

<http://www.freedomhouse.org/template.cfm?page=5> (Mart 2011).

Gastanaga, V. M., J. B. Nugent and B. Pashamova (1998), "Host Country Reforms and FDI Inflows: How Much Difference Do They Make?", **World Development**, 26(7), pp: 1299-1314.

Gerber, J., **International Economics**, Second Edition, Addison Wesley, New York, 2002.

İdil, A., **Yerel Kaynaklara Göre Özet Kırgızistan Tarihi**, Bişkek, 2007.

Kaya, A. A. (2006), "İmalat Sanayi İhracatında Uzmanlaşma: Türkiye-Avrupa Birliği Analizi (1991-2003)" **Ege Academic Review**, 6(2): 73-82.

Kazgan, G., **Küreselleşme ve Ulus-Devlet: Yeni Ekonomik Düzen**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2005.

Kırgızistan Cumhuriyeti Milli İstatistik Komitesi, www.stat.kg.

Kuşkay, S. Y., **Sovyet-Tipi Ekonomilerin Merkezi Plandan Serbest Piyasaya Geçiş Deneyimi (1989-2000): Türkiye ve Diğer Gelişmekte Olan Ükelere Dersler**, Atatürk Üniversitesi SBE (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Erzurum, 2001.

Kutlu, E. ve R. Eşkinat, **Dünya Ekonomisi**, Anadolu Üniversitesi Eğitim, Sağlık ve Bilimsel

Araştırma Çalışmaları Vakfı Yayın No: 150, Eskişehir, 2002.

Lavigne, M., **The Economics of Transition from Socialist Economy to Market Economy**, St. Martin's Pres, New York, 1995.

Narula, R. and K. Wakelin (1997), "The Pattern and Determinants of US Foreign Direct Investment in Industrialised Countries", **Maastricht Economic Research Institute on Innovation and Technology (MERIT)**, Research Memoranda number 001. http://137.120.22.236/www-edocs/keyword_zien.asp?pub_naam=mer&keyword=26 (Nisan 2005).

Ofer, G. (1987), "Soviet Economic Growth: 1928-1985", **Journal of Economic Literature**, 25 (4): 1767-1833.

Şafak, E., **Firarperest**, Doğan Kitap, İstanbul, 2010.

World Bank, **The Worldwide Governance Indicators (WGI) Project 2012**, http://info.worldbank.org/governance/wgi/pdf/wgi_dataset.xls (Mart 2012).

World Bank, **World Development Indicators**, 2012.

Nisan 2012

РЕГИОНАЛЬНЫЙ ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ КЫРГЫЗСТАНА

М. Н. Суюнбаев, кандидат геолого-минералогических наук,
У. А. Рахманов, кандидат экономических наук

The geographical position of the Kyrgyz republic enables it to be as a bridge between the north and the south of the continent, especially, having connected Turkestan-Siberian Railway and Karakoram Highway. It gives an opportunity for the country to become a transit corridor between the West and the East, the North and the South.

There are 4 natural barriers towards latitudinal direction on the Eurasian continent between China and Europe: Altai-Tyanshan-Pamir-Gimalaysky (the main); the Caspian Sea, the Caucasus and the Black Sea.

Totally there are 3 latitudinal natural corridors (passageways) in Altai-Tyanshan-Pamir-Gimalaysky barrier: the southern one in city of Khujand (Tajikistan) – Farkhad gates, the middle one – in the area of «Druzhiba-Alashankau station» - Dzhungarsky gates and the northern one – along south-eastern coast of Baikal sea in the area of Irkutsk city. Towards the north of mountain barrier – there are Siberia's severe conditions, to the north – Northern sea way. To the south of barrier there is the South seaway through Strait of Malacca.

Transcontinental transport corridors can go along 3 main alternative routes (without indicating initial and final points of China and Europe (from north to south):

I. Russia (Trans-Siberian Railway).

II. Kazakhstan (Dzungarian Gates) – Uzbekistan – Turkmenistan (Tejen) - Iran – Turkey.

III. Kyrgyzstan (Torugart) - Tajikistan (Farkhad gates) – Uzbekistan -Turkmenistan (Tejen) -Iran - Turkey.

IV. Kyrgyzstan (Torugart) – Tajikistan (Farkhad gates) – Uzbekistan – Turkmenistan (Turkmenbashi) – Caucasus – Black sea (TRACECA).

And through the two combined routes: II-I. Kazakstan (Dzungarian Gates) - Russia

II-IV. Kazakstan (Dzungarian Gates) – Uzbekistan – Turkmenistan (Turkmenbashi) – Caucasus – Black sea (TRACECA).

Развитие человеческой цивилизации неразрывно связано с формированием транзитных коридоров. Развитие инфраструктуры определяет экономическое развитие, а не определяется им. Это означает, что транспортные сети (а равным образом системы телекоммуникаций и пр.) сами по себе не обязаны быть рентабельными. Для государства транспортные «коридоры» суть механизмы, обеспечивающие экономическое и культурное единство некой территории и сохранение ее господствующих идентичностей. Экономический рост ряда государств региона превышает скорость инфраструктурного развития, в том числе и развития юридическо-организационной инфраструктуры. (Переслгин, 2005 [4]).

Страны, находившиеся на перекрестке древних мировых путей, добивались быстрого подъема в своем хозяйственном и культурном развитии. Близость к мировому перекрестку позволила Вавилону стать ведущим городом цивилизованного пояса и сохранять такое положение в течение 2000 лет (Емельянов, 1999 [2]).

Расположение внутри континента и резко континентальный климат обуславливали отсутствие морских (озерных) путей, за исключением пустынного и слабозаселенного Восточного Прикаспия. В ЦЕА практически нет и не было судоходных рек (из-за гор и резко континентального климата): в межень воды слишком мало, а в паводок поток слишком бурный. Развитие цивилизации неразрывно связано с формированием транспортных коридоров. На Земле самые удобные пути – по водным бассейнам. На суше – по осадочным бассейнам: впадинам и равнинам. Кыргызстан в этом смысле – транзитная зона между Таримским и Туранским осадочными бассейнами. (Бассейн – это часть земного пространства, лишенная значительных барьеров. Бассейны: осадочный, морской (водный), воздушный - с транспортной точки зрения принципиально не отличаются).

Господство на море дает контроль над морскими, господство на равнине – над железнодорожными коммуникациями. Верхом на коне наши предки были на острие прогресса. Но с тех пор изменилось многое. Эволюция транспорта выглядит следующим образом: конный – морской – железнодорож-

ный – автомобильный – авиационный – трубопроводный – ЛЭП – электронный.

Наиболее значительным следствием нововведений на транспорте является их влияние на то, что К. Boulding назвал «степенью потери силы», то есть «степенью, на которую военная и политическая сила государства уменьшается по мере того, как мы отдаляемся на единицу расстояния от своей территории» [1]. Нововведения в этой сфере способны в огромной степени увеличить расстояния и пространства, на которые государство может осуществлять свое военно-политическое и экономическое влияние.

Восхождение великих империй и начало эпохи политических объединений в целом ассоциировались с крупными сокращениями транспортных издержек.

Соотношение сил зависит от развития технологии, прежде всего транспортной, которая обладает способностью изменять физические свойства пространства Земли. В процессе смены транспортной технологии меняются «осевые области истории». Сначала выделяется Центральная Евразия, откуда в свое время (с XIII в.) монголы распространили влияние на Азию и значительную часть Европы, благодаря необычайной подвижности своей конницы. Затем, со времени Великих географических открытий (XIV-XVI вв.), баланс геополитических сил решительно изменился в пользу приокеанических стран, в первую очередь Великобритании (с XVIII в.).

В начале XX в., считал Маккиндер, эра превосходства океанических стран подходит к концу, а новые транспортные технологии, прежде всего железные дороги, меняют вектор геополитических сил в пользу континентальных стран.

«Еще поколение назад, - пишет Маккиндер, - казалось, что пар и Суэцкий канал увеличили мобильность морских держав в сравнении с сухопутными. Железные дороги играли, главным образом, роль придатка океанической торговли. Но теперь трансконтинентальные железные дороги изменяют положение сухопутных держав, и нигде они не работают с такой эффективностью, как в закрытых центральных районах Евразии». «...не закончится еще это столетие, как вся Азия покроется сетью железных дорог. Пространства на территории Российской империи и Монголии столь велики, а их потенци-

ал в отношении населения, зерна, хлопка, топлива и металлов столь высок, что здесь, несомненно, разовьется свой, пусть несколько отдаленный, огромный экономический мир, недостижимый для океанической торговли».

Краткий исторический обзор

Общая протяженность пути составляла около 7000 км. Караваны включали до 10 тысяч вьючных животных. Торговцы обменивались товарами на полпути, в Нишапуре, Хорезме и Бухаре.

Горы жестче, чем равнины, диктовали свои условия. Поэтому маршруты по территории гор оставались неизменными на протяжении сотен лет. Больше всего везли шелка по цене, приравненной к золоту. Второе возрождение Великого Шелкового пути (ВШП) началось после 500-летнего перерыва. Вновь возобновились сухопутные связи между западом и востоком Азии. Необычайно высокий спрос превратил шелк в международную валюту.

Вся средневековая история – войны за контроль над торговыми центрами вдоль трасс ВШП, где сооружались караван-сарай, строились крепости, стояли военные гарнизоны. В XIII в. империя Чингисхана богатели благодаря контролю над ВШП. Чингисхан впервые ввел «упрощенный визовый режим» - систему пайцз.

Именно ВШП способствовал бурному развитию науки, технологии. Узкая «проходная» региона способствовала межнациональным и межрегиональным отношениям, обмену культурными ценностями. На местах караван-сараев были созданы города, которые цвели, благодаря транзитному сообщению.

А. Тойнби писал: «Фергана Бабура была центром мира, а тюрки во времена Бабура были центральным родом в семействе наций». С IV до XVII в., указывает он, тюркоязычные народы были краеугольным камнем Азиатской дуги, державшей на себе пояс цивилизаций до Васко да Гамовского периода. Революционное изобретение Запада – это использование морского бассейна вместо осадочного в качестве основного средства всемирной коммуникации. Фергана времен Бабура была центром мира, объединенного конным сообщением...» [2].

К XVI в. торговля по ВШП пришла в упадок. Основной причиной этого послужили развитие навигации и кораблестроения, а

также поиск путей в Китай и Индию в обход Османской империи. Вместительные корабли сделали невыгодными караваны верблюдов. Кроме того, из-за многочисленных войн торговые караваны подвергались нападениям.

Далее А.Тойнби отмечает: «...но в течение жизни Бабура центр мира вдруг переместился в Севилью, Лиссабон и далее в Англию. Степные порты – караван-сарай – были выведены из строя, поскольку парусники вытеснили верблюда и лошадь; а сейчас, когда пароходы вытесняются самолетами, мы можем задать вопрос, не собирается ли центр мира вновь совершить прыжок?»

Американский востоковед Г. Харт считает, что для экономики Европы открытие морского пути из Европы в Азию было важнее, чем открытие Америки. Если вложения в освоение Америки окупались через поколения, то «открытие морского пути из Европы в Азию привело западные народы к контакту с высокой цивилизацией, причем капиталовложения в короткие сроки принесли сказочные доходы» [3].

Паруснику Васко да Гамы потребовался год, чтобы достичь берегов Азии. Пароходы сократили путь до трех месяцев. Суэцкий канал (открытый в 1869 г.) сократил время до нескольких недель и, казалось бы, окончательно похоронил Шелковый путь.

В XIX в. немецкий географ и геолог фон Рихтгофен впервые употребил термин «Великий Шелковый путь».

В этом же XIX в. Средняя Азия (Туркестанский край) перешла под контроль России. Успешной колонизации края мешало отсутствие дорожной связи с ним. Отсутствие дешевого и быстрого сообщения сдерживало торговлю России не только с Туркестанским краем, но и с Афганистаном, Бухарой, Ираном, Китаем и Хивой. К 1915 г. была построена железная дорога до г. Джалаал-Абада.

В XX в. рост морских перевозок в Европу стал ограничиваться пропускной способностью Суэцкого канала, и развитие железных дорог на сухопутных пространствах составило серьезную конкуренцию морским путям.

Транссибирская магистраль Челябинск – Омск – Новосибирск – Иркутск – Владивосток, построенная в 1916 г., никогда не использовалась для международных перевозок. В несоветской Евразии единая железная до-

рога Восток - Запад не могла быть построена в силу колоссальной барьерной роли Алтай-Гималайского горного пояса. В этой части мира находится Афганистан, в котором вообще отсутствуют железные дороги. Идейный раздел мира в значительной мере способствовал сохранению Транссибирской магистрали как конкурента Шелкового пути.

В 1927-1931 гг. сооружена Турксиб-Туркестано-Сибирская железная дорога (ст. Луговая - Алматы - Семипалатинск) длиной 1452 км, соединившая Среднюю Азию и Транссиб с выходом на Новосибирск.

В 1950 г. железнодорожная ветка была протянута от Турксиба до г. Балыкчи (Кыргыз-стан), в 500 км от г. Кашгара (КНР).

В 60-70-х гг. XX в. железные дороги были доведены в Китае на запад от Тихого океана до Урумчи и Корла и в Иране – на восток от Босфора до Мешхеда.

В результате вооруженных конфликтов между Пакистаном и Индией в Кашмире в 70-х гг. XX в. в пакистанской зоне контроля совместно с Китаем было построено высокогорное Каракорумское шоссе через перевал Хунджераб (4620 м над уровнем моря), соединяющее Синьцзян с Пакистаном.

В 1982 г. железнодорожно-автотранспортный мост через Амударью (между афганским речным портом Хайратон и узбекским Термезом) соединил Афганистан с регионом.

В Западной Азии в 1996-2000 гг. построена железная дорога Корла-Кашгар протяженностью 980 км. От Тихого океана до Кашгара длина дороги 4115 км. От Кашгара до ближайших железнодорожных станций - Джалал-Абад, Кара-Суу и Балыкчи в Кыргызстане - расстояние 400-500 км.

Экономическая отсталость стран региона на протяжении большей части XX в. не позволяла возродить ВШП. Там, где проходили караваны верблюдов, караваны поездов могли пройти только после значительных инвестиций в тоннели, мосты, эстакады и галереи. Так как для железных дорог необходим уклон не более 0,04.

Однако завершить преодоление природных барьеров железными дорогами (мене 10% длины ВШП) мешали вначале колониальный, а затем идеологический раздел мира («железный занавес»), долго не позволявшие приступить к возрождению Шелкового пути на качественно новом уровне.

Территория Евразии разделяется Алтай-Тяньшань-Памир-Гималайским горным барьером на два крупных региона: Западный и Восточный. В Западном в древности располагались государства Индии, Ближнего Востока и Средиземноморья, а в Восточном – древнекитайские государства междуречья Хуанхэ и Янцзы. Даже в наше время Китай, из-за окружающих его горных систем, имеет исключительно слабую коммуникационную сеть, связывающую страну с окружающим евразийским миром. На протяженную сухопутную границу приходится всего шесть железнодорожных выходов, из них только три - на запад.

В широтном направлении на Евразийском континенте между Китаем и Европой можно выделить четыре природных барьера: Алтай-Тяньшань-Памир-Гималайский (основной); Каспий, Кавказ и Черное море.

В Алтай-Тяньшань-Памир-Гималайском барьере есть всего три широтных природных коридора (прохода): южный, в районе г. Ходжента (Таджикистан) - Фархадские ворота, средний - в районе станции «Дружба-Алашанькоу» - Джунгарские ворота и северный - вдоль юго-восточного берега Байкала в районе г. Иркутска. Севернее горного барьера - суровые условия Сибири, еще севернее – Северный морской путь. Южнее барьера – Южный морской путь через Малаккский пролив.

Маршрут через южный коридор примерно на 1000 км короче среднего и почти на 3000 - северного. Кроме того, в Джунгарии (средний коридор) наблюдается резко континентальный климат с большой амплитудой колебаний сезонных температур и ураганными ветрами. Летом жара достигает 45°C, а зимой морозы - минус 40°C. Ветры в силах сорвать контейнер с железнодорожной платформы.

Южный коридор проходит через географический центр Евразии. Вследствие этих географических особенностей обновленные коммуникационные связи между Западом и Востоком удобнее всего провести по южному коридору через Кыргызстан. Эта географическая реальность относится к долговременным геополитическим факторам.

Джунгарские ворота – аналог Гибралтара, а горная перемычка между Кашгаром и Ошом – Суэцкий перешеек. Отметим, что такие со-

оружения, как Суэцкий, Панамский каналы и ВШП это не только геоэкономические, но и геополитические узлы.

На отрезке между Цзинингом (КНР) и Стамбулом (Турция) есть три основных меридиональных коридора. Западный: в направлении Каспий – Иран - Персидский залив (порты Бендер-Аббас и Бендер-Чахбехар); средний: Афганистан - Пакистан - Индийский океан; и восточный: Турксиб - Торугарт - перевалы Хунджераб и Каракорум - Индийский океан.

Уникальность евразийской ситуации на рубеже тысячелетий заключается в возрождении ВШП в третий раз с интервалом в 500 лет. Развитие Японии и новых промышленных стран, распад и смягчение тоталитарных систем и глобализация мировой экономики в конце XX в. позволили вернуться к забытой Великой Идее.

В 1993 г. на конференции в Брюсселе при участии лидеров восьми стран юга СНГ эта идея легла в основу программы технического содействия развитию транспортного коридора Европа - Кавказ - Азия (TRASECA).

В период распада СССР были построены два железнодорожных перегона. Один соединил в 1991 г. Турксиб (Казахстан) и Урумчи (Китай) в Джунгарских воротах (станция «Дружба-Алашанькоу»), другой в 1996 г. - Туркмению и Иран: Серахс - Теджен - Мешхед.

В 1997 г. премьер-министр Японии Р. Хасимото выдвинул идею о евразийской политике. 28 февраля 1998 г. он представил Доктрину Великого Шелкового пути (японский вариант). В октябре 1998-го Президент Кыргызстана А. Акаев выступил с Доктриной возрождения Великого Шелкового пути. Доктрина была распространена в качестве официального документа Генеральной Ассамблеи ООН.

В 2004 г. в уезде Аньдо Тибетского автономного района (ТАР) уложены первые рельсы Цинхай-Тибетской железнодорожной магистрали, протяженностью 1142 км. Из них 960 км на высоте 4000 м, 550 км будет проходить в зоне вечной мерзлоты. Она будет самой высокогорной в мире (более высокогорная, но намного короче и к тому же узкоколейка на рудник есть в Перу).

В рамках южного коридора планируется тоже высокогорная железная дорога Кашгар –

Торугарт - Джалал-Абад (Ош). Две страны могут проиграть от реализации проекта Кашгар - Торугарт - Джалал-Абад (Ош). Прежде всего, это Россия, которая может потерять транзитные грузы на Транссибе. Транзитные грузы стали уходить с Транссиба еще в 1981 г. В конце XX в. произошло незамеченное в России событие. Транссибирская магистраль уступила по объему контейнерных перевозок новому «мосту» между Востоком и Западом.

В проигрыше может оказаться также Казахстан, по территории которого сегодня идет большая часть транзита из Китая в СНГ. Однако, если рассматривать ситуацию в динамике экономического развития в XXI в., то ни Транссиб, ни ВШП по южному и среднему коридорам не справятся с прогнозируемым объемом перевозок.

Мультимодальные коридоры

Приоритетное значение получают мультимодальные транспортные коридоры (системы), концентрирующие на генеральных направлениях транспорт общего пользования - железнодорожный, автомобильный, морской, трубопроводный, а также телекоммуникации.

В XXI в. произойдет мировая «революция» в воздушном пространстве, часть которого длительное время закрыта над Северным полюсом, Ледовитым океаном и дальневосточными морями в зоне российской ответственности. После открытия неба России 75% мировых воздушных перевозок к середине будущего века будет осуществляться над Арктикой.

В XXI в. соединятся транспортные системы Евразии и Америки, образуя трансконтинентальную сеть. Изменится роль различных видов транспорта в грузоперевозках в зависимости от расстояний. На трансконтинентальных маршрутах будет доминировать железнодорожный транспорт, особенно в условиях возрастающих объемов контейнерных и контрейлерных перевозок. Важным доводом в пользу железнодорожного транспорта становится экологический фактор.

Азиатско-Североамериканская магистраль (АСАМ) пройдет по маршруту Сингапур - Бангкок - Пекин - Якутск - туннель под Беринговым проливом - Ванкувер - Сан-Франциско. В России магистраль на север должна идти от станции Тынды на БАМе. История идеи туннеля под Беринговым проли-

вом насчитывает столетие, но только на рубеже XXI в. реализация проекта становится технически осуществимой.

Реанимация проекта туннеля под проливом Лаперуза связана с возможностью создания сухопутного транспортного выхода Японии на материк. Имеется проект строительства туннеля Лазарев - Погиби длиной 11,7 км. Таким образом, в будущем станет возможным прямое железнодорожное сообщение между Великобританией и Японией. В Японии создано общество «За соединение Японии с Евроазиатским материком».

Итак, трансконтинентальные транспортные коридоры возможны по следующим основным альтернативным маршрутам (без указания исходных и конечных пунктов Китая и Европы (с севера на юг):

I. Россия (по Транссибу).

II. Казахстан (Джунгарские ворота) - Узбекистан - Туркменистан (Теджен) - Иран - Турция.

III. Кыргызстан (Горугарт) - Таджикистан (Фархадские ворота) - Узбекистан - Туркменистан (Теджен) - Иран - Турция.

IV. Кыргызстан (Горугарт) - Таджикистан (Фархадские ворота) - Узбекистан - Туркменистан (Туркменбаши) - Кавказ - Черное море (TRASECA).

И по двум комбинированным маршрутам:

II-I. Казахстан (Джунгарские ворота) - Россия.

II-IV. Казахстан (Джунгарские ворота) - Узбекистан - Туркменистан (Туркменбаши) - Кавказ - Черное море (TRASECA).

За последние 20 лет температура воды в океане значительно повысилась, лед стал тоньше, и площадь, постоянно покрытая им, сократилась. За последние 50 лет толщина ледового покрытия северных морей уменьшилась в 2 раза. И продолжает уменьшаться на 3% каждые 10 лет.

В связи с этим для международного судоходства открываются невиданные прежде перспективы. Северный морской путь, с точки зрения предпринимателей на Западе, может стать рентабельным. Так, сегодня путь из Лондона в Японию через Суэцкий канал составляет 20 300 км и занимает 35 дней. Маршрут через Северный Ледовитый океан имеет протяженность 13 000 км, время в дороге - 22 дня.

Северный морской путь в два раза сократит дорогу из Европы в Японию и Китай. Он не только в 2 раза короче, но и в 1,6 раза дешевле других путей.

Развитие политической институциональной основы транспортных коридоров

Глобальный аспект

Для международных инвесторов и перевозчиков важным является вопрос политической нестабильности в регионе, своего рода «политического транзитного барьера».

TRASECA – инициатива Запада, Шелковый путь – инициатива Востока. Необходимо укрепить институциональные основы интеграции проектов TRASECA и ВШП.

Цель проекта TRASECA – передать функции моста между Азией и Европой от России к ЦЕА и Кавказу. Такие политизированные варианты маршрутов в обход России и Ирана при возрождении ВШП невыгодны ни странам региона, ни ближайшим соседям, ни России и по другим причинам. Создание транспортного коридора через Каспийское и Черное моря требует организации эквивалентных встречных потоков грузов из Европы через паромные переправы, что весьма проблематично. Турция планирует в будущем строительство транспортного тоннеля под Босфором.

В Иране идет нормализация внутри- и внешнеполитической ситуаций. Таким образом, нет особых причин для того, чтобы TRASECA была отдельным самостоятельным маршрутом (с двумя паромными переправами через Каспийское и Черное моря). В этом контексте маршрут TRASECA представляется как ответвление от ВШП, основные трассы которого пойдут через Теджен - Серахс и РФ.

Региональный аспект

Однако без урегулирования пограничных и трансграничных проблем внутри региона возрождение ВШП представляется проблематичным. И не только в связи с сохранением напряженности между странами по этим вопросам, но и в чисто прикладном аспекте: если не завершена демаркация и делимитация границ - возникнут споры о принадлежности приграничных участков, которые будет пересекать ВШП.

ВШП - это не только дороги и трубопроводы, но и ЛЭП, это не только перемещение товаров и капиталов, но и людей и

услуг. ВШП - это не столько создание новой инфраструктуры, сколько ликвидация барьеров на той инфраструктуре, которая уже имеется. Технические барьеры устранить несложно, труднее устранить барьеры бюрократические.

Кыргызстан - это юго-восточные ворота в Среднее СНГ (ЦЕА + Восточная Сибирь), где Индия может получить доступ к электроэнергии, расщепляющимся материалам для АЭС и другим товарам и, в свою очередь, иметь сбыт собственных товаров. В связи с этим встает вопрос о возрождении и закладке меридианальных маршрутов: Сибирь – Индийский океан. Уже разработаны планы использования Каракорумского шоссе еще и для сооружения линии электропередачи, чтобы можно было снабжать Пакистан электроэнергией из Кыргызстана.

Наличие в регионе развитой железнодорожной сети укрепило бы безопасность государств ШОС, поскольку резко облегчило бы переброску войсковых соединений. В такой ситуации необходимо и России интегрироваться в проект ВШП. Россия могла бы обеспечить проект инженерными кадрами, поставить соответствующую технику, чтобы решить технические проблемы строительства туннелей в условиях высокогорья.

Развитие альтернативных подвариантов ВШП

Необходимо изучить возможности транспортного сообщения через города Кашгар, Яркенд (КНР) и далее через перевал Каракорум высотой 5575 м над уровнем моря. Каракорумское шоссе, идущее через перевал Хунджераб (4620 м), не подходит для Индии в связи с кашмирской проблемой. Кроме того, Пакистан не может содержать Каракорумское шоссе в рабочем состоянии из-за финансовых проблем, а Китай не очень хочет этого из-за потенциального экспорта экстремизма из Кашмира в Кашгарию. Необходимо изучить возможности создания грузового транспортного сообщения в таких специфических горных условиях, возможность использования электротяги и т.д.

Афганистан также важен как для стран региона, так и для развития ВШП. Именно через Афганистан для них лежит самый короткий путь через Пакистан к портам Индий-

ского океана. Основная проблема - нестабильность и низкий уровень развития в этой стране.

Железнодорожная магистраль ЦЕА - Афганистан - Пакистан должна соединить Кушкку (Туркменистан) - Герат - Кандагар (Афганистан) - Чаман - Карачи (Пакистан). Ее протяженность – около 1100 км. Она приближит к мировым рынкам экономику всего региона. Рассматривается также вариант соединения Термеза (Узбекистан) с Карачи (Пакистан) через территорию Афганистана. Предварительные соглашения об этом были достигнуты в 1996 г.

Географическое положение КР позволяет ей стать мостом между севером и югом континента, в частности, соединив Туркестано-Сибирскую магистраль и Каракорумское шоссе. Это даст возможность стране стать своеобразным транзитным коридором между Западом и Востоком, Севером и Югом.

Использованные источники

1. Boulding, K. Conflict and Defense. – N.Y., 1963. – P. 245.
2. Тойнби А.Дж. Цивилизации перед судом истории. – М.: Прогресс – Культура, 1996. – 480 с.
Toinbi A.Dj. Tsivilizatsia pered sudom istorii. – М. – Progress. – Kultura, 1996. – 480 s.
3. Гаджиев К..С. Геополитика. - М.: Международные отношения, 1997. - 384 с.
Gadjiev K. S. Geopolitika. – М.: Mejdunarodnye otnoshenia, 1997/ - 384 s.
4. Емельянов, Ю.В. Рождение и гибель цивилизаций. – Москва: Вече, 1999.
Emelianov, U.V. Rojdenie I gibel tsivilizatsiy. – Moskwa: Veche, 1999.
5. Суюнбаев М. Евразийские транспортные коридоры: предпосылки и перспективы // Менчик. - 2004. - №10.
Suiunbaev, M. Evraziyskie transportnyie koridory: predposylki I perspektivy // Menchik. – 2004. - №10.
6. Перспективы Центральной Азии как транзитного моста между Европой и Китаем: Материалы конфер. – Алматы: КИСИ, 2005. - С. 89-98.
Perspektivy Tsentralnoi Azii kak tranzitnogo mosta mejdu Evropoy I Kitaem: Materialy konferentsii. – Almaty: KISI, 2005. – S. 89-98.

Апрель 2012 г.