российский) выход в Европу для многих грузоотправителей и грузополучателей в Японии, Корее и северо-восточном Китае предпочтительнее: не надо пересекать десятки границ с их медлительными и придирчивыми контрольно-пропускными пунктами, не надо думать о том, что беспокойно в Афганистане и Курдистане, не надо держать в уме, что США не жалуют Иран и хотят держать его в изоляции и учитывать прочие обстоятельства этого ряда.

Важным, в связи с вышеизложенным, остается вопрос о том, кто реально контролирует Великий шелковый путь. Ответом может служить наличие общей заинтересованности каждой из стран, лежащих на этом пути. Поскольку единая артерия может бесперебойно функционировать в общих интересах только при отсутствии блокирующих факторов, важно иметь порядок в любом из звеньев общей цепи государств, последовательно соединенных Великим шелковым путем и его составляющих. В этом смысле «Шелковую дорогу» полностью контролируют государства, через которые она проходит. То, что при этом ослабляется зависимость центральноазиатских и кавказских государств от российских транспортных коммуникаций, — явление не только нормальное, но и желаемое. Зависимость не есть лучший вариант нашего бытия. В то же время, каждый отчетливо представляет себе, что жить в человеческом сообществе и не быть хоть в чем-то зависимым от других людей

¹ Беларусь, Казахстан, Кыргызстан и Россия в цифрах. — Статистический сборник. М., 1997.

практически невозможно. Это относится и к государствам в современном глобализирующемся мире. Через взаимозависимость — к единению — такова столбовая дорога человечества.

Железнодорожная колея Великого шелкового пути складывается из совокупности национальных сетей железных дорог стран, на этом пути расположенных.

Туркестано-Сибирская железная дорога, проложенная в 1920-е годы по югу Казахстана до Ташкента и имеющая в целом широтное направление, гармонично вписалась в транспортный маршрут Восток — Запад, который заканчивался у каспийского порта Красноводск (ныне — Туркменбаши). Паромная переправа связывала Красноводск с Баку. Ее обслуживали два железнодорожных парома. Далее вагоны принимали черноморские порты (Батуми, Поти, Новороссийск) и железная дорога Южного Кавказа.

13 лет назад казахстанская железнодорожная сеть была состыкована с китайскими дорогами через станцию Дружба на границе с Синьцзян-Уйгурским автономным округом Китая¹. И сегодня через обширные казахские равнины проходят три транзитных железнодорожных направления: Россия — Центральная Азия (самый грузонапряженный), Европа — Китай (через Россию), Европа — Китай (через Кавказ).

В 1996 г. туркменские дороги получили прямой выход в Иран через ветку Теджен — Серахс — Мешхед и далее как к порту Бендер-Аббас на берегу Персидского залива, так и в Турцию в обход Каспийского моря с юга². Благодаря этим соединениям возникла трансазиатская стальная магистраль от китайского порта Люньюньган на Желтом море до Стамбула. Ее протяженность 10560 км. Она опробована не только в грузовом, но и в туристическом варианте.

Если в первые годы после ввода в эксплуатацию пропускная способность соединительных участков на казахстанско-китайской и туркменистанско-иранской границах была невелика (1–2 млн. тонн грузов в год) и их эксплуатация носила пробный характер, то сейчас пропускная способность расширена до 10 млн. тонн грузов в год³. Таким образом,

¹ Беларусь, Казахстан, Кыргызстан и Россия в цифрах. — Статистический сборник. М., 1997.

² Краткосрочные показатели экономики стран Содружества независимых государств: 1996 год. М., 1997.

³ Беларусь, Казахстан, Кыргызстан и Россия в цифрах. — Статистический сборник. М., 1997.

эти участки перестали быть узким местом, и пропуск по этому направлению 120 тыс. контейнеров в год из Китая и обратно становится делом вполне реальным.

Далеко не все молодые государства Центральной Азии и Южного Кавказа довольны тем железнодорожным наследством, которое оставил им Советский Союз. Сравнительно мало претензий к полученному транспортному парку и дорожной сети предъявляет Казахстан. Эту страну удовлетворяет как разветвленность, так и состояние ее железных дорог.

Для Узбекистана было предпочтительно, чтобы железные дороги в Ферганскую долину, в Термез и низовья Амударьи проходили полностью по его территории, а не через Таджикистан и Туркменистан. В первые годы независимости сразу же были предприняты серьезные шаги для исправления такого положения.

Дорога в Нукус через пустыню Кызылкум (города Учкудук и Зарафшан) уже проложена. Работы по спрямлению дороги в Термез через Ташгузар — Дехканабад — Байсун — Кумкурган ведутся полным ходом и весь участок планируется ввести в строй к 2007 г.

Новый железнодорожный выход в Ферганскую долину проектируется провести параллельно автостраде Ангрэн — Коканд, с туннельным переходом под перевалом Камчик (автомобильный туннель под этим перевалом уже пробит и функционирует).

В Кыргызстане железные дороги обрывались тупиками (Бишкек, Ош, Джалал-Абад). Единой железнодорожной сети эта горная страна не имела и, вероятно, получит ее не скоро. Прокладка стальной колеи в горных ущельях с крутыми уклонами требует и времени, и затрат очень больших средств. Но уже сейчас осуществляется проект строительства дороги от Балыкчи (бывший поселок Рыбачье на берегу Иссык-Куля) через районный центр Кочкората в долину Нарына и далее в Ош. Именно эту дорогу планируется соединить с китайским городом Кашгар, куда железнодорожное полотно подошло от города Урумчи.

Это открывает Китаю второй железнодорожный выход в Центральную Азию — через благодатную Ферганскую долину и далее на запад, через Туркменистан в Иран и Турцию или через Азербайджан и Грузию — к черноморским портам. Работы в этом направлении ведутся с нарастающей интенсивностью. Сначала будет завершено строительство автомобильной дороги, затем параллельно ей лягут и рельсы. В финансировании этого проекта участвуют японские инвесторы и Республика Узбекистан.

Таджикистан тоже хотел бы соединить железнодорожным путем, целиком проходящим по своей территории, областной центр Ходжент на входе в Ферганскую долину и столицу Душанбе. Сложность заключается в том, что эта дорога может быть проложена только по высокогорью. Необходимо пронзить туннелями большой протяженности два перевала, и собственными силами таджикам здесь, конечно же, не обойтись. Потребуется помощь международного сообщества.

Туркменистан, соединив свою сеть с иранской и модернизировав терминалы в порту Туркменбаши, сразу поднял наполненность транзитного грузопотока. Его планы в отношении дальнейшего развития железнодорожной сети особенно амбициозны, поскольку, в отличие от своих соседей, Туркменистан располагает реальными финансовыми возможностями для осуществления своих планов.

Для этой страны остается привлекательным выход в Пакистан через Афганистан (Герат и Кандагар), несмотря на соображения безопасности. Конечный путь этого железнодорожного пути — порт Карачи в устье Инда. Этому проекту много лет (о проекте железнодорожного соединения России с Индией российскому царю было доложено еще в 1916 г.) Как только позволит обстановка в Афганистане, начнутся прокладочные работы, и эта многострадальная страна получит свою первую железную дорогу.

В осуществлении этого проекта напрямую заинтересованы Узбекистан и Казахстан. Узбекистан предлагает свой вариант выхода в Пакистан, через Термез, Герат и Кветту. Для Узбекистана, Казахстана и Китая это более короткий путь, хотя и более сложный в исполнении (выше горы, круче перевалы).

Туркменистан направил изыскателей на новую железнодорожную трассу Ералиево — Бекдаш — Туркменбаши и далее в Гарган (Иран). Дорога должна быть проведена через многие бурно развивающиеся нефтеносные районы по восточному побережью Каспийского моря. Это создаст новый транспортный коридор Север — Юг. В прокладке трассы заинтересованы также Иран, Индия, Казахстан и Россия.

После ряда застойных лет усиленно приводят в порядок свои железные дороги Азербайджан, Армения и Грузия. Армения соединяет свою железнодорожную сеть с иранской через станцию Зангезур и далее на Тебриз.

С завершением прокладки в Иране линии Керман — Захедан страны Южного Кавказа, а через них и Россия получают прямой железнодорожный

выход в Пакистан и Индию, а также в страны Индокитая. Транзитный поток по этому направлению обещает в скором времени достичь 25 млн. тонн в год, а в перспективе — 85 млн. тонн. От выплат по транзиту Иран может получить более одного млрд. долл. в год.

Транзитный грузопоток в направлении Восток — Запад по железным дорогам стран Центральной Азии и Южного Кавказа с 1991 г. по 2002 г. вырос в девять раз. Пропускная способность этих стальных магистралей еще далека от предельной. Железные дороги на всем протяжении от Урумчи до Батуми усиленно модернизируются, электрифицируются.

Только в реконструкцию железных дорог Узбекистана вложено 1,6 млрд. долл. (в этих крупных инвестициях велика доля японского капитала). Предусмотрено обновление и тщательная оптимизация путей, прокладка волоконно-оптических линий связи, закупка новых пассажирских вагонов, электровозов. Дороги интенсивно готовят к приему завтрашнего, более напряженного грузопотока.

Модернизация проводится таким образом, чтобы не оставалось узких мест. Реконструируются также заводы по ремонту локомотивов, грузовых и пассажирских вагонов. Так, ташкентский вагоноремонтный завод, который прежде не восстанавливал пассажирские вагоны, теперь может капитально ремонтировать 450 их единиц в год.

Заключены межправительственные соглашения, которые унифицируют тарифную, налоговую, таможенную политику. Особенно важно, чтобы границы на срединном железнодорожном пути не снижали скорость доставки грузов, не превращались в помеху, снижающую его конкурентоспособность.

Автомобильные магистрали на Великом шелковом пути (имеется в виду его центральноазиатский отрезок) также образуются из национальных сетей автомобильных дорог, построенных в основном в советские времена. Здесь в лучшем положении оказались Узбекистан и Казахстан. В Узбекистане практически нет кишлака, в который не вела бы асфальтированная дорога. Большой Узбекский тракт Ташкент — Самарканд — Термез с ответвлениями в Ферганскую долину и Бухару, дороги Ташкент — Ангрэн — Коканд через перевал Камчик и Навои — Учкудук — Зарафшан — Нукус с разветвленной сетью дорог местного значения давно сделали автомобильный транспорт в этой стране вездесущим и эффективным.

В международном плане автомобильные дороги из Узбекистана ведут в Китай — через Казахстан и Кыргызстан, в Россию — через

Казахстан, в Иран и Пакистан — через Туркменистан и Афганистан, в Южный Кавказ и Турцию — через Туркменистан. То есть, узбекским автомобилистам открыто все евроазиатское пространство, разве что за исключением Крайнего Севера, Гималаев и Тибета, где еще не построено дорог. Автомобиль, к примеру, доставляет груз из Ташкента в Андижан в три раза быстрее, чем железная дорога. А строительство автомобильного завода в Асаке (Андижанская область) и автосборочного предприятия в Самарканде превратило Узбекистан в двадцать седьмую державу мира, производящую автомобили.

В несколько худшем положении из-за своего горного рельефа оказались Кыргызстан и Таджикистан. Но и там проложены дороги в каждый глубокий и отдаленный горный район. Они и позволяют этим государствам функционировать как единому целому.

Конечно, везти автомобилем груз за многие тысячи километров дороже, чем по железной дороге. Но раскладка многих факторов и обстоятельств часто ведет к тому, что предпочтение отдается автомобилю.

Например, железная дорога может быть далека от грузоотправителя (грузополучателя) или сроки доставки груза могут не устраивать одну из сторон. Автомобильная дорога не обходит стороной ни одни ворота, да и груз доставляется именно в ту точку, куда необходимо, без лишних перегрузов.

Из национальных автомобильных дорог, дополненных, по мере необходимости, пограничными вставками и переходами, быстро образовался транспортный коридор Восток — Запад. Он тоже непрерывно модернизируется, ориентируясь на международные стандарты. Важнейшим социальным стимулом для развития транспортной инфраструктуры высокого уровня является создание тысячи рабочих мест в трудоизбыточных экономических районах, где занятость все еще оставляет желать много лучшего.

Начато строительство трансазиатской автомобильной магистрали международного класса Люньюньган — Урумчи — Алматы — Ташкент — Ашгабад — Туркменбаши — Баку — Гянджа — Тбилиси — Эрзурум — Анкара — Стамбул протяженностью 9000 км. Из них 5500 км пока не отвечают международному уровню. Работы продлятся 15 лет, начиная с 1996 г., и обойдутся в 10–15 млрд. долл.

К сегодняшнему дню почти полностью устранены разногласия в торговой, таможенной и налоговой политике стран, по территории которых проходит эта международная трасса. Проведена унификация

законодательной базы. Строительство соединительных участков магистралей и первоначальное обустройство всей трассы планируется завершить к 2010 г.

В 2000 г. по западному участку этой трассы состоялся автопробег Венеция — Самарканд, в котором приняло участие 60 грузовиков и 40 легковых машин с пассажирами. Инициатором автопробега, получившего название «Шелковый путь — 2000», выступили США.

На всем центральноазиатском пространстве автомобильное сообщение с сопредельными странами улучшается и постоянно совершенствуется. Так, Кыргызстан и Узбекистан прокладывают автомобильную дорогу в Китай (Кашгар) через Ош и горные долины Тянь-Шаня.

Таджикистан через Горный Бадахшан, расширяя старую дорогу и там, где требуется, строя новую, готовит выход на Каракорумское шоссе, связывающее Китай с Пакистаном через северный Кашмир. Расширяют свои автодорожные выходы в сопредельные страны Туркменистан, Азербайджан, Армения и Грузия.

Новое дорожное строительство не замирает ни на минуту, что хорошо видно на примере Ташкента. Широкие магистрали с развязками в двух уровнях, сооруженные в последние годы, буквально преобразовали город; многократно выросли и удобства для автомобилистов: на заправочных станциях и в ремонтных мастерских давно нет очередей.

Очень красива и комфортабельна автомобильная дорога из Ташкента в Самарканд. Она пересекает Сырдарью, проходит через земли нового орошения в Голодной степи, которые еще на памяти людей старшего поколения были безжизненными, через знаменитые Тамерлановы ворота поднимается в горы, пологие склоны которых покрыты садами, виноградниками, табачными плантациями.

Самолет над просторами Великого шелкового пути — статья особая. Странам Центральной Азии досталось большое, но изрядно состарившееся авиационное наследство. Прежде дешевые билеты делали доступными и привлекательными даже полеты на близкие расстояния. Не менее десяти рейсов в день уходило из Ташкента в Андижан и Бухару, Ургенч и Термез.

В условиях рынка цена на авиационный керосин выросла многократно, приблизившись к мировой, и билеты на самолет обрели свою нормальную стоимость. Перемещаясь на сравнительно близкие расстояния, пассажиры предпочитают поезд и автобус, а пассажир дальний самолету не изменил. Да, в Лондон, Сеул или Токио иначе и не попадешь.

Сегодня все областные центры, многие крупные города Узбекистана, Казахстана, Туркменистана, Таджикистана, Кыргызстана, Азербайджана имеют собственные аэропорты, не говоря уже о столицах этих стран, где аэропорты давно получили международный статус и откуда отправляются самолеты в десятки стран мира. Международный статус имеют и аэропорты знаменитых туристических центров — Самарканда, Бухары, Ургенча.

Национальной авиакомпании «Узбекистон хаво йуллари» более десяти лет, она завоевала в мире репутацию надежного перевозчика. За этим — большая работа по подготовке квалифицированных летных кадров, приобретение новейших американских и европейских авиалайнеров, модернизация всех служб аэропортов, кропотливый поиск клиентов в рамках сотрудничества с ведущими авиакомпаниями мира. Так, полеты в Америку, страны Западной Европы, Южной и Восточной Азии совершаются на «Боингах» и самолетах А-310 и RJ-85 — машинах надежных, вместительных, экономичных и комфортабельных.

На состояние и комплектацию авиационного парка страны накладывает печать наличие собственного авиастроительного завода в Ташкенте, мощности которого сегодня, к сожалению, загружены далеко не полностью или авиаремонтного предприятия НАК «Узбекистон хаво йуллари». Имеется Центр по обслуживанию и ремонту самолетов западного производства.

Новый ташкентский 100-местный пассажирский самолет средней дальности Ил-114 получил международный сертификат качества. Кадры высшей квалификации готовит для отрасли ташкентский авиационный институт. За годы независимости при поддержке государства в развитие отечественной авиации и авиастроение инвестировано более 1,2 млрд. долл.

Международные воздушные линии связывают Казахстан с 16-ю странами дальнего зарубежья (с частотой 39 рейсов в неделю), Кыргызстан — с 13-ю (с частотой 24 рейса в неделю), Туркменистан — с восемью странами (с частотой 31 рейс в неделю).

В Великий шелковый путь сегодня включены те виды транспортных коммуникаций, которых там никогда прежде не было, — трубопроводы для транспортировки нефти и газа. Перемещать нефть с помощью труб дешевле, чем с помощью колес или морским путем, а для газа другого транспорта пока не придумано.

Под дном Каспия и на его берегах открыты богатейшие залежи углеводородного сырья, оцениваемые геологами в 20–40 млрд. тонн. Эти

запасы приобретают мировое значение. В связи с этим Туркменистану прочат судьбу Кувейта, а Казахстан и Азербайджан причисляют к числу стран с большими перспективами. Благодаря национальным запасам природного газа и нефти, Узбекистан также сможет обеспечивать себе энергетическую независимость еще много лет, а часть газа экспортировать, что уже и происходит.

В советское время на прокладке газопроводов Бухара — Урал и Средняя Азия — Центр работали десятки тысяч людей, которыми был внесен заметный вклад в энергетику Урала и Центральной России. Узбекистан поставлял по этим магистралям большого диаметра в Россию 20 млрд. кубометров газа в год, Туркменистан — 40 млрд. кубометров.

После распада Союза Россия долгое время бойкотировала туркменский газ. Но как только от слов об альтернативных газопроводах заинтересованные страны перешли к конкретным проектам и стали обретать черты реальности поставки туркменского газа в Пакистан и далее в Индию, а также в Турцию через Иран, как только стал обретать контуры помпезный проект газопровода в Китай, протяженностью чуть ли не до Желтого моря, Россия подстраховала себя и заключила с Туркменистаном договор (апрель 2003 г.) на 20-летний срок.

По этому договору Россия будет ежегодно получать 70 млрд. кубометров туркменского газа, а Туркменистан получит взамен 5 млрд. долл. частично в валюте, частично в товарной массе. Все возвратилось на круги своя, взаимовыгодное сотрудничество возобновилось.

За годы независимости в Узбекистане природный газ получили большинство населенных пунктов. Полная газификация страны стала государственной политикой. Узбекский газ поставляется и в южные области Казахстана, а также в Кыргызстан в оплату за воду из Токтогульского водохранилища, чтобы она сбрасывалась в Сырдарью тогда, когда это нужно хлопкоробам. Потребителем узбекского газа остается и Таджикистан. Прибавим сюда линии электропередач, работающие в едином режиме. Сотрудничеству стран Центральной Азии в энергетике много лет и оно, к счастью, не идет на убыль.

В 1993 г. Иран и Турция представили проект экспорта туркменского газа в Европу через свои территории. Попутно Турция обеспечивала бы природным газом себя. Предполагалось, что общая пропускная способность трубопровода будет 28 млрд. кубометров в год. Но проекту воспротивились Соединенные Штаты Америки, конфликтующие с Ираном из-за его внутренней политики и стремящиеся к его изоляции

на международной арене¹. Проект был отложен на неопределенное время.

В 1995 г. международный энергетический консорциум (американские, японские и китайские компании) выдвинул идею о поставках туркменского газа Китаю. Газопровод, через Узбекистан и Казахстан, должен был пройти в Китай, пересечь его в широтном направлении и достичь берегов Желтого моря². Рассматривался и вариант его продолжения по дну моря в Южную Корею и Японию. Длина прокладываемой трубы должна была превысить 8 тыс. км, а стоимость достигала 12 млрд. долл. Пропускная способность, при диаметре трубопровода 1440 мм, составила бы 30 млрд. кубометров в год. К одной нитке позже можно было добавить вторую и третью. Масштаб проекта носит беспрецедентный характер. Ничего подобного прежде не проектировалось и не строилось. Но стадия согласования этого проекта, в связи с его сверхпротяженностью и недостаточно высокой эффективностью, несколько затянулась, и работы на трассе еще не начаты.

Пока Иран покупает туркменский газ для своих северных территорий. Проложены соответствующие трубопроводы пропускной способностью 8 млрд. кубометров в год. Нашла дорогу в Иран и казахская нефть. Согласно заключенному договору, она поступает по Каспию на нефтеперерабатывающие заводы северного Ирана, а соответствующее количество своей нефти, добываемой на юге страны, передается Казахстану на нефтяных терминалах в иранских портах Персидского залива. Поставки казахской нефти в Иран могут достичь 15 млн. тонн в год.

Следует подчеркнуть, что изоляция Ирана, инициируемая Соединенными Штатами, не способствует созданию оптимальной атмосферы открытости, доверия и сотрудничества на Великом шелковом пути. Уже много лет прокладка газо- и нефтепроводов через Иран блокируется Америкой.

Игнорировать возможности Ирана в регионе, конечно же, не следует. Это — ошибочная политика. Его достаточно мощная и состоятельная коммуникационная структура может и должна обслуживать экспортно-импортные потребности республик Центральной Азии и Южного Кавказа, связанные со странами Южной Азии.

¹ Американское государство накануне XXI века: стратегия и тактика в экономике. / А. А. Дынкин, В. Т. Мусатов, В. А. Федорович и др. М., 1990.

² Внешнеэкономическая деятельность государств Содружества в 1995 г. Статистический сборник. М., 1996.

Иран, имея от экспорта нефти в Европу и Китай более 20 млрд. долл. в год, сам в состоянии финансировать многие дорогостоящие проекты. Так, с его финансовой помощью прокладывается двухниточный нефтепровод из Баку на остров Харк в Персидском заливе протяженностью 1150 км и пропускной способностью 40 млн. тонн в год (участок от Тебриза и далее на юг уже готов). Сулят большую выгоду и проекты нефтепроводов Баку — Средиземное море через Иран и Турцию.

Здесь вновь можно констатировать столкновение интересов различных стран. Каспийская нефть обещает расширить экономические перспективы региона, и Россия хочет, чтобы соответствующие нефтепроводы заканчивались в Новороссийске, Грузия предпочитает, чтобы это был Батуми или Потти, Турция ратует за Джейхан (Средиземное море). Ограничениями на движение нефтеналивных судов через Босфор Турция добилась принятия решения в свою пользу.

Взамен немедленно были предложены порты на западном побережье Черного моря — Ильичевск (Украина), Констанца (Румыния) и Варна (Болгария) с трубопроводами, идущими в Европу. Все это, конечно, не просто конкурентоспособные, но и очень перспективные варианты.

Можно утверждать, что интересы Казахстана, Азербайджана, Туркменистана имеют наибольшие шансы возобладать. В то же время Астана, Баку и Ашгабад также заинтересованы в том, чтобы их нефти были равно открыты все четыре стороны света.

Ясно одно: казахстанская нефть, запасы которой постоянно уточняются в сторону увеличения и которая прежде целиком шла на экспорт через Россию, уже получает альтернативные пути выхода на мировой рынок. По дну Каспийского моря предполагается проложить трубопроводы от мангышлакских и тенгизских месторождений до Баку, а далее — до Новороссийска и грузинского нефтяного терминала Супс близ Потти. Проекты нефтепроводов из Казахстана и Туркменистана рассматриваются заинтересованными сторонами, а также японскими и европейскими инвесторами.

Контракт на прокладку трубы до Супса уже подписан с норвежской фирмой «Кварнер». Длина трубы — 960 км, а стоимость, включая семь перекачивающих станций, — 315 млн. долл. Необходимо учесть, что сюда входит и старый участок нефтепровода протяженностью 601 км.

Все большую заинтересованность в каспийской нефти выказывает Китай, экономика которого рвется вперед невиданными темпами, но энергетика пока базируется в основном на каменном угле. Китай добывает

в год более 1 млрд. тонн угля, но менее 100 млн. тонн нефти. Впереди — автомобилизация этой страны, что заставляет активизироваться ведущие автомобилестроительные компании мира.

Самой большой достопримечательностью Великого шелкового пути являются народы, населяющие страны, по которым он проходит. Многие из них обрели самостоятельность совсем недавно. Они учатся сотрудничать, не ущемляя своей самостоятельности, еще не имея большого опыта в налаживании и обеспечении взаимодействия¹. Сотрудничество и взаимопомощь на Великом шелковом пути — это тот стержень, который объективно способствует его быстрому возрождению.

Автодорожное строительство

Автомобильные дороги проведены по Великому шелковому пути и функционируют уже на протяжении многих лет. Их назначение то же, что в прошлом у караванных троп — соединение Востока и Юго-Востока азиатского материка через Центральную Азию с Европой. Автомобильные дороги играют особую роль в современной мировой транспортной системе. В Азии общая тенденция сходна с тем, что происходит в западном мире. Из общей протяженности мировой транспортной сети примерно 70% приходится на автомобильный транспорт². Автодорожная сеть мира, включая дороги с твердым покрытием и усовершенствованные дороги, уже к середине 1990-х гг. более, чем в 20 раз превосходила по протяженности железные дороги. Процесс автомобилизации в Азии отличается в последние годы особенно быстрыми темпами.

Наполняемость этих трасс грузовым и пассажирским транспортом характеризует пульс экономической жизни, а территориальные номерные знаки транспортных средств свидетельствуют о многообразии хозяйственных связей и о том, как далеко они простираются.

Автомобильные дороги можно сравнить с кровеносными сосудами экономической системы, а можно — с сосудами сообщающимися, и каждое сравнение будет правомочно. Как в Европе, так и в Азии 80%

¹ Гранберг А. Г. Методологические аспекты анализа экономического взаимодействия республик бывшего СССР. // «Форум». М., 1994.

² Максаковский В. П. Географическая картина мира. — Ярославль, 1998. С. 244.

пассажиروоборота и свыше 10% грузооборота обеспечивается автомобильным транспортом. С его помощью товаропроизводитель находит покупателя сначала в своей стране, потом и за ее пределами. Еще три десятилетия назад автомобильные перевозки преобладали внутри отдельных государств. В последнее время, с созданием автопоездов, грузовиков высокой грузоподъемности, новых типов рефрижераторов и цистерн, а также с усовершенствованием автодорожной инфраструктуры, соединением дорог отдельных государств в дорожные комплексы, строительством новых эстакад, автоперевозки превратились во внутрирегиональные и межрегиональные¹. Особенно интенсивно развиваются связи между Западной и Восточной Европой, а также между Западной Европой и Азией с возможным выходом в Юго-Восточную Азию к Сингапуру². Большинство специалистов считают наиболее перспективным для развития сети автомобильных дорог регион Евразии, где уже создан существенный задел, требующий лишь интенсивного развития вширь и создающий благоприятные условия для модернизации в соответствии с последними достижениями дорожного строительства.

У автомобильного транспорта есть свои неоспоримые преимущества перед железнодорожным и морским: маневренность, гибкость графика передвижения, сравнительно высокая скорость перемещения товаров без промежуточных разгрузочных операций, доставка «от ворот до ворот», а также, в случае пассажирского транспорта, отсутствие лишних пересадок пассажиров. В соединении с современными информационными системами, связавшими мировые логистические системы, автомобильный транспорт наилучшим образом обеспечивает надежность доставки, продвижение в малодоступные места, где непригоден авиа- или железнодорожный транспорт. В перевозках на короткие расстояния ему вообще нет конкурентов. Сплошь и рядом ему отдается предпочтение при перевозках на средние расстояния. На сегодняшний день автомобильный транспорт — важный двигатель внутренней и международной торговли.

Государства Центральной Азии, занимающие срединное место на Великом шелковом пути, стали независимыми практически одновременно. Они получили в наследство от Советского Союза во многом однотипную транспортную сеть. Внутри любого отдельного государства из числа упомянутых участников региональной экономической жизни

¹ Гранберг А. Г. Основы региональной экономики. М., 2003.

² Алисов Н. В., Хореев Б. С. Экономическая и социальная география мира. Общий обзор. — М., 2001. С. 628.

автомагистрали образуют единые транспортные сети. Общее советское прошлое, единые экономические подходы, нормативы и стандарты дорожного проектирования и строительства создавали благоприятные условия сотрудничества центральноазиатских государств, бывших советских республик¹.

Их связь с внешним миром в первые годы независимости осуществлялась почти исключительно по железным дорогам через территорию России. Это не способствовало укреплению их суверенитета, а часто было и крайне неэффективным экономически. Так, ташкентские кабельные изделия или казахские цветные металлы попадали на рынки Пакистана и Индии кружным путем, через торговый порт Новороссийск. Доставка этих грузов автомобильным транспортом по дорогам, идущим через Афганистан и Иран, сокращают этот маршрут в пять раз.

Автомобильные дороги строились и продолжают строиться с учетом потребностей экономики стран. Они взаимосвязаны с системами железнодорожного и водного транспорта, но гораздо более мобильны и позволяют покрывать потребности многочисленных труднодоступных районов в горных или удаленных местностях. В связи с этим, широкое экономическое сотрудничество с сопредельными странами становится для государств Центральной Азии задачей достаточно насущной, а порой и первоочередной. Для большинства этих стран транспортные проблемы оказались во многом идентичными. Помимо надежного транспортного выхода на север им необходимо было получить такие же надежные выходы на восток (в Китай и страны Индокитая), на юг (в страны Среднего Востока, Пакистан и Индию), на запад (в страны Ближнего Востока, в Турцию и далее в Европу).

Ни одна встреча лидеров центральноазиатских стран с главами других государств, расположенных на Великом шелковом пути, не обходилась без обсуждения вопросов взаимовыгодного использования имеющихся транспортных коммуникаций и совместного строительства новых. Конечная цель такого сотрудничества — создание срединного транспортного коридора Европа — Азия, использование которого доступно и выгодно всем. Проведение в этом коридоре единой транспортной и таможенной политики должно предельно облегчить функции грузоотправителя и сократить транспортные издержки.

¹ Котилко В. В., Орлова Д. В. В России и рядом: экономические связи внутри и вне страны. // ЭКО, 1997, №7. С. 83–99.

За минувшее десятилетие эта задача в основном выполнена, но работы, начатые в этом направлении, интенсивно продолжаются. Новые автомобильные дороги на восток, юг и запад должны соответствовать международным стандартам и иметь пропускную способность, опережающую грузопоток, то есть, их следует постоянно модернизировать с тем, чтобы они смогли спокойно вобрать в себя и завтрашний грузопоток, более напряженный и мощный.

Если у срединного железнодорожного маршрута Ляньюньган (китайский берег Желтого моря) — Стамбул есть реальный конкурент — Транссибирская магистраль, многопутная, электрифицированная и хорошо обустроенная, то у автомобильных маршрутов Ляньюньган — Стамбул и Ляньюньган — Роттердам северного альтернативного маршрута просто нет. Автомобильная дорога, параллельная Транссибу, еще не построена (от Читы до Хабаровска дорога с щебеночным покрытием будет проложена только через несколько лет). Да и выход через Урумчи — Алматы — Ташкент — Ашгабад, далее — к портам Черного моря или Персидского залива ближе и удобнее северного варианта. Для грузоотправителей из западного и срединного Китая этот путь также короче на 2–3 тыс. км.

Протяженность морского маршрута Шанхай — Гамбург составляет 20,4 тыс. км, а автодорожный путь в два раза короче. Седелный тягач доставит по этому маршруту стандартный 20-тонный контейнер в три раза быстрее, чем судно — не за 35, но за 12 дней. Скорость оборота капитала при этом может компенсировать удорожание доставки в сравнении с морской. Такие расчеты сегодня нередко склоняют чашу весов в пользу автомобиля.

Естественно, Республика Узбекистан заинтересована как в транзите через свою территорию мощного грузопотока Восток — Запад, так и в участии в перевозке грузов, в оказании транспортных услуг.

Следует выяснить, чем здесь располагает страна и что можно предложить соседям. Если на железной дороге все ясно: возит тот, по чьей территории проходит дорога, то на автомобильных трассах ситуация гораздо разнообразнее. Грузовик или автопоезд, независимо от того, узбекистанский ли он, турецкий или китайский, часто пересекает три, пять, восемь границ прежде, чем въезжает в нужные ворота. Но машину через какое-то количество километров полагается заправить, водителя надо покормить, за пользование дорогой следует заплатить — дорожная инфраструктура работает и приносит прибыль.

Узбекистан обладает разветвленной сетью автомобильных дорог общей протяженностью 147 тыс. км. Асфальтированная дорога сегодня пришла в каждый кишлак, в каждый отдаленный населенный пункт. Это большое достижение, и благоустроенные автомобильные дороги — существенная часть национального богатства страны.

Это означает, что как внутренние, так и транзитные перевозки грузов и пассажиров могут осуществляться по всем направлениям, и грузоотправитель волен избрать маршрут, наиболее для него удобный. Географически сложилось даже так, что многие области и районы Кыргызстана и Таджикистана вынуждены сообщаться между собой через территорию Узбекистана: это или более короткий путь, или единственно возможный.

Сеть дорог общего пользования в Узбекистане составляет 43, 5 тыс. км, из которых 2 тыс. км дорог имеют четырехполосное движение, остальные — двухполосное. Протяженность дорог международного значения достигает 3 тыс. км. Главные из них — Большой узбекский тракт Ташкент — Термез, дороги Ташкент — Бухара — Нукус (с ответвлением от Бухары до Гузара), Ташкент — Ангрэн — Коканд (через перевал Камчик с туннелем под этим перевалом) и ферганское кольцо, соединяющее все крупные города Ферганской долины.

Территорию Узбекистана пересекают следующие транзитные автомобильные маршруты:

· Ляньюньган — Кашгар — Иркештам — Ош — Андижан — Ташкент;

· Ляньюньган — Урумчи — Алматы — Ташкент;

· Бендер-Аббас — Мешхед — Ашгабад — Чарджев — Бухара — Самарканд — Ташкент;

· Карачи — Кветта — Чаман — Кандагар — Герат — Маймане — Шибеган — Термез;

· Бендер-Аббас — Мешхед — Серахс — Ашгабад — Дашховуз — Нукус — Бейнеу — Астрахань;

· Бендер-Аббас — Мешхед — Серахс — Ашгабад — Бухара — Учкудук — Кызыл-Орда — Астана — Омск;

· Констанца (Варна, Ильичевск) — Батуми — Баку — Туркменбаши — Ашгабад — Чарджев — Бухара — Самарканд — Ташкент.

Семь автотранспортных выходов из Узбекистана через сопредельные страны к морским портам и далее свидетельствуют как о разветвленности

сети ее дорог, так и об открытости страны миру, чего она долгое время настойчиво добивалась.

В рамках возрождения Великого шелкового пути начато строительство скоростной международной автомагистрали Андижан — Ташкент — Нукус — Кунград, которая пересечет пустыню Кызылкум. Через Ош эта дорога будет продолжена в Кашгар (на кыргызско-китайской границе уже открыт таможенный переход Иркештам). Она заменит собой давно функционирующую дорогу, далеко не везде отвечающую мировым стандартам. От Кунграда дорога будет продолжена в Бейнеу (Казахстан) и к каспийскому порту Актау. Ее отдельные участки уже сданы в эксплуатацию.

Эта дорога включит в себя свыше трехсот объектов инфраструктуры (станции автозаправочные и технического обслуживания, кемпинги, мотели) и позволит Узбекистану стать достойным участником евроазиатского транспортного рынка. В создание этой магистрали вносят свой вклад такие международные финансовые институты, как Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития, Агентство по развитию торговли (США), Фонд зарубежного экономического сотрудничества (Япония).

На эту магистраль должна выйти дорога Кызыл-Орда—Учкудук, в реконструкцию которой американцы намерены вложить 200 млн. долл.

Обновляются дороги к зонам отдыха и заповедникам — к Чарвакскому водохранилищу, урочищу Чимган, которое так популярно среди горнолыжников.

Пришло время реконструировать дороги, которые стыкуются с туркменскими: Бухара — Алат — Фараб — Туркменабад, Карши — Керки и другие. По межправительственным соглашениям Узбекистан принимает участие в реконструкции и модернизации автомобильных дорог Андижан — Ош — Иркештам — Кашгар (выход в Китай и на Каракорумское шоссе); Бухара — Серахс — Мешхед — Тегеран; Термез — Герат — Кандагар — Карачи. Эти выходы в Иран и Пакистан создадут ситуацию, когда Узбекистан будет ближе к Индийскому океану, чем к Черному морю не только географически, но и фактически.

Узбекистан — страна, в которой не только ездят на автомобилях, но и сами строят их. Таких стран в мире всего 28. Автомобилестроительная отрасль появилась в республике в первые годы независимости. Автомобильный завод построен в г. Асака близ Андижана (Ферганская долина), где прежде были только небольшие ремонтные предприятия. В свое время эти небольшие предприятия были лучшими в Союзе, а значит, в Асаке

всегда умели хорошо работать. Завод под эгидой южнокорейской фирмы «ДЭУ» выпускает три модификации легковых автомобилей: «Тико», «Дамас», «Нексия». Подготовлена новая модель «Матис». Про малютку «Тико» говорят, что она внутри больше, чем снаружи, и это справедливо: в ее салоне вполне просторно.

Республика Узбекистан уделяет специальное внимание оптимизации и созданию рациональной структуры автопарка внутри страны. В Самарканде действует совместное узбекско-турецкое автосборочное предприятие по выпуску автобусов средней вместимости. Его продукция существенно пополнила автобусный парк страны. В Хорезме строится завод по сборке большегрузных грузовиков фирмы «Мерседес», предназначенных для автопоездов.

На бывших заводах сельскохозяйственного машиностроения создаются совместные предприятия по сборке и ремонту дорожно-строительной техники — землеройной, катков, бетоно- и асфальтоукладчиков. На совместных предприятиях также начато (или планируется) производство автомобильных стекол, шин, многих деталей и узлов автомобилей, которые собираются в Асаке. Только на ташкентском авиационном заводе выпускается более четырехсот типов деталей для завода в Асаке.

Концерн «Узавтойул», на который возложены обязанности по строительству и эксплуатации автомобильных дорог в республике, уже отметил свое десятилетие. При нем действуют Центр новых немецких технологий, который готовит специалистов по дорожному строительству, и Центр исследований Великого шелкового пути. Концерн «Узавтойул» — член Международной дорожной федерации и Всемирной дорожной ассоциации. Возможности концерна таковы, что позволяют ему эффективно решать вопросы проектирования, строительства, модернизации автомобильных дорог, их эксплуатации, а также производства или приобретения той современной техники, которая для этого необходима.

Очень важны для Республики Узбекистан транзитные автодорожные пути, которые проходят через сопредельный Казахстан. Общая протяженность казахских автомобильных дорог — почти 190 тыс. км. Они находятся в худшем состоянии, чем железные дороги, и нуждаются в модернизации. Конечно, Казахстану труднее содержать свои дороги в порядке, чем Узбекистану: его территория в шесть раз больше (2,7 млн. кв. км), а население в полтора раза меньше (16 млн. человек). Но быстро растущие доходы от добычи нефти и развития промышленности дают

Казахстану возможности, которых у него не было прежде. Эта страна все больше внимания уделяет развитию своих транспортных коммуникаций и автомобильных дорог, в частности, опираясь на отечественный, а не на заемный капитал.

Кыргызские автомобильные дороги обладают протяженностью в 34 тыс. км и на них приходится примерно 90% грузооборота. Важное значение для республики имеет дорога Бишкек — Ош, проложенная через Тянь-Шаньские хребты вдоль Нарына и его правого притока Сусамыра. Она пересекает места удивительной красоты, затем спускается с высот в долину реки Чу. Соединяя промышленный север республики с сельскохозяйственным югом, эта дорога позволяет стране быть единым хозяйственным организмом. Не менее красивая дорога опоясывает озеро Иссык-Куль, всегда привлекавшее туристов и отдыхающих. Зеркальная гладь озера — с одной стороны и величественная цепь заснеженных пиков гор — с другой — эта картина, конечно, впечатляет.

Кыргызские дороги нуждаются в модернизации еще в большей степени, чем казахские, но острая нехватка средств задерживает приведение их в порядок. Поэтому Кыргызстан приветствовал участие в строительстве дороги Ош — Иркештам — Кашгар международного консорциума, в который вошли, в частности, Китай и Узбекистан.

Таджикские автомобильные дороги (их общая протяженность 30 тыс. км.) в советское время не имели выхода в Китай и Афганистан, то есть кончались тупиками. Не только высокие Памирские хребты и река Пяндж были тому препятствием. На то не было острой экономической потребности и политической воли лидеров государств. Таджикские дороги нуждаются в модернизации еще в большей мере, чем дороги в других странах. Обильные осадки и селевые потоки весны 2003 г. дополнительно ухудшили их состояние. Помощь мирового сообщества, прежде всего заинтересованных соседних стран, в восстановлении и модернизации таджикских автомобильных дорог была бы сейчас очень своевременной.

В настоящее время осуществлен выход из Таджикистана со стороны горного Бадахшана на Каракорумское шоссе, для чего понадобилось проложить стыковочную дорогу протяженностью всего 12 км. Ведется реконструкция дороги и мостов от Курган-тубе к Кулябу и далее к Нижнему Пянджу и Термезу с выходом в Пакистан через Афганистан. В этих работах помощь международного сообщества играет решающую роль.

На состоянии кыргызских и таджикских автодорог большое влияние оказывает горный характер их территорий, который, конечно же, сказывается и на стоимости строительства новых дорог, и на стоимости содержания старых. Лавинная опасность, глубокие снега зимой делают многие из них труднопроходимыми или вовсе непроходимыми в зимнее время. Особенно это касается Памирских высокогорных дорог (Ош — Хорог, Хорог — Душанбе).

В Туркменистане общая протяженность автомобильных дорог составляет 13 тыс. км, что крайне недостаточно для страны, территория которой составляет 488 тыс. кв. км. Важнейшая магистраль, идущая от Туркменабада (Чарджу) параллельно железной дороге в порт Туркменбаши, нуждается в коренной реконструкции с усилением мостовых переходов, с обустройством дорожных выходов на Афганистан и Иран.

Общая протяженность южно-кавказских автомобильных дорог, включающих дороги Азербайджана, Армении и Грузии, — 75 тыс. км. Из них в лучшем состоянии находятся азербайджанские дороги. Дорожная сеть этой страны имеет разветвленные выходы как на север, так и на юг, в сопредельные Иран и Турцию. На московском телевидении нередко репортажи о положении на Военно-Грузинской дороге, показывающие, как трудно эксплуатировать горные автотрассы зимой, как опасны для них лавины, оползни, камнепады, как сложно и дорого расчищать снежные заносы, достигающие трехметровой высоты. Все это верно и для таджикских, кыргызских горных дорог, для узбекских дорог Ангрэн — Пап и Бурчмулла — Чимган.

Следует охарактеризовать автомобильные дороги Китая как составной части Великого шелкового пути. Протяженность китайской дорожной сети достигла 1,25 млн. км и к 2010 г. увеличится еще на 100 тыс. км. На эти цели, а также на модернизацию существующей дорожной сети будет израсходовано только из бюджета страны 52 млрд. долл. Грядет массовая автомобилизация этой великой страны, обостряющая борьбу за китайский автомобильный рынок между ведущими автомобилестроительными корпорациями мира, прежде всего, американскими и японскими. Кто построит автомобильные заводы в Китае, тот надолго останется на автомобильном рынке этой страны.

Автомобильный транспорт для всех стран Великого шелкового пути особенно актуален в связи с тем, что большинство из них не имеет высококоразвитой экономики, считают себя развивающимися и делают ставку

на развитие среднего и особенно мелкого бизнеса. Для этого сектора экономики автомобильные перевозки, стоимость которых высоко вариативна, представляют особый интерес. Известно, что в Западной Европе, где автомобильный транспорт успешно выполняет ведущую роль в развитии межгосударственных обменов, подавляющая часть внешнеторгового обмена составляет готовая продукция, перевозимая в запечатанных контейнерах на грузовиках и доставляемая конкретному потребителю небольшими партиями.

В целом, автомобильный транспорт относится к наиболее динамично развивающимся видам перевозок в странах Великого шелкового пути. Как и в России, он выполняет грузовые и пассажирские перевозки на короткие и средние расстояния. Однако в последние годы эта тенденция начала стремительно трансформироваться. Большинство стран начинает понимать, что европейский опыт межгосударственных перевозок внутри региона и дальних межрегиональных рейсов вполне применим и гораздо более перспективен.

Среди общепризнанных недостатков автомобильного транспорта следует указать сравнительно высокую энергоемкость грузовых перевозок при малой по отношению к другим видам транспорта грузоподъемности, что делает их, хоть и меньшими по себестоимости, чем авиаперевозки, но все же уступающими по этому показателю морскому и железнодорожному транспорту. С учетом высоких амортизационных издержек, связанных с невысоким качеством автомобильных дорог, построенных в советское время несколько десятилетий назад и не имевших полноценного ремонта, автомобильный транспорт нуждается в значительных инвестициях для создания дорог высокого технического класса, в том числе автобанов с разноуровневыми развязками в пределах крупных городов.

Для государств Центральной Азии в рамках транспортной системы Великого шелкового пути автомобильные перевозки остаются как нигде перспективным способом торговых обменов. Речь идет и об особенностях ландшафта, где качество почв (в том числе песчаных), горный рельеф отдельных участков, отсутствие речных и морских путей порой препятствуют строительству железных дорог, которые, к тому же требуют более значительных инвестиций, чем автомобильных. Перевозимые товары, особенно продукция сельского хозяйства (продовольствие, фрукты и др.) нередко относятся к категории скоропортящихся и требуют бережного обращения.

Великий шелковый путь является транспортным коридором не только для грузов, но и для перевозки пассажиров, в том числе постоянно растущего потока туристов. Автомобильные дороги высокого качества, обеспеченные высококлассной инфраструктурой, наиболее интересны для туристов, имеющих возможность посетить наибольшее количество объектов. Верна и обратная закономерность — чем лучшие условия для путешествий будут созданы, тем большее количество туристов, в том числе из Европы и России, будет привлечено в Центральную Азию и пополнит бюджеты этих стран. В свою очередь, транспортные сети, дороги с твердым покрытием будут доведены до каждого населенного пункта вдоль Великого шелкового пути, что позитивно как с экономической, так и с социальной точки зрения.

Европейские государства, отдавая себе отчет в высокой доходности строительства автомобильных дорог и осуществления автоперевозок по линии Запад — Восток по Великому шелковому пути, на протяжении последних полутора десятилетий приняли ряд долгосрочных программ по развитию сотрудничества в этом направлении.

Железные дороги

На протяжении шестнадцати веков, до открытия морского пути в Индию, только караванные дороги соединяли Европу с Восточной и Юго-Восточной Азией. Маршруты прокладывались там, где это было удобно, тяготели к оазисам и городам, но проходили через горные перевалы и пустыни, если иного выхода не было.

Железная дорога стала детищем индустриального периода, когда массовый спрос побуждал производить как можно больше товаров и продавать их везде и повсюду. Начало железнодорожного строительства в XIX в. мало повлияло на маршруты. Строящиеся железнодорожные ветки не могли не воспроизвести древний путь из Азии в Европу, ведь наши предки избрали и обустроивали его на протяжении веков далеко не случайно.

Однако железные дороги не сразу повторили Великий шелковый путь в силу сложившихся к тому времени государственных границ и соображений международной политики. Они прокладывались по территории Российской империи на Восток, но из-за соперничества великих держав

в этом стратегически и экономически привлекательном регионе не смогли соединить Европу с Азией.

Ветки дорог, направленные к Индостану и Индокитаю через конгломерат стран Ближнего и Среднего Востока, так и не были построены в связи с противоречиями, возникшими между заинтересованными государствами, которые должны были осуществить железнодорожные инвестиции. Это привело к тому, что предпочтение было отдано морским перевозкам. Южную Азию вполне удовлетворял морской путь, не связанный с пересечением государственных границ и не затрагивавший амбиции стран, которые не стремились к добрососедству и сотрудничеству.

С Россией и внешним миром Узбекистан соединила железная дорога, построенная в 1888 г. Называлась она Закаспийской. Первый поезд пришел из Красноводска в Самарканд лишь после того, как был возведен четырехпролетный стальной мост через р. Амударью. Решение о строительстве было принято в 1874 г. Ветка от станции Урсатьевская до Ферганской долины вступила в строй в 1890 г.

Примерно в это же время была пущена в эксплуатацию дорога Ташкент — Оренбург, идущая через степи Казахстана. Еще одна дорога через Алма-Ату в Сибирь пролегла в 20-е гг. следующего столетия, а второй выход в Европу (Бухара — Чарджоу — Кунград — Бейнеу и далее в Поволжье) вступил в строй в 1970-е гг.

Советский Союз имел прекрасную трансконтинентальную широтную магистраль Транссиб с ответвлением Турксиб в сторону своих южных границ до каспийского порта Красноводск (сегодня это город Туркменбаши). При этом он из политических соображений не торопился соединить свою железнодорожную сеть с дорогами Ирана и Турции, не входивших в «социалистическую зону влияния».

Это обстоятельство не способствовало наполняемости товаропотока Запад — Восток и обратно. С экономическими издержками, также из идейно-политических соображений, СССР готов был мириться. Справедливости ради следует отметить, что и встречных предложений из названных стран по этому поводу не поступало¹.

Положение на Великом шелковом пути изменилось кардинальным образом после дезинтеграции Советского Союза и образования независимых государств, которыми стали все бывшие союзные республики.

¹ Автономов В. С. Предпринимательская функция в экономической системе. М., 1990.

Молодые центральноазиатские государства, в частности, не удовлетворяло то обстоятельство, что все железные дороги из их региона вели только на север, в Россию. В равной степени им был нужен надежный и дешевый транспортный выход на запад, в Турцию — к Черному и Средиземному морям, а также на восток — в Китай, на юг — в Иран и Пакистан, к портам Персидского залива и Индийского океана. Это было связано, в том числе, с тем, что главным приоритетом внешнеэкономической деятельности названных государств становилось интенсивное развитие, предполагающее освоение мировых рынков товаров, услуг и капиталов.

Однако геополитическое положение Узбекистана в срединной части огромного континента, необходимость пересечения территорий двух и более государств для выхода к морю побуждало руководство страны к поиску альтернативных транспортных коммуникаций. Прежде всего, было принято решение энергично возрождать ветви Великого шелкового пути, развивать торговые и культурные связи со странами, которые на нем расположены.

Работа железных дорог и сама железнодорожная сеть Республики Узбекистан претерпели за годы независимости существенные изменения. Было освоено несколько новых направлений трансконтинентального значения, давших прямые выходы в Китай, Иран и Турцию, к портам этих стран. Резко выросли транзитные потоки грузов на этих направлениях. Все это способствовало укреплению международного авторитета Узбекистана.

В 1994 г. была образована государственная железнодорожная компания «Узбекистон темир йуллари» («Железные дороги Узбекистана»), к которой перешли все активы и подвижной состав Среднеазиатский железной дороги на территории Республики Узбекистан. Эта компания полностью удовлетворяет потребности страны в перевозках грузов и пассажиров, обеспечивает пропуск транзитного потока грузов. Сегодня республика располагает разветвленной сетью железных дорог общего пользования длиной 3986 км. Протяженность железнодорожных путей промышленных предприятий, к дорогам общего пользования не относящимся, достигает 3 тыс. км. Имеются большие резервы в пропускной и провозной способности дороги. Так, если в советское время чимкентское направление обслуживало в сутки более 60 пар поездов, а кунградское — 18, то сегодня эти направления обслуживают соответственно 20 и 5 пар поездов в сутки.

Движение управляется из единого диспетчерского центра, что является достижением последних лет. Дорога обновляется и реконструируется непрерывно. Только иностранных инвестиций и кредитов на эти цели израсходовано 1,6 млрд. долл. За последние годы закуплено более 200 грузовых вагонов и 200 цистерн, а также 25 пассажирских вагонов.

Ежегодно в Узбекистане перевозится более 16 млн. пассажиров. Компания имеет свои тепловозо-вагоноремонтные заводы в Андижане, Пахтаабаде, а также наиболее крупный — в Ташкенте, которому более 100 лет. После реконструкции этот завод в состоянии проводить капитальный ремонт 450 пассажирских вагонов в год и планирует принимать заказы от других государств Центральной Азии.

Для лучшей организации контейнерных перевозок в 2001 г. создана дочерняя компания «Узжелдорконтейнер». Контейнерные поезда задействованы на линиях, обслуживающих, помимо российского направления, Китай, Иран, Турцию.

Для улучшения обслуживания пассажиров, особенно на международных маршрутах, в 1998 г. образована компания «Узжелдорпас»¹. Кадры специалистов высшей квалификации для обслуживания дороги и работы на ней готовит одно из старейших и наиболее авторитетных высших учебных заведений столицы — Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта.

Государственная железнодорожная компания «Узбекистон темир йуллари» является активным участником международных интеграционных процессов, цель которых — унификация соответствующего законодательства, минимизация потерь времени в ходе пограничных и таможенных досмотров при прохождении границ. Крепнут связи компании с международным союзом железных дорог (МСЖД), экономической комиссией ООН для Азиатско-Тихоокеанского региона.

Компания энергично и целеустремленно участвует в реализации проекта транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия (ТРАСЕКА), сулящего Узбекистану, как и другим странам-участницам, большие хозяйственные выгоды. В частности, станет возможным перевозить грузы по маршруту Бухара — Фараб — Туркменбаши — Баку — Потти — Ильичевск (Украина) или Констанца (Румыния) и далее в Европу, что сокращает расстояние до черноморских портов на 1 тыс. км. Проект

¹ Содружество независимых государств. Статистический бюллетень. М., 1998.

патронирует комиссия Европейского Союза по восстановлению Великого шелкового пути.

С 1992 г. регулярно эксплуатируется линия в Китай через Алматы и Урумчи. В 1996 г. заработала линия кратчайшего пути к Персидскому заливу через Туркменистан и Иран; к Босфору и средиземноморским портам — через Турцию. Планируется прокладка новой железнодорожной ветки в Китай через Ферганскую долину и Кыргызстан (Андижан — Джалал-Абад — Киши — Кашгар), протяженность которой достигнет 577 км.

Настойчивость и целеустремленность в расширении выходов на те направления, где их не было, принесли свои плоды. Сегодня Узбекистан использует шесть разных направлений экспортно-импортных перевозок против трех направлений, существовавших в советское время. В результате использования страной транспортных коридоров среднее расстояние перевозок сократилось с 5200 км до 3700 км, или на 30%. Новые направления дают и новых торговых партнеров: внешнеторговые связи с Турцией, Саудовской Аравией, Пакистаном, Южной Кореей растут быстрыми темпами.

Живой интерес к узбекской национальной железнодорожной компании проявляют такие всемирно известные компании транспортного машиностроения, как «Дженерал электрик» (США), «Симменс» (Германия), «Мицуи» (Япония), российские производители локомотивов и подвижного состава¹.

Новое железнодорожное строительство в Узбекистане в основном призвано ликвидировать пробелы и диспропорции, оставшиеся с советских времен, когда дороги прокладывались по кратчайшим и наиболее удобным направлениям, а границы между союзными республиками носили чисто условный характер и далеко не всегда принимались во внимание при прокладке железных дорог. В результате, железные дороги, соединяющие города Узбекистана, в советское время не стали единой сетью на территории одной страны. Так, железнодорожная колея в Ферганскую долину проходит через таджикский город Ходжент, а в Термез, Ургенч и Нукус — через земли Туркменистана.

Правительство Узбекистана справедливо полагает, что если железные дороги во все областные центры будут проложены через территорию

¹ Котилко В. В., Орлова Д. В., Мамаев Ю. В. Экономические связи России и стран СНГ. // Экономика и коммерция. 1996. №4. С. 31–43.

собственного государства, это укрепит независимость страны и даст толчок к развитию тех районов, где прежде железных дорог не было. Соответствующие проекты давно и успешно реализуются.

Железная дорога Навои — Учкудук продолжена до Нукуса через Султануиздаг и пески пустыни Кызылкум. Постоянное движение на участке протяженностью 341 км Учкудук — Султануиздаг открыто в 2002 г. Прямая линия из Карши на Термез через Гузар, Байсун и Кумкурган находится в процессе строительства (прокладываемый отрезок имеет протяженность 220 км) и будет введена в эксплуатацию в 2007 г. Она проходит по удивительно живописным отрогам Байсунских гор, которые, при условии создания необходимой инфраструктуры, могут быть весьма привлекательны для туристов.

Выход в Ферганскую долину по узбекской территории предстоит обеспечить, проложив железнодорожную ветку Ангрэн — Пап протяженностью 130 км, с длинным и сложным туннельным переходом под перевалом Камчик. Работы на этом участке технически сложны в связи с большим объемом взрывных и проходческих работ. Его строительство пока не начато, поскольку требует времени, привлечения значительных финансовых средств, материальных и людских ресурсов. Менее затратная реконструкция автомобильной дороги в соответствии с международными стандартами на этом направлении уже произведена.

Электрифицирован 130-километровый участок дороги Джизак — Мароканд. На реконструкцию дороги привлечены значительные иностранные инвестиции. Так, за счет кредитов Азиатского банка развития (70 млн. долл.) реконструирован участок дороги Самарканд — Ченгельды протяженностью 320 км. За счет кредита второй очереди (75 млн. долл.) реконструируется участок Самарканд — Ходжедавлет, проложена волоконно-оптическая линия связи Ташкент — Бухара, создана компьютерная система бухгалтерского учета.

Кредит Европейского банка реконструкции и развития (40 млн. долл.) потрачен в основном на закупку электровозов. Железнодорожную ветку Ташкент — Ангрэн электрифицируют за счет привлечения немецких инвестиций. Японский капитал принимает самое деятельное участие в строительстве железной дороги Гузар — Байсун — Кумкурган, которая призвана обеспечить выход в Термез по узбекской территории, а также в сооружении единственного в регионе электровозоремонтного завода.

По проекту ТРАСЕКА на средства Азиатского банка развития (кредит в 280 млн. долл.) в Узбекистане прокладывают второй железнодорожный

путь до границы с Туркменистаном. Эта программа предусматривает также электрификацию участков железной дороги Самарканд — Бухара и Самарканд — Термез.

Международные партнеры приглашены к сотрудничеству для реализации таких проектов, как «Организация скоростного движения на участках Ташкент — Самарканд — Бухара», «Организация капитального ремонта грузовых вагонов и цистерн», электрификация участков дороги Мароканд — Навои — Бухара, Бухара — Карши, Мароканд — Карши, Навои — Учкудук.

Естественным продолжением железных дорог Узбекистана на север являются железные дороги Казахстана. Их общая протяженность 13600 км, из них 5500 км — двухпутные дороги. Железнодорожный транспорт — основной в Казахстане и находится в хорошем и удовлетворительном состоянии. В то же время лишь четвертая часть казахских железных дорог (3,5 тыс. км) электрифицирована, хотя работы в этом направлении ежегодно интенсифицируются.

Следует сказать о том, что железнодорожная сеть, полученная центральноазиатскими государствами в наследство от Советского Союза, в свое время создавалась с главной целью — обеспечить транспортные связи с Россией. Она была недостаточно приспособлена к потребностям торговли между союзными республиками Средней Азии, а также к развитию экономических отношений с Китаем, странами Ближнего и Среднего Востока. Этот недостаток сегодня успешно ликвидируется совместными усилиями бывших советских республик.

Казахстан, как самая крупная срединная азиатская держава (площадь 2,7 млн. кв. км) стремится быть открытым и Западу — главным образом Европейскому Союзу, и Азии — Китаю, Пакистану, Индии, Ирану, Турции, и своим центральноазиатским соседям. Его политика добрососедства и сотрудничества весьма конструктивна и приносит хорошие плоды. Отношения Казахстана с соседями развиваются по восходящей линии, что делает его всегда предсказуемым, удобным и перспективным партнером по транзиту.

Способствуя китайскому транзиту, Казахстан, естественно, стремится на нем заработать и создает наилучшие условия китайским грузоотправителям. С Китаем заключен ряд торговых и транспортных соглашений, которые стали международно-правовой основой для широкого сотрудничества по всем торгово-экономическим вопросам, представляющим взаимный интерес. Сегодня казахстанские грузы, и в первую

очередь пшеница, медь, цинк и свинец, бесперебойно отправляются из китайского порта Ляньюньган в Японию и Южную Корею. Китай же посредством быстрой и эффективной реконструкции довел пропускную способность своего железнодорожного перехода в Казахстан до 10 млн. тонн грузов в год и до 120 тыс. контейнеров.

Казахстан кровно заинтересован в быстрой реализации международного проекта НЕАКМ (Новый евроазиатский континентальный мост). Интерес к этому проекту чрезвычайно велик на всем протяжении маршрута — от Китая до Турции.

Протяженность этого транспортного моста 10560 км, из которых 3900 км проходят по территории Китая, 1800 км — по предгорьям и равнинам Казахстана, 700 км — по Узбекистану, 450 км — по Туркменистану, 1960 км — по Ирану и 1750 км — по Турции. Найти свое место в этом проекте и присоединиться к нему рассчитывают также Грузия, Армения и Азербайджан.

Соединение в 1996 г. туркменской железнодорожной сети с иранской на участке Мешхед — Серахс — Теджен, а также с 700-километровой железной дорогой Бафа — порт Бендер-Аббас на побережье Персидского залива (этот порт обладает современными нефтяным, грузовым и контейнерным терминалами) сразу подняла привлекательность евроазиатского континентального моста в глазах грузоотправителей. По техническому оснащению, грузопотоку и популярности он вполне сможет соперничать в будущем с Транссибирской магистралью.

Близится реализация других важных транспортных проектов. Они включают прокладку стальной колеи север — юг по восточному побережью Каспийского моря богатому месторождениями углеводородного сырья (Ералиево — Бекдаш — Туркменбаши — Гарган), восток — запад (линия Жезказган — Кызыл-Орда — Куня-Ургенч — Гызылгай с выходом на трассу Ералиево — Гарган) и ветку через Афганистан к пакистанскому порту Карачи (Термез — Герат — Кветта). Нормализация обстановки в Ираке и восстановление мирной жизни в Афганистане будут содействовать скорейшему осуществлению многих из новых проектов.

На казахских железных дорогах зафиксирован девятикратный рост грузооборота в направлении Европа — Азия (в 1990—2002 гг.). Этого следовало ожидать: на страны Азиатско-Тихоокеанского региона приходится сегодня 60% мировой промышленной продукции и 40% мировой торговли.

Ожидается, что в самой близкой перспективе грузопоток по евроазиатскому континентальному мосту достигнет в стоимостном выражении 100 млрд. долл. В него все чаще «вкрапливаются» контейнеры из Южной Кореи и Филиппин, Таиланда и Индии. Даже Индонезия начала пользоваться этим путем, что означает появление интереса и у нее, поскольку какая-то часть индонезийских товаров (например, чай) могла быть транспортирована новым путем. Для многих срединных и западных районов Китая железнодорожный транзит через Центральную Азию почти на четверть короче, чем путь по Транссибу.

Транзит выгоден всем центральноазиатским государствам, но особенно Казахстану, как стране, на чью территорию приходится самый протяженный участок пути. Эту выгоду отлично понимают инвесторы: идет финансирование, что позволяет вести реконструкцию дорог комплексно и масштабно, с поэтапной расшивкой узких мест.

В Кыргызстан железные дороги приходят извне, из Казахстана и Узбекистана. Чаще они заканчиваются тупиками как ветка Луговая — Бишкек — Балыкчи на западном побережье Иссык-Куля или ответвления от Ферганского кольца к Ошу и Джалал-Абаду. Их общая протяженность — 424 км. Сетью стальных магистралей, проходящей по своей территории и делающей ее единой, Кыргызстан не располагает, поэтому на железные дороги в этой стране падает всего 15% грузооборота, а основную нагрузку несет автомобильный транспорт.

Для всех государств Центральной Азии, для стран Среднего Востока и Турции большой интерес представляет планируемый железнодорожный выход Кыргызстана в Китай (Андижан — Джалал-Абад — Киши — Кашгар). В Кашгар железная дорога проложена из Урумчи и продолжена в направлении границы с Кыргызстаном. Стоимость этого проекта 950 млн. долл. Срок окупаемости, при доведении грузопотока до 25 млн. тонн в год, составляет 14 лет.

О своей готовности финансировать эту стройку заявили Китай, Германия, Всемирный банк, Европейский банк реконструкции и развития. Деятельное участие в реализации этого проекта готов принять и Узбекистан, где суровые условия высокогорья усложняют и удорожают осуществление строительных работ.

Кыргызстан также планирует соединить Бишкек с Ошской и Джалал-Абадской областями напрямую, направив железную дорогу из Балыкчи через районный центр Кочкората и долину Нарына в Ферганскую долину. Дороговизна проекта пока отодвигает начало его реализации.

Не имеет собственной разветвленной сети железных дорог и Таджикистан: сложный горный рельеф препятствует этому. Протяженность железных дорог здесь — 547 км. Эта страна также планирует стыковку своих железных дорог с китайскими и пакистанскими через Афганистан. Техническая сложность проектируемых трасс делает их дорогостоящими и трудно осуществимыми, тем более, что рассчитывать можно только на привлеченные средства и участие зарубежных инвесторов. Гражданская война усугубила бедность и оставила много разрушений, которые исцеляются очень медленно. В этих условиях проекты железнодорожного строительства пока не стали первоочередными.

Так, возобновление строительства Рогунской гидроэлектростанции мощностью 3200 тыс. киловатт и прокладка высоковольтной ЛЭП в Пакистан сулит Таджикистану больше выгод, чем строительство новых железных дорог в тяжелейших условиях высокогорья.

Несмотря на это, создан проект внутритаджикской стальной колеи Ходжент — Душанбе через Памир, с двумя туннелями большой протяженности, хотя сегодня он имеет ценность скорее для поддержания престижа, а не экономическое значение.

Все центральноазиатские государства, недавно получившие экономическую независимость, стремятся подкрепить ее созданием собственной, то есть целиком внутригосударственной транспортной сети, прежде всего, железнодорожной. Пока это получилось только у Казахстана и то благодаря доставшемуся ему советскому транспортному наследству.

Близки к реализации этого замысла Узбекистан и Туркменистан. Кыргызстану же и особенно Таджикистану пока до осуществления этой идеи далеко. Таджикистану, как Армении и Грузии, еще долго придется расплачиваться за внутреннюю нестабильность.

Туркменистан обладает сетью железных дорог длиной 2446 км. Большая их часть нуждается в срочной модернизации, которая включает в себя прокладку вторых путей, электрификацию. В последние годы эти работы получили заметное ускорение благодаря увеличению экспортной выручки за газ, нефть и повышению интереса зарубежных инвесторов к Туркменистану как стране, которую ожидает промышленный бум. Резко увеличились и поступления в страну средств за железнодорожный транзит (после открытия выхода в Иран в 1996 г. через Теджен — Серахс — Мешхед). Грузопоток Туркменистан — Иран уже в ближайшие годы может составить 10 млн. тонн в год.

Иран имеет разветвленную сеть транспортных коммуникаций. Протяженность его железных дорог превышает 10 тыс. км. Железнодорожное строительство в этой стране ведется интенсивно. Важным проектом, который Иран уже осуществляет, является прокладка железной дороги Керман — Бендер-Аббас. Она проходит по древнему караванному пути, который некогда соединял Тебриз и Тегеран с портом Ормуз. С вводом этого участка в эксплуатацию будет открыто сквозное движение от грузинских портов Черного моря (Батуми, Поти) к портам Персидского залива. Этот маршрут повторяют и автомобильные дороги, так что у грузоотправителя есть выбор, каким видом транспорта ему воспользоваться.

Иранские железные дороги планируется соединить с пакистанскими, для чего прокладывается ветка Керман — Захедан. Создается также еще одно ответвление к туркменской магистрали: Туркменбаши — Ашгабад (Кизыл-Атрек — Казанджик). Этот маршрут приведет к сокращению сроков доставки транзитных грузов через иранскую территорию.

Протяженность железных дорог Турции — 10922 км. Для создания наилучших условий транзитному грузопотоку стране предстоит расширить единственный узкий участок — реконструировать магистраль, проходящую по берегу озера Ван. Это повысит безопасность и ускорит движение поездов, идущих в Иран и далее в Центральную Азию.

Планируется осуществить еще два железнодорожных выхода к турецко-иранской границе. Турецкие средиземноморские порты готовы к приему и переработке грузов из этих стран, даже если их поток возрастет многократно.

Железные дороги Южного Кавказа (в советское время они были единой сетью) модернизируются по проекту ТРАСЕКА, чтобы высококачественно обслуживать быстро растущий транзитный поток в Центральную Азию и Китай.

Общая протяженность железных дорог Азербайджана, Армении и Грузии — 3535 км. Грузия приступила к модернизации своих черноморских портов за счет международных кредитов. Уже несколько лет функционируют паромные переправы до Варны (Болгария), Констанцы, Ильичевска. Грузовые и контейнерные терминалы в Поти и Батуми уже готовы обслуживать более мощный грузопоток. Это же можно сказать и о Баку, который связан паромными переправами не только с туркменским портом Туркменбаши, но и с казахским портом Актау, а также с Астраханью.

Армения, которой пока не разрешено пользоваться железными дорогами Азербайджана, намерена построить железнодорожный выход в Тегеран через Нахичевань, а параллельно ему задействовать и автомобильный маршрут. По сути дела, это беспаромный вариант обхода Каспийского моря с юга. Он вполне конкурентоспособен.

Что касается железнодорожной сети Китая, то следует отметить, что она работает с большим напряжением, а на многих направлениях — с перенапряжением. Только одного угля Китай перевозит в год более одного млрд. тонн. По плану развития национальной сети железных дорог Китай до 2010 г. планирует вложить в строительство новых магистралей и модернизацию действующих 46 млрд. долл.

Для Центральной Азии представляют интерес железные дороги западного Китая, проложенные через Урумчи в Казахстан, а также через Кашгар к кыргызской границе. Дорога Урумчи — Алашанькоу — Дружба — Алматы функционирует уже тринадцатый год.

На пограничной китайской станции Алашанькоу построены складские помещения, приемо-отправочные пути — десять для широкой колеи и шестнадцать для узкой китайской, так что операции по замене колесных пар и перегрузке контейнеров проходят без задержек. Пропускная способность этого перехода в 10 млн. тонн грузов в год, достаточная сегодня, учитывая сложившиеся темпы развития, завтра таковой уже не будет, и в Китае об этом знают.

На участке Алашанькоу — Урумчи прокладываются вторые пути. Ускоренными темпами ведется его электрификация. Китай делает все, чтобы стальные трансконтинентальные магистрали Ляньюньган — Алматы — Стамбул и Ляньюньган — Алматы — Оренбург — Роттердам на китайском участке в 3900 км не знали сбоев.

Можно привести один пример, подтверждающий открывающиеся возможности. Недавно по одному из маршрутов Великого шелкового пути (Алматы — Бишкек — Балыкчи (озеро Иссык-Куль) — Бишкек — Чимкент — Ташкент — Самарканд — Бухара — Ургенч — Хива и обратно) прошел туристический поезд. Обслуживание гостей было на самом высоком уровне, туристы оставили лестные отзывы о путешествии. Такие туристические поезда имеют все шансы стать нормой на Великом шелковом пути. Большие надежды в первую очередь возлагаются на пробный пассажирский маршрут Алматы — Ташкент — Туркменабад — Серахс — Мешхед — Тегеран, который после успешной обкатки сможет быть задействован как туристический.

Железные дороги — стержень восстанавливаемого Великого шелкового пути. Национальные по своей сути, но единые функционально, они мало что значат, не будучи соединены друг с другом в единую систему. На Шелковом пути они приобретают международное значение, что сразу повышает их ценность.

На международных путях принято сотрудничать ко взаимной выгоде, без этого они замирают, не принося пользы ни одному из государств, чему в истории есть масса свидетельств. На Великом шелковом пути сотрудничество развивается быстро и энергично, ибо оно выгодно всем.

Вновь ступив на возрождаемую к новой жизни древнюю трансконтинентальную транспортную магистраль, народы Центральной Азии задышали свободнее и почувствовали себя увереннее. Им вновь стали равно открыты и доступны все четыре стороны света.

Европа — Кавказ — Азия

Став независимыми, народы центральноазиатских стран почувствовали, что им явно недостает транспортных выходов на запад, юг и восток. Лишенными транспортного выхода на юг оказались и молодые государства Южного Кавказа. Такое положение следовало исправить как можно быстрее, и оно было исправлено целенаправленными действиями лидеров Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана, Узбекистана и правительствами этих стран.

На исходе минувшего века регион Центральной Азии и Южного Кавказа настойчиво искал иные, помимо северных, более короткие пути на мировой рынок. Для ускорения и удешевления доставки товаров в страны Южной, Юго-Восточной Азии, Южной и Центральной Европы в 1993 г. был предложен к реализации проект транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия (ТРАСЕКА).

Инициированный Европейским Союзом, он осуществляется под эгидой Организации Объединенных Наций. Летом 1994 г. Генеральная Ассамблея ООН приняла документ под названием: «Транзитные транспортные системы в новых независимых и развивающихся государствах Средней Азии и соседних с ними, не имеющих выхода к морю: существующее положение и варианты будущих действий».

Мировому сообществу был нужен этот коридор, о чем прямо заявляла ООН. С тех пор миновало более десяти лет. За это время число участников проекта выросло до 14 за счет присоединения к нему Болгарии, Молдовы, Монголии, Румынии, Турции и Украины.

В сентябре 1998 г. в Баку заинтересованные государства подписали Основное многостороннее соглашение. Намерение присоединиться к проекту выразили Греция, Польша и некоторые другие страны. Создана Межправительственная Комиссия ТРАСЕКА. Все свои решения конференция принимает на основе консенсуса. На второй ее конференции, которая прошла в Ташкенте весной 2002 г., председателем был избран Узбекистан.

Конференция многое сделала для того, чтобы новый транспортный коридор:

- во-первых, был ускоренными темпами модернизирован в своих узких местах;
- во-вторых, получил с помощью «Визы ТРАСЕКА» возможность унифицировать документы для транзитных грузов, предельно упростить административные, пограничные и таможенные процедуры при пересечении многочисленных границ и обеспечить лицам, сопровождающим грузы, беспрепятственный доступ на территории стран-участниц соглашения;
- в-третьих, с помощью «Коэффициента ТРАСЕКА» повысил свою конкурентоспособность по сравнению с северным маршрутом (Транс-сиб) и южным (морской путь через Суэцкий канал). Создана рабочая группа по выработке скоординированной тарифной политики на железнодорожном, морском и автомобильном транспорте, по согласованию законодательных норм в области транспортных коммуникаций и их совмещению с общепринятыми международными нормами.

Реализация решений, принятых на Ташкентской конференции ТРАСЕКА, позволяет быстрее интегрировать этот транспортный коридор в мировую коммуникационную сеть и сделать его не только конкурентоспособным, но и предпочтительным для отправителей грузов из западного и срединного Китая, Центральной Азии, стран Южной Европы.

Как видно, среди участников ТРАСЕКА нет Ирана. Это следствие политического и экономического бойкота, объявленного этой стране Соединенными Штатами Америки. Между тем, транспортные структуры Ирана тяготеют к ТРАСЕКА. Более того: иранские порты и нефтяные

терминалы на берегу Персидского залива сулят государствам Центральной Азии немалые экономические выгоды.

Республика Узбекистан развивает позитивные отношения с Ираном, расширяет поле для взаимовыгодного сотрудничества, особенно в плане совместного использования транспортных коммуникаций. Так, в 2002 г. Узбекистан перевез через территорию Ирана полмиллиона тонн транзитных грузов, а Иран провез через территорию Узбекистана 750 тыс. тонн грузов.

Объем взаимной торговли также многократно вырос и достиг 260 млн. долл. в год. По инициативе Узбекистана разработан и реализуется проект транспортного выхода в Иран через Афганистан (Термез — Мазари-Шариф — Герат — Бендер-Аббас). Осуществление этого проекта способно значительно повысить роль Узбекистана как связывающего узла на Великом шелковом пути.

Очевидны преимущества нового транспортного коридора ТРАСЕКА, а также немалые выгоды, которые он сулит в будущем.

Этот маршрут, берущий начало в глубинах Китая, преимущественно в его срединных и западных районах, проходит через Казахстан и Кыргызстан, через Узбекистан и порты Туркменбаши (Туркменистан) или Актау (Казахстан), Баку (Азербайджан), Поти и Батуми (Грузия). Он приходит в Европу, используя порты на западном берегу Черного моря: Варна (Болгария), Констанца (Румыния), Ильичевск (Украина). Это на одну, а то и на две тысячи километров короче маршрутов, которые проложены севернее или южнее.

Немаловажен и тот факт, что страны Центральной Азии и Южного Кавказа обладают надежными транспортными сетями, особенно в части железных дорог, проектная пропускная способность которых во много раз больше той, что реализуется сегодня. Это резерв, и чем быстрее он будет задействован, тем лучше для региона.

Эти страны обладают дешевой, но достаточно квалифицированной рабочей силой и сведущими специалистами (а также техническими вузами для их подготовки), что позволяет обслуживать транзитный грузопоток на международном уровне при минимальной себестоимости транспортных услуг. В жесткой конкурентной борьбе этот фактор имеет первостепенную важность и очень часто приобретает решающее значение. Скорость, сохранность, стоимость — вот практически все, что интересует грузоотправителя.

Узбекистан готов предложить проекту ТРАСЕКА свою транспортную инфраструктуру, достаточно мощную и современную, быстро модернизируемую в части узких мест. На перспективном широтном направлении страна строит автобаны (Андижан — Ташкент — Бейнау), что объективно ведет к сокращению времени доставки грузов и экономии средств грузоотправителя. Выполняются все рекомендации ТРАСЕКА, что способствует выполнению графика роста транзитного грузопотока.

Предлагая и в значительной степени финансируя проект ТРАСЕКА, Европейский Союз ставил перед собой следующие цели: политически и экономически поддержать молодые независимые страны на Великом шелковом пути; дать им альтернативные выходы на европейские и азиатские рынки; содействовать их развитию через совершенствование транспортных систем; использовать проект как катализатор привлечения средств международных финансовых институтов в экономику этих стран; соединить маршруты ТРАСЕКА с транспортной сетью Европы¹.

Проект предусматривал создание системной совокупности железнодорожных, автомобильных, водных и воздушных магистралей, которые бы соединяли кратчайшим образом два конечных пункта — станцию Дружба на казахстанско-китайской границе и грузинский порт Батуми двумя параллельными коридорами: Шымкент — Ташкент — Самарканд — Байрам-Али — Ашгабад — Туркменбаши — Баку и Шымкент — Актюбинск — Макат — Актау — Баку.

В 1995 г. в Алматы представители всех заинтересованных государств создали четыре рабочие группы по основным направлениям программы: содействие торговле, автодорожный, железнодорожный и морской транспорт². Главные офисы ТРАСЕКА расположены в Брюсселе, Тбилиси и Ташкенте, субофисы — в Ереване, Баку, Ашгабаде, Алматы, Бишкеке.

Координационная группа осуществляет текущий надзор за реализацией проекта и информирует финансовые институты о ходе работ, благодаря чему привлекаются инвестиции.

Один пример из реализации программы. Во время проработки проекта возникла идея присоединить ТРАСЕКА к существующему

¹ Внешняя торговля стран СНГ и ЕС. М. — Люксембург, 1998.

² Внешнеэкономическая деятельность государств Содружества в 1995 г. Статистический сборник. М., 1996.

коридору № 9 европейской транспортной сети. Идею профинансировали и осуществили, и в апреле 1999 г. было открыто паромное морское сообщение Поти — Ильичевск¹. Благое дело!

Основной разработчик и спонсор проекта, второе название которого — «Возрождение Великого шелкового пути», — Комиссия Европейского Союза. На первых порах Европейский Союз оказывал проекту техническое содействие, выделив на эти цели 30 млн. экио². Но уже на эти средства была начата реконструкция порта Туркменбаши (бывший Красноводск), изучена возможность перевозки 1 млн. тонн хлопкового волокна из Узбекистана в порты Грузии, разработаны мероприятия по эксплуатации автомобильных дорог в зимних условиях. Тут сразу обращает на себя внимание такой факт: раз деньги европейские, то и привлекаемые фирмы тоже европейские.

Осуществление проекта способствовало региональному сотрудничеству. Были упрощены транзитные формальности при пересечении границ, установлены тарифы, благоприятные для грузоотправителей. И объем грузоперевозок стал неукоснительно расти.

На втором этапе инвестиции в проект резко увеличились. Европейский банк реконструкции и развития выделил Туркменистану 80 млн. долл. на строительство автодорог и 50 млн. — на реконструкцию причалов в порту Туркменбаши, которые следовало нарастить (за последние десять лет уровень Каспийского моря повысился на два метра). На модернизацию автомобильных дорог в Армении было ассигновано 40 млн. долл., в Грузии — 15 млн. долл.

Для стран Южного Кавказа и Центральной Азии ТРАСЕКА — серьезная альтернатива российской транспортной монополии на выход в Европу. Но для таких российских регионов, как Сибирь и Урал, выход к портам Персидского залива через железнодорожную сеть Центральной Азии и Ирана также привлекателен своим кратчайшим направлением³. Кстати, на этом направлении хорошо просматривается будущий транзит из Северной Европы (скандинавские страны, Польша).

Одна из главных задач ТРАСЕКА — обеспечить надежную поставку энергоносителей из Казахстана, Туркменистана и Азербайджана в Европу

¹ Содружество независимых государств в 1999 году. Статистический ежегодник. М., 2000.

² Внешняя торговля стран СНГ и ЕС. М. — Люксембург, 1998.

³ Там же.

посредством создания транспортной оси Восток — Запад с интенсивно работающим железнодорожным, автомобильным и морским сообщением. Конечно, здесь будет задействован и трубопроводный транспорт, но как, в каких объемах и направлениях? Об этом будет сказано ниже.

Поставить на ноги такой транспортный коридор, как ТРАСЕКА, дело не простое, дорогостоящее. Страны, по территориям которых этот коридор проходит, не в состоянии инвестировать в его создание необходимые средства. Значит, им надо играть на заинтересованности европейских государств и Китая в максимально коротких маршрутах для транспортировки своих товаров, привлекать их инвестиции.

Проект ТРАСЕКА основной упор делает на модернизацию железнодорожного транспорта как главного связующего звена между Востоком и Западом на возрождающемся Шелковом пути. И это правильно, ведь сеть автомобильных дорог здесь развита недостаточно. В перспективе, после завершения строительства железной дороги Урумчи — Кашгар — Джелалабад, коридор ТРАСЕКА станет кратчайшим путем из Китая в страны Южной и Центральной Европы. То же можно сказать и о странах Ближнего Востока. Контейнер, отправленный из Ирана в Гданьск (Польша) морем через Суэц, проходит путь в 14 тыс. км за 25 суток. Отправленный по железной дороге через Россию, он преодолевает 6 тыс. км за 10 суток. А по коридору ТРАСЕКА (Мешхед — Теджен — Баку — Потти — Одесса) путь сокращается до 4,5 тыс. км, но тоже занимает 9–11 суток.

Финансирование ТРАСЕКА в основном взял на себя Европейский Союз. ЕС ежегодно выделяет на нужды стран-участниц программы ТРАСЕКА 10–15 млн. евро. С начала запуска этой программы уже профинансировано 53 проекта (39 — технического содействия и 14 инвестиционных) на общую сумму свыше 100 млн. евро¹.

В финансировании проектов программы ТРАСЕКА участвуют и международные финансовые учреждения. Европейским банком реконструкции и развития, Всемирным банком, Азиатским банком развития и Исламским банком развития принято обязательство вложить в осуществление проектов ТРАСЕКА более 1,7 млрд. евро. В совместные предприятия с транспортными компаниями Кавказа и Центральной Азии также вовлечены частные инвесторы из стран ЕС.

¹ Внешняя торговля стран СНГ и ЕС. М. — Люксембург, 1998.

Проекты ТРАСЕКА, осуществляемые в настоящее время, предусматривают реконструкцию существующих и строительство новых железных и автомобильных дорог; завершение реконструкции каспийских портов Актау, Баку и Туркменбаши и черноморских портов Поти и Батуми; создание разветвленной дорожной инфраструктуры; подготовку кадров высокой квалификации по осуществлению международных перевозок; создание единой правовой базы с разработкой общих таможенных и тарифных правил (предусматривается гармонизация с европейскими стандартами) и присоединение стран — участниц проекта к соответствующим международным конвенциям и соглашениям.

На расширение порта Актау Казахстану выделен заем в сумме 82 млн. долл., а Туркменистану на модернизацию порта Туркменбаши — 30 млн. долл. Специалисты полагают, что по завершении этих работ годовая пропускная способность коридора ТРАСЕКА возрастет до 180 тыс. стандартных двадцатитонных контейнеров. Во исполнение проектов ТРАСЕКА вдоль Закавказской железной дороги проложен волоконно-оптический кабель, 80 процентов пропускной способности которого затем будет задействовано в общегражданских телекоммуникациях (телефонная связь, телевидение).

Прокладка такого же кабеля завершается на железных дорогах Туркменбаши — Ашгабад — Ташкент — Алматы — Дружба. На автомобильных пограничных переходах в Центральной Азии установлено идентичное оборудование для таможенных служб, благодаря чему ускорены процедуры таможенного досмотра. Эти работы выполняются в рамках проекта «Гармонизация процедур при пересечении границ». В Узбекистане сдан в эксплуатацию новый участок железной дороги Учкудук — Мискен — Султануиздаг протяженностью 341 км и пропускной способностью 10 млн. тонн грузов в год. Теперь центр и юг республики соединены с севером (Приаралье) по своей территории, не через Туркменистан. В скором времени эта дорога будет соединена с Кызыл-Ордой (Казахстан). И для Алматы, и для Китая это будет кратчайший выход к каспийскому порту Актау.

Разработано технико-экономическое обоснование новой железной дороги Бишкек — Ош — Кашгар. Реализация этого проекта приведет к созданию второго железнодорожного выхода Китая в Центральную Азию — в Ферганскую долину, а Кыргызстан уже будет связан с Ошской областью не через территорию соседей, а напрямую, через свои горные районы, что втрое короче.

Весьма актуально внедрение проекта «Единая политика по транзитным сборам и тарифам», ибо пока транзитные сборы сильно разнятся, что вызывает многочисленные конфликтные ситуации и не способствует популярности ТРАСЕКА.

Для товаров, которые направляются в Афганистан в порядке международной гуманитарной помощи, страны — участницы ТРАСЕКА снизили тарифы и применили льготные коэффициенты. Эти льготы затем были распространены и на коммерческие грузы. Так, в Грузии, Азербайджане и Казахстане льготный коэффициент равен 0,5 (самый низкий), а в Узбекистане — 0,9 (самый высокий).

Формирование евроазиатского нефтетранспортного коридора (и газотранспортного тоже) затрагивает интересы многих стран, в том числе России и Соединенных Штатов.

Каспийская нефть заявляет о себе все громче (по данным геологов, под дном моря и на его берегах сосредоточено до 60 млрд. тонн нефти). Ее добыча растет. В настоящее время азербайджанская нефть поступает в Европу через трубопроводы Баку — Новороссийск и Баку — Супса (Грузия), а казахстанская по одному трубопроводу перекачивается в Самару, а по второму, проложенному недавно, в Новороссийск.

Через проливы Босфор и Дарданеллы танкеры везут нефть в Средиземное море и далее в Южную Европу, к нефтяным терминалам в Триесте, Генуе, Марселе. Ежегодный объем этих перевозок близок к 60 млн. тонн.

Турция ограничила пропуск танкеров через свои проливы, приведя доводы как технического, так и экологического плана. А поток каспийской нефти через 10 лет вырастет до 180 млн. тонн, то есть в три раза. В Новороссийск уже пришел трубопровод из Тенгиза, его пропускная способность 28 млн. тонн сырой нефти в год. Ведутся работы по увеличению пропускной способности трубопровода Баку — Супса на 6 млн. тонн в год. Босфор столько нефти не пропустит. Значит, каспийская нефть должна пойти в Европу в обход проливов. От того, как пройдут трубопроводы, зависит благополучие многих стран. И борьба за право принять трубу разворачивается острая: никто не хочет поступаться своими интересами.

На арену вышли Болгария, Грузия, Иран, Россия, Румыния, Турция, Украина¹. Украина, приняв каспийскую нефть из Новороссийска и Супсы в терминале порта Южный близ Одессы, предлагает далее

¹ Россия и страны Содружества независимых государств. М., 1998.

транспортировать ее трубопроводом в Гданьск (побережье Балтийского моря)¹. Болгария и Румыния намерены построить трубопровод до Адриатики. Иран выдвигает проект нефтепровода Нека — Рей (Персидский залив), что полностью исключает транзит через Черное море. Турция, имея в порту Джейхан сверхмощный нефтяной терминал пропускной способностью 100 млн. тонн в год (рассчитанный на Ирак), очень хотела бы подвести к нему трубу от каспийского побережья. Грузия хочет, чтобы эта труба прошла по ее земле. Россия надеется на сохранение статус-кво, когда большая часть казахской нефти перекачивается по ее трубопроводам.

Свой потребительский глаз на каспийскую нефть положил Китай. И здесь тоже речь идет о трубопроводах большой пропускной способности, тем более что Китай принял широкую программу автомобилизации страны. Большие надежды на туркменский газ возлагают Пакистан и Индия. Россия долго колебалась, но в начале 2003 г. заключила с Туркменистаном эпохальное соглашение сроком на 20 лет о ежегодной закупке 70 млрд. кубометров туркменского газа.

Еще несколько слов о надеждах Болгарии. Эта страна имеет нефтяной терминал в порту Бургас пропускной способностью 18 млн. тонн в год; реконструкция повысит ее до 25 млн. тонн. США поддерживают проект доставки каспийской нефти из Бургаса в албанский порт Влера, для чего надо проложить нефтепровод длиной 913 км и стоимостью более 1 млрд. долл. Россия настаивает на варианте трубопровода из Бургаса в греческий порт Александраполис и готовится к транспортировке каспийской нефти по Волге и Волго-Балту. Завтрашний день покажет, чьи интересы возобладают, но нет сомнения, что Азербайджан, Казахстан и Туркменистан, как хозяева ситуации, в итоге получат то, что им надо.

Иран с каждым годом усиливает свое присутствие на Каспии: пополняет свой транспортный флот, участвует в строительстве паромного комплекса Оля близ Астрахани (доля России — 51%, остальное — доля Ирана). Свою заинтересованность в каспийской нефти показывает Украина, расширяя поставки в этот район труб, стального проката, двигателей для буровых установок, судов. Украина сотрудничает с Ираном в модернизации его угольного комплекса, в тяжелом и энергетическом машиностроении. С Азербайджаном Украина сотрудничает в производстве

¹ Таможенная статистика внешней торговли РФ. М., 2003.

бурового, другого нефтедобывающего оборудования, помогает ему в создании крупного танкерного флота.

Самым сильным и серьезным конкурентом ТРАСЕКА остается Транссибирская магистраль. Россия стремится повысить ее привлекательность, ускоряя движение контейнерных составов, сокращая время обработки судов-контейнеровозов, оформления документов. В 1998 г. пробный контейнерный состав прошел по маршруту порт Восточный — Брест за восемь с половиной суток. Это в четыре раза быстрее, чем доставка грузов морем. Россия и Япония намерены соединить туннелем остров Хоккайдо с Сахалином, а Сахалин с материком. Это будет реализацией проекта создания международного транспортного коридора Япония — Россия — Европа и, конечно, поднимет престиж и конкурентоспособность Транссибирской железной дороги.

Поэтому надо постоянно думать и работать над повышением конкурентоспособности проекта ТРАСЕКА. Главные наполнители этого транспортного коридора — Китай и Европа. Китай вкладывает большие средства в свой торговый флот, в расширение портов. Но пропускная способность Суэцкого канала приближается к предельной, суда, подходя к нему, выстраиваются в очередь и едва ползут, а это весомый довод в пользу срединного железнодорожного и автомобильного маршрута, прямого наследника Великого шелкового пути. Его востребованность со временем будет только повышаться. Ведь нужен месяц и более, чтобы контейнер из Шанхая или Гонконга был доставлен в Европу. Это тоже довод в пользу срединного пути.

Проект ТРАСЕКА, прерывающий свое действие у границ с Китаем, гармонично вписался в трансконтинентальный маршрут Ляньюньган (побережье Желтого моря) — Роттердам (Голландия), став второй его составляющей. И железная дорога, и скоростная автострада уже пролегли от Ляньюньгана к казахско-китайской и кыргызско-китайской границам и требуют продолжения. Продолжение есть, как прямое железнодорожное, до Стамбула, с обходом Каспийского моря с юга через Иран, так и смешанное железнодорожно-морское, ведущее к черноморским портам Грузии — Поти и Батуми.

Многовариантность продолжения, с выходами через Казахстан в Россию, через Центральную Азию и Южный Кавказ к Черному морю, через Иран и Турцию к Персидскому заливу и Средиземному морю — это то, что нужно грузоотправителю. У него должен быть выбор, и он есть. Автомобильные дороги Западного Китая соединены с дорожной сетью

Центральной Азии, так что есть продолжение и в этой части. Великий шелковый путь восстанавливается, но уже в новом качестве: он должен отвечать требованиям XXI века, и он будет им соответствовать. Он уже во многом им соответствует. И если автомобиль-контейнеровоз преодолевает сегодня расстояние от Ляньюньгана до Центральной Европы за 10–12 дней, втрое быстрее морского судна, то это наше общее достижение.

И, вместе с тем, ТРАСЕКА — это только начало движения в направлении, избранном и одобренном всеми участниками проекта. Товару, начавшему свой путь, нужны, помимо хороших дорог, еще и прозрачные границы. Товару (как и пассажиру) не нравится, когда его досматривают не один, а десять раз, ибо он пересекает много границ. Наполненность транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия грузами и пассажирами, как и его дальнейшее совершенствование, — это постоянная забота государств, через которые этот транспортный коридор проходит.

ТРАСЕКА реально взял на себя функцию важного транспортного коридора между Европой и Азией. Сегодня этот транспортный маршрут включает в себя паромные переправы между портами западного побережья Черного моря и Грузии, модернизированную Закавказскую железную дорогу и параллельные ей автомобильные дороги, паромные переправы Баку — Туркменбаши (бывший Красноводск) и Баку — Актау (полуостров Мангышлак, Казахстан) с восемью паромами, модернизированные Среднеазиатскую железную дорогу Туркменбаши — Ашгабад — Ташкент — Алматы — китайская граница и дорогу Актау — Центральный Казахстан — Китайская граница, Актау — Северный Казахстан — Россия, а также автомобильные дороги широтного направления¹.

Грузопоток, поначалу скромный, близкий к пробному (2 млн. тонн грузов в год), быстро набрал силу, достигнув 10 млн. тонн грузов в год. Многие тенденции подтверждают, что это всего лишь начало, что каждый год сможет наполнять этот трансасиатский коридор большим содержанием. Унифицируется законодательство, упрощается пограничный и таможенный досмотр, ставится вопрос о бестамовенном пользовании этим коридором заинтересованных стран.

Европейские страны, особенно Германия, а также Япония и международные финансовые институты — Европейский банк реконструкции и развития, Азиатский банк развития вложили деньги в создание нового транспортного коридора Европа — Азия через Кавказ. Работа по

¹ Федотова С. ТРАСЕКА — путь к интеграции. // Правда Востока. — 27.07.2004 г.

его реконструкции и обустройству продолжается в энергичном ритме, ведь прошлое оставило здесь много узких мест.

В портах Грузии, Азербайджана, Туркменистана обновляется подвижной состав, создаются грузовые терминалы, изношенные рельсы заменяются на новые, тяжелые, с балансировкой путей. Работы ведутся непрерывно. Плохо только, что проект ТРАСЕКА пока обходит Иран стороной. Скорее всего, явление это временное и вскоре железнодорожный путь по южному берегу Каспийского моря будет конкурировать с паромным.

Международный проект ТРАСЕКА имеет большое значение и для модернизации автомобильных дорог широтного направления в Центральной Азии и на Южном Кавказе. Здесь общие цели этого проекта для бывших союзных республик, ставших независимыми государствами, состоят в создании оптимальных условий для автомобильных перевозок, в унификации и предельном облегчении всех внутренних процедур на многочисленных пограничных и таможенных переходах.

За эталон проект ТРАСЕКА берет скоростные дороги Соединенных Штатов Америки, Германии, Японии, которые справедливо считаются самыми лучшими и безопасными в мире. Приближаются к ним по своему уровню новейшие китайские автобаны. Они уже практически доведены до границ с Казахстаном и Кыргызстаном. Их продолжение на центральноазиатских просторах предусматривают ныне осуществляемые проекты строительства трасс Ляньюньган — Урумчи — Алматы — Ташкент — Ашгабад — Тегеран — Стамбул и Ляньюньган — Кашгар — Ош — Ташкент — Нукус — Астрахань — Роттердам. В Грузии, Армении и Азербайджане реконструируется широтная автомагистраль Батуми — Тбилиси — Ереван — Баку с восстановлением разрушенных участков дороги Тбилиси — Ереван. Эта дорога имеет несколько выходов на юг — к Тегерану и далее в обход Каспийского моря в Туркменистан, а также еще дальше на юг — к Персидскому заливу.

Сегодня на казахстанско-китайской, кыргызско-китайской и таджикско-китайской границах действуют 15 пограничных контрольно-переходных пунктов, на долю которых падает 60% приграничной торговли Синьцзян-Уйгурского автономного района. Но большая часть грузовых и пассажирских автоперевозок осуществляется по магистрали Урумчи — Хоргос — Алматы протяженностью 1050 км. Эта дорога в точности копирует древний караванный путь, функционирование которого не прекращалось практически никогда.

Начато осуществление проекта автодороги Алматы — Бишкек — Каракорумское шоссе, соединяющей Китай с Пакистаном по северу Кашмира через перевал Хунджераб. Соответствующее соглашение между четырьмя заинтересованными странами (Казахстан, Кыргызстан, Китай и Пакистан) подписано в 1995 г.¹

Для Кыргызстана и других центральноазиатских стран это прямо означает расширение торговых связей и с Китаем, и с Пакистаном. Эти же четыре страны в 1999 г. подписали Соглашение о беспрепятственном провозе грузов между городом Хоргос и портом Карачи.

Одновременно Китай проводит реконструкцию своей части Каракорумского шоссе, а Пакистан модернизирует свою часть и принимает меры к расширению крупнейшего порта Карачи.

Дорога Ташкент — Андижан — Ош — Кашгар на участке Ташкент — Андижан уже вполне соответствует международным стандартам, и Узбекистан рассчитывает на то, что в скором времени ее загруженность резко возрастет за счет транзитного потока как из Китая, так и из Пакистана.

Центральноазиатские государства привлекают и альтернативные варианты выхода к портам Индийского океана. Автомобильная дорога в Пакистан через Термез и Афганистан чрезвычайно удобна и перспективна для Узбекистана, Таджикистана, Кыргызстана и Казахстана. Она проложена давно, но полуразрушена и запущена. Ее необходимо восстановить и модернизировать, что самому Афганистану пока недоступно.

Не гарантирован пока безопасный проезд автомашин по афганской территории. Попытки транзита через Афганистан предпринимались многократно, но риск лишиться товара и транспортного средства на этом маршруте все еще очень велик. По этой причине Афганистан сегодня выпадает из всех международных транспортных коридоров, что лишает эту страну многих миллионов долларов и многих тысяч рабочих мест. Как здесь не вспомнить, что шесть веков назад в государстве великого Темура, в которое когда-то входил и Афганистан, купеческие караваны могли идти из конца в конец огромной страны без сопровождения охраны.

Предусмотрен план наладить прямое автомобильное сообщение с Пакистаном через Афганистан и Туркменистан — по маршруту Кушка —

¹ Внешнеэкономическая деятельность государств Содружества в 1995 г. Статистический сборник. М., 1996.

Герат — Кандагар — Чаман — Кветта. Но и этот проект ждет стабилизации обстановки в сопредельной стране. К сожалению, американское присутствие в Афганистане не стало синонимом порядка.

Автомобильное сообщение с Ираном осуществляется из Туркменистана с 1994 г., причем пересечение границы максимально упрощено. На ирано-туркменской границе действуют переходы Гаудан — Баджигиран, Гидролум — Пасхагепол, Артык — Лютфабад — Серахс. Шоссейные дороги в приграничных районах реконструируются, а на пограничных реках Аракс и Атрек возводятся новые мосты.

Успешное осуществление проекта ТРАСЕКА ведет к созданию полноценной базовой транспортной инфраструктуры и позволяет полноценно задействовать евроазиатский транспортно-коммуникационный коридор. Так, ежегодная переориентация экспорта 300 тыс. тонн узбекистанского хлопкового волокна с портов Балтийского моря на грузинский порт Поти позволяет стране экономить на транспортных расходах 12 млн. долл. в год. И таких примеров можно привести много, особенно, когда речь идет о торговле со странами Ближнего Востока и Южной Европы, то есть, экономическая эффективность этого транспортного маршрута очевидна.

Процессы реконструкции автодорожных коммуникаций стран Южного Кавказа и Центральной Азии в рамках развития трансконтинентальных и межрегиональных транспортных коридоров, в том числе и альтернативных, осуществляются успешно, что говорит о крепнущем сотрудничестве на возрождающемся Великом шелковом пути. Евроазиатский транспортный мост давно уже не только проект, но и действующий маршрут, уверенно набирающий силу.

Интеграция транспортных систем Узбекистана в мировые транспортные сети существенно повышает их эффективность и положительным образом сказывается на развитии страны. Конкуренентоспособность ее на международном рынке транспортных услуг будет расти и дальше, по мере углубления рыночных реформ и поощрения предпринимательства, частной инициативы.

Есть, однако, один негативный момент, мешающий международному транспортному транзиту входить в силу. Это поборы на дорогах, неблагоприятное поведение работников автомобильных инспекций, пограничных и таможенных служб. Нареканиям на поборы в водительской среде нет числа. Беспричинная остановка работниками автомобильных инспекций транспортных средств, волокита и проволочки при пересечении границ,

принуждающие к даче взятки, — это реальность обстановки и на центральноазиатских, и на кавказских дорогах. Так, давно мог бы быть возрожден узбекско-сибирский и узбекско-уральский овоще-фруктовый конвейер, если бы не поборы на дорогах, лишаящие этот конвейер всякого смысла.

Это общая беда, и бороться с ней, преодолевать ее надо сообща, общим несогласием с этой практикой, общими жесткими усилиями, направленными на ее полное искоренение. У людей, которые поставлены для того, чтобы на дорогах царил порядок, должны быть чистые руки. Первое условие для этого — достаточная зарплата. Иначе никакие строгости ничего не улучшат.

Благоустроенные, комфортабельные, функционирующие исправно автомобильные дороги — залог стабильности и благосостояния любой развитой страны. Бездорожье и автомобиль несовместимы, а неэффективный транспорт делает неэффективной всю экономику.

Американцы, стремясь обеспечить себе процветание, на старте третьего тысячелетия приняли в 1998 г. закон «О транзитных перевозках в XXI веке», который предусматривает создание лучшей в мире системы транспортирования грузов, включая смешанные синхронизированные перевозки автомобиль — железная дорога и автомобиль — речное или морское судно. Оценивая то, что дало стране строительство скоростных автострад с развязками в разных уровнях, начатое семьдесят лет назад при президенте Ф. Рузвельте, руководитель бюро общественных дорог Соединенных Штатов Америки Томас Макдональд сказал: «Мы не были особенно богатой, процветающей нацией, когда начали энергично прокладывать свои магистральные автомобильные дороги. Но сами дороги помогли нам создать наше сегодняшнее очень высокое благосостояние, способствуя быстрому подъему промышленности и сельского хозяйства».

Автомобильная дорога — источник процветания и основа благосостояния. Все правильно в этом утверждении, и аналитики могут это подтвердить своими выкладками и ссылками на мировой опыт. Центральноазиатские республики в состоянии добиться, чтобы на их дорогах все было хорошо. Они также способны содействовать существенному росту международного автомобильного транзита через страны региона. В этом направлении уже многое делается. И это тоже даст стимул завтрашнему росту.