

Глава 5 · ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ ИНТЕРЕСЫ СТРАН РЕГИОНА

Что нужно Центральной Азии?

Центральная Азия — это регион, заметный на карте мира. Его площадь около 4 млн. квадратных км, население — 55 млн. человек. Регион является естественным мостом между Европой и странами Восточной Азии.

Государства Центральной Азии (Казахстан, Узбекистан, Кыргызстан, Таджикистан и Туркменистан) стали суверенными практически одновременно, в 1991 г., когда Советский Союз распался, объявив миру о своей несостоятельности достойно реализовать социалистическую идею и об отказе от нее. Все эти страны заблаговременно к самостоятельности не готовились, поскольку были составной частью СССР как союзные республики.

Перед этими странами открылось бурное море рыночной экономики, и входить в этот мир приходилось самостоятельно, используя в основном метод проб и ошибок. Готовых, апробированных рекомендаций не было.

Независимость подразумевает, прежде всего, многовариантность связей с внешним миром. За минувшие годы Центральная Азия ее получила. Молодые государства выбрали президентскую форму правления, которая в некоторых из них быстро стала авторитарной, что в целом оправданно в странах с переходной экономикой¹. Было заявлено о приверженности к ценностям западной демократии, сфокусированным на правах человека, и созданы соответствующие демократические институты по аналогии с западными. Судьба этих институтов в каждой стране сложилась по-разному.

¹ Пугачев В. П., Соловьев А. И. Введение в политологию. М., 2002. С. 194–197.

Общий спад производства был связан не столько с особенностями национальных экономик, сколько с прекращением действия старых, планово-приказных хозяйственных связей, и с трудностями создания связей новых, рыночных, основанных исключительно на правиле взаимной выгоды. Спад продолжался достаточно долго, в среднем около пяти лет. После этого национальные экономики начали возрождаться, расти, возвращаться на утраченные позиции.

В интересах народов Центральной Азии стабильность и добрососедство, рачительное отношение к воде как общему природному ресурсу, прозрачные границы и единое в рамках региона экономическое пространство. Эти цели обозначены как приоритетные в политике, но до достижения многих из них пока далеко, хотя начала расти привлекательность интеграционных процессов в виде единого экономического пространства, единого рынка. Не случайно из полутора тысяч соглашений, принятых Содружеством Независимых Государств (СНГ) в первые годы его существования, до недавнего времени исполнялась только примерно восьмая часть их общего количества. Политики смогли перейти от слов к делу только в условиях экономического роста, и в последние годы, надо признать, все большее количество заключенных соглашений наполняется конкретными параметрами сотрудничества.

Природные богатства Центральной Азии и, в частности, запасы углеводородного сырья, цветных и редких металлов таковы, что в их скорейшей и эффективной разработке равно заинтересованы Китай, Россия, Южная Корея и Япония, Индия и Пакистан. Это уже дало региону новый и мощный стимул к развитию, привлекло в него миллиарды долларов иностранных капиталовложений. И это только начало. Дефицит энергоресурсов на мировых рынках растет быстро (цена нефти за баррель в 50 долл. летом 2004 г. — рекорд далеко не абсолютный), и так же быстро растет их добыча в Казахстане, Туркменистане, Азербайджане.

Богатые Япония и Южная Корея, где берет начало современный Великий шелковый путь, равноценны по своему экономическому потенциалу богатым странам Европейского Союза: и там, и тут валовой внутренний продукт на душу населения превышает 20 тыс. долл.

Китай и страны Центральной Азии и Южного Кавказа, занимающие срединную часть Шелкового пути, намного (примерно в 10 раз) уступают по этому показателю Японии и объединенной Европе. Но духовный, образовательный и профессиональный потенциал их народов, равно

как и значительные природные богатства этих стран, позволяют им рассчитывать на быстрое развитие, создают потенциальные возможности преодоления дистанции, отделяющей их от самых богатых стран мира.

В нормальном функционировании Великого шелкового пути, в постоянном росте его пропускной способности, его привлекательности в глазах грузоотправителя равно заинтересованы как Восток, так и Запад гигантского евроазиатского континента, но в первую очередь — страны, через которые он проходит. Возрождение этого пути реализует идеи сотрудничества. Транспортные коридоры, созданные в Японии, Южной Корее, Китае, для переправки грузов в Европу должны иметь полноценное естественное продолжение в железных и автомобильных дорогах Казахстана, Кыргызстана, Узбекистана, Туркменистана, Таджикистана, стран Южного Кавказа.

Две трети Центральной Азии занимает Республика Казахстан (территория 2,7 млн. квадратных км, население 15 млн. человек). Коренное население веками добывало средства к существованию с помощью отгонного животноводства. Кочевая жизнь сформировала и казахский национальный характер, во многом схожий с национальным характером кыргызов. Свободолюбие соседствует в нем с терпимостью к иному образу жизни, любознательностью и высокой восприимчивостью к новшествам.

Насыщенность казахстанских земель природными богатствами — нефтью и газом (прикаспийские области и дно Каспия), углем (Карганда, Экибастуз), железными и полиметаллическими рудами, наличие крупной добывающей промышленности, черной и цветной металлургии, а также обрабатывающей промышленности, в основном тяготеющей к городам северного пшеничного пояса, — это объективная база для развития с опорой на собственные силы. Казахстан тяжело преодолевал экономический спад, но сумел увеличить темпы последующего развития. Казахские заводы заработали и набирают силу.

Три четверти прямых иностранных инвестиций в Центральную Азию за 1994–2000 гг. приходились на эту страну. В денежном выражении это 8,4 млрд. долл. Для сравнения: за это же время в экономику Узбекистана вложено 0,96 млрд. долл. прямых иностранных инвестиций, в экономику Туркменистана — 0,74 млрд. долл.

Инвестиционная привлекательность Казахстана много выше по сравнению с Россией, хотя по уровню жизни они близки. Отток русских из страны практически прекратился, растет приток рабочей силы извне. Естественно, Казахстан идет на все более тесные интеграционные

соглашения с Россией и другими своими соседями, включая Китай. Крупнейшим торговым партнером Астаны остается Россия, но объем торговли с Китаем близок к выходу на 2 млрд. долл. в год, причем с положительным сальдо в пользу казахов.

Через Казахстан, являющийся важнейшим звеном евразийского транспортного коридора, проходит несколько трансконтинентальных маршрутов, которые связывают западные и восточные районы России, Центральную Азию и Китай. Создаются транспортные коридоры по проектам «Восточный ветер» (Китай — Казахстан — Россия — порты Прибалтики), «Северный ветер» (Юго-Восточная Азия — Китай — Казахстан — Россия — порты Прибалтики), «Север — Юг» (Бомбей — Бендер-Аббас — Каспийское море — Астрахань — Брест или Санкт-Петербург).

Реконструирован порт Актау. Построен трубопровод Тенгиз — Новороссийск протяженностью 1580 км. Разработаны и близки к осуществлению проекты нефтепроводов в Иран, к портам Персидского залива, в Китай, через Афганистан — в Пакистан.

Кыргызстан (территория 198 тыс. квадратных км, население 4,9 млн. человек) — горная страна, богатая гидроресурсами и природными красотами. Его северные области, специализирующиеся на овцеводстве, производстве зерна, сахарной свеклы, табака и фруктов, не похожи на южные, где выращиваются хлопчатник, кукуруза, овощи, орехи. Слабость промышленной базы, недостаточно высокая товарность сельского хозяйства и сложности при переходе к рыночной экономике стали причиной того, что более половины населения страны оказалось за чертой бедности.

Преодолевать бедность Кыргызстану придется еще долго. Планируется всю производимую в стране шерсть (поголовье овец приближается к 10 млн.) и все хлопковое волокно (около 20 тыс. тонн) перерабатывать в ткани и готовые изделия, развивать машиностроение и приборостроение. Работу тысячам молодых людей может дать возобновление строительства каскада нарынских ГЭС (энергетический потенциал реки Нарын сопоставим с волжским), но для этого нужны крупные иностранные инвестиции. Экспорт электроэнергии в соседние страны, особенно в Китай и Пакистан, может стать серьезной статьёй дохода. Между тем, эти проекты Кыргызстан должен согласовывать с соседними странами, прежде всего с Казахстаном и Узбекистаном, так как имеет перед ними обязательства в рамках регионального водопользования.

В политическом плане Кыргызстан — страна, декларирующая о своей открытости миру, готовности к взаимовыгодному сотрудничеству с любыми партнерами. Об этом, кстати, говорит соседство двух военно-воздушных баз близ Бишкека, американской и российской. Об этом же говорит урегулирование, хотя и путем существенных уступок, территориальных споров с Китаем.

Приоритет отдается сотрудничеству с Россией. Отношения Кыргызстана с ближайшими соседями Узбекистаном и Казахстаном омрачает, особенно в маловодные годы, проблема использования общих водных ресурсов. Очень часто эта проблема решается не в интересах соседей и, более того, в ущерб им. Кыргызстан использует огромное Токтогульское водохранилище зимой, а не летом, когда это нужно хлопкоробам Голодной степи и рисоводам Кызыл-Орды. Здесь, конечно, принципы добрососедства должны взять верх над принципом сиюминутной выгоды.

Стратегическим для Кыргызстана маршрутом становится транспортный коридор Китай — Кыргызстан — Узбекистан. Железная дорога Джалалабад — Туругарт — Кашгар протяженностью 447 км и стоимостью в 1,1 млрд. долл. и параллельная ей автострада в ближайшем будущем обещают обеспечить транзитный грузопоток во многие миллионы тонн. От этой дороги планируется построить ветку на Бишкек.

Таким образом, север Кыргызстана получит надежное транспортное сообщение с югом не в объезд через Ташкент, а напрямую, по своей территории. Но сложность заключается в том, что эти дороги предстоит проложить по высокогорью, в тесных ущельях, с пробивкой туннелей под перевалами высотой более 3 тыс. м. А Кыргызстан — не богатая Швейцария, которая пронзила Альпы десятками туннелей.

Таджикистан (территория 143 тыс. квадратных км, население 6,3 млн. человек) — тоже горная страна, богатая гидроресурсами Памира, но бедная орошаемой пашней и промышленными предприятиями. По этим причинам, а также из-за трехлетней гражданской войны ей приходится решать проблемы глубокого экономического кризиса. Почти полмиллиона таджиков вынуждены искать средства к существованию за пределами своей родины. Таджикские межклановые кровавые столкновения должны быть изучены с обязательным извлечением уроков. Главный вывод — государственная власть в странах Центральной Азии должна быть сильной, не коррумпированной и уважаемой народом.

С помощью мирового сообщества, и в первую очередь России, Таджикистан возвращается к нормальной жизни. В 2003 г. валовой

внутренний продукт вырос на 9%. На полную мощность работают Нурекская ГЭС и другие станции Вахшского каскада. Треть производимой электроэнергии Таджикистан экспортирует соседям в обмен на узбекский газ и казахскую пшеницу.

Регарский алюминиевый завод произвел более 400 тыс. тонн алюминия в слитках, то есть работал на 60% своей мощности. Но доход от экспорта алюминия намного превысил доход от экспорта хлопкового волокна, что лишний раз подтверждает общее правило: промышленность сегодня намного эффективнее сельского хозяйства. Таджикистан ждет серьезных иностранных инвестиций в гидроэнергетику, особенно в Рогунскую ГЭС. Разработан вариант быстрого погашения инвестиций посредством экспорта электроэнергии в Пакистан.

В Таджикистане на пограничной реке Пяндж пока расквартирована российская мотострелковая дивизия как щит от афганской экспансии на север. Приоритет отдан политическому, экономическому и оборонному сотрудничеству с Россией.

Не первый год Таджикистан сталкивается с интенсивным афганским наркотранзитом. Надежды мирового сообщества на таджикский заслон афганскому героину оправдываются лишь частично. Случается, что молодые таджики, привлеченные в условиях безработицы высоким заработком, сами становятся наркокурьерами. Транзитными коридорами для наркотиков афганского производства становятся все государства региона.

Узбекистан — наиболее населенная страна Центральной Азии (территория 0,45 млн. кв. км, население более 25 млн. человек). Здесь были избраны самые мягкие из возможных форм преобразований на пути к рынку. Правительство занесло в свой актив политическую стабильность, рост добычи и экспорта энергоносителей и в первую очередь природного газа. Был открыт ряд крупных совместных предприятий, в том числе автомобильный завод в Асаке, нефтеперерабатывающий — под Бухарой. Почти все население страны сконцентрировано на орошаемых землях, в оазисах, которые занимают лишь одну десятую часть ее территории. Реформирование сельского хозяйства, прежде всего стимулирование фермерского движения позволит эффективнее использовать аграрный потенциал Узбекистана.

Узбекистан обладает развитой добывающей промышленностью, позволяющей экспортировать в соседние страны и Россию природный газ, продавать на мировом рынке медь, уран, золото. За годы независимости добыча газа, золота, выработка электроэнергии выросли, но производство

в таких отраслях, как машиностроение, химия, строительные материалы, отстает. Эти отрасли нуждаются в реконструкции и инвестициях. Приватизация промышленных предприятий пока не завершена, что сдерживает экономическое развитие.

Для Узбекистана, помимо традиционных транспортных маршрутов на север, в Россию и далее, важны четыре новых альтернативных направления. Это международный транспортный коридор ТРАСЕКА с выходом к грузинским черноморским портам Поти и Батуми. Это маршрут через Туркменистан в Иран, к портам Персидского залива, и в Турцию, к портам Средиземноморья. Это маршрут через Казахстан в Китай (железнодорожный) и через Кыргызстан в Китай (автодорожный). И это маршрут, пока только планируемый, через Афганистан в Иран, Пакистан и Индию. Трансафганский коридор, будучи реализован, даст Узбекистану наиболее короткий выход к Индийскому океану и повысит его роль как транзитной страны.

Республика Узбекистан активно совершенствует свои транспортные структуры. Построена железная дорога Учкудук — Навои, реконструирована и доведена до международных стандартов автомобильная дорога Андижан — Ангрэн — Ташкент — Навои — Учкудук — Нукус — Кунград — Бейнау, прокладывается железная дорога в Термез через Гузар. Это означает завершение создания единой железнодорожной сети страны. Железнодорожное сообщение с севером и югом будет осуществляться не через Туркменистан, а исключительно по своей территории.

Узбекистан обладает развитой системой трубопроводного транспорта, снабжая природным газом как свое население (газификация страны почти завершена), так и Таджикистан, Кыргызстан, южный Казахстан. Этой системой пользуется и Туркменистан для подачи своего газа в Россию и Казахстан.

Туркменистан (территория 488 тыс. квадратных км, население 4,8 млн. человек) — единственная азиатская страна, избравшая, по примеру Швейцарии и Австрии, политику нейтралитета. Но, в отличие от открытых миру Швейцарии и Австрии, она поспешила отгородиться визовой стеной, дистанцирование от соседей не оправдано, несмотря на то, что огромные запасы нефти и газа прочат Туркменистану судьбу Кувейта.

Туркменистан относится к самым богатым странам региона. По оценкам геологов, только разведанные запасы природного газа составляют здесь 13–20 трлн. кубометров. Добыча газа приближается к 100 млрд. кубометров в год (одна пятая часть от российской добычи). Из этого

количества 70 млрд. кубометров ежегодно продают России (соглашение заключено до 2023 г.) за 5 млрд. долл. (половина — в товарной массе).

Страна может стать самодостаточной в обеспечении продуктами питания (у Туркменистана 2 млн. гектаров орошаемой пашни на 5 млн. жителей). Здесь хорошие перспективы для быстрого экономического роста, но тормозящим фактором может стать опора только на собственные силы, политика закрытых дверей.

Соглашения о сотрудничестве в области транспорта Туркменистан заключил более чем с 10 странами. Реализация программы транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия содействовала модернизации каспийского порта Туркменбаши (бывший Красноводск) и реконструкции железной дороги Туркменбаши — Ашгабад — Туркменабад (бывший Чарджоу).

Шестирядная автомагистраль международного класса протяженностью 585 км прокладывается от Ашгабада к побережью Каспия. Реконструируется автомобильная дорога Ашгабад — Мары. Возводится мост через Амударью. На эти цели широко используются иностранные кредиты.

Положение Туркменистана как важного связующего звена на Шелковом пути резко улучшилось после ввода в эксплуатацию в 1996 г. железнодорожной ветки Теджен — Серахс — Мешхед с выходом к иранским портам Персидского залива.

Планируется построить меридиональную железнодорожную магистраль вдоль восточного побережья Каспия с выходом через Казахстан в Россию для создания транзитного транспортного коридора Север — Юг, которым широко будут пользоваться Иран и Индия. Планируется также построить железнодорожные ветки Туркменабад — Керкичи и Газачак — Дашавуз с тем, чтобы все туркменские оазисы на левобережье Амударьи соединяла железная дорога, проходящая только по туркменской земле. В этом плане действия Туркменистана адекватны действиям Узбекистана.

Туркменистан безусловно заинтересован в скорейшем восстановлении мира и порядка на афганской земле, так как планирует строительство трансафганского трубопровода с подачей газа в Афганистан, Пакистан и Индию. Трубопровод первой очереди, до пакистанского города Мултан, протяженностью 1460 км будет стоить 2,5 млрд. долл. Его продление до Индии обойдется еще в полмиллиарда долларов.

Если рассматривать ситуацию в Азербайджане (территория 87 тыс. квадратных км, население 8,1 млн. человек), то очевидно, что на нее

все еще накладывает свою тяжелую печать погашенный, но не урегулированный конфликт с Арменией из-за Нагорного Карабаха. Этот конфликт, чеченская война и грузино-абхазское противостояние надолго отравили обстановку на Кавказе.

Когда бразды правления в этой нестабильной стране принял в свои твердые руки Гейдар Алиев, когда заново были оценены богатства каспийского дна близ Баку и выяснилось, что они очень велики, обстановка в Азербайджане стала быстро меняться к лучшему. Помимо России, повышенный интерес к этой стране выказали Европейский Союз, США, Япония, Китай, южные соседи — Турция и Иран. Всем им нужен стабильный Азербайджан, не конфликтующий, а сотрудничающий с соседями.

Европейский Союз выступил с проектом создания транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия (ТРАСЕКА), повторяющего, но на современной основе, Великий шелковый путь. ЕС сам в значительной мере финансирует этот проект. Грузооборот на ТРАСЕКА в 2001 г. превысил 5 млн. тонн и быстро приближается к 10 млн. тонн в год, а вместе с нефтяными грузами — к 30 млн. тонн.

Спроектирован мощный трубопровод Баку — Грузия — Джейхан пропускной способностью 40 млн. тонн¹. Расширены нефтепроводы Баку — Новороссийск и Баку — Супса (Грузия), которые пока справляются с возложенной на них задачей транспортировки азербайджанской нефти на мировой рынок. В нефтяной бизнес в этой стране крупные средства вложили более 20 иностранных компаний.

В социальном плане Азербайджан — страна больших контрастов. Разница между очень богатыми и очень бедными в нем едва ли не самая высокая среди стран СНГ. Более полумиллиона азербайджанцев, не востребованные своей страной, нашли средства к существованию в соседней России.

Армения (территория 30 тыс. квадратных км, население 3,8 млн. человек), силой присоединив к себе Нагорный Карабах, в перспективе — и время это показывает со всей очевидностью — потеряла гораздо больше, чем приобрела. Она оказалась в изоляции; железные и автомобильные дороги Азербайджана для нее закрыты. Международное сообщество в целом Армении не поддержало. Переход к рынку оказался трудным и для прагматичных армян, которые за годы советской

¹ Наджафов Э. Кавказ в мировой политике. Кандидатская диссертация. М., 2003.

власти не растеряли своих деловых и торговых навыков. В силу этих причин, а также из-за ограниченной территории роль Армении в возрождении Шелкового пути пока незначительна. Во внешней политике она делает упор на отношения с Россией, Ираном, Грузией и Европейским Союзом. Наличие российских военных баз Армении вполне устраивает.

Армения надеялась и на своих соотечественников, рассеянных по всему миру, но сохранивших национальный дух и любовь к родине. Армянские общины, традиционно сильные в США и во многих других не бедных странах, оказывали значительную помощь. Входила в рынок Армения также тяжело¹.

Грузия (территория 70 тыс. квадратных км, население 5,5 млн. человек), раздираемая этническими противоречиями, со своей слабой государственной властью выходит из экономического и социального кризиса чрезвычайно тяжело. В возрождении Шелкового пути она увидела гарантию своей стабильности и горячо поддержала эту идею.

Страна была отброшена далеко назад межнациональным конфликтом в Абхазии, остановкой промышленных предприятий, чрезвычайной слабостью государственной власти. Более миллиона грузин вынуждены были искать работу и пропитание в России. Между тем, отношения с Россией складывались крайне плохо из-за прозрачной грузино-чеченской границы и четко обозначенной тяги Абхазии к России.

Грузия срочно искала нового «старшего брата»; этой фигурой, по мнению ее тогдашнего президента Эдуарда Шеварднадзе, могли быть только США. Свои надежды Шеварднадзе выплеснул на страницы книги «Великий шелковый путь», просчитывая, что его возрождение принесет Грузии многие блага². Но лозунг «Запад нам поможет» в реальном плане мало чего приносил Грузии.

В этой книге получили развитие идеи сотрудничества, единого экономического пространства на всем протяжении евроазиатского континента. Они звучат в унисон идеям, провозглашенным Соединенными Штатами Америки и Японией, и с пониманием были встречены в Вашингтоне и Токио.

Из грузинских портов Поти, Батуми, Супса, модернизированных за счет мирового сообщества, Шелковый путь устремляется в Европу, а его южная ветвь делает это через древний Стамбул. При этом Турция

¹ Исингарин Н. Проблемы интеграции в СНГ. М., 1998. С. 46–69.

² Eduard Shevardnadze. Great Silk Road. Tbilisi, 1999.

всячески содействует возрождению Шелкового пути, стремясь, конечно, чтобы значительной своей частью он проходил через Анкару и Стамбул. Это стало возможным, благодаря соединению турецких железных и автомобильных дорог с иранскими и грузинскими. В частности, спешно восстанавливается железнодорожный переход Карс — Тбилиси.

Итак, регион, по которому проходит Великий шелковый путь, далеко неоднозначен и не во всем благополучен. Да, начинается он в богатой, динамичной и благополучной Японии, а кончается в богатой, динамичной и благополучной Европе. Это два острия технического прогресса современной цивилизации.

Из стабильного, стремительно развивающегося огромного Китая он выходит на просторы Центральной Азии, молодые государства которой только ищут свои пути развития и достойного вхождения в мировое сообщество. Здесь Шелковый путь выступает как великое интегрирующее, соединяющее начало. Он здесь становится воплощением одной большой идеи сотрудничества, единения. Ибо надо настойчиво учиться не противопоставлять национальные интересы, а соединять их, одновременно тщательно «шлифуя» их острые углы, мешающие соседям.

Эта наука займет не один год. Но она будет постигнута всеми без исключения, и тогда просторы Центральной Азии, просторы региона Шелкового пути сказочно преобразятся.

На евразийском континенте одним из важнейших мест пересечения древних путей являются Джунгарские ворота, расположенные в северных отрогах великой Тянь-Шаньской горной системы. Это естественный, шириной в 10 км проход сквозь гигантскую гряду трудно преодолимых скал. В течение многих веков через эти ворота продвигались целые народы, армии завоевателей, купеческие караваны.

Прошла через Джунгарские ворота и одна из важнейших коммуникационных артерий наших дней — Трансазиатская железнодорожная магистраль, берущая начало в портах на побережье Тихого океана. У Джунгарских ворот, в самом сердце Азии, магистраль расчленяется на две ветви — Северный коридор и Центральноазиатский коридор.

Северный коридор в широтном направлении через территорию Казахстана и России ведет на север Европы и является истоком Евроазиатской магистрали. Суммарная протяженность стального пути от китайского порта Ляньюньган до нидерландского порта Роттердам составляет 11 тыс. км.

Центральноазиатский коридор проходит через Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Туркменистан, Иран, Турцию — этот «золотой» отрезок

Великого шелкового пути — и ведет уже в Юго-Восточную Европу. На территории Ирана магистраль расчленяется на две ветви. Широтная идет в направлении Европы, а меридиональная — к портам Персидского залива. Последний участок совпадает с коридором «Север — Юг». Функционировать Центральнoазиатский коридор начал в 1996 г. — после завершения строительства 300-километровой перемычки, соединившей железные дороги Центральной Азии с сетью стальных путей Ирана.

Инициаторами строительства недостающего звена между железными дорогами стали молодые центральноазиатские государства, искавшие для своих товаров новые выходы к океанским портам. Эти государства, объединив финансовые ресурсы, проложили 135-километровую железную дорогу от туркменской станции Теджен до населенного пункта Серахс на туркмено-иранской границе. Со своей стороны, Иран соорудил 164-километровую магистраль от станции Мешхед до Серахса, где и состоялась встреча строителей соседних государств.

Пограничную станцию Серахс оснастили техническими средствами, обеспечивающими оборот свыше 5 млн. тонн грузов в год, комплексом для осуществления операций по перестановке колесных пар вагонов с широкой колеи на узкую, иранскую, и наоборот.

Важность состыковки двух крупных азиатских железнодорожных сетей трудно переоценить. Значение события было подчеркнуто присутствием на торжественном открытии новой дороги президентов Афганистана, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана, Турции и Узбекистана.

Ежегодно через станцию Серахс стали проходить миллионы тонн различных экспортно-импортных и транзитных грузов. Основными товарами, ввозимыми в Иран через Серахс, стали зерно, корма, удобрения, изделия из металла. Иран использует новый транспортный путь для экспорта моющих средств, ковров, обуви, керамических изделий, строительных материалов. Главными транзитными грузами являются нефтепродукты и хлопок.

Узбекистан по новому транзитному пути стал перевозить контейнеры с хлопковым волокном, пряжей и тканями. На преодоление пути в 3,4 тыс. км к Персидскому заливу затрачивается всего трое с половиной суток.

Новый транспортный коридор способствовал расширению экономического сотрудничества между Ираном и Узбекистаном. Иран закупает в Узбекистане минеральные удобрения, сталь, каолин и многие другие товары. Уже действует четыре десятка ирано-узбекских совместных

предприятий. По заявлению иранских официальных лиц, предприниматели их страны заинтересованы вложить в Узбекистане инвестиции в переработку сырья, производство бытовой техники и в выпуск комплектующих деталей для автомобилестроения. Авиакомпания «Иран Эйр» открыла в Ташкенте свое представительство, и этот воздушный перевозчик осуществляет еженедельные рейсы по маршруту Тегеран — Ташкент — Алматы. Транзитом через Узбекистан ежегодно проходят тысячи иранских грузовых автомобилей.

Успешное осуществление большинства инвестиционных проектов зависит не только от усилий самих центральноазиатских республик, но также от благосклонности и щедрости зарубежных кредиторов, от качества межгосударственных отношений и в целом международного климата в Евразии. Наибольшее количество претензий западных стран, прежде всего США, адресовано укреплению отношений стран региона с Ираном. В свою очередь, иранское руководство неодобрительно относится к появлению американских войск на базах стран Центральной Азии.

Иран после распада СССР начал энергично возрождать пролегающий по его территории участок Великого шелкового пути и выступил с инициативой быть коммуникационной связкой между мировыми рынками и постсоветскими республиками Центральной Азии и Кавказа. Подтверждение намерений Тегерана — многочисленные соглашения и договоры, подписанные с центральноазиатскими и кавказскими государствами как на двусторонней основе, так и в рамках Организации экономического сотрудничества (ОЭС), в которую, по инициативе Ирана, в 1992 г. были приняты Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

Именно по территории Исламской Республики Иран проходит действующий, и действующий все лучше, участок Шелкового пути. Война с Ираком, начатая Саддамом Хусейном и обошедшая Ирану более, чем в полмиллиона жизней, не изменила границ двух соседних стран, но укрепила в стране национальную идею. Естественно, свержение режима Хусейна в Багдаде Тегеран встретил положительно, хотя восторгов вслух по этому поводу и не было. А вот к присутствию американских войск в Ираке Иран относится резко отрицательно. Многолетний бойкот Ирана Соединенными Штатами Америки толкает эту страну на сближение с Россией, Индией и Китаем, которые, мягко говоря, не испытывают большой радости от растущего присутствия США в центральноазиатском регионе.

Соединив свои транспортные сети с сетями Туркменистана, Азербайджана и Армении, наладив паромную связь с Астраханью, Иран получил дополнительный торговый выход на север и восток и привлек на свою территорию очень существенный транзитный грузопоток из стран Центральной Азии, Китая, Индии, России. Идея внешнеполитической изоляции Ирана, вынашиваемая Америкой, но не поддержанная соседями Ирана, не осуществилась.

По уровню жизни сегодняшний Иран опережает своих северных соседей. Так, среднемесячный доход на душу населения в 11-миллионном Тегеране превышает 200 долл. Очень велики природные богатства этой страны, особенно в части углеводородного сырья. Помимо добывающей, в стране быстро развивается обрабатывающая промышленность — машиностроительная, химическая, производство товаров народного потребления.

Значительные собственные средства, поступающие от экспорта нефти, позволяют Ирану не только содержать в порядке и обновлять существующие транспортные сети, но и строить новые железные и автомобильные дороги, реконструировать порты.

Общемировые демократические тенденции сказываются и на Иране. Его молодежь, особенно студенческая, хочет, чтобы Иран был открыт миру и достойно входил в мировое сообщество. На отношениях с соседями, в целом доброжелательных, сказывается позиция по Каспийскому морю — Иран претендует на равную с соседями долю каспийского дна, в то время как его береговая линия меньше, чем у соседей. По этой причине соглашений с Азербайджаном и Туркменистаном по разграничению морского дна пока не достигнуто, что мешает разработке спорных месторождений.

В сентябре 2001 г. в турецком городе Ван состоялось совещание специальной рабочей группы Организации экономического сотрудничества, на котором были обсуждены возможности транзита через Иран не только в южном, но и в западном направлении. В конце того же года по маршруту Ташкент — Тегеран — Стамбул прошел первый демонстрационный поезд из контейнеров с узбекской продукцией.

Здесь уместно отметить, что возможности транзита грузов в западном направлении благодаря тому, что железнодорожная сеть Ирана соединена с турецкой, а через нее и с европейской, имеют хорошую перспективу. Создание непрерывного железнодорожного пути от китайской границы через Центральную Азию позволило соединить еще одним

стальным путем протяженностью свыше 10 тыс. км важнейшие индустриальные центры Западной Европы с портами на Тихом океане. Открылась дополнительная возможность обмениваться грузами с быстро развивающимися странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Этот обмен железные дороги позволяют осуществлять гораздо быстрее, чем морские перевозки.

Немалую выгоду от усиления обмена извлекут и государства, расположенные вдоль Центральноазиатского коридора Шелкового пути. К доходу от транзита грузов надо добавить еще и открывшиеся перспективы расширения собственной торговли со странами Персидского залива, Аравийского моря, Пакистаном и Индией.

Новый железнодорожный коридор перспективен и для развития пассажирских перевозок. С инициативой их организации выступили казахские железнодорожники. В октябре 2001 г. был подписан меморандум о взаимопонимании между администрациями железных дорог Ирана, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Турции, Туркменистана и Узбекистана. Документом предусматривалось открытие нового международного пассажирского маршрута Алматы — Ташкент — Туркменабад — Серахс — Мешхед — Тегеран. Протяженность маршрута — 3290 км, время следования в пути поезда — 68 часов.

Весной 2002 г. по новому маршруту прошел первый пассажирский поезд. Его пассажирами стали представители железных дорог, пограничных и таможенных служб, пресса. В ходе рейса решались вопросы, связанные с обслуживанием поездов в пути следования и пересечением пассажирами границ. На перегоне Серахс — Мешхед казахские специалисты изучили возможность прохода по туннелям вагонов дороги «Казахстан темир жолы». Проведенными измерениями все сомнения были разрешены.

Убедились казахские специалисты и в хорошем качестве иранских железных дорог. Пассажирский поезд с севера шел по стальным путям южного соседа со скоростью 120 км в час — в полтора раза быстрее допустимой максимальной скорости движения на железных дорогах Казахстана и СНГ.

Прибытие пассажирского состава из Алматы оценили в Тегеране как настоящий прорыв в развитии международных транспортных связей Исламской Республики Иран. Встречали поезд торжественно, с музыкой и цветами, в присутствии многочисленных представителей прессы. Ведь это событие воспринималось как свидетельство снятия многолетней

блокады Ирана, корни которой, как известно, уходят в тлеющий с 1979 г. конфликт между США и Ираном, когда в стране был свергнут прозападный шахский режим. США отнесли Иран к государствам «оси зла», стали последовательно проводить по отношению к нему политику изоляции от мирового сообщества. Неудивительно, что намерения Ирана взять на себя хотя бы часть из потока грузов на возрождающемся Великом шелковом пути встречало противодействие со стороны США. Из-за негативной реакции ведущей мировой державы было сорвано осуществление ряда проектов по транспортировке трубопроводами через территорию Ирана углеводородного сырья. Вашингтон даже пригрозил строптивым европейским фирмам экономическими санкциями, и это, конечно, возымело действие. Ирану удалось лишь построить из Туркмении 140-километровый газопровод для снабжения топливом населенных пунктов на севере страны.

Попытки отлучить страну от Великого шелкового пути в Иране всегда воспринимались болезненно. Для такой реакции есть объективные основания, ведь иранский транзит начал действовать с доисторических времен. Еще три тысячи лет назад из Центральной Азии через Иран в Месопотамию, Египет, Сирию, Восточное Средиземноморье доставлялся полудрагоценный камень лазурит. Навстречу этому потоку с Ближнего Востока, опять же до нашей эры, в Центральную Азию и далее вплоть до Южной Сибири шел поток изделий из стекла. Потом в течение многих веков здесь двигались караваны с шелком из Китая и бумагой из Самарканда.

С глубокой древности пролегали по территории Ирана и постоянные дороги. Многие из них были хорошо для своего времени обустроены и обеспечивали путников всем необходимым. До наших дней просуществовала проложенная еще в четвертом веке до нашей эры знаменитая дорога древнеперсидского царя Дария.

Иранский транзит действовал даже при таком закрытом государстве, как СССР. Через советскую территорию и далее по иранскому коридору из Европы в Азию и обратно перевозилось огромное количество грузов. От транзита только СССР получал доход порядка 1,5 млрд. американских долл. в год.

После распада СССР и военных действий на Кавказе многие грузоотправители отказались от этого пути. Но о выгодном маршруте не забыли, и сейчас создалась благоприятная ситуация для его возрождения и развития. Это хорошо понимают в самом Иране, оказавшемся на

пересечении транспортного коридора Север — Юг и железнодорожной магистрали Джунгарские ворота — Персидский залив, проходящей с северо-востока на юго-запад. Выгодность и необходимость иранского транзита осознали также десятки государств Европы и Азии. Для них экономическая необходимость, естественно, заставляет иметь собственную, отличную от США, позицию в отношении Ирана. Грузовой поток через эту страну набирает темпы. Иранские порты на Каспии уже не справляются с грузовыми операциями, суда в ожидании разгрузки стоят в очереди на рейдах.

Иранские власти, конечно, ведут реконструкцию портов. Предпринимаются и меры по расширению перевозок по шоссейным и железным дорогам. Для соединения со стальными магистралями Азербайджана сооружается ветка Казвин — Решт — Энзели — Астара. Сократить время следования в пути грузов из Центральной Азии к Персидскому заливу позволит строящаяся дорога Мешхед — Бафк.

В Иране изучаются и дальние перспективы развития проходящих через страну транспортных коридоров. На состоявшихся в 2002 г. в Москве переговорах министра иностранных дел Ирана Камала Харизи с руководством Российской Федерации было высказано предложение о совместном сооружении новых ответвлений в направлении Ирака и Восточного Средиземноморья от создаваемых транспортных коридоров.

Идея нашла поддержку российской стороны, и было высказано предложение изучить ее в рамках международной группы экспертов из России, Ирана, Ирака, Иордании, Сирии и Ливана. Уместно отметить, что в то время Россия уже оказывала помощь Сирии и Ираку в реконструкции действующих и строительстве новых транспортных артерий общерегионального значения. Так, например, модернизирована железная дорога от Средиземноморья до центрального Ирака, были запланированы аналогичные работы в иракской и иорданской транспортных системах. Последние, следует отметить, имеют выходы на Аравийский полуостров. А после отстранения от власти в Ираке прежнего режима и начала работ по реконструкции страны с привлечением многих государств мира получают хороший шанс и перспективы развития региональной транспортной сети во всей Западной Азии.

Свои возможности в связи с возникшей перспективой, надо ожидать, Иран постарается не упустить. В силу своего географического положения он оказался на ключевом перекрестке транспортных коридоров мирового значения и намерен повышать свою геополитическую значимость.

Важную роль в дальнейшем развитии транспортных артерий региона должен сыграть судоходный канал Каспий — Персидский залив в западном Иране. Новый канал намечено ввести в строй действующих в 2010—2012 гг. Этим водным путем тогда смогут также воспользоваться Россия, Казахстан, Туркменистан и другие страны.

Особое внимание развитию транспортных коридоров уделяют и соседи Ирана. На стальных магистралях ведется укрепление дорожного полотна, прокладываются вторые пути, совершенствуется система управления. В перспективе проводимые работы позволят довести скорость прохождения поездов до 120—180 км в час.

Туркменистан, ближайший сосед Ирана, проложил от Центрально-азиатского коридора 215-километровый путь, который соединил станцию Туркменабад (бывший Чарджоу) со станцией Керкичи на реке Амударье. Через нее построен и новый железнодорожный мост. Новая дорога соединилась с существующей на юге Узбекистана и Таджикистана и позволит значительно сократить время доставки грузов в южные районы двух соседних государств. По новым путям через узбекский Термез пошли с запада грузы и в Афганистан. В связи с проектами экономического восстановления этой страны будет возрастать и международное значение новой дороги.

С перспективой на будущее Туркменистан построил новые вокзалы в Серахсе и Туркменабаде. Они возведены из мрамора и гранита и по своим размерам и роскоши представляют собой настоящие дворцы. С полным основанием можно сказать, что эти вокзалы построили с расчетом «на вырост», в ожидании того времени, когда по маршруту Алматы — Тегеран регулярно будут ездить многие тысячи пассажиров.

Крупные работы по реконструкции путей провел на своем участке Центральноазиатского коридора Узбекистан. Завершена, например, электрификация дороги Ташкент — Самарканд. Теперь из узбекской столицы в главный город великого Амира Темура стало возможным ездить электрическими поездами. Работы по электрификации дороги продолжаются.

Большие надежды на развитие транспортных коридоров возлагает Казахстан. По оценке экспертов, размер возможных доходов от организации транзитных перевозок через территорию этой страны ожидается порядка 1,5—2 млрд. американских долл. в год. Такая перспектива стимулировала развитие национального транспортного комплекса.

Особое внимание в обеспечении международных перевозок по Трансазиатской железнодорожной магистрали придается развитию находящейся в Джунгарских воротах на казахско-китайской границе станции Дружба. Заложена она была еще полвека назад в связи с намерением руководства СССР построить через Джунгарские ворота новую железную дорогу в Китай. Стальная ветка от станции Актогай на Туркестано-Сибирской железной дороге (Турксибе) была доведена до станции Дружба к 1959 г. Однако стыковка дорог не состоялась из-за осложнившихся политических отношений. Дороги соединились лишь в 1991 г. и тогда же был открыт контрольно-пропускной пункт «Дружба — Алашанькоу». С 1994 г. этот пограничный переход открыт для всех стран по всей номенклатуре грузов.

В настоящее время станция Дружба имеет высокопроизводительный комплекс терминалов по переработке грузов. В него входят терминалы для перегрузки скоропортящихся, сыпучих грузов, большегрузных контейнеров, зерна. Действует пункт перестановки вагонов с колеи одной ширины на колею другой. Ожидается, что к 2005 г. объем перевозок грузов через КПП «Дружба — Алашанькоу» достигнет 7–8 млн. тонн.

В Китай через станцию Дружба ввозят черные и цветные металлы, нефть, химикаты, удобрения, хлопок, бумагу, металлолом. В обратном направлении следуют продукция легкой и пищевой промышленности, оборудование, стройматериалы. Казахские железнодорожники достигли соглашения с китайскими коллегами об упрощении таможенных, пограничных и прочих процедур. Это позволило до минимума сократить затраты времени на пересечение границ государств.

Первоначально на работе перехода сказывались не только чисто технические недостатки, но и отсутствие должной координации действий между казахскими и китайскими железнодорожными службами. Со временем недостатки были устранены, и из года в год объем грузопотока через переход «Дружба — Алашанькоу» возрастает. Сейчас в Казахстане изучается возможность создания на границе с Китаем еще одного железнодорожного перехода — в районе Хоргоса.

Совсем не просто оказалось наладить функционирование и всего Центральноазиатского коридора. Чтобы этот коридор, как, впрочем, и другие коридоры на возрождаемом Шелковом пути, заработал с полной отдачей, необходимо заключение многостороннего соглашения по тарифным преференциям и в целом по созданию нормативно-правовых условий. Решение возникших проблем будет способствовать не только

развитию активной торговли, но и международного железнодорожного пассажирского сообщения. Особо важную роль этот коридор получает в связи с развитием на Великом шелковом пути туризма. Поездка в комфортабельном поезде, например, по маршруту Париж — Пекин через районы с экзотической природой и множеством архитектурных памятников в Турции, Иране, Узбекистане, Казахстане и Китае, несомненно, станет весьма привлекательной для любителей путешествий. Пока же в расписаниях движения отсутствует пассажирский поезд Алматы — Ташкент — Тегеран, как и ходивший ранее международный пассажирский поезд Ташкент — Алматы — Урумчи.

Скорость и условия прохода поездов через границы, качество предоставляемого в транзитных странах обслуживания, затраты на эти цели во многом определяют выбор маршрутов пассажирских и грузовых потоков на возрождаемом Великом шелковом пути. Каждое из расположенных на нем государств ищет для себя оптимальное решение.

Например, Казахстан готовит новый маршрут для экспорта своего зерна в Иран. Последний ежегодно закупает зерно на внешних рынках на миллиард американских долларов и готов взять у Казахстана зерна «столько, сколько он сможет поставить». Задача расширения поставок решается путем сооружения зерновых терминалов в порту Актау и строительства новой железной дороги Алтынсарино — Хромтау. Благодаря этой ветке напрямую соединяются уже существующие пути, и зерно пойдет к Каспию с наименьшими затратами. Далее его доставят дешевым морским транспортом к иранским портам. Новая железная дорога прокладывалась ускоренными темпами, и уже в 2003 г. по ней открылось рабочее движение поездов. Для пропуска грузовых потоков дорогу обустраивают в 2004 г. Это и позволит Казахстану увеличить экспорт зерна через порт Актау до 2 млн. тонн в год.

Казахстан не только прокладывает и реконструирует проходящие через страну дороги, но и развернул кампанию по их рекламе. В посольстве Республики Казахстан в Пекине, например, состоялась презентация трансконтинентальной железнодорожной магистрали, начинающейся в китайском порту Ляньюньган на Тихом океане и заканчивающейся в голландском порту Роттердам на Атлантическом. Грузы же для Южной Европы и Западной Азии казахские железнодорожники теперь имеют возможность направлять от пограничного перехода «Дружба — Алашаньюку» не только по маршрутам коридора Восток — Запад, но и по Центральноазиатскому коридору.

Новый вид услуг на трансконтинентальной железнодорожной магистрали — контейнерный поезд. Ожидается, что он будет курсировать на постоянной основе между Восточным Китаем и Европой. В декабре 2001 г. состоялся первый пробный пробег контейнерного поезда по маршруту Китай — Казахстан — Россия — Беларусь — Польша — Германия.

Усилия Казахстана получили поддержку Китая. Последний предпринял шаги по развитию порта Ляньюньган, транспортной инфраструктуры в его зоне и в целом вдоль всего пути. Этот путь, надо обратить внимание, проходит практически параллельно российской Транссибирской железной дороге, которая в течение 80 лет оставалась единственным наземным маршрутом, связывающим европейские страны с Азиатско-Тихоокеанским регионом. Параллельный путь через Китай и Казахстан все явственнее начинает выступать в качестве конкурента Транссибу.

В связи с развернувшейся борьбой за перетягивание на себя грузопотоков директор департамента транспорта, туризма и развития инфраструктуры Экономической и социальной комиссии для стран Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) ООН заявил: «Такая ситуация, когда морские перевозчики соперничают с железнодорожниками, а последние конкурируют между собой, — нормальное явление. В настоящее время необходимы, как минимум, два железнодорожных пути из Азии в Европу. А роль ООН в этом проекте — содействовать тому, чтобы у грузоотправителя был выбор. Ведь выбор означает повышение уровня сервиса и снижение стоимости перевозок».

В перспективе потребность в перевозках между Европой и Азией будет возрастать. Это подтверждается высокими темпами роста экономик Китая, Индонезии, Таиланда и других стран Востока. Развитие экономики повысило спрос на сырьевые ресурсы. Такая тенденция для богатых этими ресурсами стран, к которым относятся и государства Центральной Азии, предоставляет дополнительные возможности привлекать в свое народное хозяйство инвестиции и все энергичнее входить в мировое экономическое сообщество.

В непростых условиях конкурентной борьбы Центральноазиатский коридор имеет возможность занять важную нишу. Значение нового коридора для Евразийского континента не ограничится развитием только экономических связей.

Интересы «Поднебесной»

На пороге XXI в Китай, где две тысячи лет назад взял начало Великий шелковый путь, предпринял энергичные шаги по восстановлению древнейшей и одной из самых протяженных на планете дорог. Китай заинтересован в новом Шелковом пути. Он облегчает ему экономическое проникновение в государства Центральной Азии, помогает выгодно использовать положение между Западом и Востоком на Евразийском континенте, закрепить за собой роль срединного государства в мировой хозяйственной системе. Создан ряд крупных исследовательских центров по изучению независимых государств Центральной Азии в Китае.

Характер геополитических интересов Китая в Центральной Азии стабильный, последовательный и долговременный. Устанавливая с Россией партнерские отношения в этом регионе, Китай рассматривает их как еще один фактор стабильности на своих границах. Решены все пограничные споры с Россией и другими соседями.

Китай — великая страна, на которую приходится добрая половина Шелкового пути. Он почти мононационален, более 95% его населения китайцы, но на севере и западе страны существуют автономии с монгольским и тюркским населением, сохраняется угроза сепаратизма. Это делает руководство страны особенно чувствительным к вопросам безопасности. Военное давление на Китай с севера исчезло; независимые государства Центральной Азии угрозы для него не представляют. Через Шанхайскую организацию сотрудничества Китай поддерживает государства Центральной Азии в обеспечении их безопасности. В то же время Китай не сторонник военного присутствия США в пограничном для себя регионе. В усилении здесь позиций США он видит для себя угрозу. Китай также не желал бы восстановления прежнего влияния России на территориях, которые относит к сфере своих собственных интересов, в том числе в Центральной Азии. Китай стремится также изолировать проблемный редко населенный Синьцзян-Уйгурский автономный район (16 млн. жителей), в котором в последние годы дают о себе знать очень беспокоящие Пекин националистические настроения, от влияния исламского фундаментализма и идей пантюркизма. Этот обширный район примыкает к странам Центральной Азии, что заставляет Китай добиваться их лояльности и поддержки своих усилий по укреплению

единства страны. Далее идет высокогорный Тибет. Одно время здесь тоже были сильны тенденции сепаратизма, но Пекин погасил их силой, разумными уступками и почти полной изоляцией Тибета от внешнего мира.

В области экономического сотрудничества сделан упор на создание условий свободного действия китайских бизнесменов, на создание благоприятного климата для развития восточных районов страны, и, в частности, того же Синьцзян-Уйгурского автономного района.

Набирает обороты приграничная торговля, очень выгодная Китаю. В перспективе возможно создание зон свободной торговли, свободного предпринимательства на границе с Россией, Казахстаном и Кыргызстаном. Быстрое развитие позволяет решать проблему занятости, всегда острую для этой перенаселенной страны. Китай, конечно же, готов принять самое активное участие в освоении просторов соседних стран, России, Монголии, Казахстана, плотность населения в которых в 20–40 раз ниже. В Казахстане уже работают десятки тысяч китайцев, в крупных казахских городах создаются китайские общины — «чайнатауны», точная копия китайских кварталов в городах США и Канады.

Во внутренней жизни коммунистический Китай давно уже делает ставку на ленинскую новую экономическую политику в китайской интерпретации: глубокий аналитик Дэн Сяо Пин совершенно правильно понял, что поддержка и поощрение частной инициативы обеспечат стране развитие быстрое, длительное и устойчивое. Больно споткнувшись 40 лет назад на «Большом скачке», «культурной революции» и других перегибах Мао Цзе Дуна, Китай вернулся к идее частной собственности и вот уже треть века удивляет мир стабильным 10-процентным годовым приростом валового внутреннего продукта.

К 2020 г. или даже раньше валовой внутренний продукт этой быстро прогрессирующей державы с относительно скромными военными расходами превысит американский. Добывая более 1 млрд. тонн угля, выплавляя более 100 млн. тонн стали, изготавливая более 50 млн. цветных телевизоров, досыта кормя свой народ урожаем с 250 млн. га орошаемой пашни, производя огромное количество товаров широкого потребления, в том числе и очень высокого качества, имея весомое положительное сальдо во внешней торговле и создав для иностранцев прекрасный инвестиционный климат, Китай по объему промышленного производства уверенно приближается к Соединенным Штатам Америки.

Во внешней политике Китай делает упор на прагматизм, то есть принцип взаимной выгоды, умеренность и постепенность в достижении поставленных целей. Из войны в Корее, когда Китай поддерживал Северную Корею, и во Вьетнаме, когда Китай поддерживал Северный Вьетнам, извлечены должные уроки, и новых военных конфликтов близ своих границ Китай не допускал: разорительная ненужность таких конфликтов со временем стала более чем очевидной. Оборонные расходы Китая более, чем скромны. В Пекине справедливо считают, что и относительно небольшое количество ядерного оружия, стратегических ракет и атомных подводных лодок обеспечивает его безопасность. Ведь ущерб от ракетного залпа даже одной атомной подводной лодки неприемлем для США. Не рационально их строить 250, как в свое время поступал Советский Союз. Под такой ношей недолго и рухнуть.

Дождавшись возвращения Гонконга в лоно родины, Китай не стал ничего менять в этом городе-государстве с одним из самых высоких в мире уровнем жизни, тем самым полностью выполнив свои обязательства, данные гонконгцам, Великобритании и мировому сообществу. Мирным обещает быть и возвращение в лоно родины Тайваня — при полной неопределенности и непредсказуемости сроков этого события.

Страна активно включилась в реализацию международных проектов. Соответствующие транспортные соглашения со странами Центральной Азии заключены. Китай поддерживает претворение в жизнь проекта ТРАСЕКА, финансируемого Европейским Союзом, а на собственной территории осуществляет беспрецедентные планы строительства дорог. Их протяженность к середине нынешнего века, согласно перспективным наметкам, должна удвоиться и достигнуть 4 млн. км. При этом на дорогах предусмотрено достичь европейского качества перевозок. Протяженность лишь одних скоростных автострад превысит 75 тыс. км.

Развивается и железнодорожная сеть. Только в Западном Китае до 2010 г. запланировано построить восемь железнодорожных магистралей. В реализацию этих планов Министерство железных дорог Китая в предстоящем пятилетии намерено вложить около 100 млрд. юаней. В связи со строительством дорог на Западе страны, Китайским банком развития создаются филиалы.

Одна из новых железных дорог протяженностью 1100 км соединит Запад Китая с Тибетом. Стройку предстоит завершить к 2007 г. Эта дорога обойдется Китаю в 3 млрд. долл. По новой магистрали в год будет

перевозиться до миллиона тонн грузов, а пять пар пассажирских поездов будут функционировать ежедневно.

В XXI в. самой главной железной дорогой Китая становится магистраль Ляньюньган — Алашанькоу. Она пересекает всю страну с Востока на Запад и имеет протяженность 4100 км. Магистраль соединяет побережье Тихого океана с железнодорожной сетью Казахстана и далее, через стальные пути России, позволяет выйти к голландскому порту Роттердам на Атлантическом океане. Общая протяженность трансконтинентального маршрута между двумя океанами составляет 10 тыс. 800 км.

Трансазиатская железная дорога связала не только внутренние и западные регионы Китая с центральноазиатскими и западноевропейскими государствами, но и призвана стать в XXI в., как считают ведущие эксперты, важным маршрутом транзитной торговли Японии, Южной Кореи, всей Юго-Восточной Азии со странами Европы, Передней и Центральной Азии. От маршрута на территории Казахстана в южном направлении отходит ветвь, которая позволяет кратчайшим путем, через Иран и Турцию, доставлять транзитные грузы в страны Западной и Южной Европы. Имеется предложение продолжить на Востоке стальной путь от китайской границы Куньмин на юг через Вьетнам, Лаос и Бирму до самого Сингапура.

Китай проявляет повышенный интерес к сырьевым отраслям экономики стран Центральной Азии, к сбыту в них своих дешевых и достаточно качественных товаров народного потребления. Постоянно расширяя свою внешнюю торговлю, «Поднебесная империя» стремится полнее задействовать транспортные коммуникации Центральной Азии для транзита своих товаров в Европу и общего удешевления транспортных издержек.

В возрождении Великого шелкового пути Китай видит задачу номер один, решение которой повысит конкурентоспособность его товаров. Получив железнодорожный выход в Казахстан, соединив свои автомобильные дороги с дорожной сетью Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана, Китай начал прокладку автомобильной дороги Кашгар — Ош, чтобы получить кратчайшие для своих западных районов выходы в Европу и на Ближний Восток. Параллельно этому шоссе планируется проложить и железную дорогу. Это снизит зависимость Китая от железных дорог России в сухопутном сообщении с Европой. Естественно, власти страны надеются, что новые транспортные маршруты в Европу пройдут по территории, где будет обеспечена безопасность и стабильность.

В наступившем веке транспортный мост Восток — Запад через территорию Китая имеет шанс стать серьезным конкурентом морским перевозкам и российскому Транссибу. Китайские железнодорожники не скрывают своего намерения «перетянуть» на себя часть грузопотока между Юго-Восточной Азией и Европой. И для этого имеются веские основания. Достаточно сказать, что по железной дороге контейнеры доставляются, как показали пробные пробеги, в два—три раза быстрее, чем по воде через Суэцкий канал или вокруг Африки. Один из высокопоставленных китайских менеджеров сухопутного маршрута заявил: «Это выгодно нашим грузоотправителям. Их груз прибывает в корейские порты, а мы отправляем его через Китай и Казахстан на Запад».

Китай готовится и сам принимать транзитные грузы через порт Ляньюньган. В связи с этим ведется развитие его транспортной инфраструктуры.

Транссибу Трансазиатская железнодорожная магистраль составит конкуренцию по всем основным показателям: по привлечению грузов, времени их доставки, экономике. Более того, многие страны связывают с новой магистралью решение не только своих экономических, но и политических проблем.

Однако китайским железнодорожникам конкурировать с российскими коллегами будет совсем непросто. Специалисты оценивают Транссиб как одну из самых технически и технологически оснащенных магистралей в мире. Это — мощная полностью электрифицированная двухпутка протяженностью в 10 тыс. км, оборудованная современной автоматикой, связью и использующая новейшие информационные технологии. Магистраль способна пропускать в год до 100 млн. тонн грузов, в том числе до 500 тыс. контейнеров, обеспечивая их продвижение со скоростью до 1200 км в сутки.

Возможности Транссиба значительно расширяет Байкало-Амурская магистраль — БАМ. Освоению этой дороги российское правительство в последнее время уделяет повышенное внимание. В 2003 г. было завершено строительство 15-километрового Северо-Муйского туннеля. Если раньше по обходной дороге поезда затрачивали на прохождение сложнейшего участка магистрали два с половиной часа, то теперь проходят его за 15 минут.

БАМ взял на себя часть грузопотока Транссиба, и вместе они представляют весьма эффективную систему, имеющую к тому же хорошую перспективу развития. Осуществление проекта железнодорожного

туннеля Ванино — Сахалин и моста или туннеля Сахалин — Хоккайдо весьма ощутимо повысит привлекательность Транссиба для Японии. Предстоит провести железнодорожную ветку в Северную Корею, а ее стальные пути соединить с такими же путями Южной Кореи. Летом 2003 г. уже состоялась символическая состыковка этих путей. В планах — построить продолжение БАМа на север, к Перми. Начато строительство железной дороги от БАМа до Якутска.

Система БАМ — Транссиб имеет возможность взять на себя перевозку части грузов между Европой и Америкой. Об этом было объявлено на состоявшейся в 2000 г. в Санкт-Петербурге Второй международной евразийской конференции по транспорту с участием 27 стран. Рассматривается проект создания железнодорожного коридора Мадрид — Чикаго через БАМ с продолжением этой магистрали до Якутска и Берингова пролива.

В XXI в. мечта фантастов — соединить Азию и Америку туннелем, имеет возможность стать реальностью. Проектные проработки показали, что стоимость работ по строительству туннеля под Беринговым проливом вполне сопоставима с некоторыми перспективными международными проектами.

Сказанное выше — дальняя перспектива. Среди ближайших проектов — продление пути с принятой в России шириной колеи в 1520 миллиметров до чешского города Богумина. Это означает приход Транссиба в самое сердце Европы, а, следовательно, возможность доставки большей части объема перевозки грузов (преимущественно контейнеров) из Азии практически до конечного пункта назначения, т.к. из Чехии без задержек контейнеры по адресам назначения доведет автотранспорт.

Последний проект — лишь один из ответов российских железнодорожников на вызов их китайских коллег, вознамерившихся «перетянуть» часть грузопотока на себя. Насколько им это удастся — покажет время. Однако при любом раскладе значение магистрали Ляньюньган — Алашанькоу трудно переоценить. На этом стоит остановиться более подробно.

Во-первых, Китай через эту магистраль уже получил выход на широкие просторы в самом центре Азии. Отсюда потоки китайских товаров, преимущественно промышленных, имеют возможность течь на рынки стран континента, включая и Европейский Союз. Из последнего же в Китай идут новейшие машины, оборудование, совершенные технологии.

Во-вторых, для Китая государства Центральной Азии — потенциальные, а еще через несколько лет и реальные поставщики природного газа, нефти, различного сырья, без получения которых стране трудно будет выполнить свои перспективные программы развития, следовательно, наличие прямого пути в Центральную Азию, конечно, будет способствовать быстрейшему и эффективному выполнению этих программ.

В-третьих, Китай ожидает получить крупный экономический выигрыш от транзита в Европу из Японии, Кореи и других стран Юго-Восточной Азии, ведь, несмотря на конкуренцию российского транспорта, часть грузового потока с Востока на Запад будет, конечно, проходить и через территорию КНР.

В-четвертых, Китай обретает возможность улучшить транспортное обеспечение экономики и внешнеэкономических связей своих северных и северо-западных районов с населением в 300 млн. человек. Дорога проходит по богатым природными ресурсами территориям. Достаточно сказать, что только в тяготеющих к ней регионах сосредоточено две трети общенациональных запасов угля, 40% — нефти, от 30 до 77% запасов алюминия, меди, золота и многих других важнейших ископаемых. Магистраль должна стать осью экономического развития прилегающих к ней территорий. Вдоль дороги планируется создание предприятий по добыче и переработке природных ресурсов, прокладка газо- и нефтепроводов, линий связи.

В-пятых, магистраль проходит через одиннадцать провинций, и ее функционирование рассматривается как важнейший фактор ускоренного развития внутренних районов страны, их активного интегрирования в мировую экономику.

В-шестых, КНР, в связи с освоением потенциала транскитайской магистрали, надеется и на ощутимые иностранные инвестиции.

В-седьмых, дорога также является средством сближения и укрепления безопасности государств Шанхайского форума.

Свое современное значение магистраль Ляньюньган — Алашанькоу приобрела не сразу. В 1954 г. между СССР и Китаем подписывается соглашение о прокладке железной дороги, которая соединила бы через Синьцзян оба государства. Спустя шесть лет советская сторона завершает работы на своей территории. Китай же, из-за ухудшившихся политических отношений с Советским Союзом, приостанавливает строительство. К 1963 г. дорогу довели лишь до столицы Синьцзян-Уйгурского автономного района — Урумчи. В 1985 г., в связи с потеплением

отношений, Китай возобновляет прокладку дороги и, спустя пять лет, подводит ее к границе. С середины 1991 г. начинаются перевозки грузов, а через год открывается и регулярное пассажирское сообщение по маршруту Урумчи — Алматы.

В последнем десятилетии прошлого века дорога имела чисто региональное значение. В начале названного десятилетия китайская часть магистрали оставалась однопутной и очень слабо оснащенной технички. Объяснение простое: различные отрезки дороги строились в разное время и, конечно, при их прокладке использовались различные стандарты и технические требования. Пропускная способность дороги — всего 12 млн. тонн грузов в год, что не в полной мере обеспечивает даже потребности Синьцзян-Уйгурского автономного района.

После образования в Центральной Азии молодых независимых государств отношение к дороге китайских властей резко меняется. Пекин предпринял меры по ускорению ее реконструкции. В результате уже в 1995 г. (а не к 2000 г., как планировалось первоначально) китайская часть магистрали (за исключением небольшого участка) стала двухпутной. Были также ускорены работы по электрификации магистрали, проведенные в темпе, превосходящем средний по стране. На дороге устанавливается и вводится в эксплуатацию автоматизированная система связи и слежения за движением грузов. На китайской стороне пограничного перехода Алашанькоу — Дружба строятся приемно-отправочные пути, стационарные склады, расширяется число зон обработки контейнеров.

Масштабные работы проводятся и на противоположном участке магистрали — в Ляньюньгане. Здесь реконструируется порт, его акватория, в несколько раз увеличивается длина причалов, строится семикилометровая дамба. В будущем это даст возможность по мере необходимости увеличивать число причалов и превратить порт в один из крупнейших на тихоокеанском побережье Китая.

Проведенные работы позволили приблизить дорогу Ляньюньган — Алашанькоу по техническим возможностям к Транссибу. На нынешнем этапе обе магистрали уже развиваются как конкурирующие транспортные коридоры. Но их соперничество в перспективе вряд ли обострится. И это вполне объяснимо, ведь по прогнозу объем перевозок из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу должен превзойти возможности обеих трансконтинентальных магистралей.

Прогноз повысил актуальность создания на Евразийском континенте между Востоком и Западом третьего стального пути. Его открытие

станет возможным после завершения строительства китайско-кыргызской железной дороги, которая пройдет по местам важнейших троп древнего Шелкового пути. Новая магистраль должна взять старт от старинного города Кашгара, перейти китайско-кыргызскую границу в районе контрольно-пропускного пункта Торугарт, пересечь весь Кыргызстан и выйти к узбекскому городу Андижану в Ферганской долине.

Протяженность новой магистрали (прокладка обойдется почти в 1 млрд. американских долл.) составляет 577 км. Высокие затраты на строительство объясняются необходимостью преодоления горного рельефа и пробивки через хребты туннелей. Несмотря на трудности предстоящих работ, китайские инженеры выразили уверенность в том, что транскыргызскую железную дорогу можно построить за два-три года.

Интерес китайской стороны к скорейшему открытию еще одного транспортного коридора между Востоком и Западом понятен. Ведь новая стальная магистраль на несколько тысяч километров сократит протяженность пути от Пекина до Европы и позволит перевозить в год до 25 млн. тонн грузов.

К перспективе открытия транспортного коридора через Кыргызстан восточный сосед начал готовиться заранее. Весной 2000 г. китайские строители завершили прокладку железной дороги Турфан — Кашгар протяженностью 1451 км. Работы обошлись китайской казне почти в 5 млрд. американских долл. Новый стальной путь получил название Южно-Синьцзянской железной дороги, или сокращенно — Нянцзян. От Кашгара прокладку магистрали предстоит продолжить в сторону кыргызской границы.

Обнародован план еще одной магистрали в западном направлении — к казахской границе. Эта дорога возьмет начало от станции Куйтун на линии Урумчи — Алашанькоу и через Дзиньхо, Инин и пограничный переход Хоргос пройдет в Казахстан и далее в один из важнейших транспортных узлов страны — Алматы¹.

Через погранпереход Хоргос проходит частью реконструированная и частью вновь строящаяся автомобильная магистраль, которая соединяет внутренние провинции Китая с государствами Центральной Азии и далее Европы. Дорога одновременно является и сегментом формируемого Северного коридора Азиатской автомагистрали, предназначенной соединить Северо-Восточную Азию с Центральной Азией, Кавказом и Европой.

¹ По странам мира. // Железные дороги мира. 2000. № 6. С. 5.

Проект Азиатской автомагистрали был инициирован в 1959 г. с целью включения обширных регионов этой части света в систему международных транспортных путей. На первой фазе проект успешно реализовывался, но из-за прекращения в 1975 г. финансирования осуществление его приостановилось. Однако в 1992 г. на 42-й сессии Экономической и социальной Комиссии ООН для Азии и Тихого океана (UN ESCAP) был одобрен уже интегрированный Проект развития транспортной инфраструктуры азиатских земель, вобравший в себя проекты Азиатской автомагистрали, Трансазиатской железной дороги и обновления наземного транспорта. Эти проекты стали приоритетными для второй фазы Транспортно-коммуникационной декады в Азии и странах Океании.

Экономической и социальной комиссией ООН для Азии и Тихого океана в сотрудничестве с разработчиками проекта Азиатской автомагистрали была подготовлена схема новой дорожной сети для территории 28 стран — участниц проекта. Была также пересмотрена классификация включенных дорог, предложены стандарты дизайна для дорожных знаков и указателей и меры по упрощению таможенного контроля при пересечении границ.

К началу нового века протяженность включенных в сеть дорог достигла уже 130 тыс. км, а количество присоединившихся к проекту стран составило 31. Среди них — Азербайджан, Армения, Афганистан, Бутан, Вьетнам, Грузия, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Индия, Индонезия, Иран, Малайзия, Монголия, Непал, Пакистан, Россия, Сингапур, Таджикистан, Таиланд, Туркменистан, Узбекистан, Шри-Ланка.

В мае 2002 г. группой экспертов стран — участниц проекта рассмотрены маршруты Азиатской автомагистрали, система их нумерации и стандарты дизайна для дорожных знаков и указателей. В ноябре 2003 г. предложения экспертов были оформлены в виде Межправительственного соглашения.

Проведенные Экономической и социальной комиссией ООН для Азии и Тихого океана исследования показали, что условия различных маршрутов Азиатской автомагистрали разительно отличаются друг от друга. Большинство секций автомагистрали, несмотря на то, что они были определены в качестве приоритетных маршрутов на национальном уровне, пока не достигли должного уровня для беспрепятственного прохождения людей и товаров. Также уделяется незначительное внимание дорожному транспорту, его безопасности, знакам и указателям на дорогах и сервису на них.

Претензии в меньшей мере относятся к китайским дорогам. Уже при прокладке новых дорог инженеры этой страны стремятся соответствовать принятым в международной практике стандартам. Им, конечно, будет соответствовать и транскитайское шоссе — главная дорога Северного коридора Азиатской магистрали.

По китайскому проекту, автобан должен во многих местах проходить параллельно Трансазиатской железнодорожной магистрали. Шосейная дорога высокого класса протяженностью 4400 км пересечет 10 провинций и выйдет к побережью Желтого моря в районе порта Ляньюньган. От автобана предусмотрено ответвление в сторону одного из важнейших деловых центров Китая и морского порта Шанхая. Проект, конечно, потребует крупных инвестиций. Для их привлечения была проведена в 2004 г. в Сиане международная конференция под названием «Возрождение Шелкового пути и строительство дорожной инфраструктуры».

Китаем накоплен богатый опыт строительства автомобильных дорог. Уникальные инженерные задачи решались специалистами этой страны при прокладке Каракорумского шоссе, которое по праву назвали «восьмым чудом света». Дорога протяженностью 1300 км соединила Западный Китай со столицей Пакистана Исламабадом и главным портом страны — Карачи.

Сооружение стратегической дороги к южным морям для КНР стало первым шагом на пути восстановления Великого шелкового пути. Строительные работы начались в 1967 г. Прокладка шоссе велась по исключительно сложной местности — по узким горным коридорам и через заснеженные перевалы. Самый трудный из них располагался на высоте 4890 м над уровнем моря. В реализации проекта участвовали 25 тыс. инженеров и рабочих, в основном военные строители. Из них 1300 человек погибли при обвалах, от болезней и обморожения. Шоссе построено преимущественно на средства Китая, и эти затраты составили около 3 млрд. долл. США.

Движение по дороге началось в 1978 г., но полностью ее открыли лишь в 1986 г. Теперь на Каракорумское шоссе приходится значительная часть экспортно-импортных грузов в торговом балансе Пакистана и Китая. Исключительно удобным и коротким путем в Южную Азию шоссе также является для Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана. Однако воспользоваться этим путем центральноазиатские государства пока не смогли. И прежде всего из-за неурегулируемости

связанных с ней правовых вопросов, так как шоссе прошло через спорную территорию Джамму и Кашмир. Лишь урегулирование давнего спора между Пакистаном и Индией позволит открыть Каракорумское шоссе для многих стран¹.

Предстоят работы по обновлению и ремонту самого шоссе, хотя при прокладке использовались самые передовые для своего времени методы. Дорога считается всепогодной, на деле же она закрывается в зимние месяцы из-за снежных завалов на перевалах. Движение на шоссе также часто прерывается из-за оползней и горных обвалов. В 2003 г. на ремонт Каракорумского шоссе Китаем выделено 6 млн. американских долл.

Накопленный опыт дорожного строительства в сложных природных условиях позволяет Китаю успешно реализовывать в этой области и свои перспективные планы. В этих планах особое место занимают проекты прокладки дорог к западной границе.

Уже построено 260-километровое шоссе Кашгар — Иркештам. В этом пограничном пункте на китайско-кыргызской границе шоссе встретилось с дорогой Андижан — Ош — Иркештам. На последней ведутся работы по реконструкции, что позволит поднять комфортабельность дороги до международного класса. После завершения реконструкции автомагистраль Кашгар — Ош станет самым надежным и коротким путем из Китая в большинство стран Центральной Азии и Кавказа.

Еще одна дорога проложена от Кашгара к контрольно-пропускному пункту Торугарт на китайско-кыргызской границе. Это открыло прямой путь к кыргызской столице Бишкеку и далее по дорогам Казахстана и России в государства Европейского Союза.

Китай только на своем Западе намерен вложить до конца 2010 г. в сооружение автострад 700–800 млрд. юаней. Это позволит в названном регионе создать сеть дорог общей протяженностью 350 тыс. км и связать скоростными автострадами все крупные и средние города. В результате будет сделан важный шаг в деле разрушения физической изоляции отдельных районов и вовлечения их людских и сырьевых ресурсов в мировые интеграционные процессы.

По всей стране ускоренными темпами строятся также узловые пункты по обслуживанию пассажиров и грузовых потоков. Ведется техническая

¹ Григорьев С., Забелло Я., Чакеева М. Автодорога Ташкент—Карачи: для российских экспортеров открываются новые маршруты. // Новые рынки. 2003. № 4 (август). С. 14–16.

реконструкция и создаются современные причалы в главных портах Китая. Это позволит все лучше справляться с возрастающими объемами контейнерных перевозок. Запланировано построить ряд крупных пристаней в северных, северо-восточных, восточных и южных районах страны для обработки железной руды и сырой нефти.

Китайцы строят амбициозные планы развития морского флота, прежде всего нефтеналивного. КНР импортирует треть потребляемой нефти. Ее основная часть завозится морским путем и главным образом иностранными танкерами. Разработанная инвестиционная программа стоимостью 1,8 млрд. американских долл. позволит изменить сложившуюся ситуацию.

Реализация планов Пекина будет иметь серьезные последствия для мировой морской торговли. Уже сейчас 40% мирового торгового флота принадлежит азиатским компаниям, многие из которых контролируются Китаем или этническими китайцами хуацяо.

В перспективе в экономике Китая также должна повыситься роль трубопроводного транспорта. Значительную часть газовых и нефтяных магистралей предстоит проложить вдоль троп древнего Шелкового пути. Все более крупные капиталовложения Китай вкладывает в разработку казахских нефтяных месторождений, планируя соединить их крупным трубопроводом со своими западными районами. Трехтысячекилометровый трубопровод должен придти от казахских нефтяных промыслов. Изучается возможность строительства через территорию Китая газопровода Туркмения — Япония¹.

Через Китай пролегают воздушные коридоры многих авиационных компаний. Для улучшения их обслуживания и приема пассажиров ведется реконструкция аэропортов, а это, как понятно, будет в немалой степени соответствовать развитию туризма. Этому же будет способствовать и сеть монорельсовых дорог, которыми намечается охватить всю страну.

Особую привлекательность для туристов имеет экзотический Западный Китай. Только в Синьцзяне для них построено 160 отелей с достаточно высоким классом обслуживания. В ближайшие пять лет предстоит построить шесть новых аэропортов, открыть ряд новых международных и внутренних авиамаршрутов.

¹ Азовский И. Шелковый путь накануне XXI века. // Центральная Азия и Кавказ. 1999. № 2 (3). С. 15.

Туризм в Китае становится все более и более существенным источником дохода. За последнюю четверть века количество посещающих страну туристов удвоилось и во столько же возросли от их пребывания доходы в иностранной валюте. Китай занял шестое в мире место по количеству посещающих его туристов. В 2000 г., например, доход страны от туризма составил 16,2 млрд. американских долл. Разработан 20-летний план развития туристической отрасли. Ожидается, что доход от нее за названный период удастся поднять на уровень 8% от всего ВВП страны. К 2020 г., по прогнозу Национальной туристической администрации Китая, поток путешественников значительно увеличится, а прибыль от них превысит 300 млрд. американских долларов. К 2020 г., уже по прогнозу ЮНЕСКО и Всемирной туристической организации, Великий шелковый путь превратится в самый привлекательный маршрут для туристов и примет каждого третьего путешественника на планете.

Один из интересных для туристов участков Великого шелкового пути — китайский. Это хорошо понимают власти страны. Понимает и народ. У китайцев есть мудрая поговорка: «Если ты желаешь быть богатым, то, прежде всего, должен иметь дорогу».

Восточный и северный Китай в своих связях с Европой тяготеют к российской Транссибирской магистрали, срединный и западный — к древним традиционным маршрутам Шелкового пути, преодолевающим Тянь-Шаньские и Памирские горы или огибающим их с севера. Из западного Китая маршруты Шелкового пути выходят на просторы Центральной Азии через пограничные переходы Алашанькоу и Хоргос (Казахстан), Торугарт и Иркештам (Кыргызстан). Здесь их естественным продолжением становятся железные и автомобильные дороги Казахстана, Кыргызстана, Узбекистана, Туркменистана, Таджикистана, стран Южного Кавказа.

В истории Китая Шелковый путь сыграл исключительно важное значение и внес огромный вклад в его развитие. Значение возрождаемого пути должно быть не меньшим. Возрождая Шелковый путь настойчиво и целеустремленно, модернизируя свои железные и автомобильные дороги и прокладывая новые, Китай хочет, чтобы в Центральной Азии у этих дорог было надежное продолжение, облегчающее и укорачивающее выход в Европу и на Ближний Восток, к портам Персидского залива и Средиземноморья. Это сделает его внешнюю торговлю более оперативной и действенной.

Коридор на Кавказе

Между востоком и западом Евразийского континента товарообмен в наши дни происходит по многим маршрутам. Однако мировой общественности наиболее известен транспортный коридор Европа — Кавказ — Азия (ТРАСЕКА). По этому пути еще 2 тыс. лет назад пошли караваны верблюдов с тюками китайского шелка, который и дал уникальной дороге название Великого шелкового пути. В конце XX в. было предложено этот путь возродить.

Особую актуальность предложение приобрело в связи с образованием на постсоветском пространстве молодых государств, не имевших для своих товаров независимого от России выхода к океанским портам. Альтернативный транспортный коридор ТРАСЕКА начали создавать в 1993 г. в рамках программы технического содействия Европейского Союза молодым независимым государствам.

Участниками программы ЕС—ТАСИС—ТРАСЕКА стали Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Узбекистан и Украина. Проектами программы ТРАСЕКА предусмотрено комплексное развитие морских, железнодорожных и автомобильных перевозок.

Выполнение программы ТРАСЕКА предусматривает унификацию транспортного законодательства стран-участниц, либерализацию межгосударственного регулирования международных услуг, регулирование рыночных и социальных проблем в области экологии, безопасности и международной интеграции. Решение этих задач позволяет существенно сократить как время доставки, так и транспортные издержки при перевозках по коридору Европа — Кавказ — Азия.

Основу Кавказского коридора составляет пролегающая по территории Азербайджана и Грузии железная дорога, соединяющая порт Баку на Каспии с черноморскими гаванями в Батуми и Поти. Еще во времена СССР дорога эта считалась хорошо оборудованной, местами была и электрифицирована. Магистраль имела возможность пропускать 40 пар поездов в сутки.

Однако распад существовавших экономических связей и годы эксплуатации путей не могли не сказаться на их состоянии. Поэтому в рамках программы ТАСИС—ТРАСЕКА потребовалось разработать целую

серию проектов реструктуризации и реабилитации железных дорог на маршруте Европа — Кавказ — Азия. В частности, европейские эксперты определили состояние железнодорожной сети Южного Кавказа и составили планы ее реконструкции. Для осуществления этих планов оказана необходимая помощь.

Так, например, Азербайджанская государственная железная дорога на основе безвозмездной технической и финансовой помощи смогла отремонтировать и реконструировать два крупных моста, провести на отдельных участках капитальный ремонт пути, закупить котельные установки для очистки паром нефтеналивных цистерн, приобрести запчасти и т.д. За короткий срок также удалось создать собственную базу по капитальному ремонту локомотивов, грузовых и пассажирских вагонов.

Часть проектов осуществляется на основе иностранных кредитов. В Азербайджане на реконструкцию путевого хозяйства использовали более 20 млн. американских долл. из средств Европейского банка реконструкции и развития, а в Грузии реабилитация транспортной системы (железных и автомобильных дорог) проведена по проекту Всемирного банка (11 млн. американских долл.).

В целях обеспечения надежной передачи информации о транспортировке грузов по коридору Европа — Кавказ — Азия проложен оптоволоконный кабель вдоль железной дороги Баку — Тбилиси — Поти — Батуми. Работа проведена по программе ТРАСЕКА и на нее затрачено 15 млн. долл. США.

В 1999 г. в основных грузинских портах на Черном море введены в строй действующих железнодорожные паромные терминалы. В Батуми строительство финансировалось частным капиталом и стоило 7,6 млн. долл. США, а в Поти осуществлено в рамках программы ТРАСЕКА и обошлось в 5 млн. долл.

На Каспии одним из важнейших транспортных узлов на маршруте Европа — Кавказ — Азия является Бакинский международный морской порт. Он имеет несколько механизированных причалов, которые специализированы на обработке сухогрузных и наливных судов, а также на обработке паромов и большегрузных контейнеров. За счет гранта порт приобрел современное погрузочно-разгрузочное оборудование на сумму 2 млн. долл. Реконструкция порта с использованием иностранных инвестиций продолжается.

По первоначальным наметкам проектом ТРАСЕКА основная масса грузов из Баку должна была паромами перевозиться через Каспийское

море на противоположный берег в порт Туркменбаши. Далее грузам предстояло следовать через Туркменистан по железной или автомобильной дороге. В последние годы по этому маршруту пошла гуманитарная помощь и грузы для восстановления экономики Афганистана.

Особая позиция руководства этой страны в отношении к условиям перевозки грузов и непредсказуемость ее позиции вообще заставила искать альтернативные маршруты. Достаточно напомнить, что из руководителей заинтересованных стран только президент Туркменистана С. Ниязов отказался в 1998 г. участвовать в Бакинской международной конференции по возрождению Великого шелкового пути, на которой был подписан важнейший документ — Основное многостороннее соглашение.

В результате, таким маршрутом стало северо-восточное направление на молодой и быстро развивающийся казахский порт Актау. Он был в сжатые сроки реконструирован за счет средств Европейского Союза, и это позволило значительно увеличить объем грузопассажирских перевозок через территорию Казахстана.

На западе Кавказский транспортный коридор также разделяется на отдельные направления. Железнодорожная паромная переправа соединила грузинский порт Поти с украинским Ильичевском и болгарской Варной. На создание тройственной железнодорожно-паромной переправы Варна — Ильичевск — Поти — Батуми Европейскому Союзу пришлось потратить более 13 млн. евро.

При увеличении грузового потока имеется возможность открыть железнодорожную паромную переправу еще с одним болгарским портом — Бургасом. Оба болгарских порта хорошо оснащены, могут принимать и хранить значительное количество грузов, соединены железнодорожными и автомобильными магистралями с важнейшими центрами деловой жизни Европы.

По тройственному соглашению между Болгарией, Грузией и Украиной проходящие через их порты грузы освобождены от уплаты госпошлины. В перспективе имеется возможность соединить грузинские порты паромными переправами с портами Румынии, Турции, России и других стран.

Повышению эффективности Кавказского коридора будет в значительной степени способствовать пропуск по нему экспрессных контейнерных поездов. Первый скоростной поезд прошел по маршруту Баку — Поти еще в 1996 г.

Имеется возможность повысить значение транскавказской стальной магистрали и за счет прокладки новых веток. Этому, например, будет способствовать осуществление проекта строительства железной дороги от турецкого города Карса до Тбилиси. Послужит той же цели и введение нового участка дороги Карс — Ахалкалаки и реконструкция участка Ахалкалаки — Марабда. Грузия и Турция считают названный проект одним из самых интересных и значительных.

Армения для повышения своей значимости на Шелковом пути проявляет особую заинтересованность в строительстве из Зангезура на юге страны железной дороги в Иран. Это позволит соединить Армению по маршруту Ереван — Кафан — Мегри — Дузаль — Тебриз с иранской сетью железных дорог, а через нее — с портами в Персидском заливе и с государствами Центральноазиатского региона СНГ.

Иметь выход к портам Грузии через территорию Армении, в свою очередь, заинтересован и Иран. Еще в 1996 г. он подписал с Грузией соглашение о транзите экспортно-импортных грузов.

Стремлению Тегерана закрепить за собой участок Великого шелкового пути или иметь на него хороший выход активно противодействуют США, которые, как известно, относят Иран к странам «оси зла». Тегеран, надо отметить, имеет достаточные основания для своих претензий, ведь исторически именно по иранскому участку, прилегающему к югу Каспийского моря — так называемый «Хорасанский коридор», — в течение многих веков пролегалла одна из важнейших ветвей Великого шелкового пути. Роль на нем Ирана в XXI в., надо полагать, скорее всего будет определяться экономическими соображениями.

На Бакинской международной конференции по возрождению Великого шелкового пути Армения официально внесла для рассмотрения ее участниками конструктивные предложения по прокладке маршрутов в рамках программы ТРАСЕКА, которые учитывали бы интересы России, Ирана и Туркменистана.

Армения, внося свои предложения, приняла во внимание следующий аргумент: погрузочно-разгрузочные операции, выполненные дважды — в портах Черного и Каспийского морей (последнее, как известно, является совсем непростым с точки зрения условий навигации), представляют из себя относительно сложные и дорогие технологические операции, реальной альтернативой которым могла бы стать перевозка грузов железнодорожным транспортом в те же пункты назначения без использования морского грузового транспорта.

Предложения Армении свелись к следующему:

Во-первых. Открыть железнодорожный маршрут от грузинских портов Батуми и Поти через Ереван в Нахичевань и дальше через иранскую Джульфу в Тегеран и еще дальше — по направлению к Центральной Азии и странам Персидского залива (достраивая или реконструируя соответствующие участки). В добавление к железнодорожному задействовать и автомобильный маршрут, что позволит создать необходимую конкурентную среду. Заинтересованность Ирана и Туркменистана в этих маршрутах очевидна. Железнодорожная ветка Тегеран — Туркменистан уже действует, а это значит, что можно сразу сухопутным путем, минуя Каспий, выйти в Центральную Азию. Можно «спуститься» также в Иранский порт Бендер-Аббас, полностью охватив все страны Персидского залива. Это, по сути — кратчайший сухопутный путь из Европы к Индийскому океану, повторяющий один из участков древнего Шелкового пути.

Во-вторых. Восстановить построенную 100 лет назад железную дорогу из Карса (Турция) через Гюмри (Армения) и далее через Ереван в Тбилиси. Это позволит полнее использовать коммуникационный потенциал Турции в рамках существующих путей программы ТРАСЕКА. Если Турция станет участником программы, то выход из Европы к странам Персидского залива может пройти по сухопутному железнодорожному коридору через Стамбул к Анкаре и далее по коридору через Карс — Гюмри — Ереван и далее на Нахичевань — Тегеран — Бендер-Аббас. Соединяющая же сейчас Турцию и Иран дорога имеет паромную переправу через озеро Ван, проходит по сложной горной местности, подверженной обвалам и оползням и по нестабильным восточным турецким провинциям, значительную часть населения которых составляют курды.

В-третьих. Построить автомагистраль Батуми — Гюмри — Ереван, что явится естественным продолжением IX Критского коридора на Кавказе.

Наконец, в-четвертых. Построить международную автомагистраль Ереван — Тбилиси, что позволит соединить автотрассы Республики Армения с путями, ведущими из Тбилиси в Азию через порты Каспийского моря¹.

Армения, внося эти предложения, рассчитывала ослабить существующую политическую напряженность из-за Карабахского кризиса и через

¹ Мартиросян А., Петросян Д. Армения и проекты восстановления Великого шелкового пути. // Центральная Азия и Кавказ. 1998. № 1.

взаимовыгодное экономическое сотрудничество выйти на политическое решение проблемы.

Азербайджан и Турция предложение соседнего государства согласились рассмотреть лишь после урегулирования политических проблем. Зато предложение Армении на встрече в Баку нашло поддержку таких стран, как Германия, Великобритания и Иран. Уже после встречи этим предложением заинтересовались Китай, Украина, ЕС и даже НАТО.

В связи с невозможностью в ближайшее время открыть железнодорожный путь на восток от Батуми и Поти через Иран, возросло значение идущей в том же направлении и не пересекающей территорию Азербайджана и Турции автомобильной дороги. Предложен проект превращения армянского участка этой дороги в автостраду. Благодаря спрямлению длину дороги удастся заметно сократить.

Приведение в надлежащий порядок собственных транспортных магистралей для Армении стало важнейшей задачей. Делается это на предоставленной стране в 2001 г. кредит Всемирного банка в размере 47 млн. американских долл. Ожидается, что к концу 2004 г. все основные автомагистрали Армении будут отремонтированы и, естественно, особое внимание страна уделила путям, обеспечивающим транзит из Грузии в Иран.

Совершенствованием своих автодорог занимаются также Азербайджан и Грузия. Выдвинута идея построить платную Транскавказскую автомагистраль Тбилиси — Баку, которая позволит существенно сократить время проезда от Черноморского побережья до Каспийского.

По основному направлению Кавказского коридора начали летать самолеты сформированной в 2001 г. в Тбилиси грузино-американской авиакомпании «Шелковый путь». Объявлено, что компания приступила к своей деятельности с открытия полетов по маршрутам «Тбилиси — Баку» и «Тбилиси — Ереван». Свой вклад в развитие авиаперевозок в государствах Южного Кавказа решила внести и Япония. Страна восходящего солнца активно участвует в реконструкции аэропортов уже целого ряда государств на Великом шелковом пути.

На Южном Кавказе первым полностью реконструированным оказался аэропорт Баку. Здесь установлены системы управления воздушным движением, навигационное и метеорологическое оборудование, автоматическая телефонная станция, построены взлетно-посадочная полоса, рулевая дорожка и стоянки самолетов, а также сооружен аэровокзальный комплекс, отвечающий принятым в международной

практике нормам. Все это сделало аэропорт Баку весьма перспективной транзитной гаванью при перелетах из Европы в Азию и обратно. Этому также способствует удобное географическое расположение и возможность бесперебойного обеспечения авиатопливом.

Однако из всех видов транспорта страны Южного Кавказа особые надежды связывают с трубопроводным. И неслучайно, ведь одним из назначений программы ТРАСЕКА является обеспечение поставок энергоносителей из стран Центральной Азии и Кавказа через Каспийское и Черное моря в Европу. Есть все основания называть Великий шелковый путь и Великим энергетическим путем.

Трубопроводы в Каспийском регионе — это мощный инструмент геополитики. Речь идет, прежде всего, о нефтепроводе Баку — Новороссийск протяженностью 1535 км и пропускной способностью 18 млн. тонн в год. При необходимости его пропускная способность может быть быстро доведена до 40 млн. тонн. Это новая, проложенная в 2001 г. Каспийским трубопроводным консорциумом труба Тенгиз — Новороссийск для экспорта казахстанской нефти. Трубопровод огибает с севера взрывоопасную Чечню. Через него планируется прокачивать к 2010—2015 гг. до 67 млн. тонн нефти в год. Осуществление этого проекта объективно укрепило российское влияние в северной части Каспийского моря. Это нефтепровод Узень — Атырау — Самара протяженностью 1380 км и мощностью 30 млн. тонн нефти в год. Реконструирован и снова начал функционировать старый нефтепровод Баку — Супса (Грузия), но его пропускная способность в три раза ниже нефтепровода Баку — Новороссийск.

Открытие уникальных месторождений углеводородов в прилегающих к Каспию районах и поддном моря дали повод провозгласить Каспийский регион зоной национальных интересов США. Руководство НАТО Южный Кавказ и Центральную Азию объявило сферой ответственности американской армии. В августе 1999 г. прежний министр обороны США Уильям Коэн заявил, что двери НАТО открыты для Грузии¹.

Первым по Южнокавказскому коридору проложили нефтепровод Баку — Супса. От этого грузинского порта на Черном море для азербайджанской нефти открылся путь в страны Европы. Имеется возможность

¹ Цымбурский В. Идея евразийства: день вчерашний, сегодняшний, завтрашний. Геополитика для «евразийской Атлантиды». Международный евразийский институт экономических и политических исследований. // Pro et Contra. 1999. Т. 4.

значительные ее количества перерабатывать и на месте. О намерении участвовать в строительстве в Супсе нефтеперерабатывающего завода с правительством Грузии подписала меморандум японская фирма «Ито-чу». Предприятие рассчитано на переработку 3 млн. тонн нефти в год. Закупать продукцию этого завода тут же выразила готовность Турция.

Ведется строительство гораздо более мощного 1800-километрового нефтепровода Баку — Тбилиси — Джейхан до Средиземного моря. По этому трубопроводу запад настойчиво рекомендует экспортировать свою нефть и Казахстану. Для этого, правда, предстоит еще проложить трубопровод по дну Каспийского моря.

Азербайджан и Казахстан, несмотря на оказываемое давление, в своих планах транспортировки нефти не исключили пути через Россию. Здравый смысл, конечно, предполагает возможность выбора и многовариантность.

Возможность выбора, надо полагать, предпочтут поставщики и других продуктов и товаров. Ожидается, что направления маршрутов ТРАСЕКИ сформируются к 2010 г. и включат в себя девять коридоров с тринадцатью ответвлениями.

Маршруты ТРАСЕКИ — всего лишь часть возможных дорог на возрождаемом Великом шелковом пути. Экономика и время покажет, каким из них будет отдано предпочтение.

В конкурентной борьбе Кавказский коридор, конечно, имеет неплохие шансы. Но не только соображения экономики, надо сказать, будут приниматься во внимание. Кавказ, как известно, богат уникальными шедеврами старинной архитектуры, красотами природы и самобытными народными обычаями, и это, несомненно, привлечет любителей путешествий. А поэтому маршруты по ТРАСЕКЕ станут весьма популярными и привлекут миллионы туристов.

Взгляд из России

Россия, занимая огромную площадь в Евразии, по сути, является связующим мостом между Западом и Востоком крупнейшего материка Земли. Это позволяет ей осуществлять геостратегический маневр в широких пределах. РФ выступает за многополярность мира, она считает себя одним из его полюсов влияния, в связи с чем провозгласила в своей

внешнеполитической доктрине первоочередной сферой своего внешнеполитического интереса так называемое «ближнее зарубежье» — территории, прежде входившие в состав СССР.

Политологи считают, что если Россия возьмет на себя роль ускорителя интеграционных процессов в Центральной Азии, ее влияние и авторитет в регионе только возрастут. Если же она ограничится ролью наблюдателя, отдаст инициативу США и союзникам Америки, ее влияние стремительно пойдет на убыль.

Северная ветвь Шелкового пути в значительной части пролегает по территории России. Торговые связи на этой ветви восходят, как подтверждается археологическими и письменными данными, к III—II тысячелетиям до нашей эры. Путь пролегал от побережья Черного и Азовского морей до Алтая и Северного Китая.

Подробное описание дороги составил древнегреческий историк Геродот. Караваны начинали свой маршрут в устье Дона (Танаиса) и шли вверх по реке через земли савроматов до мест современного Волго-Донского канала. Далее дорога поворачивала к нынешнему Оренбургу, потом вела на восток по засушливой степи южнее Уральских гор, окаймляла «лесную степь» в районе Тобола и Ишима и в конце концов выводила на каменистую равнину в отрогах Алтайских гор. Путь заканчивался, утверждал «отец истории», в стране агрипеев, у которых «как мужчины, так и женщины лысые от рождения, плосконосые и с широкими подбородками». Жили они в районе верхнего Иртыша и озера Зайсан. За землями агрипеев находились «высокие неприступные горы».

По этому пути в греческие колонии на Черном море поступали меха и шкуры. В Южную Сибирь везли ковры, гобелены, бусы, браслеты, стеклянные изделия. Остатки этих товаров обнаружены в курганах Тувы и Алтая. Множество привозных изделий из средиземноморского стекла найдено в Северном Китае. Поэтому Шелковый путь поначалу с полным основанием можно было назвать Великим стеклянным путем.

Детальное описание прикаспийских и закаспийских стран мы находим и у жившего в начале нашего летосчисления древнегреческого астронома и географа Птолемея, использовавшего в своих трудах путешественника с данными о маршруте от Азовского моря в направлении востока. Этот факт свидетельствует о продолжении активного функционирования Северной дороги наряду с использованием караванами и южных маршрутов.

Уместно подчеркнуть, что в некоторые века северные маршруты приобретали в торговле Востока с Западом большее значение, чем южные. Такое случалось во время военных действий на более южных участках пути или при введении таможенных ограничений. Например, правители Персии в конце VI в. решили не пропускать через свою территорию транзит шелковых тканей в Европу и самим на Западе вести монопольную торговлю этим товаром.

К тому времени в Средней Азии скопились огромные запасы шелка не только китайского производства, но и местного (шелководство в начале первого тысячелетия в крае получило уже большое развитие). И тогда согдийские купцы в обход Персии наладили торговый мост Самарканд — Черное море. Путь из древней столицы Согдианы вел через пустыню Кызылкум, каменистое плато Устюрт мимо Аральского моря и, игбая с севера Каспий, приводил на Кавказ.

Эта Северная шелковая дорога устойчиво действовала в течение нескольких столетий. Через перевалы Кавказского хребта караваны к черноморским портам проводили местные жители. За эти услуги с ними рассчитывались самой ценной «валютой» — шелковыми тканями. Фрагменты этих тканей при археологических раскопках обнаружили специалисты Государственного Эрмитажа. Изучение находок показало: большинство из них относится к тканям с торговой маркой «зандана». Такое название носит древнее и поныне существующее селение под Бухарой, где с раннего средневековья вырабатывались ткани под одноименным названием. Этим же брендом, показали исследования, широко пользовались мастера и из других ткацких центров. Узорчатые шелковые ткани с надписью «зандана» в XX в. исследователи обнаружили среди тканей, украшавших средневековые гробницы святых в соборах Германии, Италии, Бельгии, Франции и других европейских стран.

Ткани с древней узбекистанской земли хорошо были известны и на Руси, ведь торговые пути пролегали не только в широтном направлении по югу, но и устойчиво действовали в меридиональном. В Новгороде при раскопках обнаружена берестяная грамота со следующим текстом: «купи мне зендянцу хорошего...». Позже эта ткань в Московской Руси была известна под названием «зендень». Из 5 тыс. кусков материи, присланной в 1585 г. в Москву, 4200 были отрезами зенденя. Тесные торговые связи и широкий их масштаб подтверждаются не только историческими документами, но и фольклором, литературными произведениями.

По дорогам Шелкового пути на древние российские земли и транзитом через них везли не только ткани и различные другие экзотические товары. Велся также интенсивный обмен технологическими и культурными достижениями. Наглядное подтверждение этому — распространение шахмат из Средней Азии. Отсюда они вначале попадают в Поволжье, а уже дальше с болгарами переселяются в Европу. В староболгарской книге «Кормчията», датированной X в., автор употребляет заимствованное восточное название игры — «шахматы» — «шаху смерть».

Северный путь своего общекионтинентального значения не потерял и сегодня. Подтверждение тому — создание параллельного ТРАСЕКА транспортного коридора. На Каспии начала уже действовать первая российская железнодорожная переправа. В конце 2002 г. от причала порта Махачкала курс на казахский порт Актау взял паром «Петровск». Он был приобретен в «Укрречфлоте» российской судоходной компанией «Аншип» и переоборудован в Севастополе. Судно способно взять на борт 24 железнодорожных вагона. Размещать их предусмотрено на палубе, а не в трюме (как это было, например, у затонувшего азербайджанского парома «Меркурий»). Этот вариант более безопасен и позволяет перевозить негабаритные грузы. Компания «Аншип» на первом этапе перевозок по Каспию запланировала пустить шесть паромов.

Реконструируется и сам Махачкалинский морской торговый порт. Здесь построен специализированный паромный причал с эстакадой для перекачивания вагонов на суда. Работы по реконструкции порта продолжаются. Предусмотрено сооружение контейнерного терминала.

В планах компании «Аншип» есть намерение принять непосредственное участие и в проекте восстановления железнодорожной переправы Кавказ — Крым, не действующей с 1986 г. Через Керченский пролив в советское время на железнодорожных паромах перевозилось 8 пассажирских поездов и до 140 тыс. грузовых вагонов в год.

Энтузиасты создания параллельного ТРАСЕКА транспортного коридора от украинских портов через Северо-Кавказскую железную дорогу до казахстанской гавани Актау считают, что этот маршрут имеет существенные преимущества по сравнению с путем по Закавказью. На последнем грузы вынуждены пересекать больше межгосударственных границ, что, естественно, сказывается на скорости их передвижения. И, конечно, для части грузового потока северный вариант более короткий.

В любом случае у грузоотправителей появилась реальная возможность выбора наиболее экономически выгодного маршрута. Новой паромной

переправой через Каспий воспользовались, прежде всего, отправители казахской нефти и нефтепродуктов. Имеется возможность открыть паромную переправу Махачкала — Туркменбаши. На этом направлении основу грузопотока составит нефть, сжиженный газ, хлопок и продовольствие.

Преимущества северной ветви Шелкового пути не могут не заинтересовать и Китай. Главное из них — возможность после пересечения границы Казахстана ускоренно транспортировать грузы по большинству маршрутов вплоть до границ стран Европейского Союза по единому таможенному пространству. Это и придало северной ветви Шелкового пути максимальную привлекательность.

От китайской границы через казахские степи, совпадая во многих местах с бывшими караванными тропами, в сторону Каспия ведет целая сеть железнодорожных и автомобильных маршрутов. Одни проходят к порту Актау, другие с севера огибают Каспийское море, вливаются в сеть стальных магистралей России.

В порту Актау вагоны паромами направляют на Северный Кавказ и при необходимости далее к портам Черного моря. Другой возможный вариант транспортировки: перегрузить контейнеры в порту Актау на суда река-море. По водным путям России эта часть грузопотока опять же имеет возможность попасть на Черное море или даже в порты Балтийского.

На российские железные дороги имеет шанс выйти также часть грузопотока из центрального и южного Китая, ряда стран Юго-Восточной Азии, направляющегося в Европу по средней ветви Шелкового пути. Правда, стальная магистраль этой ветви, из-за задержки со строительством ее участка на территории Кыргызстана, вступит в строй действующих вряд ли раньше 2010 г.

Из сказанного следует, что на ближайшие годы важнейшим транспортным коридором между Востоком и Западом евразийского континента остаются дороги северной ветви Шелкового пути и Транссиб.

Последний логично рассматривать как самый северный маршрут Шелкового пути. Во всяком случае, эта дорога взяла на себя значительную часть функций. Она играет ведущую роль в товарообмене между Востоком и Западом. Магистраль электрифицирована, путь контейнера от Владивостока или Ванино до Бреста или Санкт-Петербурга укладывается в десятидневный срок при скорости грузовых составов до 80 км в час. Один таможенный досмотр, одно оформление — и груз в Европе.

Осуществление проекта железнодорожного туннеля Ванино — Сахалин и моста или туннеля Сахалин — Хоккайдо еще более повысит

привлекательность Транссиба для Японии. Этот транспортный коридор обеспечивает кратчайший путь в Европу также северному Китаю, Северной и Южной Корее (стальные магистрали этих государств намечено соединить), Монголии.

Из сухопутных транспортных коридоров, связывающих восток азиатского материка с Европой, Япония отдает предпочтение именно российской Транссибирской магистрали — многопутной, электрифицированной на 80%, обеспечивающей доставку контейнеров от портов Находка или Ванино до Бреста или Санкт-Петербурга за 10 дней.

Действительно, для Японии это — кратчайший выход на Запад. Кстати, японцы, в отличие от жителей Центральной Азии, считают Транссибирскую железную дорогу северной ветвью Великого шелкового пути. Возможно, скоро мы станем свидетелями осуществления грандиозных проектов: под проливами, отделяющими остров Хоккайдо от Сахалина, а Сахалин от материка, будут проложены железнодорожные туннели, и экспресс Токио — Лиссабон станет реальностью.

В то же время остается фактом, что грузоотправитель южной Японии все чаще отдает предпочтение маршрутам срединного Шелкового пути, берущим начало в Ляньюньгане или Шанхае и идущим через Урумчи или Кашгар, Центральную Азию и Кавказ в Стамбул и Роттердам.

В отличие от Сахалина, Республика Корея уже соединена железнодорожным туннелем с Японией. И стыковка Транскорейской железной дороги с Транссибирской близ Владивостока — не проблема. Проблема заключается в отсутствии согласований, в неготовности Пхеньяна пойти на прагматичное сотрудничество с Сеулом в транспортных вопросах из-за политических противоречий, хотя выгода для Корейской Народно-Демократической Республики от южнокорейского транзита по ее территории очевидна. Надо проложить всего 14 км железнодорожного пути через демилитаризованную зону. Но Северная Корея предпочитает изоляцию, что консервирует ее отсталость и бедность как следствие ее недееспособной политической системы. Северокорейский лидер Ким Чен Ир прекрасно помнит, чем кончилась для Советского Союза горбачевская гласность и открытость миру как провозвестница демократии.

Раз транзита через Северную Корею нет, остается море. Для Южной Кореи равно близки и Владивосток, и Ляньюньган или Шанхай, то есть и самый северный, и срединный маршруты Шелкового пути. Эта страна успешно развивает торговые и экономические связи с государствами

Центральной Азии, осуществляет многие совместные проекты, в том числе и крупные. Предпочтение отдано Казахстану и Узбекистану в связи с наличием в них крупных корейских диаспор. Корпорация ДЭУ более 10 лет назад создала в Узбекистане крупнейшее в регионе совместное предприятие — автомобилестроительный завод в Асаке близ Андижана. И с Сеулом, и с Токио Узбекистан много лет поддерживает прямое авиационное сообщение.

Потенциал Транссиба в современных условиях остается весьма значительным. Россия имеет возможность взять на себя известную часть товарообмена между Европой и Америкой. Об этом было объявлено на состоявшейся в 2000 г. в Санкт-Петербурге Второй международной евроазиатской конференции по транспорту с участием 27 стран континента. Это позволило бы сократить срок доставки грузов на восемь суток.

Великий шелковый путь, как мы отметили выше, включает и дороги меридионального направления. Вполне понятно, что в интересах России прокладывать транспортные коридоры не только с запада на восток, но и в южном направлении. В течение веков по восточному участку северной ветви Шелкового пути — в районе Алтая — караваны направлялись в сторону Монголии и Китая.

Путь функционировал даже в советское время. По нему, например, до 1991 г. из Монголии в Семипалатинск для переработки на гигантском мясокомбинате доставлялись крупные партии скота. По всей дороге были сооружены базы, состоящие из хорошо рубленых домов и загонов для скота. Дома имели печи и необходимую мебель.

После распада СССР по этой скотопрогонной трассе лишь изредка проезжали автомашины или всадники. Сейчас специалистами России, Казахстана и Монголии изучается вопрос о возобновлении перегона скота. По этому маршруту, считают специалисты, имеется возможность ежегодно перегонять до 70 тыс. голов мелкого рогатого скота.

Продолжить маршруты от северной ветви Шелкового пути на юг актуально и из других его узловых пунктов.

В 2002 г. на совещании в Астрахани президент России Владимир Путин наряду с проблемами Каспийского моря затронул и транспортные проблемы. Уже вскоре после этого руководителями соответствующих министерств России, Ирана и Индии был подписан протокол намерений об открытии международного транспортного коридора Север — Юг. Это позволило бы индийские товары доставлять морем до портов Ирана, а далее по железной дороге до Каспия и снова морем к портам Махачкала

или Оля в районе Астрахани. Погрузочные мощности этих портов Россия намерена увеличить в несколько раз. Из Махачкалы и Оли индийские товары по российским железным дорогам предстоит доставлять в Европу и непосредственно в Россию. В последнюю пока же они попадают через Суэцкий канал и даже немецкий порт Гамбург.

Российское участие в восстановлении Великого шелкового пути связано, среди прочего, с возможностями активизировать экономические связи с Индией, которые постепенно приобретают особое значение в геополитической стратегии. Важность для России открытия прямых торговых путей с Индией хорошо понимали еще русские цари. Петр I даже послал с этой целью на Восток специальную экспедицию. Им были даны необходимые указания российскому послу в Персии. Составленная в XIX в. схема развития железнодорожной сети России предусматривала прокладку из Оренбурга, важнейшего административного центра на северной ветви Шелкового пути, стальной магистрали в Индию. Проходили десятилетия и века, но поставленная цель не потеряла своей актуальности.

Россия внимательно наблюдает за активностью других стран Великого шелкового пути. Ей известно, что нахождение короткого и безопасного маршрута к южным морям стало с первых лет независимого развития одной из важнейших задач и для Республики Узбекистан. Решение, которое было найдено на состоявшейся в июне 2003 г. в Тегеране трехсторонней встрече — президента Узбекистана Ислама Каримова, президента Ирана Мухаммада Хатами и председателя переходного правительства Афганистана Хамида Карзая, а именно — соглашение о международных транспортных направлениях, предусматривающих разработку и осуществление проекта международного транспортного коридора Термез — Мазари-Шариф — Герат — иранские порты Бендер-Аббас и Чорбахор с использованием имеющихся в Иране коммуникационных систем, было воспринято в целом позитивно.

Россия проявила интерес к новому транспортному коридору. Для этого имеются вполне объективные мотивы, ведь грузовые потоки в Юго-Восточную Азию и арабские страны с Урала и из Западной Сибири идут далеко не самыми короткими и дешевыми путями. Например, партия минеральных удобрений с Урала для индийского покупателя движется к последнему месяц-полтора. Сначала — по железной дороге до одного из портов, где перегружается на суда. На эту операцию в зависимости от

загруженности порта затрачивается до двух недель. Потом — маршрут морем в обход Китая или (при отправке из прибалтийских портов) — через Суэцкий канал.

Расстояние для уральских экспортеров до порта Ванино — около 7000 км, а до портов Балтийского или Черного морей — свыше 2000 км. Понятно, что уральцы или предприниматели Западной Сибири по сравнению с бизнесменами западных российских областей или Приморья оказались в совершенно невыгодном положении и весьма заинтересованы в новых коротких путях к морям. Именно таким и станет транспортный коридор, инициатором создания которого стал президент Ислам Каримов.

Транзитный поток российских грузов через Узбекистан может быть весьма значительным. В новом коридоре Север — Юг наиболее заинтересованными сторонами являются уральские и сибирские экспортеры машин, металлопроката, минеральных удобрений, пило- и лесоматериалов, труб, шин, химической продукции, картона и бумаги. Сюга в обратном направлении — в Россию пойдет хлопок, текстиль, чай, кофе, медикаменты.

Имеются хорошие основания для развития торгово-экономического сотрудничества и непосредственно между Россией и Узбекистаном. Об этом объявлено по итогам делового визита Владимира Путина в августе 2003 г. в Узбекистан.

Примечательно, что встреча президентов двух стран состоялась в древнем Самарканде, находящемся уже в течение тысячелетий на важнейшем перекрестке Великого шелкового пути. Президенты заявили, что приоритетными направлениями сотрудничества должны стать нефтегазовая и текстильная промышленность, энергетика, водное хозяйство.

В соответствии с подписанным соглашением российские специалисты примут участие в доразведке месторождений, добыче газа и дальнейшем развитии узбекистанской газовой отрасли. Узбекистан получил возможность экспортировать на Запад свой природный газ по российским трубопроводным системам.

Ранее соответствующее соглашение с Россией подписали Туркменистан и Казахстан. Надежды на альтернативные проекты экспорта углеводородного сырья и на помощь в этом деле далеких от Средней Азии стран не оправдались. Политика государств региона становится все более прагматичной, что в итоге способствует экономическому сотрудничеству с прежними партнерами, стимулирует интеграционные процессы в Евразии.

Все более реалистичной стала и политика России в этом регионе. Она учитывает проблемы региона и обретает продуманную долгосрочную стратегию.

В 1996 г. Россия стала одним из создателей Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). Наряду с Россией и Китаем, в эту организацию вошли Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, позже к ней присоединился Узбекистан. В рамках ШОС центральноазиатские страны и КНР договорились о сотрудничестве по вопросам определения границ, а также в сфере энергетики и торговли. Особое внимание ШОС уделила взаимодействию в борьбе с международным терроризмом, экстремизмом, сепаратизмом и организованной преступностью.

Соседи по Великому шелковому пути все больше осознают, что своим геополитическим положением и самой историей они обречены на тесное сотрудничество и на решение стоящих перед ними проблем общими усилиями. Альтернативы этому нет.