

## ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ СФЕРА

---

### ПЕРСПЕКТИВЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО БЛАГОСОСТОЯНИЯ ЦЕНТРАЛЬНО-АЗИАТСКОГО РЕГИОНА

*В.И Маслов, КРСУ*

**И**стория развития центральноазиатского региона показывает, что его перспективы связаны прежде всего с территориальными, человеческими, аграрными, гидроэнергетическими, минеральными и другими ресурсами.

Но главный из них - это транспортный. Для того чтобы использовать его с выгодой, необходимо действовать согласованно, прежде всего в отношении трансазиатской железной дороги: завышать тарифы и пошлины сквозь призму текущих интересов, тогда не будут потеряны конкуренция и общий грузопоток.

Регион способен оказывать влияние через объединенную сырьевую, транспортную и продовольственную мощь, занимать новые и новые индустриальные ниши в меняющемся экономическом мире. Поэтому здесь крайне важно каждому государству не проводить единоличную политику, поскольку в условиях конкуренции выжить практически невозможно, и страны ожидают участь сырьевых придатков и задворков мировой экономики.

Это означает, что стратегической целью центральноазиатского региона становится формирование единого экономического пространства, единой торгово-таможенной зоны, единого валютного союза и единой экономической стратегии.

Такие условия позволяют обеспечить реализацию приоритетных задач развития интеграционных процессов региона на ближайшую перспективу, направленных на эффективное функционирование рынка товаров, услуг, капиталов и труда; создание условий стабильного развития структурной перестройки экономики наших государств; проведение налоговой, денежно-кредитной, валютно-финансовой, торговой, таможенной и тарифной политики, развитие единых транспортных, энергетических, информационных и правовых систем, выработку комплекса согласованных мер государственной поддержки развития приоритетных отраслей экономики, производственной и научно-технологической кооперации.

Богатый мировой опыт показывает, что ускорить экономический рост государствам, имеющим сходные с центральноазиатскими параметры, удавалось путем радикального реформирования аграрного сектора за счет его превращения в одну из базисных платформ обрабатывающей промышленности, интенсивной эксплуатации природных богатств, наконец, специализации на транзитных и транспортных услугах. Успеха достигали те государства, которые комбинировали все эти четыре направления.

Однако возможности центральноазиатских государств в использовании мирового опыта ограничены рядом объективных обстоятельств, и пока ни одна страна не может надеяться на быстрое улучшение ситуации в аграрном секторе. В ближайшем десятилетии, скорее, будет наблюдаться дальнейшая деградация сельского хозяйства: сокращение площадей культивируемых земель и поголовья скота, падение урожайности в земледелии и продуктивности в животноводстве, резкое снижение производительности труда.

Маловероятно в среднесрочной перспективе в странах региона и налаживание обрабатывающих промышленных производств экспортной направленности в масштабах, существенно влияющих на макроэкономические пропорции. Это относится и к транзитным услугам, поскольку существует немаловажное препятствие – неудачное географическое положение региона. Центральная Азия удалена от основных мировых центров производства и потребления. Буквально до последнего времени регион не обладал развитой инфраструктурой для выхода к транспортным магистралям мировой экономики, и по всему периметру своих границ дополнительно заперт, отрезан от морей государствами, что особенно касается Узбекистана, Кыргызстана и Таджикистана. Россия и Китай примыкают к Центральной Азии своими собственными периферийными экономическими зонами - Сибирью и северными провинциями. На южном направлении с ней соседствуют Иран, Турция, Афганистан,

Пакистан и другие, близкие по уровню развития государства, которые ни при каком раскладе не могут претендовать на роль региональных генераторов современного роста.

Безусловно, отмеченные негативные последствия неудачного географического расположения в принципе преодолимы. Однако его угнетающее воздействие на экономический рост будет давать о себе знать долгое время. В этой ситуации растущую популярность приобретает идея "Шелкового пути XXI века", возрождение которого должно позволить преодолеть географическую изоляцию Центральной Азии и экономически открыть ее миру. Возрождение Великого Шелкового пути весьма значимо для успешного проведения политики экономических и демократических реформ в странах Центральной Азии, обеспечения региональной безопасности и стабильности, учреждения экономических и коммуникационных связей, создания надежной системы транспортировки нефти и газа, выхода западных стран на рынки Центральной Азии и Азии в целом и, наоборот.

С момента своего рождения государства постсоветской Центральной Азии оказались в поле притяжения мощных полюсов современного мира. Растущее влияние на ситуацию в Центральной Азии оказывают экономические лидеры Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Развитие пяти центральноазиатских государств в сторону АТР идет достаточно быстро, их будущее зависит от того, насколько удачно они смогут вписаться в разделение труда в этом регионе.

Для всех центральноазиатских государств основной формой участия в мировой экономике является торговля. Экспортные и импортные потоки в Центральной Азии значительно превосходят по объему внешние кредиты и займы, не говоря уже о притоке в регион прямых инвестиций. Государства АТР стали третьим по значимости внешнеторговым партнером Центральной Азии, после России и Европы. И как бы не разворачивались события, перспективы центральноазиатских государств зависят от ситуации в АТР, и устойчивое развитие Центральной Азии возможно лишь через интенсификацию экономического взаимодействия со странами АТР.

Вторым по важности экспортным рынком после России стал Китай. Для Китая торговля с Центральной Азией составляет 1% его совокупного внешнеторгового оборота. Другим важным партнером Центральной Азии в АТР является Южная Корея. Для Узбекистана это основной экспортный рынок в регионе. Причем, если Китай преимущественно закупает продукцию в центральноазиатских государствах при сравнительно небольшом экспорте, то Южная Корея выбрала Узбекистан в качестве пробной инвестиционной площадки. Динамично развиваются внешнеторговые связи Южной

Кореи и с Казахстаном, чему способствует наличие здесь корейской диаспоры. Товарооборот с Японией растет медленно.

Есть основания полагать, что в XXI веке Центральная Азия превратится в одну из энергетических кладовых мировой экономики, хотя даже в отдаленной перспективе она не имеет серьезных шансов потеснить Персидский залив в качестве основного поставщика нефти и газа на мировой рынок. Тем не менее каспийский регион, главным образом Казахстан и Туркменистан, вполне могут занять на рынке место, аналогичное тому, которое сейчас принадлежит Норвежскому морю.

Япония крайне заинтересована и способна заметно ускорить строительство нефте- и газопроводов, открывающих региону доступ к эффективным рынкам сбыта. Она заинтересована в центральноазиатских углеводородах даже больше, чем Китай, в скорейшем разблокировании "замкнутой" Центральной Азии по любому из возможных маршрутов - через КНР, либо Турцию, либо Иран, Афганистан или Пакистан.

Немаловажное значение в регионе придается железнодорожному строительству. Мечтает о своей железной дороге и Кыргызстан. Так, Президент А. Акаев в беседе с послом КНР заявил, что Китай стал самым крупным партнером Киргизии за пределами СНГ, и появление кыргызско-китайской железной дороги будет стимулировать развитие экономики и контактов в регионе. Поэтому в конце 1997 г. в Бишкеке прошло заседание трехсторонней комиссии по строительству железной дороги Андижан-Ош-Кашгар.

Процесс железнодорожного строительства между странами Центральной Азии и их соседями будет продолжаться.

Сложные географические условия на многих участках границ центральноазиатских государств (пустыни, нагорья, высочайшие горные системы земного шара), затрудняющие прокладку железных дорог, вынуждают прибегать к строительству автомобильных дорог. Особенно заинтересован в этом Китай, который придает большое значение развитию экономических связей с Центральной Азией.

Для центральноазиатских государств важен выход к морю и кратчайший путь к Индийскому океану через Пакистан. Основные работы в этом направлении осуществляются в рамках программы ТРАСЕКА. Туркменское правительство считает своей ближайшей задачей создание национального морского флота, в том числе и танкерного. Определенные перспективы с развитием морского судоходства связывает и Казахстан, имея в своей системе шесть речных и два морских порта. Таким образом, в сравнительно короткие сроки центральноазиатским государствам удалось заложить договорно-правовую основу развития

транспортных связей с соседними азиатскими странами.

Параллельно финансируется строительство автомобильных дорог и мостов. Крупные кредиты предоставляются для реконструкции аэропортов. Включение Центральной Азии в глобальное телекоммуникационное пространство идет быстрыми темпами. Этот проект дает жизнь множеству локальных и региональных начинаний.

Итак, сегодня в центральноазиатском регионе нет недостатка в различных транспортных проектах, охватывающих все виды транспорта и призванных решить проблему расширения связей с другими азиатскими странами. Хотя при реализации многих проектов разворачивается политическая борьба, вступают в силу законы конкуренции. Это указывает на то, что транспортные объекты центральноазиатского региона имеют не только локальное значение. С осуществлением транспортных проектов страны Азии вкладывают свои надежды в глобализацию процессов сотрудничества не только в области экономических связей, но и внешнеполитического и культурного сближения.

В основе межгосударственных соглашений по управлению и использованию водных ресурсов в центральноазиатском регионе должны быть базовые принципы. Водный менеджмент должен осуществляться на основе четкого определения межгосударственных соглашений и договоров в сфере водных отношений. Межгосударственные водные отношения должны строиться на экономической основе, и необходимо участие водопотребляющих стран в содержании и эксплуатации гидротехнических объектов в зонах формирования стока. Важно установить плату за воду и разделять доходы, получаемые соседними государствами в результате использования ими водных ресурсов, формирующихся, например, в кыргызских горах.

С переходом стран региона к рыночной экономике ухудшилось выполнение природоохранных и водоохранных мероприятий, требующих значительных капиталовложений.

Важное значение в центральноазиатском регионе придается развитию выставочного бизнеса. Так, на пороге XXI века компания Itesa активно развивает выставочный бизнес Казахстана, организуя более 40 выставок по самой различной тематике по всей Центральной Азии, чем вносит огромный вклад в развитие выставочного бизнеса международного уровня в этой стране. С внешнеэкономической точки зрения организация международных выставок, как никакое другое мероприятие, способствует расширению экономических отношений с зарубежными компаниями, привлечению иностранных инвестиций и развитию рынка.

Поэтому правительства центральноазиатских государств должны быть заинтересованы в поддержке данного направления.

Суверенные государства региона проводят активную работу по формированию открытой экономики. Особые успехи проявляет Узбекистан, будущее экономики которого видится в интеграции ее в мировое хозяйство. Особые надежды Узбекистан связывает с восстановлением Великого Шелкового пути (ВШП), поскольку создаются предпосылки для развития в республике современной индустрии туризма. Поэтому по ВШП в Самарканде, Бухаре, Хиве, Ташкенте предусмотрена организация специальных открытых экономических зон международного туризма. Велика значимость тематического парка "Великий Шелковый путь в миниатюре" как экономическая (высокодоходный объект), так и социальная - обеспечение дополнительными рабочими местами, развитие социальной сферы и, безусловно, политическая - создание нового имиджа республики. Существуют и другие проекты возрождения ВШП, в результате которых были открыты центры ремесел в Бухаре, Самарканде, Хиве и созданы ассоциации ремесленников в этих городах, каталог изделий ремесел.

Для возрождения ВШП Узбекистан взаимодействует с Европейским Союзом (ЕС) в рамках программы ТАСИС по проекту ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия). В рамках проекта намечается реконструкция объектов дорожной вспомогательной инфраструктуры и строительство современных гостинично-складских сервисных центров, ведется работа по привлечению иностранных инвесторов,

Велика и роль Организации экономического сотрудничества (ЭКО), которая планирует принять деятельное участие в строительстве железнодорожных и автомобильных магистралей в регионе.

Практика последних десятилетий убедительно свидетельствует, что эпоха ориентации на собственные силы в развитии национальных экономик уходит в прошлое, так как становится тормозом экономического и социального прогресса, связанным с нерациональным использованием собственных ресурсов, и это в конечном итоге затрудняет продвижение к рыночной экономике.

Государственная власть в центрально-азиатских республиках хотя и делает ошибки, но достаточно уверенно держит курс на продолжение и завершение демократических и рыночных реформ. Уже есть позитивные сдвиги в экономике, и проблема состоит в том, чтобы умножить и расширить их. Мировое сообщество создает благоприятный фон для демократических и рыночных

*Сообща можно  
строить экономику,  
улучшать жизнь  
населения и делать  
эту жизнь более  
образованной,  
духовной и  
нравственной.*

преобразований, только этим надо умело пользоваться.

Несмотря на разное отношение к реформам различных слоев населения, в народе, обществе в целом сохраняется и поддерживается гражданское и межнациональное соглашение, толерантность в обществе, источником которых является общенациональный патриотизм.

Экономическое сотрудничество в странах центральноазиатского региона должно осуществляться на принципах долгосрочного партнерства, отвечающего стратегическим интересам обеих сторон путем взаимодействия между регионами, хозяйствующими субъектами независимо от их форм собственности, с соблюдением общепризнанных норм международного права и национального законодательства.