

## Глава 6 · СОТРУДНИЧЕСТВО ИЛИ СОПЕРНИЧЕСТВО?

### *Дипломатия Запада*

В предпоследнем году ушедшего тысячелетия Конгресс Соединенных Штатов Америки принял «Постановление о стратегии Шелкового пути от 1999 года» в качестве поправки к «Закону о внешней помощи от 1961 года»<sup>1</sup>. Сенатор Сэм Браунбэк, внесший этот документ на рассмотрение Конгресса, в обращении к Азиатскому обществу Соединенных Штатов так обосновал свои действия: «Страны Каспийского бассейна — страны Центральной Азии и Южного Кавказа являются для Соединенных Штатов основным фактором экономической, социальной и политической значимости в этом регионе. Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан находятся на пересечении принципиальных сил современного мира. Они богаты полезными ископаемыми и ищут сотрудничества с Соединенными Штатами. Достаточно сказать, что Каспийский регион занимает третье место в мире по ресурсам нефти и газа после Среднего Востока и России, и ценность этих ресурсов превышает четыре триллиона долларов США. Задача США в этом регионе заключается в сохранении

---

<sup>1</sup> US Congress Silk Road Strategy Act. / Murkup of H. R. 1152, Silk Road Strategy Act: murkup before the Committee on International Relations, House of Representatives, One Hundred Sixth US Congress, First Session, Thursday, July 22, 1999. — Washington D.C., Congressional Sales Office, 2000.

стабильности, независимости, экономической жизнеспособности и политического суверенитета»<sup>1</sup>.

Прежде чем дать более подробную оценку принятому документу, необходимо остановиться на том, что представляли из себя в это время Соединенные Штаты и что — новые независимые государства Южного Кавказа и Центральной Азии, на которые это постановление было направлено.

Победа в холодной войне резко возвысила Америку и сделала ее ведущей державой почти во всех отношениях. Достаточно сказать, что ее валовой национальный продукт оценивался в 11 трлн. долл. и на 10% превышал ВВП Европейского Союза с населением в 450 млн. человек. На душу населения это составляло 34,3 тыс. долл. в год (в Германии, лидере объединенной Европы — 25 тыс. долл.) Темпы экономического роста Америки последние десять лет двадцатого века были в два раза выше темпов экономического роста объединенной Европы, безработица упала до минимума (менее 5%), низкая банковская учетная ставка делала кредиты общедоступными.

Столь длительного промышленного бума американская общественность еще не знала. Экономическое, финансовое и военное лидерство Соединенных Штатов в мире было бесспорным и обещало сохраниться на много лет вперед в связи с огромным заделом в компьютерных- и биотехнологиях, электронике, станко- и приборостроении, самолетостроении, в фундаментальных научных исследованиях. Ее фермеры могли прокормить еще одну такую страну, в связи с чем продовольственная помощь третьему миру выступала на первое место. Доллар играл роль мировой валюты. Три четверти ученых — лауреатов Нобелевской премии были гражданами этой страны. Геном человека впервые открыл свой код американцам. Америка могла многое себе позволить, и ее дружбы, сотрудничества с нею в мире искали и добивались<sup>2</sup>.

А в это время на южных просторах бывшего Советского Союза образовались новые независимые государства — в границах бывших союзных республик. Борьба за лидерство на этом новом геополитическом пространстве, по мнению международных обозревателей, продолжавших

<sup>1</sup> Senator Sam Brownback, Chairman of the Subcommittee on Near Eastern and South Asian Affairs. Pursuing a Silk Road Strategy. / Speech in Asia Society Washington, D.C. Center. — March 19, 1998. // <http://www.asiasociety.org/speeches/brownback.html>.

<sup>2</sup> О потенциале США в этот период см. Бажанов Е. П. Актуальные проблемы международных отношений. Т. 1. М., 2001. С. 9–49.

мыслить критериями холодной войны, должны были Россия и Китай, Европейский Союз и, конечно, Америка. Между тем, у каждой из этих новоявленных миру стран были свой стартовый капитал, свои проблемы, свои устремления и надежды. Выход из Союза ни одна из них не пережила легко. В одночасье рухнули экономические связи, прекратились дотации из союзного бюджета. Встали заводы. Жить сразу стало трудно, и в настроении людей превалировали растерянность и беспокойство. Все это предстояло преодолеть, и быстрого и безболезненно пути к рынку не получалось.

Краткая характеристика нового геополитического пространства, каким стали Южный Кавказ и Центральная Азия после распада СССР, данная в главе 5, позволяет нам лучше, объемнее увидеть и оценить «Постановление о стратегии Шелкового пути от 1999 года», принятое Конгрессом США.

Этот документ содержит следующие основные разделы: данные анализа, политика Соединенных Штатов Америки в странах Южного Кавказа и Центральной Азии, поддержка экономической и политической независимости этих стран, помощь Соединенных Штатов в урегулировании региональных конфликтов и ликвидации их последствий, экономическая помощь, развитие инфраструктуры, помощь по контролю границы, укрепление демократии, терпимости и развитие гражданского общества.

Цель принятого постановления обозначена выпукло и четко: поддержать экономическую и политическую независимость стран Южного Кавказа и Центральной Азии, самостоятельность которых переживала младенческий возраст, возродить, восстановить древний Шелковый путь, соединяющий эти страны между собой, а также с Западом и Востоком огромного евроазиатского материка. Содействовать становлению в этих странах открытой рыночной экономики и открытых демократических систем как важнейшего элемента их стабильности. Содействовать их сотрудничеству с Соединенными Штатами Америки, инвестициям в эти страны, разведке и добыче нефти и газа, чтобы уменьшить энергетическую зависимость США от нестабильного региона Персидского залива.

Отдельные цели и задачи постановление конкретизировало и детализировало. Экономическую помощь планировалось направить в первую очередь на развитие рыночной инфраструктуры и транспортных коммуникаций, берущих на себя транзитный поток грузов Восток — Запад, а также на поддержку деловых интересов США и их инвестиций.

Приоритет получало все то, что содействовало становлению рыночной экономики и вступлению стран Южного Кавказа и Центральной Азии во Всемирную торговую организацию (пока в эту организацию принят только Кыргызстан — в 1998 г.)

Была обещана помощь в разрешении региональных конфликтов, а также помощь жертвам этих конфликтов, в первую очередь гуманитарная. Обращалось внимание на то, что должны быть устранены преграды при пересечении границ как для людей, так и для торговых операций, унифицированы и упрощены, исходя из мирового опыта, пограничные и таможенные формальности. Бизнесменам США, Международному и Европейскому банкам реконструкции и развития, Международной финансовой корпорации предлагалось поощрять предоставление кредитов странам Южного Кавказа и Центральной Азии, особенно для реализации проектов, направленных на расширение регионального экономического сотрудничества.

Целевая помощь также предусматривалась для усиления охраны границ и таможенного контроля, для пресечения незаконной торговли наркотиками и оружием, на чем специализировался Афганистан. Для коллективного поддержания мира на территории этих стран предусматривалось и военное сотрудничество, в частности, по таким программам, как создание центральноазиатского батальона и партнерство с НАТО по сохранению мира<sup>1</sup>.

Для развития гражданского общества предусматривалось оказание помощи всем институтам демократического государства, включая укрепление парламентских институтов, стимулирование деятельности негосударственных организаций и общественных фондов, развитие независимых средств массовой информации, создание сильной и независимой судебной власти, поощрение международного обмена, поддержка американских радиовещательных программ на языках народов стран Южного Кавказа и Центральной Азии.

Помощь предполагалось немедленно прекратить при обнаружении крупных нарушений прав человека, поддержки международного терроризма, производства и распространения оружия массового поражения — ядерного, химического, биологического. Особых нарушений, за исключением несоблюдения прав человека, выявлено не было, и действие постановления не приостанавливалось ни разу. На нарушения же

---

<sup>1</sup> Olcott M. *Central Asia, Russia and the West*. Oxford, 2002. PP. 137–154.

прав человека внимание обращалось в форме критических замечаний, иногда достаточно резких<sup>1</sup>.

Постановление, конечно же, способствовало усилению политического, экономического и военного присутствия Соединенных Штатов в регионе Южного Кавказа и Центральной Азии. Для американских инвесторов быстро создавались условия наибольшего благоприятствования. Но они не отказывались от практики строгой избирательности, строгой направленности своих действий. Углеводородное сырье в Азербайджане, Казахстане и Туркменистане и его транспортировка на внешние рынки — цель номер один, транспортные коммуникации на Великом шелковом пути — цель номер два, расширение регионального и международного сотрудничества с неизменным уменьшением зависимости от России — цель номер три<sup>2</sup>.

Совместных предприятий становилось больше, особенно в Казахстане, но резкой интенсификации этого процесса не наблюдалось, стартовые условия в Китае и Юго-Восточной Азии были лучше, а опыт работы там — богаче.

Активность американского Конгресса, принявшего постановление о помощи странам на Великом шелковом пути, сказала после трагических событий сентября 2001 г. США поставили своей целью освободить Афганистан от террористов и от талибов. Они попросили поддержки у стран Центральной Азии и получили ее. Аэродромы под Карши (Узбекистан) и под Бишкеком (Кыргызстан) были переданы американским ВВС на условиях аренды. Охват Афганистана с севера совершился, что способствовало успеху последующей военной акции. Эта помощь была высоко оценена в Америке. В свою очередь, свержение власти талибов в Афганистане имело далеко идущие последствия для всего Центральноазиатского региона. У соседей, у мирового сообщества в целом появилась надежда на установление нормальных отношений с этой многострадальной страной, на удаление опиийного мака с ее полей и лабораторий по выработке героина из ее кишлаков.

Свержение режима Саддама Хусейна в Ираке также нашло поддержку большинства стран Южного Кавказа и Центральной Азии. Новая

---

<sup>1</sup> Хасанов М. Рокировки на великой шахматной доске // Континент, Алматы, № 25, 27 декабря — 16 января 2001. С. 250–254.

<sup>2</sup> Garnett Sherman. The New Central Asia: In Search of Stability. Washington D.C., 2000. PP. 14–25.

ситуация способствовала активизации сотрудничества США с этими странами.

Суть и содержание новых отношений Соединенных Штатов со странами Южного Кавказа и Центральной Азии как нельзя лучше передает атмосфера официального визита в США президента Узбекистана Ислама Каримова в марте 2002 г. Делясь своими впечатлениями с журналистами на итоговой пресс-конференции, президент Узбекистана сказал:

«Есть большой смысл в словах президента США: «Знайте, мы намерены сотрудничать на долговременной основе и, если нужно, доведите мои слова до вашего народа». Это означает, что он считает Узбекистан стратегическим партнером. ... Это очень высокая оценка нашей позиции. Значит, нам можно опираться на Соединенные Штаты Америки как на стратегического партнера, и мы удовлетворены этим. Вот почему я считаю, что у нас есть все основания смотреть в будущее с уверенностью.

Еще один момент. Президент США особо интересовался проводимой нами политикой, сегодняшней ситуацией в Узбекистане, его связями с государствами, расположенными в Средней Азии, их взаимоотношениями, проблемами в экономическом развитии. Этот интерес американского президента, его стремление узнать о положении нашей экономики, думаю, свидетельствует о внимательном отношении к нашей стране.

Пользуясь моментом, я попытался многое разъяснить. Я сказал, что помощь, предоставляемая Узбекистану Соединенными Штатами Америки, будет способствовать развитию страны, и выразил благодарность за то, что в 2002 году нам была оказана помощь в размере 160 миллионов долларов. ... Президент США подчеркнул: «... пусть теперь и другие государства примут во внимание то обстоятельство, что Узбекистан стал стратегическим партнером США, и уже с учетом новых реалий строят свою политику»<sup>1</sup>.

И еще на одном моменте визита остановился президент Узбекистана — поистине, кульминационном. Вот как И. Каримов передает свои ощущения:

«Я хочу рассказать еще об одном интересном событии. Так сложились обстоятельства, что во время нашей поездки в США работы у членов Сената оказалось очень много, а времени — мало, и поэтому они намеревались приходить к нам на беседу по одному, в свободное время. Это не понравилось господину Браунбэку (инициатору принятия

---

<sup>1</sup> Каримов И. За безопасность и мир надо бороться. Ташкент, 2002. С. 275–276.

«Постановления о стратегии Шелкового пути от 1999 года» — Р. М.). Он заявил: «Я должен рассказать о Вас, о Вашем прибытии в Сенат, познакомить Вас с сенаторами», — с этими словами он повел меня наверх. В Большом зале за большим столом сидели человек 60 — 70 и вели деловые переговоры даже во время обеда. Улучив момент, господин Браунбэк обратился к ним: «Простите, я отниму у вас немного времени. Я хочу представить вам прибывшего сегодня к нам в гости президента Узбекистана». Не успел он договорить, как все встали со своих мест, приветствуя нас аплодисментами. Мне не сразу позволили сказать даже пару слов. То есть, возникла такая волнующая обстановка, что ее трудно описать. Как мне хотелось, чтобы наш народ услышал раздавшиеся здесь аплодисменты авторитетных деятелей Америки в честь Узбекистана! Ведь такие моменты в истории бывают нечасто»<sup>1</sup>.

В целом, отношения США с Узбекистаном и его соседями на Великом шелковом пути развиваются по нарастающей. Так, в том же 2002 г. Америка оказала Узбекистану целевую помощь в размере 43 млн. долл. для улучшения подготовки офицерских и сержантских кадров, а его армия пополнилась несколькими боевыми вертолетами «Апачи» — оружием для борьбы с группами террористов, скрывающимися в горах и других труднодоступных местах.

Активную политику в отношении стран Шелкового пути проводит Япония.

24 июля 1997 г. премьер-министр Японии Рютаро Хасимото выступил перед соотечественниками-бизнесменами и изложил им свою «новую дипломатическую концепцию».

«Сегодня я хотел бы обратить ваше внимание на то, как должна формироваться внешняя политика нашей нации в отношениях с Россией, Китаем и регионом стран «Шелкового пути», — сказал Хасимото представителям бизнеса. Он отметил: «Некоторое время назад мы не могли даже представить такое развитие международной экономики, когда экономическая активность будет проводиться вне национальных границ, а корпорации сами будут выбирать страны, в которых станут работать». Премьер указал на ведущую роль глобализации в современном мире, назвав ее «главным преобразующим фактором».

Хасимото специально остановился на Центральной Азии: «Говоря о странах Центральной Азии и Кавказа, возникших после окончания эпохи

<sup>1</sup> Каримов И. За безопасность и мир надо бороться. Ташкент, 2002. С. 281.

холодной войны в регионе Шелкового пути, важно отметить, что они прилагают большие усилия, чтобы добиться процветания в условиях нового политико-экономического строя. Мы рады, что эти страны связывают с Японией, как азиатской страной, свои большие ожидания. Ведь наша страна имеет особое ностальгическое отношение к этому региону, ведущее начало еще со времен существования Шелкового пути»<sup>1</sup>.

Политику в отношении стран Центральной Азии и Южного Кавказа японский премьер разделил на три позиции. «Во-первых, это политический диалог для углубления доверия и взаимопонимания, — подчеркнул он. — Во-вторых, это экономическое сотрудничество и сотрудничество в освоении природных ресурсов для обеспечения процветания региона. В-третьих, это достижение мира в регионе посредством нераспространения ядерного оружия, демократизации и стабилизации»<sup>2</sup>.

Япония была второй промышленной державой мира, намного опережая третью (Германию) по валовому внутреннему продукту. Она все более специализировалась на нематериалоемких производствах, основанных на высоких технологиях, — электронике и электротехнике, точном приборо- и станкостроении, роботостроении, все более задавая в них тон и перемещая материалоемкие производства, например, судостроение, в котором держала мировое первенство, в третьи страны. Отсутствие собственного сырья, собственных энергоресурсов вполне компенсировалось финансовым благополучием и давно уже не было помехой для ее промышленного роста.

Постоянное и очень большое превышение экспорта над импортом привело к созданию в этой стране крупнейших в мире золотовалютных резервов. Это позволило Японии стать особо крупным кредитором и инвестором. Глобализация мировой экономики как нельзя лучше отвечала ее планам. Японские корпорации, давно ставшие международными, прекрасно себя чувствовали в третьих странах, организуя там в основном производство сырья и материалоемких изделий. Йена или доллар, но из японского кармана, легко отпирали любые двери. В плане же военном американский зонтик сбоев не давал, и ничто не говорило о том, что это положение изменится. Значит, можно и дальше экономить на военных расходах. Многолетняя экономия на оборонных расходах (на эти цели предназначался всего один процент валового

---

<sup>1</sup> Сонода М. Мир Синто. М., 2001. С. 48–49.

<sup>2</sup> Там же. С. 50.

внутреннего продукта) — важнейшая составляющая японского экономического успеха.

Рядом быстро набирал силу Китай, основу внутреннего развития которого составляли ленинские идеи новой экономической политики (нэпа) в китайской интерпретации. Вернув контроль над Гонконгом, Китай вынашивает такие же планы в отношении Тайваня, действуя по принципу: один народ — одна страна. Принцип этот отдает приоритет мирному решению вопроса, но, конечно, опирается и на военную силу. Китай был вторым, после США, торговым партнером Японии, а вскоре обещает стать первым. Экономический рост Китая все более сдерживала узость собственной энергетической базы, опирающейся на уголь и испытывающей острейший дефицит в нефти и газе.

Распад Советского Союза и образование на постсоветском пространстве молодых независимых государств, включая Российскую Федерацию, в корне изменили ситуацию на севере и в центре огромного евроазиатского материка. Исчезла военная угроза; закончилась холодная война. Но становление рыночных отношений, рыночной экономики на территории бывшего СССР оказалось делом и трудным, и долгим. Лозунг «Запад нам поможет» на практике чаще всего превращался в фикцию.

Эта ситуация предоставляла Японии широкие возможности. Ей было что дать взаймы и было что инвестировать. Оставалось определить точки приложения, гарантировавшие максимальную выгоду. Доктрина Рютаро Хасимото и фокусировалась на этих точках. Конечно же, все постсоветское пространство рассматривалось как достаточно близкий источник сырья, в первую очередь энергетического. Особенно привлекательным в этом плане был прикаспийский регион с его потенциальными 60 млрд. тонн нефти и газа.

Кроме того, Центральная Азия могла стать и уже становилась новым, срединным транспортным коридором на маршруте Восток — Запад, повторяющим Великий шелковый путь и возрождающим его, хотя для Японии предпочтительней оставалась Транссибирская железнодорожная магистраль. Но новый транспортный коридор, принимая на себя растущий грузопоток, нуждался в реконструкции и развитии, что оправдывало вложение японского капитала в расчете на беспроигрышную прибыль.

В этих условиях японский лидер Рютаро Хасимото озвучил свою концепцию евразийской дипломатии. Что в ней главное, краеугольное?

Упор на долговременное и взаимовыгодное экономическое сотрудничество, вплоть до создания не в такой уж отдаленной перспективе единого мирового экономического пространства. Япония и хотела, и могла играть свою роль на новом геостратегическом пространстве, опираясь, в первую очередь, на свои корпорации, помогая им обосноваться и закрепиться на рынках сырья и рабочей силы России, Азербайджана, Казахстана, Кыргызстана, Туркменистана, Узбекистана, Таджикистана.

Приоритет отдается России, ведь Дальний Восток и Сибирь сулят почти неограниченные возможности. Но Японию также влекут нефть и цветные металлы Казахстана, хлопковое волокно и цветные металлы Узбекистана, гидроэнергетические ресурсы Кыргызстана и Таджикистана, нефть Туркменистана и Азербайджана, а также транспортные коммуникации этих стран, их осовременивание и соединение в единый коридор для постоянно ширящегося транзитного грузопотока в процветающую Европу и обратно. Этим интересом продиктованы сотни заключенных соглашений, десятки созданных совместных предприятий. В эти отрасли экономики в первую очередь и устремляется японский капитал. Так, из предоставленных Республике Узбекистан займов в 1,6 млрд. долл. большая их часть пошла на реконструкцию железных и автомобильных дорог, аэропортов, резко увеличивающую их пропускную способность, на прокладку новых транспортных коммуникаций<sup>1</sup>.

## *Мандат Организации Объединенных Наций*

Новые независимые государства, образовавшиеся в 1991 г. после распада Советского Союза, сразу же привлекли к себе пристальное внимание мирового сообщества. Мир приветствовал их и стремился к тому, чтобы они достойно вошли в семью объединенных наций. Достойно — это значит без внутренних разрушительных конфликтов и на демократических началах, подразумевающих уважение прав человека.

Для молодых государств Центральной Азии и Южного Кавказа был быстро найден объединяющий их стержень — Великий шелковый путь — древний, с двухтысячелетней историей, торговый коридор,

---

<sup>1</sup> Ли В. Ф. (Отв. ред.) Внешняя политика и дипломатия стран Азиатско-Тихоокеанского региона. М., 1998.

соединяющий Европу с Китаем и гарантирующий этим государствам кратчайшие и бездискриминационные выходы на мировой рынок.

Возрождение этого пути Организация Объединенных Наций гармонично связала с развитием Грузии, Армении, Азербайджана, Туркменистана, Казахстана, Узбекистана, Кыргызстана и Таджикистана, становлением здесь государственности, демократизацией, осуществлением рыночных реформ. Этим странам нужна была большая и разносторонняя помощь, без которой они пока не могли ни почувствовать, ни осознать себя частью мирового сообщества. И они стали ее получать — как непосредственно от ООН, от ведущих ее членов — Соединенных Штатов Америки, Европейского Союза, Японии, Турции, так и от международных финансовых центров, общественных фондов. Главной целью этой помощи была замена коммунистических духовных ценностей и ориентиров, не выдержавших испытания временем, на общемировые, способствующие самовыражению человека и, на этой основе, быстрому прогрессу человечества.

За минувшие годы Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла немало соответствующих решений и документов, которые реализуются достаточно энергично. Так, в 1994 г. был принят документ «Транзитные транспортные системы в новых независимых и развивающихся государствах Средней Азии и соседних с ними, не имеющих выхода к морю: существующее положение и варианты будущих действий». Очень скоро этот документ приобрел черты транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия (ТРАСЕКА). Этот план успешно осуществляется: за десять лет, с 1992 г., когда китайские железные дороги были состыкованы с казахскими (станции Дружба и Алашанькоу восточнее Алматы), транзитный грузооборот в направлении Восток — Запад через центральноазиатские страны вырос в девять раз.

Весьма важным было принятие Организацией Объединенных Наций в 2001 г. (по инициативе Китая) Программы развития региона Шелкового пути. Ее основная цель — создание потенциала для регионального сотрудничества и развития, устранение проблем в сфере транспорта и транзитных процедур, связанных с пересечением границ, и содействие на этой основе развитию торговли. Программа предназначалась для Китая, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Узбекистана и Туркменистана, но официально подписали ее и участвовали в ней только первые четыре страны.

Принятию этой программы предшествовал анализ состояния Великого шелкового пути на территории стран Центральной Азии. Анализ показал, что в 2000 г. только 60 % автомобилей следовало из Турции в Алматы по маршрутам Шелкового пути, то есть через Грузию и Азербайджан, паромную переправу через Каспийское море (или в объезд моря через Иран), через Туркменистан, Узбекистан и южные области Казахстана. Остальные грузоотправители предпочитали делать значительный крюк через Россию. Около 30 % автоперевозчиков, которые следовали из Турции в Кыргызстан, также выбирали дорогу через Россию, то есть сознательно удлиняли ее в полтора-два раза<sup>1</sup>.

Причина такого положения — не физическое состояние дорог в регионе, оно вполне нормальное, а поборы на них. Чисто транспортные расходы международных автоперевозчиков составляют только 60 % всех затрат на перевозку грузов. Далее идет пересечение границ — 9 %, пользование терминалами — 9 %, таможенные сборы — 6 %, страхование — 5 %, плата за пользование дорогами — 3 %, скрытые затраты — 8 %. Не лучше обстоят дела и на железных дорогах, где затраты собственно на перевозку грузов колеблются от 50 до 80 %.

Статистика, спрятав поборы за статьей «скрытые расходы», оценила их в 8 % общих расходов. В действительности они выше, иначе водитель, направляясь из Стамбула в Ош и далее в Китай, не стал бы ехать через Новороссийск, Астрахань и Уральск, делая крюк в двое суток и наматывая на спидометр полторы тысячи лишних километров<sup>2</sup>.

Выявленные негативные моменты говорят о слабости регионального сотрудничества на Великом шелковом пути, о просчетах в организации по нему международных транспортных перевозок и в первую очередь транзитных, о разобщенности многочисленных государственных структур, осуществляющих на границах всевозможный контроль, и об отсутствии контроля за самими этими структурами. В реконструкцию железных и автомобильных дорог меридионального направления на просторах Центральной Азии уже вложены большие деньги, в том числе и международного сообщества. Естественно, эти дороги должны быть востребованы и приносить прибыль. И если этому мешает отсутствие единой транспортной и тарифной политики, эта политика должна быть

<sup>1</sup> Правда Востока. 18 марта 2000.

<sup>2</sup> Казахстанская правда. 5 июня 2001.

унифицирована — в интересах грузоотправителя. А если этому мешает чиновничий произвол, он должен быть устранен.

От китайского порта Ляньюньган (берег Желтого моря) до голландского порта Роттердам (это крупнейший по грузообороту порт мира) 10,5 тыс. км. Это и есть протяженность евроазиатского транспортного коридора Восток — Запад, образовавшегося после стыковки китайских железных дорог с казахскими. В 1996 г. туркменские железные дороги были соединены с иранскими, и Персидский залив с его мощными грузовыми и нефтяными терминалами сразу приблизился и к Китаю, и к Центральной Азии. То есть, созданы объективные, подкрепленные надежной материальной базой, условия для того, чтобы товары из центрального и западного Китая, предназначенные для европейского рынка, и европейские товары для этих районов Китая, транспортировались кратчайшим путем, по дорогам Центральной Азии, а не искали обходные пути — южный морской или северный, по Транссибирской магистрали. Эти объективные условия должны привлекать грузоотправителя, а не отталкивать его трудностями, насаждаемыми чиновниками.

Исследования, проведенные ООН в рамках Программы развития региона Шелкового пути, называют все узкие места на этом пути и дают, в подробных рекомендациях, ответы на конкретные вопросы, как от этих узких мест быстрее избавиться. Данные этих исследований с соответствующими рекомендациями направлены правительствам всех центральноазиатских и южнокавказских стран и Китая.

Исследования были проведены по двум главным направлениям — транзитным коридорам и региональному сотрудничеству. Стратегия программы ставит во главу угла расширение регионального сотрудничества, опыт которого на сегодняшний день признан незначительным и недостаточным. Общие интересы стран региона обозначены четко. Это транспортный выход к ближайшим морям через территории соседних стран, наиболее короткий и дешевый. Это проблемы водообеспечения (вододеления) и охраны окружающей среды. Все эти вопросы могут быть решены только посредством сотрудничества.

Исследования ООН подтвердили, что материальная инфраструктура Шелкового пути пребывает в удовлетворительном и частично в хорошем состоянии (железные дороги). Необходимы лишь небольшие специфические улучшения, связанные с недостатками технического обслуживания путей и подвижного состава, недостаточным контролем за подвижным составом.

На скорости транзитного грузопотока эти недостатки сказываются в гораздо меньшей степени, чем простои при пересечении границ. То есть, на состояние транзита крайне негативно влияют недоработки институционального, административного, законодательного характера. Согласование этих вопросов, приход к общему знаменателю занимает чрезвычайно много времени. К тому же, достигнутые соглашения выполняются крайне неудовлетворительно, особенно в той своей части, которая требует внесения изменений в существующее законодательство. Это объективно затрудняет транзит и часто заставляет грузоотправителя искать альтернативные маршруты.

Отмечено, что институциональная среда остается весьма ограниченной на всех уровнях. Государственные чиновники недостаточно знакомы с практикой Запада, с опытом работы его транспортных учреждений и не могут обеспечить четкого исполнения заключенных международных соглашений в области транспорта. Не налажено обучение таможенников, экспедиторов — они теряются и плохо исполняют свои обязанности в самых простых ситуациях. Транспортные чиновники все еще далеки от нужд грузоотправителя — частного предпринимателя, что тоже не способствует развитию торговли. Наем же международных консультантов обходится дорого, и на местах это невозможно.

Исследователи ООН низко оценили практику регионального сотрудничества. Заключено много соглашений, в том числе и об общем экономическом пространстве, но почти все они остаются на бумаге. Так что до общего экономического пространства центральноазиатским странам еще надо пройти большой путь. Более того, перестают быть прозрачными границы, сосед от соседа отгораживается стеной, безвизовые режимы заменяются визовыми — к неудовольствию граждан. Между странами-соседями нет регулярного диалога, предшествующего решению спорных, не урегулированных вопросов. Не облегчается, а только усложняется приграничная торговля. Не стандартизированы правила регулирования транзита, не согласованы тарифы, другие выплаты<sup>1</sup>.

Годы независимости были для центральноазиатских стран годами серьезных испытаний, часть из которых можно назвать экономическими потрясениями. В первое время была серьезно подорвана торговля с Российской Федерацией (сейчас она восстанавливается), но появились новые торговые партнеры — Европейский Союз, Китай, Турция. Надежда

---

<sup>1</sup> United Nations. Special Report. N.Y., 2002. PP. 108–135.

на всеобъемлющую помощь Запада, которая бы позволила войти в рынок безболезненно и быстро, оправдалась лишь в небольшой степени. Запад помогал очень избирательно и охотнее давал займы, под хорошие проценты.

Стараниями Китая и Европейского Союза возрождение Великого шелкового пути стало тем важнейшим экономическим проектом, который способствовал развитию стран Центральной Азии, как никакой другой. Они получили кратчайший выход к южным морям (Индийский океан, Персидский залив, Средиземное море), к восточным портам Китая. Это укрепило их суверенитет, облегчило вхождение в мировое сообщество.

Поэтому активизация возрождения Шелкового пути, насыщение его грузами, своими и транзитными — для каждой из этих стран задача первостепенной государственной важности. Это работа и доходы, это десятки тысяч новых рабочих мест. И рабочих мест, и доходов будет тем больше, чем интенсивнее заработает Шелковый путь, чем быстрее он будет модернизироваться, осовремениваться.

Исследователи, выполнявшие программу ООН, свои выводы изложили в четырех национальных докладах (китайском, казахском, кыргызском и таджикском), которые затем были соединены в два: «Региональное сотрудничество» и «Транспортные коридоры». В национальных докладах было проанализировано экономическое положение стран, с упором на состояние транспорта и таможенных служб. По итогам выполненных работ эксперты, в частности, порекомендовали: Китаю — изменить таможенную статистику (внешнеторговый оборот Казахстана и Китая в 2002 г. по казахским данным составлял 288 млн. долл., а по китайским — 835 млн.) и присмотреться к международной методике регионального диалога; Казахстану — устранить преграды транзиту иностранных транспортных средств и внести поправки в закон об иностранных инвестициях; Кыргызстану внести поправки в закон об иностранных инвестициях, создать центр продвижения инвестиций по принципу «окно в окно» и центр международных стандартов; Таджикистану — возобновить проектирование и строительство дороги в Кыргызстан, принять закон о специальных экономических зонах, внести поправки в закон об иностранных инвестициях и создать центр международных стандартов.

В кыргызском национальном докладе упомянуты важные для этой страны транспортные проекты: строительство железной дороги север — юг от станции Балыкчи на берегу Иссык-Куля по долине Нарына в Ферганскую

долину, строительство своей части Трансазиатской железнодорожной магистрали Торугарт (кыргызско-китайская граница) — Джалал-Абад, автодорожный выход на Каракорумское шоссе. В перспективе намечено создать дорожно-транспортный комплекс Алматы — Бишкек — Кашгар — Исламабад — Карачи. Соглашение по осуществлению этого проекта Китай, Казахстан, Кыргызстан и Пакистан уже подписали. В докладе также указывается на наличие определенных проблем по транспортному транзиту с Казахстаном (высокие тарифы), Ираном (краткосрочность действия виз, необходимость перевода таможенных деклараций на фарси, жесткие лимиты при заправке топливом). Кыргызстан внес предложение провести форум по содействию инвестициям в странах, лежащих на Великом шелковом пути.

В таджикском национальном докладе упомянуты транспортные и энергетические проекты, важные для этой страны: завершено строительство железной дороги Курган-Тюбе — Куляб, пятнадцатикилометрового автодорожного выхода на Каракорумское шоссе, ведется строительство автодороги Куляб — Калайхум, реабилитируется автодорога Душанбе — Курган-Тюбе — Дангара — Куляб. Инвестиции на эти цели (135 млн. долл.) выделили ОПЕК, Кувейтский фонд, Исламский и Азиатский банки развития. Начато строительство трансазиатской автомобильной магистрали Ташкент — Ходжент — Душанбе — Каракорумское шоссе с туннелями под перевалами выше 3000 м. Намечается возобновить строительство Сангтудинской ГЭС мощностью 890 мегаватт и Рогунской ГЭС мощностью 3600 мегаватт на реке Вахш с годовой выработкой 17,6 млрд. киловатт-часов электроэнергии. Ставится вопрос, исходя из опыта Китая, о создании свободных экономических зон и зон приграничной торговли, о развитии иностранного туризма. Выражается согласие проложить по таджикской территории транзитные трубопроводы для транспортировки углеводородного сырья.

Доведение рекомендаций программы ООН «Развитие региона Шелкового пути» до правительств стран — участниц программы возложено на соответствующие национальные координационные комитеты<sup>1</sup>.

Полностью эту программу можно будет считать завершенной, когда страны, в ней участвующие, примут предложенные рекомендации и осуществят их как в своей законодательной сфере, так и в каждодневной практике эксплуатации своих национальных участков Шелкового пути.

<sup>1</sup> Silk Road Region's Development. A U.N. Report. N.Y., 2002.

Итоговую оценку проделанной работе, конечно же, дать сможет только грузоотправитель. Он должен ощутить результаты на себе, должен воочию убедиться, что его товары перемещаются быстрее и сохраняются лучше, а платить за это надо меньше, чем прежде. Несомненно, однако, что дан еще один толчок расширению регионального сотрудничества, положен еще один кирпич в здание общечеловеческого дома. Весомый вклад в это дело вносит Организация Объединенных Наций.

## *Центральная Азия и Кавказ в поиске*

Реализация политики, провозглашенной президентом Узбекистана Исламом Каримовым, требовала для молодого государства и установления экономических связей с мировым сообществом. Эти связи из-за внутриконтинентального расположения страны приходится осуществлять через территорию различных государств. Существовавшие в начале 90-х годов прошлого века транспортные коммуникации имели преимущественно северную ориентацию. Вполне естественно, что с провозглашением независимости Узбекистан стал предпринимать энергичные шаги по созданию транспортных коридоров и в иных направлениях. В новых условиях особое значение приобрело возрождение древней торговой магистрали — Великого шелкового пути.

Наиболее полную оценку значения «нового Шелкового пути» — проекта ТРАСЕКА — президент Ислам Каримов дал в выступлении в сентябре 1998 г. на международной конференции в Баку. Остановившись на истории пути, лидер Узбекистана подчеркнул, что для этого была «объективная потребность времени, мирового развития. Сама жизнь уже в то далекое время заставила искать наиболее кратчайшие пути сотрудничества не только в интересах торговли, но и установления более крепких экономических, культурных и духовных связей»<sup>1</sup>.

Далее Ислам Каримов сказал: «Сегодня, в век глобализации мировых процессов, в век динамичного развития интеграционных процессов между различными странами и целыми регионами, вполне естественным является инициатива по возрождению моста, соединяющего Европу и Азию»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Каримов И. Свое будущее мы строим своими руками. / Сочинения. Т. 7. Ташкент, 1999. С. 171.

<sup>2</sup> Там же.

Узбекистан, расположенный на центральных пролетах своеобразного моста, весьма заинтересован в возобновлении его функционирования. Эту заинтересованность и значение проекта возрождения Великого шелкового пути для находящихся на нем государств президент Узбекистана и изложил по пунктам на конференции в Баку:

«Первое. Узбекистан и ряд других стран Центральной Азии наиболее остро ощущают на себе, насколько сложно находиться в положении, когда нет прямых выходов к морским транспортным коммуникациям. Зачастую расходы на транспортировку экспортируемой и импортируемой продукции превышают стоимость самой продукции, что делает экспорт экономически невыгодным, а импорт необходимой, жизненно важной продукции обременительным.

Поэтому реализация проекта не только открывает исключительную возможность альтернативного, более устойчивого доступа стран, не имеющих выхода к морю, к трансевропейским и трансасиатским транспортным сетям, но и, сокращая транспортное плечо, открывает новые перспективы в расширении экспортных поставок, активизации взаимовыгодной внешнеторговой деятельности стран — участниц проекта.

Второе. Реализация проекта одинаково выгодна и для европейских стран, заинтересованных в продвижении своих товаров на обширные рынки Закавказья и Центральной Азии, усилении своего присутствия в этих регионах. В этом главное преимущество этого проекта. В этом его привлекательность...

Я хотел бы еще раз повторить, что для таких стран, как Узбекистан, — это наиболее приемлемое и оптимальное решение проблемы вывода огромного Центральноазиатского региона из положения анклава, обеспечения его связи с европейским и мировым рынком»<sup>1</sup>.

Президент Узбекистана подчеркнул, что с продвижением проекта ТРАСЕКА страна тесно связывает и реализацию ряда других проектов, над которыми уже ведется активная работа с партнерами, прежде всего с Кыргызстаном и Китаем. Здесь имеется в виду строительство и реконструкция дороги, соединяющей Ферганскую долину с восточными провинциями Китая. Этот транспортный маршрут, проходящий через города Ташкент — Андижан — Ош — Кашгар, не только соединяет транспортными коммуникациями Узбекистан, Кыргызстан и Китай, но

---

<sup>1</sup> Каримов И. Свое будущее мы строим своими руками. / Сочинения. Т. 7. Ташкент, 1999. С. 172—173.

и является наиболее коротким путем, связывающим Европу с обширным Тихоокеанским регионом и регионом Юго-Восточной Азии.

Подводя итоги сказанному, Ислам Каримов заявил: «Создание транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия открывает перспективы расширения межрегионального экономического сотрудничества, оживления экономик стран, расположенных на этом транспортном пути, повышения уровня занятости и благосостояния людей этих стран.

И что особенно важно, реализация подобного грандиозного проекта — это еще один наиболее эффективный путь решения межнациональных и межгосударственных проблем...

Мы убеждены, что экономика, и еще раз экономика, является той важной основой, если хотите, ключом, с помощью которого могут быть найдены пути решения непростых межэтнических и национальных противоречий, можно остановить разгорающиеся в нашем регионе страсти и конфликты.

Секрет здесь ясен. Вне всякого сомнения, функционирование Транснационального транспортного коридора окажет благотворное воздействие на стабилизацию и экономическое развитие стран-участниц, а с этим, я думаю и вы согласитесь, приходит мир и стабильность»<sup>1</sup>.

В поддержку перспективного проекта Ислам Каримов выступает и на других международных форумах, в своих трудах, посвященных осмыслению независимого развития Узбекистана и его места в мировом сообществе. В книге «По пути безопасности и стабильного развития» президент Узбекистана писал:

«После распада СССР проблема внешних коммуникаций для Узбекистана еще более обострилась в связи с тем, что теперь для выхода к морским портам приходится пересекать территории нескольких стран. Узбекистан оказался самым отдаленным от морских портов государством, где самый кратчайший путь составляет около 3 тыс. километров, что гораздо больше, чем где бы то ни было в мире. Это, естественно, ограничивает возможность широкого развития экономических связей республики, ставит ее в транспортную зависимость от стран, через которые транзитом проходил наш груз, делает нашу продукцию, из-за постоянно растущих и без того высоких транспортных тарифов, неконкурентоспособной»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Каримов И. Свое будущее мы строим своими руками. / Сочинения. Т. 7. Ташкент, 1999. С. 173—174.

<sup>2</sup> Каримов И. По пути безопасности и стабильного развития. / Сочинения. Т. 6. Ташкент, 1998. С. 208.

Далее Ислам Каримов останавливается на участии Узбекистана в проработке вопросов, связанных с поиском альтернативных путей решения проблем транспортного обеспечения внешнеэкономических связей республики, выхода ее к Мировому океану. Отмечается, что в этих целях Узбекистан принимает участие в реализации программы ООН «Расширение торговли посредством развития сотрудничества в транзитных перевозках», в рамках которой вырабатываются совместные шаги стран Центральной Азии в области создания транзитных транспортных коридоров, обеспечивающих им выход к морским портам и способствующих возрождению древней коммерческой магистрали — Великого шелкового пути.

При этом огромное перспективное значение для развязки узких мест в коммуникационном и транспортном обеспечении Узбекистана имеет реализация проекта ТРАСЕКА, который осуществляется с технической помощью Европейского Союза в рамках программы «ТАСИС».

Ислам Каримов в своей книге обстоятельно останавливается на реализации проектов создания конкретных транспортных магистралей, отмечает, что Узбекистан заинтересован в долевом участии в строительстве и реконструкции автомобильной дороги Андижан — Ош — Иркештам — Кашгар, дающей выход в Китай и Пакистан, а также дорог южного транспортного коридора через Афганистан и Иран, позволяющих выйти к Индийскому океану. Использование этого транспортного коридора сокращает путь в страны Организации экономического сотрудничества (ЭКО) в три раза.

С завершением формирования и укрепления технического состояния этих трансконтинентальных магистралей создаются благоприятные возможности для осуществления внешнеэкономических связей Узбекистана и стран Центральной Азии, расширения транзитных перевозок грузов и пассажиров из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, Индии и Китая в страны Ближней Азии, Турцию, а также Европу. Кроме того, по этим коммуникациям, практически совпадающим с направлением Великого шелкового пути, возможно установление регулярных культурных, туристических и деловых отношений со многими странами мира. Этим, по существу, для стран СНГ и Центральноазиатского региона открывается «южный путь» для выхода на мировой рынок, а для стран Южной, Юго-Восточной и Ближней Азии — «северный путь» на центральноазиатский рынок.

Заостряя внимание на осуществлении ряда организационно-правовых и практических мер, цель которых — создание благоприятных условий для развития и укрепления международных транспортных и экономических связей страны, Ислам Каримов пишет:

«Во-первых, мы прекрасно осознаем, что инвестирование в транспортные коммуникации — дорогостоящий и малоприбыльный бизнес. Тем не менее, Узбекистан за счет собственных ресурсов начал строительство двух крупных и стратегически важных железнодорожных магистралей: Навои — Учкудук — Султануиздаг — Нукус, протяженностью в 342 км, и Гузар — Байсун — Кумкурган, протяженностью в 223 км, а также реконструкцию автомобильной дороги Ангрен — Коканд. Введение их в эксплуатацию позволит не только открыть доступ к богатейшим запасам природных минералов, снизить затраты на транспортные перевозки внутри республики, но и обеспечит выход к морским портам, к международным транспортным коммуникациям.

Во-вторых, республика активно проводит работу по сближению республиканской законодательной базы в части, регламентирующей транспортные отношения, с общепринятыми международными нормами и правилами. Так, в области автомобильных перевозок ратифицированы Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, Конвенция о договоре международной перевозки грузов, Конвенция о дорожном движении.

В области гражданской авиации ратифицированы Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных средств, Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушного судна, Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Кроме того, правительством республики ратифицировано еще 13 протоколов, касающихся изменения Конвенций о международной гражданской авиации...

В-третьих, созданы благоприятные условия для формирования совместных предприятий с иностранными партнерами в области транспортно-экспедиционного обслуживания и системе коммуникаций.

В настоящее время уже действует несколько десятков совместных предприятий по оказанию транспортных и коммуникационных услуг...

В-четвертых, в республике с участием ведущих зарубежных компаний, таких, как «Моторола» (США), «Сименс», «Алкатель» (Германия), «ДЭУ» (Южная Корея), активно ведется реконструкция телекоммуникационных сетей, создаются современные телекоммуникационные

и компьютерные системы, совместные производства по выпуску систем компьютерной и телекоммуникационной техники.

Созданная и развивающаяся ускоренными темпами при активной государственной поддержке производственная и социальная инфраструктура, а также система транспортных артерий и телекоммуникаций способствуют улучшению инвестиционного климата в республике, существенно снижают суммарные затраты иностранных инвесторов, связанные с созданием совместных производств, значительно сокращают сроки ввода в действие новых мощностей и предприятий, вложенных капиталов»<sup>1</sup>.

Об исторической роли Великого шелкового пути и необходимости наполнить его современным содержанием президент Узбекистана не устает говорить и во время своих зарубежных поездок. Так, например, в слове на открытии в январе 1995 г. Узбекского торгового дома в швейцарском городе Альтендорф Ислам Каримов сказал: «Через нашу страну, через ее легендарные города Самарканд, Бухару, Хиву, Ташкент, Фергану, пролегал Великий шелковый путь, служивший надежным культурным и торговым мостом между Азией и Европой. Сейчас мы прилагаем все усилия, чтобы возродить тот древний маршрут и наполнить его современным содержанием.

Я верю, что наш Торговый дом в Альтендорфе, в самой сердцевине Европы, станет важным узлом возрождаемого древнего маршрута. Здесь люди смогут не только отдохнуть, но и получить максимум информации о нашей стране, о своих будущих узбекских партнерах, о том, как успешно работать на нашем рынке»<sup>2</sup>.

Усилия многих международных организаций по возрождению Великого шелкового пути и отдельных стран находят энергичную поддержку у лидера Узбекистана. Он дал высокую оценку деятельности ЮНЕСКО. Выступая на состоявшемся в ноябре 1998 г. в Ташкенте заключительном заседании 155-й сессии Исполнительного совета ЮНЕСКО, Ислам Каримов отметил, что одним из результатов выполнения десятилетней программы этой организации «Шелковый путь — путь диалога» явилось создание в Самарканде Международного института центральноазиатских исследований и приветствовал решение 29-й сессии Генеральной

<sup>1</sup> Каримов И. По пути безопасности и стабильного развития. / Сочинения. Т. 6. Ташкент, 1998. С. 210–212.

<sup>2</sup> Каримов И. Наша цель: свободная и процветающая родина. / Сочинения. Т. 2. Ташкент, 1996. С. 365–366.

конференции ЮНЕСКО продолжить программы по изучению Шелкового пути. Президент Узбекистана заявил, что республика готова принять самое активное участие в реализации этих программ<sup>1</sup>.

Доктрина президента Республики Кыргызстан Аскара Акаева «Дипломатия Шелкового пути» была обнародована в сентябре 1998 г. Отразив историческое, торговое и культурное значение Великого шелкового пути, сравнив его с мостом, более двух тысяч лет связывающим две мировые цивилизации — восточную азиатскую и западную европейскую, которые, развиваясь, мало в чем повторяли одна другую, но перенимали друг у друга лучшее, А. Акаев заострил свое внимание на реалиях сегодняшнего дня.

Вот постсоветское пространство, вот Центральная Азия, вот Республика Кыргызстан как одно из новых независимых государств, вот ее заботы, нужды, надежды и планы, включая и амбициозные, а вот мировое сообщество, в которое новая страна намеревается достойно войти и в опеке которого в поворотный момент своей истории очень нуждается. Как это лучше сделать, призвав на помощь те из моментов истории и те мировые тенденции, которые работают на добрососедство и сотрудничество, чтобы опереться на них в конкретной политике преобразования своей страны?

Распад Советского Союза и обретение независимости бывшими союзными республиками были событиями не только исторически переломными, этапными, но и тяжелыми в исполнении, в социальном плане, совпавшими по времени с переустройством всего экономического уклада, с вхождением в рыночную экономику. Достаточно сказать, что в советские годы не была защищена ни одна докторская или даже кандидатская диссертация на тему перехода от экономики социалистической к рынку. Частная собственность, частная инициатива в Советском Союзе были элементами иного, не советского образа жизни и всячески вытравливались и изгонялись из общественного сознания. Частнику в советской действительности было отказано в месте под солнцем.

Движение Кыргызстана к рынку шло в основном ощупью, методом проб и ошибок. Не стало дотаций из союзного бюджета. Валовой внутренний продукт стремительно падал, пока не сократился вдвое, и падал уровень жизни. Мировое сообщество, конечно, помогало, но более советами, чем материально; надежда, что Запад поможет капитально, не

---

<sup>1</sup> Каримов И. Свое будущее мы строим своими руками. Цит. выше. С. 194–196.

оправдалась в очередной раз. Переход к рынку, как время первоначального накопления капитала, был очень тяжелым и в моральном плане: притуплялись, а то и вовсе переставали действовать нравственные законы, масштабы коррупции и казнокрадства стали превосходить все, известное ранее. А что демократия? Демократия при сем присутствовала, но в пеленочном своем возрасте мало на что влияла<sup>1</sup>.

Таково было время обнародования доктрины кыргызского президента. В чем ее суть, на что нацелены ее лозунги и призывы? А. Акаев приветствовал возрождение Великого шелкового пути и связывал его обновление с процессами углубления взаимозависимости и глобализации экономической жизни планеты, что, конечно, возражений не вызывает.

«Устойчивое и динамичное развитие политических и торгово-экономических отношений на современном этапе немислимо без укрепления дружественных, партнерских, доверительных и взаимополезных отношений между всеми государствами региона Шелкового пути»<sup>2</sup>, — подчеркивал кыргызский президент. И добавлял: «Будучи в самом центре евразийского материка, на стыке нескольких цивилизаций, восприняв и впитав многообразие культур и мировоззрений, Кыргызстан в современных условиях имеет необходимые предпосылки для того, чтобы стать мостом дружбы и сотрудничества между всеми странами, которые входят в регион Великого шелкового пути»<sup>3</sup>.

Было сформулировано пять принципов кыргызской политики (подразумевалось, что принципы разделят и к ним присоединятся соседи), направленной на возрождение Великого шелкового пути и процветание стран региона. Это равноправное партнерство, дружба и сотрудничество; взаимозависимость; взаимная выгода; долгосрочная перспектива; многовекторность развития международного сотрудничества. Ни один из этих принципов не противоречит уставу ООН и ее политике. Это нормальное видение завтрашнего дня, нормальное желание достойно войти в мировое сообщество и достойно в нем выглядеть.

Отбросим общие места доктрины и выделим главное: А. Акаев просил пристального внимания мирового сообщества к нуждам своей страны, помощи через сотрудничество и взаимопонимание. При этом подразумевалось, что краеугольным во внутренней политике будет следование

<sup>1</sup> См. Акаев А. Памятное десятилетие. Бишкек, 2001.

<sup>2</sup> Акаев А. Дипломатия шелкового пути. Бишкек, 1998. С. 14.

<sup>3</sup> Там же.

правам человека и неукоснительное их соблюдение, а во внешней политике — добрососедство, добрососедство и еще раз добрососедство<sup>1</sup>.

На практике, однако, преобразования в Кыргызстане не очень получались. Задача сформировать открытое общество с развитой рыночной экономикой, поставленная президентом, конечно, продвинулась по пути своего решения, но не так, чтобы это удовлетворило потребности и чаяния населения. Гарантии и привилегии инвесторам, отечественным и иностранным, вроде бы улучшили инвестиционный климат страны. Но до благополучия и процветания все еще далеко, и заметных инвестиций пока не получили две наиболее перспективные отрасли экономики — туризм и гидроэнергетика. Для сравнения: если прямые иностранные инвестиции в экономику Казахстана за семь лет (1994—2000 гг.) составили 8,12 млрд. долл., то в экономику Кыргызстана — 0,45 млрд. долл., или в 19 раз меньше. А по населению эти страны-соседи разнятся только в три раза.

И тем не менее, в те годы было сделано и немало полезного, что создает задел для продвижения страны вперед по пути прогресса. Удовлетворяя естественную потребность подключения к международным коммуникациям и совершенствуя транспортные пути как составную часть транспортного коридора Восток — Запад, Кыргызстан успешно преодолевает изолированность от международных рынков и, одновременно, улучшает сообщение между различными районами своей горной страны (90% его территории находится на высоте 1500 м и выше над уровнем моря). Реконструируется, а местами прокладывается заново автомобильная дорога Бишкек — Ош — Сары-Таш — Иркештам (кыргызско-китайская граница) протяженностью 898 км; на реставрацию участка Бишкек — Ош Азиатский банк развития выделил 240 млн. долл. В строительстве отрезка дороги Ош — Иркештам участвует и Узбекистан, как страна, прямо заинтересованная в расширении транзита в направлении Кашгара.

Модернизируется и автомобильная дорога Бишкек — Нарын — Торугарт (кыргызско-китайская граница), на что Исламский банк развития выделил 182 млн. долл. Она пересекает четыре перевала высотой от 3000 до 3800 м над уровнем моря. Параллельно автомобильной проектируется и железная дорога в Торугарт, которая, через побережье

---

<sup>1</sup> Подробнее см. Иманалиев М. Очерки о внешней политике Кыргызстана. Бишкек, 2002.

Иссык-Куля и долину Нарына, соединит север Кыргызстана с югом и тем самым обеспечит целостность молодого государства. Но это дорогостоящий и во многом амбициозный план. И хотя им заинтересовался проект ТРАСЕКА, спонсируемый Европейским Союзом, еще не ясно, кто его профинансирует. Пока же все железные дороги в этой стране носят тупиковый характер, между собой не соединены, и 90% грузов перевозится автомобильным транспортом.

Во внешней политике были предприняты успешные шаги по интеграции в мировое политическое и экономическое пространство; приоритет отдавался плодотворному сотрудничеству с Россией. Кыргызстан первым среди стран Центральной Азии вступил во Всемирную торговую организацию (1998 г.), стал полноправным участником Шанхайской пятерки (Китай, Россия, Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан), сплоченно противостоящей террористическим угрозам XXI века (пятерка, приняв в свои ряды Узбекистан, вскоре превратилась в шестерку и стала именоваться Шанхайской организацией сотрудничества — ШОС). Решены, большей частью путем удовлетворения территориальных претензий Китая, все спорные вопросы на китайско-кыргызской границе, что вызвало громкие нарекания оппозиции. Но эта граница демаркирована на всем ее протяжении, и новых споров уже не будет.

Много внимания своей внешнеполитической доктрине А. Акаев уделил в книге «Трудная дорога к демократии», которая вышла в свет в 2002 г. и в которой подведен итог десятилетия независимости Кыргызстана. Главным итогом этого десятилетия А. Акаев назвал грамотное, то есть достаточно быстрое вхождение в рынок, наделение дехкан землей с правом ее купли и продажи, поддержка государством отечественного производителя и зарубежного инвестора, создание единой транспортной сети, железнодорожной и автодорожной, как составной части Великого шелкового пути<sup>1</sup>.

Особый упор доктрина Акаева сделала на установление добрососедских отношений с ближайшими соседями — Китаем, Казахстаном, Узбекистаном, Таджикистаном. Посредством уступок добрососедство с Китаем восстановлено, и пока ему ничего не угрожает. Добрососедство с Казахстаном особым сомнениям не подвергалось, и эта граница остается открытой. Но были трения в использовании водных ресурсов реки Сырдарья, потенциал которых пока не погашен.

---

<sup>1</sup> Акаев А. Трудная дорога к демократии. М., 2002.

Итак, в доктрине А. Акаева «Дипломатия Шелкового пути» было много благих пожеланий, хороших и добрых намерений, которые могут только приветствоваться и часть которых успешно реализована. Но у жизни свои реалии, подчас весьма суровые. Соприкосновение с ними, помимо быстрой реакции, требует и истинного добрососедства, до которого в реальной политике центральноазиатских стран пока далеко (и его соседей — тоже). И с сожалением приходится констатировать, что укрепление дружественных, партнерских, доверительных и взаимопользных отношений между всеми государствами региона Шелкового пути процесс куда более медленный и болезненный, чем ему надлежит быть.

Пойти навстречу пожеланиям соседа — это не всегда уступка, это часто и выигрыш, особенно в долговременном плане. Народы центральноазиатских стран искренне хотят добрососедства истинного, а не показного, не декларативного, хотят совершенно прозрачных, безвизовых границ и общего экономического пространства. И они хотят, чтобы именно этим их желанием руководствовались их лидеры.

В 1999 г. вышла в свет книга президента Республики Грузия (сейчас уже бывшего) Эдуарда Амвросиевича Шеварднадзе «Великий шелковый путь», в которой многоопытный политик сформулировал свое видение срединного евроазиатского транспортного коридора Восток — Запад, соединяющего два очень разных, но не взаимно исключаящих, а взаимно дополняющих друг друга мира.

Книга была написана и увидела свет в очень не простое для Грузии и самого Шеварднадзе время. Грузия, маленькая кавказская страна с глубокими историческими корнями, переживала не лучшие дни. После распада Советского Союза она обрела независимость и должна была включиться в рыночные отношения, о которых здесь, как и на всем постсоветском пространстве, имели весьма смутное представление. Предстояло двигаться вперед методом проб и ошибок.

Экономика сразу оказалась в глубоком упадке. Новая Россия не стала пить грузинский чай, отдавая предпочтение чаю с устойчивым ароматом тропиков. Рухнули старые связи, и не стало спроса ни на кутаисские грузовики, ни на тбилисские штурмовики конструкторского бюро Сухого, ни на стальной прокат из города Руставели, ни на товары широкого потребления, которые в грузинском исполнении высоким качеством не отличались (исключая, разве что, продукт виноградной лозы). Но на одном этом продукте национального благополучия

не построишь. Прервался поток туристов, умолкла музыка на грузинских курортах, которые тоже перестали быть востребованными.

На этот спад почти катастрофического характера наслонились и усугубили его межнациональные конфликты. Народы Абхазии и Южной Осетии считали, что под крылом России им будет лучше, привычнее, надежнее. Изъявив соответствующее желание, они стали его осуществлять. Загремели выстрелы, пролилась кровь. Половинчатое решение, к которому в конце концов пришли конфликтующие стороны, не устраивало и не устраивает никого. Самопровозглашенная Абхазская Республика существует де-факто, никем не признанная. Но идущая через нее железная дорога в Россию перестала функционировать, что чрезвычайно осложнило положение Грузии. И осложнила ее положение война в Чечне, точнее, не сама война, а открытость для чеченских боевиков грузино-российской границы, что все более не нравилось России. Российско-грузинские отношения стали походить на туго натянутую струну, готовую лопнуть.

Грузия остро нуждалась в мире, добрососедстве и восстановлении государственного порядка на своей территории. Без этого ее экономика не могла подняться, а сама она не могла достойно войти в мировое сообщество. Таковы были условия, в которых Эдуард Шеварднадзе вернулся к власти. С его приходом вроде бы началась консолидация под лозунгом национального единения, но при абсолютно пустой государственной казне.

В это время Европейский Союз принял (1993 г.) и начал осуществлять грандиозный проект ТРАСЕКА, направленный в первую очередь на помощь молодым государствам Южного Кавказа и Центральной Азии, которые все без исключения остро нуждались в международной поддержке. Помощь эта, конкретная и строго дозированная, нацеленная на восстановление и реконструкцию коммуникаций, далее могла быть расширена, могла найти и другие области приложения. Напоминанием об этом и стала книга грузинского президента. «Я пишу эту книгу в надежде, что большинство стран мира и международные организации присоединятся к процессу осуществления мирового проекта по возрождению Великого шелкового пути», — подчеркивал автор<sup>1</sup>.

Возрождение этой древней трансконтинентальной магистрали Э. Шеварднадзе назвал важным историческим событием XX и XXI веков и отметил, что оно финансируется всем человечеством. Подчеркнул он и

---

Shevardnadze E. The Great Silk Road. Op. cit. P. 6.

значение проекта ТРАСЕКА как маршрута интенсивной интеграции Кавказа и Средней Азии в мировую экономику. ТРАСЕКА существенно сокращает альтернативный северный (Транссиб) и морской южный пути из Японии и Китая в Европу и Америку. Последнее утверждение Шеварднадзе не бесспорно. Для Японии Транссиб предпочтительнее ТРАСЕКА по той причине, что короче и не пересекает много границ. И не по ТРАСЕКА японские товары попадают в Америку, обгибая две трети земного шара, а обычным, то есть кратчайшим путем через Тихий океан...

Эдуард Шеварднадзе подробно останавливается на многовековой истории Грузии, на культурных традициях и туристических достопримечательностях своей страны.

Нельзя не отметить, что в книге много бесспорного. Так, возрождение Великого шелкового пути названо историческим уроком, который содержит новую философию современной политики и дипломатии, новый мировой порядок, главное в котором — добрососедство и сотрудничество. Холодная война стала уделом прошлого, Европа и Азия выбрали безопасность и стабильность. А современные транспортные средства служат целям свободной интеграции континентов и народов.

Э. Шеварднадзе писал, что сила на планете уступает место закону, а капитал, ведомый межнациональными корпорациями, все четче демонстрирует свои всепроникающие свойства. Капиталу рады везде, но он демонстрирует строгую избирательность, требуя прозрачного экономического пространства и кладя в основу приемлемого для себя поведения соблюдение прав человека и поощрение частной инициативы.

Подробно рассматривается в книге стратегия Европейского Союза. Здесь выделены четыре главные задачи: поддержка суверенитета Грузии, Армении, Азербайджана, Туркменистана, Казахстана, Узбекистана, Кыргызстана и Таджикистана; развитие сотрудничества между этими странами; привлечение в них частных инвестиций; соединение их транспортных коммуникаций (проект ТРАСЕКА) с общемировыми. Дана положительная оценка ряду заключенных соглашений, таких, как «Соглашение по сотрудничеству в сфере регулярных транзитных перевозок», «Соглашение по координации деятельности железнодорожного транспорта», соглашения по единой тарифной, таможенной и пограничной политике на ТРАСЕКА, обеспечивающие не просто нормальное функционирование, но и высокую конкурентоспособность этого маршрута. Много добрых слов обращено к Японии как ведущему мировому инвестору.

Э. Шеварднадзе положительно оценил «Постановление о стратегии Шелкового пути от 1999 года», принятое Конгрессом Соединенных Штатов Америки; более того, этот законодательный акт породил у него самые радужные надежды. Он считал, что формирование мощной рыночной экономики в пространстве между Россией и Китаем окажет только позитивное воздействие на политику России и Китая, которые станут больше считаться со странами, это пространство заполняющими. В частности, этот закон обещал Грузии политическую и экономическую поддержку, рост инвестиций. Время показало, что возобладало не экономическое, а политическое и военно-техническое сотрудничество Грузии и США, повернувшее Грузию лицом к НАТО.

Следует обратить внимание еще на один момент, прямо в книге Э. Шеварднадзе не присутствующий, но остро осязаемый. В помощи Запада в восстановлении Шелкового пути Шеварднадзе видел важный стабилизирующий фактор, способный вернуть грузино-абхазские отношения в русло добрососедства и сохранить целостность страны. Практические шаги в этом направлении обеими сторонами до сих пор даются медленно и тяжело, и посредничество многих заинтересованных стран их пока не ускорило, сближения позиций конфликтующих сторон не произошло. Проблематичным было и остается возвращение грузинских беженцев в Абхазию.

Что практически принесла Грузии внешняя политика активного сотрудничества с Западом, изложенная в книге Э. Шеварднадзе? Кое-что осуществляется. Транспортные коммуникации Грузии — железная и автомобильные дороги, идущие в меридиональном направлении (в Азербайджан), реконструируются на самом современном уровне, ибо это — составная часть ТРАСЕКА. Вся модернизация осуществляется за счет грантов и кредитов Европейского Союза (Европейский банк реконструкции и развития), Соединенных Штатов (Мировой банк). Так, американский кредит в 120 млн. долл. целиком осел в транспортном секторе Грузии.

С Европейским Союзом заключены соглашения по международным транспортным средствам, по международной железнодорожной и автомобильной транспортировке грузов, по коммерческой морской навигации. Осуществляются совместные проекты «Обучение персонала», «Развитие торговли, таможенных процедур и отправка грузов», «Инфраструктура грузино-азербайджанской железной дороги», «Улучшение автомобильного сервиса в Кавказском регионе», «Осуществление

контроля дорожного покрытия», «Техническое обслуживание железнодорожного подвижного состава» и многие другие.

Тем не менее, правление Э. Шеварднадзе в целом не принесло Грузии процветания, и, под давлением широкой оппозиции, президент вынужден был уйти в отставку. Новый руководитель Грузии М. Саакашвили делает еще больший акцент на сотрудничество с Западом. Его линия в вопросе развития нового Шелкового пути пока только формируется.

### *Развязать «афганский узел»*

Наметившаяся стабилизация обстановки в Афганистане открыла перспективу для осуществления крупномасштабных международных коммуникационных проектов. С их реализацией молодые государства Центральной Азии связывают оптимистические прогнозы развития своей экономики. Для стран региона прокладка через территорию южного соседа скоростных автомагистралей, железных дорог и трубопроводов прежде всего означает получение самого короткого выхода к океанским портам и быстрейшую интеграцию с мировым хозяйством. Серьезную заинтересованность в проектах проявляют и индустриально развитые страны. Для них новые коммуникационные системы открывают доступ к дешевым энергоресурсам Центральноазиатского региона, другим его уникальным природным богатствам и перспективным рынкам сбыта своей высокотехнологичной продукции.

Великий шелковый путь обычно представляется караванной дорогой широтного направления, берущей начало от знаменитой Китайской стены и простирающейся до Средиземноморья. Однако этот путь пересекался множеством дорог меридионального направления. Важнейшие из них столетиями связывали Среднюю Азию с Индией и другими южными странами евразийского континента.

Примечательно, что и проектировщикам современных коммуникационных систем предстоит воспользоваться теми маршрутами, по которым в течение веков шагали караваны верблюдов.

Пролегают же эти удобные для Центральной Азии дороги через Афганистан. По всем вариантам пути одним из самых важных конечных пунктов в наши дни является пакистанский порт Карачи. Он располагается на берегу Индийского океана, невдалеке от устья великой реки

Инд. Порт имеет прекрасную глубоководную бухту (вход в нее от моря защищает скалистый остров) и может принимать любые океанские суда. Из этой бухты, гласит предание, отправлялась обратно после азиатского похода армия Александра Македонского. Путь, по которому она прошла из Малой Азии к Индийскому океану, получил название дороги Александра Македонского. Один из современных вариантов автомагистрали, надо ожидать, совпадает с пройденным великим полководцем путем.

Планы строительства дорог из Центральной Азии в Пакистан и Индию стали прорабатываться еще с конца 80-х годов прошлого века. Рассматривалось до десятка вариантов. В 1991 г. впервые обнаружится план строительства дороги через Памир. Таджикское правительство подписывает протокол о намерении соединить автодороги страны с дорогами Пакистана. Предусматривалось состыковать таджикскую дорожную сеть с Каракорумским шоссе, соединяющим Китай и Пакистан.

В 1996 г. в центре внимания оказался туркменский вариант дороги, по которому предусматривалось строительство шоссе через западные районы Афганистана. До этого — в октябре 1995 г. — уже был одобрен план прокладки нефте- и газопровода из Туркменистана в Пакистан. Проектом предусматривалось построить к концу века нефтепровод протяженностью 2000 км, газопровод протяженностью 1300 км. Общая стоимость проекта оценивалась в 20 млрд. американских долларов. Право покупать туркменский газ на туркменско-афганской границе и транспортировать его в Пакистан получили американская «Юнокал» и саудовская «Дельта Ойл».

Соглашение о строительстве газопровода было подписано между Туркменией, Афганистаном и Пакистаном. Это соглашение было поддержано официальными лицами США. В печати появились сообщения, что успех проекта «позволит США и их союзникам впервые в истории создать альтернативный путь обеспечения себя энергоносителями, полностью обходя Иран и Ирак»<sup>1</sup>. Туркмении же реализация проекта сулила надежный доход.

Подписанию тройственного соглашения предшествовали подготовительные события. В сентябре 1994 г. Кабул для переговоров с тогдашними руководителями Афганистана посетил министр иностранных дел Пакистана Сардар Осеф Али. Он информировал афганское руководство

---

<sup>1</sup> Brown T. The Energy Alternative // The Los Angeles Times. December 6, 1996.

о планах строительства транспортной магистрали по маршруту Карачи — Кандагар — Герат — Кушка и предложил для обеспечения ее безопасности создать в южных провинциях страны верные правительству пуштуноязычные военные подразделения из выпускников религиозных школ — талибов, находящихся на пакистанской территории.

Руководителю пакистанского внешнеполитического ведомства удалось убедить афганских лидеров в перспективности нового формирования и добиться согласия на его размещение на территории Афганистана. При этом Пакистан взялся финансировать эти формирования, а от Афганистана требовалось лишь передать под контроль «новой силы» несколько провинций, на земле которых должны были начаться строительные работы. Так пребывание вооруженных отрядов «Талибана» в Афганистане было легализовано. Однако надежды и расчеты на талибов, как стало ясно позже, ни для одной из сторон не оправдались<sup>1</sup>.

Вначале «Талибан» установил новый порядок в южных районах Афганистана, потом довольно быстро занял один из основных городов страны — Кандагар. Все это делалось при поддержке Пакистана. Новый порядок наводился под предлогом установления истинного ислама. На деле восстанавливался ислам в самом реакционном средневековом варианте. Возобновилась гражданская война. Взять под контроль полностью территорию всей страны «Талибану» так и не удалось. Не удалось нормализовать и экономику. В тяжелейшем положении оказалось сельское хозяйство. Это вынудило крестьян перейти на самый простой способ зарабатывать средства на существование — сеять опийный мак. Раньше этот мак афганцы использовали для внутреннего потребления, при талибах же опий стал экспортным товаром. Он давал во много раз больший доход, чем пшеница, которой обычно засевалось до трех четвертей всех пахотных земель.

Правительство талибов, осуждая на словах производство наркотиков, на практике использовало произошедшие изменения в сельском хозяйстве для увеличения своих доходов, собирая с крестьян налог с маковых посевов и направляя полученные средства на оплату наемников и поставок вооружения. Этот источник доходов оказался весьма привлекательным, сборы опия стремительно увеличивались. В 1999 г. они достигли 4650 тонн, что превысило три четверти всего мирового производства.

---

<sup>1</sup> Подробнее см. Fairbanks C. Strategic Assessment of Central Eurasia. Washington D.C., 2001.

Опий и вырабатываемый на его основе героин стал разными способами вывозиться через Иран, Пакистан и среднеазиатские государства в Европу, Россию, США и даже Австралию. Это вызвало озабоченность у правительств соответствующих стран. Обращение ООН к правительству талибов с просьбой прекратить производство наркотиков не встретило должного отклика.

Руководство «Талибана», подпавшее под влияние террористической организации «Аль-Каида», уже не занимали заботы о строительстве через территорию Афганистана дорог и трубопроводов, а совсем иные планы — на полученные от продажи наркотиков деньги в специальных лагерях готовились вооруженные отряды для вторжения в Центральную Азию и установления там такого же порядка, как и в Афганистане. Богатства же недр этого региона должны были послужить талибам серьезной базой для расширения экспансии в районы Волги и Урала<sup>1</sup>.

Были, видимо, и глобальные намерения. Подтверждение тому — террористические акты 11 сентября 2001 г. в Нью-Йорке и Вашингтоне. Выпущенный из бутылки джинн перестал повиноваться хозяину и его нужно было срочно загнать силой обратно. Международному сообществу пришлось пойти на антитеррористическую операцию. Появилась надежда, что мир на афганской земле удастся установить. В этом заинтересован сам афганский народ, все его соседи, международное сообщество. С этой надеждой связываются перспективные проекты, осуществление которых затормозилось войной в Афганистане.

Весной 2002 г. президент США Джордж Буш высказался за осуществление для Афганистана «плана Маршалла», аналогичного тому, который после Второй мировой войны США предложил Европе. Буш заявил: «Только лишь с помощью военной силы невозможно привести в Афганистан настоящий мир и стабильность». Американский лидер подчеркнул, что это может быть достигнуто после того, как разоренная войной страна восстановит свои дороги, систему школ и предприятий — как это сделали после 1945 г. Европа и Япония<sup>2</sup>. Президент США призвал реализовывать в Афганистане такие проекты, как строительство автомобильных дорог.

Подобные проекты стали уже осуществляться с конца 2002 г., начались восстановительные работы на главной транспортной артерии

<sup>1</sup> The Washington Quarterly, vol. 24, No. 4, Autumn 2001. PP. 55–58.

<sup>2</sup> The Washington Post. May 6, 2002.

Афганистана — шоссе Кабул — Кандагар — Герат. Реализуют совместный международный проект США, Япония, Саудовская Аравия и Афганистан. Эти работы обойдутся в 180 млн. долл. США. Американцы выделили также специальные средства на разминирование всей непосредственно прилегающей к шоссе территории.

Новым правительством Афганистана предприняты меры по открытию дорог в соседние страны. В конце 2002 г. была открыта новая, третья по счету дорога в Пакистан. Этот маршрут связал афганскую провинцию Хост с северными населенными пунктами Пакистана. Соединяются автомобильные маршруты Белуджистан — Кандагар и Пешевар — Джелалабад.

Проявили заинтересованность в соединении дорог с Афганистаном Иран и Индия. Представителями трех этих стран рассматривается проект строительства шоссе из центральных районов Афганистана до порта Чорбахор на побережье Ирана. Предполагается, что в финансировании проекта примут участие США, Япония и Саудовская Аравия, которые будут обеспечивать работы на высокогорных участках трассы на участке Кабул — Герат. В целом ответственность за «афганскую» часть проекта намерена взять Индия, для которой появление такой дороги выгодно с точки зрения активизации экспортной активности. За «иранскую» часть соответственно берет ответственность Иран, который давно стремится нарастить объемы экспорта в страны Центральной и Южной Азии.

К транзиту грузов через Афганистан проявили заинтересованность и не граничащие непосредственно с ним государства. Среди них — Россия. В настоящее время грузовые потоки из России в азиатские государства идут не самыми дешевыми и короткими путями. В изменении путей экономических связей особенно заинтересован такой регион, как Урал. Отсюда партия минеральных удобрений предназначенная, например, для индийского покупателя, движется к адресату месяц — полтора. Сначала по железной дороге до одного из портов, где перегружается на суда. Потом маршрут морем следует в обход Китая или при отправке из прибалтийских портов — через Суэцкий канал. Расстояние для уральских экспортеров до портов Ванино или Находка составляет около 7000 км, а до портов Балтийского или Черного морей — свыше 2000 км<sup>1</sup>.

Понятно, что уральцы или предприниматели из Западной Сибири оказываются в невыгодном положении по сравнению с бизнесменами

---

<sup>1</sup> Независимая газета. 18 июня 2002.

в западных российских областях или Приморье. Намеченная в России реформа унификации железнодорожных тарифов в будущем сместит грузопоток в сторону портов Атлантического бассейна. Даже в настоящее время, несмотря на действующий в сторону Приморья понижающий коэффициент, порт Находка частенько простаивает, а в портах Новороссийска и Санкт-Петербурга собираются очереди на разгрузку в тысячи вагонов.

Министерство путей сообщения Российской Федерации из-за закупки подъездных путей регулярно вводит конвенции (полные запреты на отдельные периоды времени для определенных видов грузов) на отправку составов в западном направлении и переадресует их к портам Тихого океана. Уральским компаниям из-за этого сложно точно просчитать транспортную составляющую общих расходов.

Транзитный поток российских грузов через Центральную Азию и Афганистан может быть весьма значительным. В этом маршруте прежде всего заинтересованы уральские и сибирские экспортеры металлопродукта, машин, минеральных удобрений, пило- и лесоматериалов, труб, шин, химической продукции, бумаги и картона. В обратном направлении — в Россию — с юга пойдет хлопок, текстиль, чай, кофе, медикаменты.

Самый короткий путь для уральских и сибирских предпринимателей сделает весьма выгодными деловые отношения с фирмами Западного и Центрального Китая, Пакистана, а через порт Карачи — и торговые отношения со странами Персидского залива, Индией, Бангладеш, Сингапуром, Малайзией, Индонезией. Доставка грузов, например, в Пакистан, Малайзию, Индонезию автомаршрутами позволит российским компаниям при примерно одинаковой стоимости перевозки сэкономить 10–15 дней.

Выгадают от перевозки транзитных грузов через свою территорию и страны Центральной Азии. Новые короткие пути в южном направлении будут также способствовать развитию их собственной торговли и экономики.

В реализации проектов этого направления заинтересованы десятки стран Азии и Европы. Еще в 1992 г. программа развития азиатской наземной транспортной инфраструктуры рассмотрена Экономической и социальной комиссией ООН для Азии и Тихого океана. Частью трансконтинентальных проектов являются автодороги Центральной Азии. Особо важным участком создаваемой дорожной сети стало Каракорумское

шоссе, соединившее напрямую китайские дороги с пакистанской столицей Исламабадом и главным портом этой страны Карачи.

Таджикистан намечает выйти на названное шоссе также и по собственной территории. Такое решение вполне резонно, ведь граница высокогорной страны проходит всего в 10 км от Каракорумского шоссе. Однако от Душанбе до этой границы не менее 1000 км. Часть маршрута приходится на Большой Памирский тракт. Но на некоторых участках дорогу еще предстоит проложить. При том по местности со сложным горным рельефом<sup>1</sup>.

Изучается возможность прокладки прямых трасс через территорию Афганистана. Одна из них: Душанбе — Хорог — Ишкашим (граница Таджикистана с Афганистаном) — перевал Барогиль (граница Афганистана с Пакистаном) — Карачи. На некоторых участках таджико-афганской границы — в Горном Бадахшане — начато строительство нескольких автомобильных переходов. Ведутся переговоры с Германией о строительстве на Нижнем Пянце через эту пограничную реку крупного моста. Он должен заменить существующую понтонную переправу.

Продолжились и начатые еще десятилетие назад переговоры с Пакистаном. На состоявшейся 1 июня 2002 г. встрече президентов Пакистана Парвеза Мушаррафа и Таджикистана — Эмомали Рахмонова были обсуждены вопросы строительства дороги из Таджикистана в Пакистан через Горно-Бадахшанскую автономную область и афганский Бадахшан протяженностью в 1700 км и сотрудничества в области энергетики. После окончания встречи президент Пакистана заявил: «Мы решили провести технико-экономическое обоснование проектов строительства автодорог и Рогунской ГЭС. Мы должны провести ТЭО, чтобы знать, насколько строительство Рогунской ГЭС выгодно для нас, сколько будет стоить ее электричество в Пакистане»<sup>2</sup>. Потенциальными потребителями среднеазиатской электроэнергии являются также Китай и Афганистан. Это открывает перспективу получить поддержку Международного валютного банка. О чем свидетельствует заявление его президента Джеймса Вульфенсона: «Проект строительства ГЭС будет поддержан финансово, если в регионе найдутся потребители таджикского

---

<sup>1</sup> См. Гафарлы М. С., Чермисов В. Д. Глубокий кризис экономики. М., 1998. С. 271–294.

<sup>2</sup> Pakistan Watch. June 2002.

электричества». На осуществление проекта Рогунской ГЭС, по оценкам специалистов, потребуется кредит, превышающий 1 млрд. долл. США.

Экспортировать электроэнергию южным соседям имеет возможность и Узбекистан. Но еще большее значение открывает перспектива пропуска по территории страны мощного грузопотока в направлении север — юг. Здесь уместно напомнить, что прохождение через территорию транзитных грузов сулит значительные экономические выгоды, ведь это источник крупных валютных поступлений.

Поток грузов предстоит направить по автомобильным и в перспективе железным дорогам. Их маршрут в южном направлении начнется с существующего моста через Амударью в районе Термеза. Для нормального функционирования дорог в Афганистане, конечно, предстоит провести в Афганистане большие работы, так как за военные годы и особенно время правления талибов они в стране пришли в полную негодность. Сегодня, например, грузовик на преодоление 450-километрового участка между Кабулом и Кандагаром затрачивает целые сутки. Подсчитано, что только на восстановление этого участка потребуется 150 млн. долл. Несмотря на большие затраты, работы по приведению дорог в порядок на отдельных участках уже начались. Так, российские специалисты закончили восстановление маршрута через горный перевал Саланг.

Оказывает помощь Афганистану в восстановлении коммуникационных систем и Узбекистан. Узбекскими специалистами уже сооружено и сдано в эксплуатацию нескольких мостов. Более десятка мостов ремонтируется.

По инициативе президента Узбекистана Ислама Каримова разрабатывается проект трансафганского коридора Термез — Мазари-Шариф — Герат — иранские порты Бендер-Аббас и Чорбахор. Этот коридор проляжет уже по достаточно спокойным районам Афганистана и предусматривает использование имеющихся в Иране коммуникационных систем<sup>1</sup>.

Узбекистанская инициатива находилась в центре внимания состоявшейся в июне 2003 г. в Тегеране трехсторонней встречи — президента Узбекистана Ислама Каримова, президента Ирана Мухаммада Хатами и председателя переходного правительства Афганистана Хамида Карзая. Подписано соглашение о международных транспортных направлениях,

---

<sup>1</sup> Комиссина И. Азиатский вектор политики Узбекистана // Узбекистан: обретение нового облика, 1998. Т. 2.

принято Положение о Межгосударственном координационном совете. Участниками проекта также стали Исламский банк развития и Азиатский банк развития<sup>1</sup>.

Трансафганский коридор значительно сокращает расстояния перевозок между пунктами назначения в Азии и Европе, превращает страны Центральной Азии в основное звено трансконтинентального пути, повышает эффективность различных форм сотрудничества, меняет в пользу государств этого региона геополитическую обстановку. Вполне понятно, что новая дорога создаст и новый баланс интересов ведущих мировых держав в регионе, повысит их заинтересованность в делах региона. Эффективней, конечно, станут решаться экономические проблемы и самих стран Центральной Азии.

Для Узбекистана с его развитой промышленностью открывается возможность крупнотоннажного экспорта минеральных удобрений, различной химической продукции, горюче-смазочных материалов, оборудования, машин, в частности автомобилей. Перспективным станет освоение ряда новых месторождений полезных ископаемых. Среди них богатые залежи полиметаллических руд и калийных солей на юге страны — в Гиссарских горах. Только разведанные запасы хлористого калия составляет здесь 250 млн. тонн.

Выход же с этим природным богатством на мировой рынок приобретает смысл лишь при наличии достаточно эффективных транспортных коммуникаций. Наличие коротких и скоростных маршрутов открывает также возможность вести торговлю недолго сохраняющимися товарами, особенно многими видами экологически чистой и высококачественной продукции сельского хозяйства. В связи с этим невозможно не упомянуть об экспортных перспективах непревзойденных узбекских дынь.

Исключительное значение дорога будет иметь для самого Афганистана. Работу получают многие тысячи людей, будет создана новая инфраструктура в районах, по которым проляжет путь, поднимется экономика.

После наступления в Афганистане мира возобновляется интерес к прокладке через эту страну из Центральной Азии газо- и нефтепроводов. И не только для Пакистана. Заинтересованность в поступлении энергоносителей из Центральноазиатского региона проявляют также Индия и Китай<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Панорама. 25 июня 2003.

<sup>2</sup> Сыроежкин К. Взаимоотношения Китая с государствами Центральной Азии // Казахстан — Спектр. № 1, 2000.

Развитие транспортных коммуникаций в регионе будет стимулировать не только экономику. Надо ожидать подъема и туристического бизнеса. Китай уже открыл туристический маршрут «Южный шелковый путь». Вдоль него расположено множество культурных памятников и древних руин.

Афганистан, как и Узбекистан, страна древней самобытной культуры, обладает уникальными памятниками средневекового зодчества и исключительно перспективными объектами для археологических раскопок. Найденные на афганской земле сокровища, по оценке специалистов, могут соперничать с богатством гробницы египетского фараона Тутанхамона.

Узбекистан имеет хороший шанс помочь южному соседу и в возрождении туристической индустрии. Весьма перспективна разработка совместных туристических маршрутов с посещением достопримечательностей обеих стран.

Можно отметить, подводя коротко итоги, что развязка «афганского узла» сулит оживление экономики и культурного обмена по всему Великому шелковому пути.