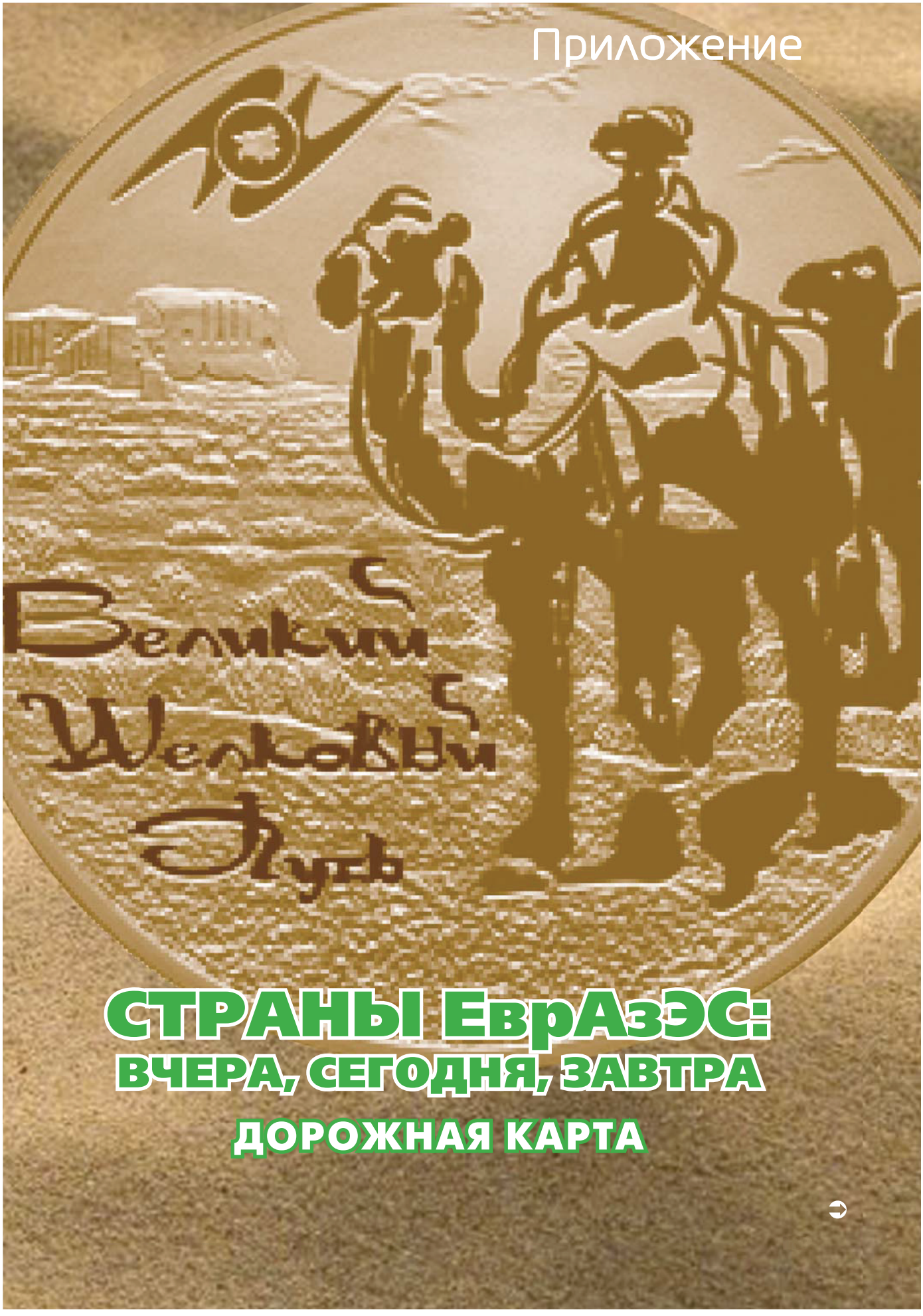
Приложение



СТРАНЫ ЕврАзЭС:
ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА
ДОРОЖНАЯ КАРТА



А.В. Торопыгин

ВЕЛИКИЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ. ПЕРЕЗАГРУЗКА

В конце XIX в. немецкий географ Фердинанд фон Рихтгофен назвал систему караванных маршрутов, связывающих Китай с Западом, «Шелковым путем» (Далее – Великий шелковый путь). Название это понравилось и вскоре стало практически всеобъемлющим. Оно, ни много ни мало, охватило почти всю историю контактов Востока с Европой, начиная со времени открытия римлянами шелковой ткани в I в. до н.э. Наиболее протяженный и магистральный участок шелкового пути проходил через территории Центральной Азии. И его возрождение связывается с развитием новых государств этого региона.

ПРОШЛОЕ.

Великий шелковый путь – одно из наиболее значительных достижений в истории мировой цивилизации. Разветвленные сети караванных троп и дорог пересекали Европу и Азию от Средиземноморья до Китая и служили в эпоху древности и средневековья важным средством торговых связей и диалога между культурами Запада и Востока. Как торговая магистраль Великий шелковый путь возник в III в. до н.э. и просуществовал до XVI в., когда ойкумена эллинская сомкнулась с ойкуменой Востока. Цивилизации предстали в образе двух сообщающихся сосудов, переливающих друг в друга свои познания. Артериями, соединявшими эти сосуды, были торговые пути. По ним провозились не только товары, на протяжении веков дороги становились проводниками культур, наук, технологий и религий.



Правитель и ученый Улугбек.

Немало опустошительных войн, разрушений, пожарищ, голодомора видели древние торговые города, расположенные вдоль Великого шелкового пути. Одни из них канули в вечность, оставив потомкам развалины, овеянные легендами, другие – не раз полыхали в огне, погибали и вновь возрождались, чтобы поражать мир богатством, синевой куполов, ажурной терракотовой вязью мавзолеев и мечетей, навсегда, казалось, забытыми идеями. Веками шумели разноязычные восточные базары, сотни лет по пыльным караванным дорогам

везли для продажи европейцам драгоценные шелка и каменья, пряности и красители, золото и серебро, экзотических южных птиц и зверей.

Караванными путями передвигались не только товары, но и пилигримы. Так, с пилигримами в Китай попадает буддизм, а позднее – маздеизм (более известный нам как зороастризм – «культ небесного бога огня») и манихейство (учение Мани, известное под именем религии Света), пришедшие из Персии. А в Центральной Азии распространяется несторианство.

Караваны, груженные шелком из Китая, пряностями и самоцветами из Индии, серебряными изделиями из Ирана, византийскими полотнами, афросиабской керамикой и многими другими товарами, шли по пустыням Каракумы и Кызылкум, через оазисы Мерва и Хорезма, безбрежными степями Сары Арки, преодолевали перевалы Памира, Тянь-Шаня, Алтая, переправлялись через реки Мургаб, Амударью и Сырдарью. На пути караванов стали возникать и расцветать богатые города, торговые и ремесленные поселения, караван-сараи: в

Преданья старины глубокой

Обсерватория Улугбека

Внук великого Тимура Махаммад-Тарагай, в будущем Улугбек – Великий князь, как стали называть этого властителя и ученого, родился в 1394 г. Двор Тимура, который был в это время в походе в Иран и Переднюю Азию, сопровождал его, и ребенок родился в г. Султания в Иранском Азербайджане. Внук еще дважды был в походах, сопровождая деда. Сначала в Индии, а затем в Малой Азии и Сирии. Как предполагают историки, именно во втором походе восьмилетний Улугбек попал в г. Марага, где и увидел руины знаменитой обсерватории. Было это в 1402 г. И хотя от крупнейшей обсерватории средневековья к этому времени осталось немного, астроном XIV–XV вв. Киясаддин Каши писал, что на проект обсерватории в Самарканде, безусловно, оказала влияние архитектура марагинской обсерватории.

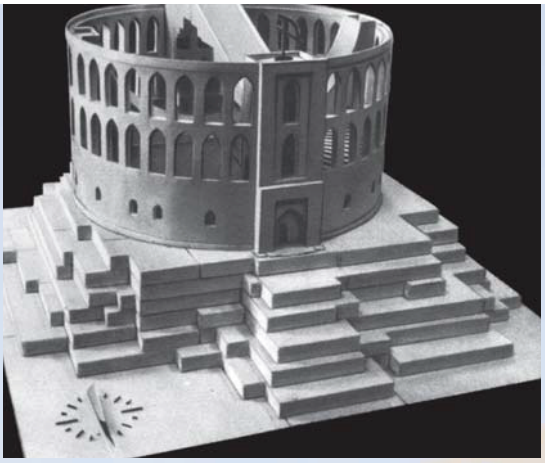
Со смертью Тимура начинается война за наследство. Отец Улугбека берет Самарканд. В 1409 г. Улугбек становится правителем сначала Самарканда, а потом и всего Мавераннахра (арабское название территории между Амударьей и Сырдарьей). Самарканд превращается в интеллектуальный центр ханства, и в 1417 г. правитель собирает «ученый совет» и обсуждает, как осуществить свою давнюю мечту – построить обсерваторию, какие инструменты должны быть в ней, какие наблюдения вести.

Скорее всего, говорят историки, строительство закончили в 1419 или 1429 г.

«…К северу от Самарканда, с отклонением к Востоку, было назначено подходящее место. По выбору прославленных астрологов была определена счастливая звезда, соответствующая этому делу. Здание было заложено так же прочно, как основы могущества и базис величия… Образ десяти небес и изображение семи небесных кругов с градусами, минутами, секундами и десятыми долями секунд, небесный свод с кругами семи неподвижных светил, изображения подвижных звезд, климаты, горы, моря, пустыни и все, что к этому относится, было изображено в рисунках восхитительных и начертаниях несравненных внутри помещений возвышенного здания, высокого воздвигнутого», – читаем у историка Абдаразэака, современника Улугбека.

Наблюдения и вычисления, сделанные с помощью «небесных кругов с градусами…» и астрономических инструментов прославили Улугбека. Но власть его не покоилась на «основе могущества и базисе величия». Увлечение науками позволило обвинить его в ереси, а мечтающий о троне сын Улугбека Абд ал-Латиф воспользовался потерей доверия к отцу у войска и пошел на него войной. Войско Улугбека было разбито, а сам он казнен.

Звездные таблицы Улугбека остались последним словом средневековой астрономии, той высшей ступенью, которой могла достичь астрономическая наука до изобретения телескопа. Достижения его астрономической школы оказали огромное влияние на развитие науки Запада и Востока, в том числе Индии и Китая.



Макет обсерватории Улугбека. Автор – доктор архитектуры В.А. Нильсен – принимал участие во вскрытии остатков обсерватории.

Туркмении – Мерв; в Узбекистане – Бухара, Самарканд, Ургенч, Хива; в Казахстане – Отрар, Туркестан, Тараз, Испеджаб; в Киргизии – Джуль, Суяб, Новокент, Баласагун, Борскоон, Таш-Рабат, Ош, Узген и многие сотни других. Можно сказать, что это центр – квинтэссенция Великого шелкового пути. За каждым названием стоит очень многое.

В разное время Великий шелковый путь соединял четыре империи: Римскую, Парфянскую, Кушанскую и Ханскую, а их, в свою очередь, – со многими другими государствами, народами и племенами. На смену этим империям приходили другие – Сасанидская, Византия, Арабский халифат и Империя монголов. Менялись и караванные пути, открывались пути морские. Но сама система Великого шелкового пути, как известно, просуществовала вплоть до XV в.



Сотни лет по караванным дорогам везли для продажи европейцам драгоценные шелка и каменья, пряности и красители, золото и серебро... История Великого шелкового пути запечатлена на реверсе «интеграционной» монеты Банка России (Международная монетная программа стран – членов ЕврАзЭС).



Современный вид музея обсерватории Улугбека.

Известно, что в Риме шелк называли «серскими» тканями. Возможно, через разных посредников сюда пришло и его китайское имя – «сы», но родина материи оставалась для римлян загадкой. Считалось, что это расположенная на краю мира страна серов. Ее никак не связывали с Китаем – для римлян таинственными землями, известными им как Тина. Но слово «Тина», без сомнения, восходило к империи Цинь, основанной в 221 г. до н.э.

НАСТОЯЩЕЕ.

Технические возможности транспорта, а главное, политическое устройство мира были таковы, что до 90-х годов прошлого века этими маршрутами практически не пользовались. Однако на грани веков стало ясно, что ренессанс Великого шелкового пути должен состояться. Экономическое развитие стран этого настоятельно требовало.

Может показаться странным, но впервые стремление европейских и азиатских стран обеспечить более тесные связи и интеграцию своих транспортных систем нашло отражение в заявлениях, прозвучавших на Международной евро-азиатской конференции по транспорту, состоявшейся в мае 1998 года в нашем городе. Но это странно только на первый взгляд. Автору этих строк довелось присутствовать на конференции. Всем участникам запомнилась деловая и заинтересованная ее атмосфера. И это действительно было так, потому что в 2000 году на Второй такой конференции, тоже в Санкт-Петербурге, ЕЭК ООН и ЭСКАТО

ООН[1] представили «Общую стратегическую позицию организаций по евро-азиатским транспортным связям» – документ, охватывающий все направления развития транспорта в регионе Евразии.

В «Стратегической позиции» были предложены четыре основные евроазиатские транспортные коридора:

- Транссиб: Европа (паневропейские транспортные коридоры) – Российская Федерация – Япония (с тремя ответвлениями из РФ на: Казахстан – Китай; Корейский полуостров; Монголия – Китай);

- ТРАСЕКА: Восточная Европа – переправа на Черном море (Кавказ) – переправа на Каспийском море – Центральная Азия;

- Южный: Юго-Восточная Европа – Турция – Исламская Республика Иран (с двумя ответвлениями на: Центральная Азия – Китай; Южная Азия – Юго-Восточная Азия, Южный Китай);

- Север – Юг: Северная Европа – Российская Федерация (с тремя ответвлени-

[1] ЕЭК – Европейская экономическая комиссии; ЭСКАТО – экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, структурные институты Организации Объединенных Наций.



Щедрое солнце, необычайно вкусные фрукты, овощи, орехи...

ЕЭК ООН: Вкусно! Но надо добавить стандарты

Центральная Азия известна щедрым солнцем, а также необычайно вкусными фруктами, овощами и орехами. На плодородных орошаемых землях Ферганской долины произрастает огромное количество данной продукции. Эксперты ЕЭК ООН на своем втором региональном семинаре продемонстрировали фермерам и предпринимателям как с помощью международных стандартов можно повысить товарное качество и экспортный потенциал продукции. Обеспечение соответствия стандартам товарного качества ЕЭК ООН является ключевым вопросом, если страны желают реализовывать свою продукцию на зарубежных рынках.

В рамках семинара были согласованы три основные рекомендации:

- страны Центральной Азии должны разработать законодательную базу для внедрения стандартов товарного качества;

- стандарты ЕЭК ООН должны стать частью этой законодательной базы и в качестве государственных стандартов должны стать обязательными к исполнению, по крайней мере в отношении ограниченного количества приоритетных экспортных продуктов;

- государствам также необходимо учредить службу контроля качества для обеспечения соблюдения данных стандартов.

Акцентируя внимание на конкретных видах продукции с большим экспортным потенциалом для стран Центральной Азии, эксперты из нескольких стран–членов ЕЭК ООН продемонстрировали фермерам и предпринимателям Таджикистана как применяются стандарты ЕЭК ООН в отношении свежего и вяленого абрикоса, свежего столового винограда и сушеного изюма, дынь и арбузов, лука и грецкого ореха.

Для мелких фермеров может быть выгодным самоорганизация в виде производственных структур с едиными требованиями к качеству и единой системой обеспечения качества.

В семинаре также участвовали специалисты из Армении, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Республики Молдова и Украины.

Дополнительные штрихи

КАЗАХСТАН

В портовой Клайпеде в конце 2010 года состоялось торжественное открытие первого Почетного консульства Республики Казахстан в Литве. Для такой страны, как Казахстан, хранящей в своих недрах всю таблицу Менделеева, любые ворота на внешние рынки важны. Тем более такие привлекательные, как клайпедские морские. Это прямой и короткий путь к европейскому потребителю через территорию дружественной Казахстану Литвы.

Природные ресурсы, их добыча и экспорт стали «локомотивами» казахстанской экономики и вывели ее на траекторию устойчивого роста. Высокие показатели сырьевого экспорта и доли добывающей промышленности в ВВП характерны для стран, обладающих значительными запасами природных ресурсов. В этом контексте на сегодняшний день Казахстан позиционирует себя как один из самых крупных и перспективных экспортеров трех важнейших на мировом рынке товаров: нефти, металлов и зерна. Казахстанцы в мире бизнеса известны как надежные партнеры. С ними любят иметь дело самые крупные мировые корпорации. Из чего автоматически следует: новый «Шелковый путь» евроазиатскому гиганту просто необходим. Он, кстати, далеко не исчерпывается Клайпедой. Но литовский порт – это крупная составляющая дороги на пути в Европу.

При открытии консульства была выражена уверенность, что первое на литовской земле Почетное консульство послужит не только делу укрепления экономических связей между двумя государствами, но и будет способствовать созданию благоприятного политического, культурного, гуманитарного диалога в отношениях между народами.

Эугениюс Гентвилас, руководитель порта Клайпеды:

– Прекрасно помню, как сравнительно недавно Клайпедский порт перевалил казахстанское зерно и ферросплавы. Только долгосрочных договоров по этой продукции хватит, чтобы обеспечить порт на десятилетия вперед. Но мы надеемся, что станем принимать и другие грузы из Астаны.



Уникальный Город царей – Джувара в Кызылординской области вновь порадовал ценными находками относящимися ко времени Шелкового пути.

***

Казахстан поддерживает региональные инициативы США для Центральной Азии – такие как «Новый Шелковый путь» (подробнее см. в этом номере. – **Ред.**), а также Рамочное соглашение о торговле и инвестициях между США и Центральной Азией, о чем заявил на международной конференции в Вашингтоне министр иностранных дел Казахстана Ержан Казыханов. «Мы поддерживаем проект “Новый Шелковый путь”, целью которого является создание региональной сети экономических и региональных транзитных связей, соединяющих Южную и Центральную Азию с Афганистаном», – подчеркнул министр.

***

В ноябре 2011 года в столице Республики Казахстан Астане прошел Первый Международный транспортно-логистический форум ▸▸

Дополнительные штрихи / КАЗАХСТАН

«Шелковый путь», организованный в рамках VIII Международной конференции «ТрансЕвразия: Транзит. Бизнес. Интеграция». Участники мероприятия и регуляторы рынка получили возможность познакомиться с опытом применения современных методов и технологий логистики и управления цепями поставок. Форум стал площадкой для диалога между государством и бизнес-сообществом по обсуждению вопросов транспортной логистики, формированию казахстанской транспортно-логистической системы и ее интеграции в мировую систему сообщений.

Развитие транспортной логистики является приоритетом для Казахстана, одним из условий успешной реализации государственной программы по форсированному индустриально-инновационному развитию страны. К 2016 году в республике планируют создать адекватную и конкурентоспособную систему транспортной логистики, которая обеспечит Казахстану статус логистического бизнес-хаба региона.

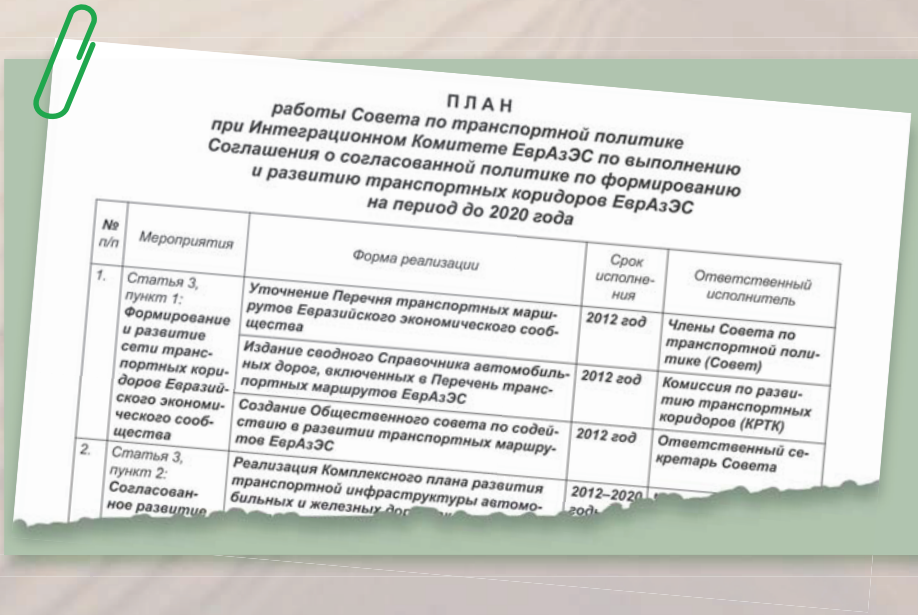
***

В целях укрепления сотрудничества в сфере организации контейнерного сервиса сообщением и увеличения транзитного потенциала Казахстана делегация компании «НК «Қазақстан темір жолы» посетила с рабочим визитом КНР. Казахстанская делегация встретилась с администрацией города Чунцин. Состоялось обсуждение проекта «Азия – Европа» и возможностей для активизации регулярного контейнерного поезда «Новый Шелковый путь» по маршруту Чунцинь – Дуйсбург. Стороны обсудили вопросы создания пула контейнеров и фитинговых платформ для обеспечения грузопотоков на маршруте Чунцинь–Дуйсбург, обеспечения обратной загрузки контейнеров и формирования прозрачной тарифной политики.

В рамках визита делегацией АО «НК «КТЖ» также были проведены деловые встречи с представителями ОАО «Российские железные дороги», ОАО «ТрансКонтейнер», АО «РЖД-Логистика», «DB Schenker», AG «Deutsche Bahn».

ями на: Кавказ – Персидский залив; Центральная Азия – Персидский залив; переправа на Каспийское море – Исламская Республики Иран – Персидский залив).

Также необходимо отметить, что в рамках Евразийского экономического сообщества разработан План работы по выполнению Соглашения о согласованной политике по формированию и развитию транспортных коридоров ЕврАзЭС на период до 2020 года. В соответствии с этим планом предполагается:



ПЛАН
работы Совета по транспортной политике при Интеграционном Комитете ЕврАзЭС по выполнению Соглашения о согласованной политике по формированию и развитию транспортных коридоров ЕврАзЭС на период до 2020 года

№ п/п	Мероприятия	Форма реализации	Срок исполнения	Ответственный исполнитель
1.	Статья 3, пункт 1: Формирование и развитие сети транспортных коридоров Евразийского экономического сообщества	Уточнение Перечня транспортных маршрутов Евразийского экономического сообщества	2012 год	Члены Совета по транспортной политике (Совет)
		Издание сводного Справочника автомобильных дорог, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС	2012 год	Комиссия по развитию транспортных коридоров (КРТК)
		Создание Общественного совета по содействию в развитии транспортных маршрутов ЕврАзЭС	2012 год	Ответственный секретарь Совета
2.	Статья 3, пункт 2: Согласованное развитие	Реализация Комплексного плана развития транспортной инфраструктуры автомобильных и железных дор	2012–2020 год	

План помогает формированию Единого транспортного пространства для развития транзитного потенциала стран Сообщества.



- издание сводного справочника автомобильных дорог, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС;

- создание Общественного совета по содействию в развитии транспортных маршрутов ЕврАзЭС;

- реализация комплексного плана развития транспортной инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС;

- реализация приоритетных инвестиционных проектов по созданию и развитию объектов транспортной инфраструктуры транспортных маршрутов ЕврАзЭС;

- разработка проекта Концепции единой системы информационного обеспечения рынка транспортных услуг ЕврАзЭС;

- разработка проекта Стратегии транспортной безопасности ЕврАзЭС;

- реализация Стратегии создания и развития логистических центров ЕврАзЭС.

Если зарисовать известные нам направления движений караванов в древнее время и сравнить их с сегодняшними транспортными коридорами, они во многом совпадут.

ПРОШЛОЕ.

В ту эпоху у Рима не было прямых контактов с Китаем, но после завоевания Сирии в 64 г. до н.э. они установились с могущественной Парфянской империей, отправлявшей торговые караваны через Центральную Азию. Об этой эпохе имеются лишь отрывочные сведения.

Марко Поло – первый европеец, путешествовавший в XIII в. по Великому шелковому пути. Его родной город, расположенный в лагуне Адриатического моря на 120 островах, соединенных между собой 400 мостами, никого не оставляет равнодушным. Из Венеции Марко ушел вместе с отцом и дядей на Восток, когда ему было 15 лет.

На путешествие в один конец у Марко Поло ушло четыре года. Прожив 17 лет в Китае, на путь домой он потратил еще (или всего!) 3 года.

Марко вернулся в Венецию. Он, как говорят нам разнообразные источники, зажил спокойной жизнью человека своего сословия.

Облик города, между тем, как-то сам собой формировался под влиянием связей с Востоком. Базилика, или Собор Сан Марко, храм католический, но своим убранством и очертаниями, в особенности пятиглавием куполов, напоминает о восточном православии. Колонны со статуями Святого Феодора, древнего патрона города, и льва Святого Марка привезены с Востока. Фасад Сан Марко украшает знаменитая бронзовая квадрига. В Венецию она была привезена из Константинополя в 1104 году, после четвертого крестового похода, и спустя полвека водружена на фасаде Базилики в знак независимости республики.

Наверное на роду у Марко было написано переживать не только различные приклю-



Из Венеции Марко Поло ушел на Восток, когда ему было 15 лет.

Зеленое море Арала

Началась реализация регионального проекта по лесонасаждениям на территории высохшего дна Аральского моря

В конце минувшего года представители ЕЭК ООН и Международного фонда спасения Арала (МФСА) рассказали участникам заседания совместной сессии Комитета по лесоматериалам ЕЭК ООН и Европейской Комиссии по лесоводству ФАО «Орман 2011, леса в условиях развития зеленой экономики» о региональном проекте по лесонасаждениям на территории высохшего дна Аральского моря.

Этот проект, разработанный усилиями правительств Казахстана, Туркменистана и Узбекистана, основан на постоянной работе руководства этих государств по ликвидации последствий деградации окружающей среды и содействию в достижении экологической устойчивости в бассейне Аральского моря.

Процесс опустынивания оказал серьезное воздействие на Центрально-Азиатский регион. Ежегодно около 70 млн тонн песка, солей и опасных химических веществ поднимаются ветром со дна Аральского моря в атмосферу. Эти загрязняющие вещества разносятся на тысячи километров за пределы данного региона. Засаживание лесом десятков тысяч гектаров высохшего дна Аральского моря будет способствовать ликвидации последствий экологической деградации и поможет тысячам семей возвратиться в этот регион и возобновить хозяйственную деятельность.

Проект является важным компонентом Третьей программы бассейна Аральского моря, пятилетней программы действий МФСА, направленной на совершенствование экологических, социальных и экономических условий в данном регионе. ЕЭК ООН оказывает содействие фонду в области управления водными ресурсами, защиты окружающей среды и адаптации к изменению климата.

чения, но и попадать в неприятности. В 1298 году в ходе морского боя между генуэзцами и венецианцами Марко Поло был взят в плен и отправлен в Геную. Точных данных нет: то ли его держали в заложниках, то ли он сидел, как преступник, в тюрьме.

Как бы то ни было, именно в Генуе он встречает Рустичелло Пизанского – придворного писателя, автора рыцарских романов на французском языке. Здесь он тоже пленный, а служил в Англии при Генрихе и Эдуарде.

Марко Поло диктует ему свои воспоминания, Рустичелло записывает и обрабатывает текст. Книга имеет большой успех. Названия, принадлежащие этому произведению, различны: «О разнообразии мира», «Книга чудес», «Миллион». Так имя Марко Поло сливается воедино с понятиями «Великий шелковый путь» и «Восток».

НАСТОЯЩЕЕ.

Развитие евроазиатских транспортных связей – процесс долгосрочный. Для успеха такого мероприятия необходимы целенаправленная деятельность многих заинтересованных государств и их политическая воля, выраженная в соответствующих договоренностях. Основополагающие соглашения в сфере международных транспортных сетей следующие:

- Европейское соглашение о международных автомагистралях обеспечивает правительствам всех участвующих стран международные правовые рамки для создания и развития согласованной международной сети дорог. Участниками являются 36 государств, в том числе Кавказа и Центральной Азии;

- Европейское соглашение ЕЭК ООН о международных магистральных железнодорожных линиях обеспечивает правовые рамки для развития этого транспорта. В Соглашении участвуют 28 стран, в том числе страны Кавказа и ЦА.

Меньшую роль, по объективным причинам, играет Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения, которое распространяется на основные судоходные реки и каналы общей протяженностью 28 000 км, а также 350 портов международного значе-

У трансграничных вод есть надежные друзья

Первая встреча экспертной группы Конвенции ЕЭК ООН по трансграничным водам, а затем еще восемь встреч – для подготовки отчета по соответствию национального законодательства Туркменистана положениям конвенции и ее рекомендациям – состоялись в канун 2012 года в Ашхабаде.

Национальная экспертная группа была создана на основе решения Кабинета министров Туркмении с целью разработки предложений правительства страны по изменению законодательства в соответствии с Конвенцией ЕЭК ООН по трансграничным водам 1992 года. Группа состояла из 12 экспертов, включая двух заместителей министров. Поддержку группе оказывал секретариат ЕЭК ООН.

Основным результатом встреч стало определение рабочего плана группы и выявление правовых документов (таких оказалось более 30), нуждающихся в пересмотре своих положений. Надежной гарантией того, что документы не останутся на бумаге, а войдут в число главных инструментов международного сотрудничества, направленного на достижение целей развития тысячелетия в области воды, является участие в работе группы представителей ключевых руководящих органов Туркмении, таких как Меджлис, Министерств водного хозяйства, охраны природы, иностранных дел, финансов, экономического развития и сельского хозяйства.

Встречи проводились в рамках Водной инициативы ЕС и стали возможными благодаря финансовой поддержке Министерства иностранных дел Норвегии.



В ашхабадской встрече, придав ей «государственности», приняли участие заместители министров Туркменистана – Министерства водного хозяйства Ахмет Мухаммедов и Министерства охраны природы Джума Сапармурадов.

ния на территории от Атлантического океана до Уральских гор.

Понятно, что без хорошо налаженных многосторонних международных отношений в таком деле, как транспорт, не обойтись. Но транспорт – это и экономическая, и социальная сферы. Здесь существует определенная иерархия, где основные правила игры устанавливают комиссии ООН. Основными звеньями Великого шелкового пути являются два региона: Черноморско-Каспийский и Центральная Азия. Первый – под юрисдикцией ЕЭК, а для второго – были предложения об учреждении своей социальной и экономической комиссии ООН (для Центральной Азии). Но такое реше-



Гиссарская крепость на таджикской части Великого Шелкового пути – сегодня это музейный комплекс.

Дополнительные штрихи

ТАДЖИКИСТАН

Иран, Таджикистан и Афганистан возрождают Шелковый путь посредством железной дороги. Об этом недавно было сказано в интервью министра иностранных дел Ирана: «Данный проект соединяет железные дороги Таджикистана, Ирана и Афганистана. Таким образом, Шелковый путь будет возрожден: Китай связан железной дорогой с Таджикистаном и Казахстаном». Это заявление прозвучало на саммите глав персоязычных государств в Тегеране с участием президентов Ирана, Афганистана и Таджикистана.

***

Республика Таджикистан развивает туристический бренд «Шелковый путь». Таджикистан, начиная с 2007 года, является членом Всемирной туристической организации, и в этом ранге – со своей стороны на самом высоком государственном уровне – в мае 2010 года принимал Генерального секретаря этой организации ООН (Всемирной туристической организации ООН/ UNWTO) Талеба Рифаи. Во время своей встречи с Президентом Таджикистана Эмомали Рахмоном г-н Рифаи особо подчеркнул роль туризма в дальнейшем развитии и процветании местных экономик. Говоря о «Шелковом пути» (так называется долгосрочный проект под патронатом ВТО ООН, направленный на развитие туристических направлений вокруг древнего торгового маршрута), глава международной туристической миссии призвал к его совместной реализации все заинтересованные страны региона.

«Региональное сотрудничество служит главным локомотивом продвижения туризма в центрально-азиатском регионе. Мы рассматриваем “Шелковый путь” в качестве бренда, качество которого зависит о того, насколько надсуверенным и вненациональным станет сотрудничество всех заинтересованных сторон, а результат послужит блистательным примером такого взаимодействия», – сказал Генеральный секретарь ВТО ООН. «Являясь одним из ключевых пунктов на карте “Шелкового пути”, Таджикистан, вместе с другими странами, активно работает над созданием целостного туристического продукта, используя данный ресурс».

В рамках визита обсуждались также вопросы оказания помощи Таджикистану в создании программы развития туризма, которая должна сконцентрировать внимание на развитии, прежде всего, уникальных природных заповедников в горных районах страны и ее культурно-исторических объектов. Состоялась также встреча г-на Рифаи с министрами иностранных дел и финансов республики. Обсуждались дальнейшие шаги, направленные на превращение туризма в современную, конкурентоспособную отрасль таджикской экономики.

ние не было принято. И тогда по инициативе ЕЭК и ЭСКАТО была в 1998 году учреждена Специальная программа ООН – для стран Центральной Азии (СПЕКА).

В программе участвуют Афганистан, Азербайджан, Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан. В рамках Программы были созданы рабочие группы по основным направлениям развития сотрудничества, в том числе по транспорту и упрощению процедур пересечения границ. Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС/государства ЕЭП) активно взаимодействует со СПЕКА. Но не в мень-

СПЕКА укрепляет стабильность

11 ноября 2011 года в столице Туркменистана Ашхабаде прошел Экономический форум СПЕКА «20 лет регионального экономического сотрудничества и интеграции стран Центральной Азии: успехи, вызовы и перспективы». На пяти сессиях форума были обсуждены успехи и проблемы интеграции стран Центральной Азии за период, начиная с 1991 года. Участники форума выработали рекомендации в отношении дальнейших действий по укреплению политической, правовой и институционной основы регионального экономического сотрудничества и, в частности, наметили пути содействия развитию региональной торговли, транспорта, транзита и привлечения инвестиций.

После завершения форума состоялась Шестая сессия руководящего состава СПЕКА, в ходе которой была оценена деятельность в рамках этой программы ООН, проведенная со времени последней сессии совета СПЕКА в Женеве (2010 год), а также были заслушаны отчеты о ходе выполнения работы Проектных рабочих групп СПЕКА – по водным и энергетическим ресурсам, по транспорту и пересечению границ, торговле, статистике, по гендеру и экономике.

Сессия утвердила План работы СПЕКА на 2012–2013 годы, включая проекты укрепления стабильности и содействия устойчивому развитию Афганистана путем расширения регионального экономического сотрудничества в Центральной Азии.

шей степени – и с Черноморским экономическим сотрудничеством (ЧЭС).

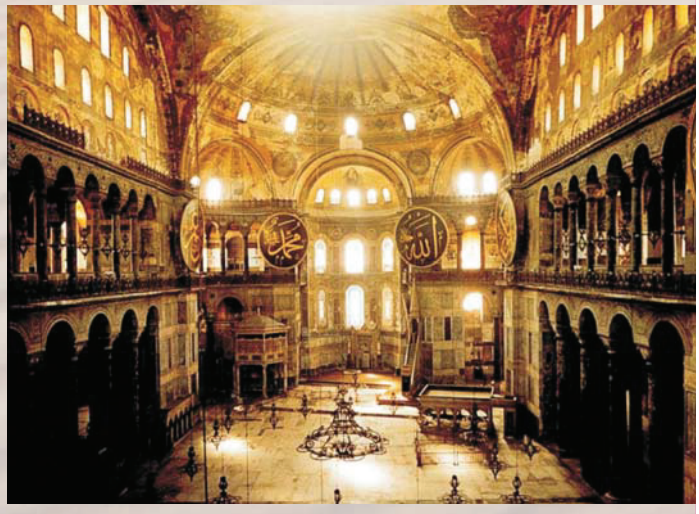
ПРОШЛОЕ.

Как ни идти на Восток: путем «северным», обходя Каспийское и Черное моря с севера, или путем «южным», соответственно обходя с юга, – не миновать Константинополь.

Византия–Константинополь–Стамбул, на наш взгляд, самое реальное воплощение понятия «Евразия»: город расположен в двух частях света. Его история – череда разрушений и возрождений. В апреле 1261 года рыцари-христиане завоевывают Константинополь, разоряют и разрушают его. В 1261 году его быстро и бескровно захватывает Византийская империя...

Это был один из важнейших, узловых центров торговых путей. Да и как могло быть иначе, учитывая его выгодное географическое положение. Поэтому город здесь существовал с глубокой древности. В 325 г. н.э. в центре Константинополя был построен ипподром – сейчас это большое зеленое пространство. В северной части ипподрома находилась императорская ложа, украшенная четырьмя великолепными бронзовыми конями (как мы знаем, Марко Поло видел их уже в Венеции). Ипподром разделяет собор Святой Софии – один из четырех крупнейших христианских храмов – и Голубую мечеть. Она соперничала с самой Меккой. Строители построили шесть минаретов, столько же, сколько у мечети в Мекке. Позже султан исправил эту оплошность и для поддержания первостепенности религиозного авторитета Мекки добавил к ней еще один, седьмой минарет.

В 1453 году Константинополь, как известно, завоевывают турки под предводительством Мехмета II. Жизнь стала перестаиваться на новый лад. Святую Софию превратили в мечеть – достроили минареты, внутренние помещения украсили изречениями из Корана. Но главное в том, что завоевание Константинополя османами внес-



Собор Святой Софии – один из четырех крупнейших христианских храмов.



В северной части Кыргызской Республики расположен Караван-сарай Таш-Рабат – постоялый двор для купцов и путешественников. Он был сооружен в XV веке на древнем торговом пути из Средней Азии в Китай.

Дополнительные штрихи

КИРГИЗИЯ

Киргизия возвращается к возрождению Великого Шелкового пути, и Концепция развития Великого Шелкового пути здесь сейчас актуальна. Она была опубликована еще в 1997 году, однако из-за политических переворотов и смен руководства работа приостановлена. «В настоящее время правительство и парламент Киргизии готовят законодательную базу и ведут идеологическую работу в этом направлении», – заявил общественный деятель Аликбек Джекшенкулов.

Здесь уместно напомнить об идее Виртуального Шелкового пути, для исполнения которой академические сообщества стран Центральной Азии (Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан) и Кавказа (Азербайджан, Армения, Грузия) будут подключены к глобальной компьютерной сети Интернет и Европейским научным и образовательным сетям посредством использования единого спутникового канала.

Киргизия с самого начала поддержала идею международного проекта «Виртуальный Шелковый Путь» и приняла активное участие в его подготовке и реализации. Так официальный старт данному проекту был дан на Иссык-Куле в сентябре 2001 г. во время проведения международного семинара по передовым компьютерным сетям. Обеспечение скоростного доступа к информационным ресурсам глобальной сети Интернет важно для динамичного развития страны. Не менее важно и создание современной коммуникационной инфраструктуры для академического сообщества внутри республики. Без создания современной информационно-коммуникационной сетевой инфраструктуры на основе передовых технологий образование и наука в Кыргызстане не будут иметь будущего. Понимая это, начиная с 1998 года, в стране началось построение научной и образовательной компьютерной сети на основе современных информационно-коммуникационных технологий.

Информационные технологии, что необходимо подчеркнуть, предназначены, прежде всего, для молодых людей. Развитие информационных технологий – это действенная забота о молодом поколении, а значит, о будущем страны.

ло серьезные коррективы в торговлю с Востоком. «Старый» путь теперь экономически стал не выгодным. Европейцы пытались вернуть все на круги своя, но тщетно. Крестовые походы, призванные попутно решить и эту задачу, с возложенной миссией не справились.

НАСТОЯЩЕЕ.

Истамбул (так здесь, и отличие от нас, называют Стамбул) – по-прежнему мировой перекресток. В соглашениях в сфере транспорта он значится Черноморской общеевропейской транспортной зоной. Это приморский маршрут (известная нам ТРАСЕКА), связывающий прибрежные страны Черного моря между собой и со странами Центральной и Восточной Европы – через панъевропейские транспортные коридоры – и далее, с выходом на страны Кавказского перешейка на ЦА.

Стамбул – один из крупнейших мегаполисов, где, как говорится, старина перекликается с современностью. Пройдя по набережной Босфора, на которой выставлены военные трофеи (пушки русских кораблей), можно выйти к Дворцу Долмабахче. Это разнообразие различных построек, в том числе и отдельные хозяйственные постройки, расположенные практически на общей терри-

тории комплекса. В одной из них находится международный секретариат Парламентской Ассамблеи Черноморского экономического сотрудничества (ПА ЧЭС) – международной организации, с которой у Межпарламентской Ассамблеи ЕврАзЭС сложились давние дружеские и деловые связи. Так же, как и МПА ЕврАзЭС, ПА ЧЭС гармонизирует национальные законодательства входящих в нее государств, в том числе и в области транспорта. Но все-таки ее «конек» – морское законодательство.

В рамках «Общей стратегии» был разработан так называемый Проект евроазиатских транспортных связей, в котором приняли участие пять региональных комиссий ООН. В нем, на основе оценки ожидаемого эффекта влияния развития связей на экономическое и общее развитие регионов, были поставлены цели:

- оказать помощь государствам в наращивании их национального потенциала, необходимого для развития межрегиональных наземных и смешанных наземных и водных транспортных связей;

- оказать помощь в преодолении основных препятствий в развитии перевозок, среди которых: неудовлетворительное выполнение международных конвенций, неэффективная практика пересечения границ, медленное совершенствование инфраструктуры, не уменьшающееся число административных барьеров, мешающих росту межрегиональной и внутрирегиональной торговли.



Дворец Долмабахче.

ПРОШЛОЕ.

В период своего расцвета Великий шелковый путь был чрезвычайно разработанным экономическим предприятием. Достаточно сказать, что различных платежей здесь было до ста видов. В караван-сараях находились специальные помещения – прообразы складов временного хранения. Здесь же проводились ярмарки. Если караван двигался дальше, то ему предоставлялся вооруженный отряд охраны – таможенный сопровождающий. Об этом нам сооб-



Русская «Таможня» – от тюрского «Тамга», белорусская «Мытница» – от русского «Мыт».

щают китайские источники. Известно также, что, например, русское название «таможня» происходит от тюркского «тамга» (это был один из таможенных сборов на Великом шелковом пути). По всей видимости, аналогичную этимологию имеет и слово «мытница», так называются современные таможни в Украине и Белоруссии (словом «мыт» обозначался оброк на территории русских княжеств).

НАСТОЯЩЕЕ.

Даже в некоторых частях региона евроазиатских транспортных связей, не затронутых политической нестабильностью, межрегиональные перевозки наземным транспортом страдают от чрезмерного административного и регулятивного бремени. В результате недостаточной согласованности норм, касающихся упрощения процедур торговли

Дополнительные штрихи

БЕЛАРУСЬ

Проект нового, современного «Шелкового пути», получив после недавней регистрации акционерного общества DEUL юридические рамки, уже, по свидетельству белорусской Интернет-газеты «Ежедневник», претворяется в жизнь. Общество, в число учредителей которого вошли известные латышские бизнесмены и общественные деятели, занято развитием водного пути из Балтийского в Черное море.

На первом этапе, как свидетельствует латышское изданит telegraf.iv, идет формирование соответствующей инфраструктуры в бассейне Даугавы до белорусского Витебска. Создана комиссия, занимающаяся привлечением инвестиций для необходимых исследований, включая, благодаря одному из инициаторов проекта, средства ЕС. Более того, инициаторы уже обратились к белорусским властям, и состоялась встреча с послом Беларуси в Латвии, который подтвердил заинтересованность проектом с белорусской стороны и готовность к финансовым вливаниям, если дело сдвинется с мертвой точки.

По сообщениям СМИ, есть и скептики, не уверенные, что так когда-нибудь произойдет. Этот проект появился еще во времена царя Николая II. В 1990-е годы его поочередно реанимировали украинские и белорусские власти, неудачно пытаясь наполнить реальным содержанием.

Неудачи, впрочем, закономерны. Дело в том, что, по подсчетам латышских экспертов, на то, чтобы новый «Шелковый путь» стал реальностью, необходимо около 90 млрд евро.

***

Беларусь является самым крупным клиентом Клайпедского порта: на ее долю приходится свыше 20% его общего оборота.



Экипаж команды «МАЗ-СПОРТавто» на этом новом болиде, созданном на Минском автомобильном заводе, успешно преодолел все восемь этапов трассы ралли-рейде «Шелковый путь–2010. Серия Дакар».

Во время встречи Президента Беларуси Александра Лукашенко с Президентом Литвы Далей Грибаускайте прозвучала мысль о том, что Литва и Беларусь могут развивать сотрудничество в создании цепи центров логистики для обслуживания потоков из третьих стран, прежде всего – из азиатского региона (Казахстан, Китай и др.). Идея подписания соответствующего трехстороннего соглашения между Литвой, Беларусью и Китаем возникла и была обсуждена в ходе именно этой встречи.

В Министерстве сообщений Литвы, однако, было справедливо заявлено, что прежде чем развивать сеть логистики, нужно обеспечить грузовые потоки, а также с участием казахстанской стороны привести в порядок железнодорожные магистрали, с тем чтобы можно было обеспечить скорость доставки грузов из Китая до Клайпеды за восемь суток. Министерство также призвало определиться с номенклатурой товаров, для чего требуется изучение возможных транзитных потоков с обеих сторон. От этого, в свою очередь, будут зависить инвестиции в развитие Клайпедского порта.

или их неправильного применения, а также в силу различий между правовыми режимами в государствах приходится иметь дело со сложными и длительными процедурами пограничного контроля, дискриминационными транзитными пошлинами и другими зачастую незаконными поборами, в результате чего стоимость перевозок существенно возрастает.

Как показывает практика ряда автомобильных перевозчиков, наиболее часто встречаются следующие препятствия на их пути:

- чрезмерные ограничения на автомобильное движение;

Документы

Евразийское экономическое сообщество
ИНТЕГРАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ

Решение от 16 марта 2012 г.
г. Москва

О ходе реализации Стратегии создания и развития системы международных логистических центров ЕврАзЭС

Интеграционный Комитет Евразийского экономического сообщества **решил:**

1. Принять к сведению Информацию Совета по транспортной политике при Интеграционном Комитете ЕврАзЭС о ходе реализации Стратегии создания и развития системы международных логистических центров ЕврАзЭС (прилагается).

2. Транспортным ведомствам государств–членов ЕврАзЭС обеспечить координацию работы по современной реализации Стратегии создания и развития системы международных логистических центров ЕврАзЭС.

Информация
о ходе реализации Стратегии создания и развития системы международных логистических центров ЕврАзЭС
(2009–2020 годы)

Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС (на уровне глав государств) от 10 октября 2008 года № 379 «О Мероприятиях на 2008–2010 и последующие годы по реализации Приоритетных направлений развития ЕврАзЭС», п. 14.4 предусмотрена реализация Стратегии создания и развития системы международных логистических центров ЕврАзЭС (далее – Стратегия) на 2009–2020 годы. Стратегия, основанная на положениях Соглашения между государствами – членами ЕврАзЭС о формировании Транспортного союза от 22 января 1998 года и Соглашения о согласованной политике по формированию и развитию транспортных коридоров ЕврАзЭС от 24 марта 2005 года, разработана Советом по транспортной политике при Интеграционном Комитете ЕврАзЭС (далее – Совет) и одобрена его решением от 2 декабря 2008 года.

Стратегия реализуется министерствами транспорта государств–членов ЕврАзЭС в целях инфраструктурного обеспечения транспортной деятельности стран Сообщества и реализации товаропроводящей системы сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия в рамках ЕврАзЭС.

В соответствии с Концепцией формирования Единого транспортного пространства ЕврАзЭС, утвержденной Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС (на уровне глав правительств) от 25 января 2008 года № 374, на первом этапе реализации Стратегии до 2012 года предусматривалось ввести в строй 27 логистических центров для построения основы системы международных логистических центров ЕврАзЭС (далее – СМЛЦ ЕврАзЭС). Цель создания СМЛЦ ЕврАзЭС – обеспечение ритмичного продвижения товаров по транспортным системам стран ЕврАзЭС, необходимого для развития их экономики, торговли и реализации транзитного потенциала.

На замедление темпов реализации Стратегии оказывает существенное влияние мировой экономический кризис, в частности, ослабивший частную инвестиционную деятельность в транспортную инфраструктуру и понизивший востребованность объектов транспортной инфраструктуры. Стали ниже объемы транзитных перевозок через территорию стран ЕврАзЭС, как автомобильных, ТС и железнодорожных, сократился спрос на складские, логистические, транспортные и сопутствующие им услуги.

Практические задачи Стратегии решаются поэтапно.

На первом этапе – до 2012 г. – создается опорная сеть МЛЦ ЕврАзЭС, объединенная в инвестиционный проект под названием «Транспортные ворота ЕврАзЭС».

Создаются четыре крупнейших МЛЦ ЕврАзЭС в оптимальных местах на транспортных маршрутах ЕврАзЭС с наибольшими товарными потоками:

1. «Западные ворота ЕврАзЭС» – МЛЦ ЕврАзЭС на территории Республики Беларусь на направлении г. Брест – г. Минск. В 2010 г. в Беларуси в районе г. Дзержинска введен в эксплуатацию МЛЦ «Минск-Белтаможсервис» для транспортно-логистического обеспечения функционирования Таможенного союза с западного направления. Логистический центр находится в государственной собственности и управляется РУП «Белтаможсервис».

Этим созданы необходимые условия для беспрепятственного перемещения транспортных средств, пассажиров, грузов и услуг через МЛЦ ЕврАзЭС, обеспечивается комплексное обслуживание грузопотоков, их таможенное обеспечение и наиболее комфортные условия для транзита через территорию ЕврАзЭС. ▸▸

Документы

2. «Восточные ворота ЕврАзЭС» – МЛЦ ЕврАзЭС на территории Республики Казахстан в районе г. Алматы или пограничного пункта Достык /Коргас. В соответствии с Государственной программой по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010–2014 годы, создается Свободная Экономическая зона «ПТЭЗ «Хоргос – восточные ворота», реализация проекта возложена на АО «ФНБ «Самрук-Казына».

Главная цель – обеспечить функционирование СЭЗ «ПТЭЗ "Хоргос – восточные ворота" и МЦПС «Хоргос» как единого целого, в качестве крупнейшего торгово-логистического и транспортного узла крупных транспортных проектов – автодороги «Западная Европа – Западный Китай» и железной дороги «Жетыген – Хоргос».

В 2007 года введен в эксплуатацию транспортно-логистический центр АО «Астана-Контракт» в г. Алматы в районе железнодорожной станции Алматы-1 производственной мощностью по переработке до 80 тыс. контейнеров в год. В 2008 году группой компаний «Аманат-инвест» введены в эксплуатацию индустриально-логистические центры «Даму» в городах Астана, Алматы и Актобе.

Министерством транспорта и коммуникаций РК сформирована Межведомственная комиссия по развитию логистической системы при Правительстве Республики Казахстан, в состав которой вошли представители государственных органов, акиматов и бизнес-сообществ. Для разработки конкретных предложений создана Проектно-реализационная группа по разработке Комплексного мастер-плана развития транспортно-логистической системы Республики Казахстан до 2030 года.

3. «Северные ворота ЕврАзЭС» – МЛЦ ЕврАзЭС на территории Российской Федерации в районе г. Санкт-Петербурга на направлении г. Москвы.

4. «Южные ворота ЕврАзЭС» – МЛЦ ЕврАзЭС на территории Республики Таджикистан в районе г. Худжанд (введен в эксплуатацию), Хорог (населённый пункт Танг – введен в эксплуатацию) и Турсунзаде (введен в эксплуатацию), Нижний Пяндж (началось строительство) и Мургаб (строится); и на территории Кыргызской Республики в районе г. Ош (прорабатывается вопрос выделения земельного участка на строительство логистического центра г. Ош).

Опорная сеть МЛЦ ЕврАзЭС обеспечивает функционирование основных транспортных коридоров транспортной системы Сообщества.

Одновременно в рамках национальных инвестиционных проектов государств Сообщества создаются МЛЦ ЕврАзЭС в перечисленных районах:

- в Республике Казахстан – в районах г. Астана (построен), г. Актау (строится) и г. Алматы (построен);
- в Кыргызской Республике – вблизи г. Бишкек (прорабатывается вопрос выделения земельного участка на строительство логистического центра города Бишкек);
- в Республике Беларусь – в районах г. Минск (построен) и г. Витебск;
- в Российской Федерации – в Московском транспортном узле (построен), в районах г. Нижний Новгород, г. Самара, г. Волгоград, г. Новороссийск, г. Калининград, г. Мурманск, г. Екатеринбург, г. Красноярск, г. Иркутск, г. Хабаровск, г. Владивосток и г. Находка.

На втором этапе (до 2020 г.) – завершается создание СМЛЦ ЕврАзЭС строительством МЛЦ в следующих районах:

- в Республике Казахстан – в районе г. Уральск, г. Актобе (построен), г. Семипалатинск, г. Кзылорда, г. Тараз, г. Шымкент и в районах пограничных пунктов пропуска Коргас/Достык (строится), Таскала, Бахты;
- в Республике Беларусь – в районе г. Гомель;
- в Российской Федерации – вблизи г. Архангельск, г. Вологда, г. Смоленск, г. Рязань, г. Тверь, г. Ярославль, г. Брянск, г.Орел, г.Липецк, г. Тамбов, г. Казань, г. Пермь, г. Саратов, г. Астрахань, г. Краснодар, г. Ростов-на-Дону, г. Уфа, г. Оренбург, г. Челябинск, г. Барнаул, г. Тюмень, г. Омск, г. Новосибирск, г. Улан-Удэ, г. Чита;
- в Республике Таджикистан – вблизи г. Душанбе (разработано ТЭО);
- в Кыргызской Республике – вблизи г. Ош (прорабатывается вопрос выделения земельного участка на строительство логистического центра г. Ош).

Практическая работа по созданию и функционированию СМЛЦ ЕврАзЭС ведется в форме пятисторонних консультаций по вопросам, вытекающим из целей, принципов и этапов формирования Транспортного союза и Единого транспортного пространства, в ходе заседаний Совета и Комиссии по развитию транспортных коридоров ЕврАзЭС. Эти органы вырабатывают согласованную позицию Сторон и участвуют в работе национальных и международных организаций в сфере транспорта и логистики.

Типовая модель МЛЦ ЕврАзЭС и его основные функции были разработаны и утверждены Советом. Наибольшая трудность состояла в мобилизации основных ресурсов, требующихся для создания МЛЦ ЕврАзЭС:

Документы

1. Правовые инструменты – государственные и региональные законодательства не всегда создают приемлемые для реализации инвестиционных проектов условия.

2. Земельные участки – основной ресурс создания МЛЦ, отсутствуют или находятся в частной собственности (особенно земельные участки до 150 га), что сопряжено с необходимостью их приобретения по коммерческой цене.

3. Финансирование строительства – осуществляется за счет собственных и кредитных ресурсов юридических лиц, которые решениями региональных органов власти определены в качестве исполнителей проекта. Финансирование предполагается индивидуально для каждого центра по типовому бизнес-плану через Евразийский банк развития, но попытки получения кредитных ресурсов Европейского банка развития для строительства МЛЦ имели отрицательный результат даже при соблюдении инвестором условий банка по оформлению необходимой документации.

Четыре МЛЦ ЕврАзЭС в рамках проекта «Транспортные ворота ЕврАзЭС» предполагается иметь в контрольном управлении государства–члена ЕврАзЭС на период формирования устойчивого рынка транспортных и логистических услуг в пределах Сообщества. Это завершено только в Республике Беларусь и ведется работа в Республике Казахстан.

В целом, транспортные ведомства государств–членов ЕврАзЭС выполняют определенные Стратегией плановые мероприятия по обеспечению ритмичного продвижения товаров через территорию Сообщества и включают в общую систему МЛЦ ЕврАзЭС объекты в согласованных местах. ■

- ненужная перегрузка;
- проверка и разгрузка транспорта на границе;
- сложные чисто национальные таможенные правила на всем маршруте;
- двойное налогообложение автомобилей;
- отсутствие стандартов, которым должны соответствовать автомобили;
- отсутствие на многих маршрутах элементарной безопасности для водителей грузового транспорта и для перевозимых ими грузов.

И, конечно же, широко распространенная коррупция. Так, по данным Международного союза автомобильного транспорта (IRU), 30% от стоимости фрахта на маршрутах так называемой новой евроазиатской автотранспортной инициативы (NELTI) уходит на неофициальные платежи различным контролирующим органам.[2]

К сожалению, это известная беда. И международное сообщество борется с ней методами, разработанными в «упрощении процедур торговли». Это проблема, в решении которой сотрудничают многие международные организации.

Согласно международным документам, содержание понятия «упрощения процедур торговли» толкуется как охватывающее формальности, процедуры, документацию и операции, связанные с операциями в области внешней торговли. А цели упрощения процедур торговли определяют как:

- упрощение формальностей, процессов и процедур, связанных с торговыми потоками через национальные границы (так, целям упрощения служит объединение ряда административных документов в единый, опирающийся на заранее определенный формат документ, примерами которого могут служить Формуляр – образец ООН и единый административный документ Европейского союза);

- гармонизация, или приведение национальных формальностей, процессов, процедур, конвенций, стандартов и практики участвующих государств, касающихся пересечения границы, в соответствие с международными конвенциями, стандартами и практикой (например, в соответствие с Конвенцией по облегчению международного морского судоходства Международной морской организации или с Международной конвенцией ЕЭК ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, 1982 г.);

- стандартизация обозначает процесс разработки согласованных международных форматов практической работы, процедур, документов и информации (примеры стандартизации: Формуляр – образец ООН для внешнеторговых документов и Стандартов ООН для электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте, ЭДИФАКТ).

[2] Вестник представительства Международного союза автомобильного транспорта в Евразии. – М., 2010. – № 4 (45).

В фокусе

Стратегия развития Шелкового пути получает поддержку правительства США

На заседании Генеральной ассамблеи IRU (Международный союз автомобильного транспорта), которое состоялось в ноябре 2011 года в Женеве, представитель Центрального командования США Тед Ходсон рассказал о видении американским правительством развития Шелкового пути. Приводим два фрагмента из его выступления

Почему необходимы наземные перевозки в Афганистан

В 2010 году небольшая группа сотрудников Центрального Командования начала думать о том, как можно «выиграть войну» в Афганистане, перейдя от военных действий к экономическому развитию. Вооруженные силы США перевозят больше товаров и грузов по всему миру, чем любая другая организация. В регионах, в которых мы работаем, мы ежедневно перевозим или передаем на хранение более 137 000 контейнеров. Для обеспечения наших операций мы ежедневно используем более 50 000 колесных автомобилей. Наш опыт работы в Средней Азии, Пакистане и Афганистане показал, что основным препятствием для экономического развития Средней Азии, Пакистана и Афганистана является отсутствие международно признанной торговой и транзитной практик, а также отсутствие соответствующей транспортной инфраструктуры. В результате из-за несовершенной торговли и процедур транзита Вооруженные силы США теряют более 50 млн долларов из-за хищений и повреждения грузов во время транспортировки через территорию Пакистана.

Мы знаем, что усовершенствованные торговля и транзит улучшат экономическое развитие Афганистана и позволят ему перейти от зависимости от благотворительной помощи к созданию экономически устойчивого государства. Мы также понимаем, что экономически сильный регион будет стабильным и безопасным для всех. Мы начали с рассмотрения Афганистана, но, в то же время, стали изучать соседний регион и в конечном итоге глобальный рынок для улучшения экономики Афганистана и достижения долгосрочной стабильности.

Новый Шелковый путь

Правительство Афганистана уже несколько лет поддерживает идею «Азиатской кольцевой дороги». Недавно Государственный Департамент США взял на себя руководство в этой области и переименовал эту идею в проект по созданию Нового Шелкового пути. Организация Объединенных Наций также подхватила эту идею и уже провела во время недавней сессии ООН несколько важных встреч. Европейский союз, в свою очередь, расширяет поддержку этого экономического плана.

Правительство Афганистана приняло и будет использовать концепцию Нового Шелкового пути для разработки экономического плана переходного периода по мере того, как военная миссия НАТО по командованию международными силами содействия безопасности в Афганистане перейдет к руководству Афганистана.

Мы видим, как улучшились наши отношения со странами Средней Азии в результате функционирования так называемой «Северной распределительной сети поставок». Для доставок в этой сети мы используем коммерческие грузовики и железнодорожный транспорт. Коммерческие маршруты поставок проходят через территорию стран Европы, Латвию, Россию, Турцию, Грузию, Азербайджан, Казахстан, Узбекистан, Кыргызстан и Таджикистан, и благодаря им между нами и этими странами улучшились дипломатические отношения и укрепилось сотрудничество. «Северная распределительная сеть поставок» также способствовала улучшению региональных перевозок, а наши программы местных закупок улучшают экономику региона.

Наш комментарий

Американская инициатива «Новый шелковый путь» направлена на то, чтобы способствовать восстановлению экономики, мира и стабильности в Афганистане с привлечением к этому процессу государств-соседей. По замыслу Вашингтона, план возрождения Великого шелкового пути должен предусматривать соединение энергетических и транспортных коммуникаций Центральной и Южной Азии, в том числе ЛЭП CASA-1000, газовых трубопроводов, автомобильных и железных дорог.

«Пока какой-то конкретной и подробной презентации этого проекта не было, но многие страны уже имеют свое мнение по данному вопросу», – сказал в беседе с корреспондентом ИТАР-ТАСС в Вашингтоне министр иностранных дел Киргизии Руслан Казакбаев. Министр напомнил, что эта тема активно обсуждалась в рамках 66-й сессии Генассамблеи ООН. Дискуссия на эту тему продолжилась на Стамбульской и Боннской международных конференциях по Афганистану. «Возможны также встречи в Чикаго. Кроме того, японская сторона выдвигает инициативу проведения конференции по афганскому вопросу, – сообщил глава МИД Киргизии. – Мы будем обсуждать эту инициативу в рамках наших региональных организаций, в частности, в рамках ОДКБ».

ПРОШЛОЕ.

Человек, который «закрыл Великий шелковый путь», родился в Генуе в 1446 году. Его звали Христофор Колумб. Но из Италии нам необходимо попасть в Испанию. Здесь ему удалось реализовать свое начинание – открыть морской путь на Восток.



Колокольня в Кордове.
Здесь была мечеть, внутри которой после реконкисты соорудили христианский собор с переделанной из минарета колокольней.

Целесообразность своего проекта Колумб доказывал долго и мучительно. В общей сложности на это ушло почти восемь лет. Впрочем, в те времена особенно-то и не спешили. Несколько раз он встречался с королем Фердинандом и королевой Изабеллой. Было это в Кордобе (Кордове), одном из последних мест, откуда христиане выдавили мусульман. В городе и сегодня стоит грандиозный мусульманский дворец. Огромное пространство, обнесенное стенами, перекрыто крышей, опирающейся на сотни колон. Колонны все разные, какие нашлись (при строительстве использовались и римские постройки). В центре, пробивая крышу, устремляясь в небосвод, – кафедральный собор. Минарет перестроен под колокольню.

Но даже такой долгий срок, как десяток лет, проходит. И Колумб возвращается в ставшую ему родной Испанию – возвращается с уверенностью, что открыл путь на Восток, совсем чуть-чуть не доплыв до Китая.

Вновь открытый континент преградил Колумбу путь в Китай. Колумб не предполагал, как велика наша планета.

А корабли из Персидского залива шли в Кантон. Путешествие через Персидский залив в Китай при попутном муссоне занимало восемь месяцев. Возвращение было возможно не раньше, чем будут проданы товары и найден новый груз. К тому же необ-

Дополнительные штрихи

КАЗАХСТАН – УЗБЕКИСТАН – КЫРГЫЗСТАН

Участие в ежегодной осенней трансазиатской экспедиции (Среднеазиатский регион); знакомство с древними и современными культурами Центральной и Средней Азии; Аральское море – надежда, занесенная песками. Причины, реалии, последствия; и, наконец, главное – попытка пройти участок Великого Шелкового пути, побывать там, где проходили караваны. Таковы цели Трансазиатской экспедиция-2012 (ежегодной автомобильной экспедиции).

Из Дневника экспедиции

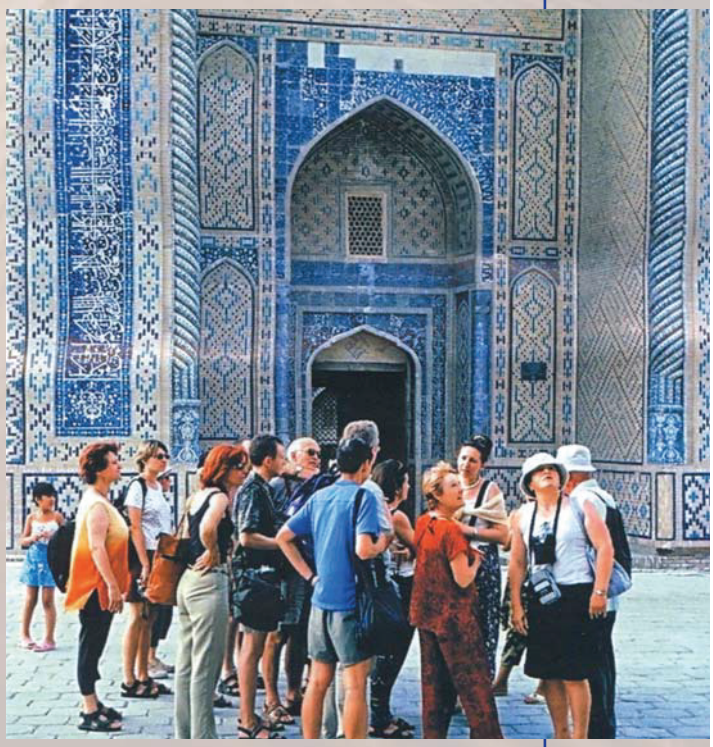
Астана – Аркалык. Начало трансазиатской экспедиции, курс на юго-запад. Впереди сотни километров, западные отроги казахского мелкосопочника и котловина озера Тенгиз. Дальше – в степи Центрального Казахстана: редкие поселки, расстояния между многими больше 80 километров… Аркалык – небольшой промышленный город. Здесь пополняем запасы воды, продуктов и дизельного топлива. Впереди переход через пески Приаральских Каракумов.

Приаральские Каракумы – Аральское море. Степь сменяется пустыней, становится жарче с каждым днем. Начинается пустыня – Приаральские Каракумы. Миллионы лет назад всю эту территорию покрывал океан, позднее – крупные озера и мелководные моря. Песок и ракушки – немые свидетели морского прошлого. Поселков и деревень становится все меньше, все чаще встречаются огромные по площади солончаки. Деревьев практически нет, преобладает редкая степная растительность, в небольших понижениях, где скапливается вода, – заросли черного саксаула. На первый взгляд пустыня кажется безжизненной и даже пугающей, но в этом море песка скрывается своя красота, чувство полной свободы. А какой в пустыне закат и рассвет!

Аральское море. Порт Аральск – крупнейший город на побережье Аральского моря. О морской истории здесь напоминает все: гостиница «Арал», гербы с якорями, рыбный рынок и стоящие на стапелях корабли. Вот только воды нет: море ушло, и до воды около 40 километров.

Аральское море – плато Устюрт. Впереди – бескрайние просторы Устюрта, местные и сейчас называют эти места гиблыми, стараясь не бывать здесь без особой нужды. Этот район до сих пор детально не исследован, сотни дорог расходятся в разных направлениях. Свернув не туда и выбрав неправильное направление, можно проехать десятки километров и не найти ничего. Главная ценность здесь – вода. Несложно представить условия, в которых проходили здесь караваны, нагруженные товарами. Шли от колодца к колодцу, заблудиться здесь означало верную смерть.

Плато Устюрт – Хива. Поселок Бейнеу, до границы с Узбекистаном около 90 километров. Но мы движемся дальше на запад, к берегам Каспийского моря. И вот – первая победа: огромный западный чинк плато Устюрт. Здесь отчетливо видно, как раньше эти территории заполняли воды Каспия, входящего в состав древнего океана Тетис. ⏩



Бухара гостям рада.

Дополнительные штрихи / КАЗАХСТАН – УЗБЕКИСТАН – КЫРГЫЗСТАН

Хива – Бухара. Легенды и предания оживают. Вокруг сказочная атмосфера «Тысячи и одной ночи». Древнейшие города: Хива и Бухара. Многое изменилось со времен Шелкового пути, но и по сей день торговля в городах, расположенных в самом центре пустыни Кызылкум, не останавливается ни на минуту. Красивейшие мечети, величественные минареты и мудрость древних медресе...

Бухара – Самарканд. Самарканд – жемчужина всей Средней Азии, город, собравший самую полную коллекцию памятников Востока. Средние века – «золотой период» для Великого Шелкового пути, на который приходится максимальный расцвет торговли.

Самарканд – Ош. После Самарканда нас ожидает Ташкент – столица солнечного Узбекистана. Крупнейший город Средней Азии встречает сверкающими зданиями современной застройки и архитектурными комплексами традиционной культуры. Преодолев перевал, попадаем в самый большой Среднеазиатский оазис – Ферганскую долину. Здесь на протяжении двух столетий в XVII–XVIII веках было расположено Кокандское ханство, а город Коканд был одним из главнейших религиозных центров Средней Азии, в нём насчитывалось более 300 мечетей.

Ош – Иссык-Куль. Пересекаем границу, вот мы уже и в Оше – южной столице Кыргызстана. Ош недавно отметил свое 3000-летие и по праву носит звание самого древнего города страны. Знаменитый ошский базар, который почти восстановлен после событий 2010 года, вновь принимает гостей со всего мира. Из города – бывшего уездного центра Великого Шелкового пути – выезжаем по одной из красивейших автомагистралей мира, трассе Ош –Бишкек. Головокружительные перевалы высотой свыше 3000 метров, завораживающие виды! Съехав с трассы, по горной дороге доезжаем до жемчужины страны –озера Иссык-Куль, одного из самых глубоких озер мира.

Иссык-Куль – Бишкек. Озеро Иссык-Куль окружено двумя хребтами, покрытыми снежными шапками: Терскей-Ала-Тоо и Кунгей-Ала-Тоо. Чудесный пейзаж: озеро выглядит как морской залив, окруженный исполинскими горами. Такое вот окончание экспедиции.

Вечером – дорога в Бишкек.

ходимо ждать, пока не переменится муссон, чтобы опять идти с попутным ветром. Все это занимает более года.

НАСТОЯЩЕЕ.

Шанхай – один из крупнейших портов не только Китая, но и мира. Для страны, экономика которой работает в основном на экспорт, это очень важно. Огромные контейнеровозы везут товары в Америку. Но порты, расположенные на Западном побережье США, уже не справляются с потоком грузов из Китая. Как это ни странно на первый взгляд, но, по подсчетам аналитиков, выгоднее вести грузы на запад Европы и дальше через океан на восточное побережье Северной Америки. Вот такое неожиданное возрождение Великого шелкового пути, и связано оно с огромной и продолжающей укрупняться экономикой Китая. Впрочем, почему неожиданное? Возьмем транспортный панъевропейский коридор Германия – Польша – Беларусь – РФ (побережье Тихого океана). Так, вместо морского пути из Германии в Японию (21 000 км), а это 28 дней, можно использовать его короткий путь в 15 600 км и 13 дней. Другой пример – транспортный коридор (IX) – проходит из Финлян-



Огромные контейнеровозы уже не справляются с потоком грузов.

Дополнительные штрихи

РОССИЯ

От Москвы, хозяйки Олимпиады-80, до Сочи, столицы Белых игр-2014. Таков маршрут стартовавшего в Москве Международного раллимарафона «Шелковый путь», он станет своеобразной эстафетой между двумя российскими олимпиадами. По всему маршруту ралли сопровождали официальные лица автомобильных федераций. В этом непростом марафоне приняли участие спортивные экипажи из 28 стран мира: 110 легковых и 40 грузовых автомобилей.

По территории Краснодарского края маршрут «Шелкового пути» пролегал через Успенский, Отрадненский, Новокубанский, Апшеронский и Туапсинский районы. Заместитель главы администрации края Николай Долуда сообщил: «Новое – это то, что был удлинен маршрут соревнований, он достигал четырех тысяч километров, а две с половиной тысячи были скоростными участками, на которых проводились непосредственно сами соревнования».

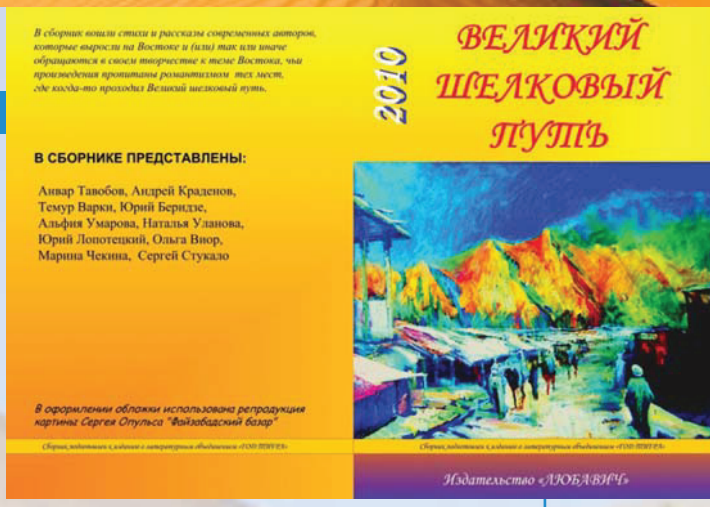
***

Двуглавый орел на Российском гербе напоминает нам об исторической миссии нашей страны в XXI в. Суть ее состоит в том, чтобы возродить на новом витке истории идею Великого шелкового пути, т.е. воспользовавшись нашим географическим положением, обрести роль трансконтинентального моста между Восточной Азией и Западной Европой.

Этот мост должен иметь надежные составляющие, такие как:

«Восточный вектор политики». Неудержимый процесс глобализации мировой экономики делает актуальным концепцию «восточного вектора» в российских торгово-экономических связях. Россия – страна европейская, но при этом ей важен и нужен опыт и международное влияние наших дальневосточных соседей – Японии и Китая.

Совершив в 1960–1980-х годах свое послевоенное экономическое чудо, Страна восходящего солнца стала третьей экономической сверхдержавой, уступая по экономическому потенциалу лишь США и СССР. Подемонстрировав наивысшие темпы роста ВВП, Япония отказалась копировать американскую модель.



Этот сборник выпущен в России. Великий Шелковый путь еще долго будет вохновлять писателей и поэтов.

Она сохранила свою самобытность: специфику трудовых отношений, политической и деловой этики, первой доказала, что можно осуществить «модернизацию без вестернизации».

Эти же предпосылки стали залогом успеха и в Китае. За три десятилетия реформ Поднебесная сумела увеличить свой ВВП в 16 раз, стократно расширить внешнюю торговлю и к тому же накопить огромные золотовалютные резервы.

Россия географически, да и геополитически, является тихоокеанской державой. Доверительные дружеские связи между Москвой и Пекином –реальное достижение российской дипломатии. И нам необходимо извлечь из него максимальную пользу.

Энергетика – стержень содружества. По объему потребления энергии КНР вышла на второе место в мире. От острого энергетического голода китайская экономика пока спасается отечественным углем. Поэтому Китай все чаще обращает взоры к недрам Сибири и Дальнего Востока. Нет нужды доказывать, что в интересах России продвигаться на китайский и другие растущие азиатские рынки. Нужно для начала хотя бы сбалансировать экспорт наших нефти и газа на Запад и на Восток, а в перспективе даже сделать восточный вектор приоритетным, дабы ускорить освоение почти безлюдных просторов за Уралом.

В 2020 году Китай будет потреблять свыше 300 млрд кубометров газа. И поставлять около трети этого объема – достойная задача для России. ▸▸

Плодотворным направлением российско-китайского сотрудничества также стало развитие атомной энергетики.

Если сопоставить потребности Китая и Японии в энергоносителях с запасами их собственных недр, очевидно, что энергетике суждено быть самым перспективным направлением экономического сотрудничества этих стран с Россией.

Трансконтинентальный мост. Важнейшее по значению направление порождено географической ролью России как трансконтинентального моста между Азией и Европой. Распад СССР, вызвавший появление новых границ, создал помехи для контейнерных перевозок по Транссибу, чем тут же воспользовались судоходные компании. Возврат к советскому уровню грузооборота принес бы России многие миллиарды долларов. Но если бы удалось модернизировать Транссиб на основе непревзойденного японского опыта скоростных железнодорожных перевозок, трансконтинентальный мост между Западной Европой и Восточной Азией стал бы несравненно выгоднее морских перевозок через Суэцкий канал.

Может стать явью и мечта о том, чтобы пассажир вошел в вагон в Токио и вышел из него в Лондоне.

***

К 2018 году будет построена автомагистраль Россия – Казахстан – Китай протяженностью около 8,5 тыс. км. Об этом заявил заместитель министра транспорта России Андрей Недосеков в Казани на международной конференции «Создание транспортного коридора Европа – Западный Китай». Заместитель министра уточнил, что трансконтинентальный проект подразумевает возрождение Великого Шелкового пути. «Новая трасса играет огромную роль в интеграционных процессах между государствами – участниками Шанхайской организации сотрудничества», – подчеркнул А. Недосеков.

По территории России магистраль пройдет от Санкт-Петербурга через Московскую и Нижегородскую области, а также пересечет Татарстан и Оренбургскую область. В конечном итоге магистраль соединит Санкт-Петербург с китайским морским портом Ляньюньган. Общая протяженность российской части составит 2233 км, казахстанской – 2787 км, а китайской – 3425 км.

«По первой очереди строительства российской части к 2015 году выделено средств 80 млрд рублей», – сообщил также А. Недосеков и уточнил, что проект осуществляется госкомпанией Росавтодороги совместно с Минтрансом РФ, с широким привлечением инвесторов.

***

7 февраля 2012 года в Торгово-промышленной палате РФ прошло учредительное заседание Российско-Киргизского делового совета. Это еще один последовательный шаг по пути движения к единому евразийскому экономическому пространству. Интерес к новому деловому совету уже велик со стороны отечественных энергетиков, металлургов, транспортников и представителей сферы услуг. Так, по инициативе Омской торгово-промышленной палаты и партнеров из Киргизии было открыто авиасообщение между этим важным сибирским промышленным центром и столицей Киргизии. В Бишкеке российские инвестиции позволили начать строительство современного делового центра – выставочного комплекса и гостиницы. Эти факты свидетельствуют о росте активности российских регионов, хотя общий товарооборот между нашими странами еще не достиг пикового уровня (1,8 млрд долларов – в 2008 году).

Участники заседания, в том числе представители Русско-Азиатского союза промышленников и предпринимателей, говорили о том, что сегодня российскому бизнесу в Киргизии надо учитывать реальность конкуренции и с Китаем, и с Турцией, и с соседними странами – прежде всего с развивающимся Казахстаном.

В целом, Центрально-Азиатский регион в последнее время, и Киргизия здесь не исключение, стал ареной столкновения интересов таких ведущих мировых держав, как Китай, США и Турция. Безо всякого преувеличения можно сказать, что эта борьба приобретает хотя пока и чисто дипломатический и экономический, но крайне острый, а порой и драматический характер. Россия, несмотря ни на что, должна не просто сохранить, но и усилить здесь свое вполне оправданное влияние.

На фоне всех этих глубоких по смыслу задач создание Российско-Киргизского делового совета стало хоть и малым, но знаковым событием на интеграционном пути евразийского пространства.

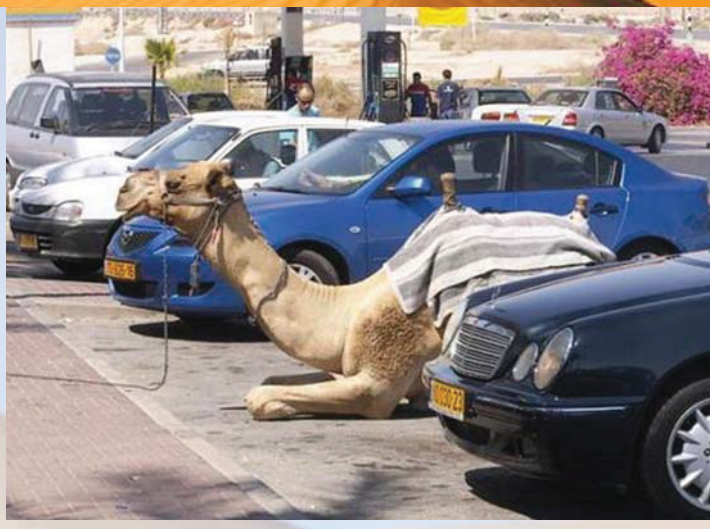
дии в РФ, затем идет в южном направлении к Каспийскому морю, Ирану и портам Персидского залива. По сравнению с сообщением по морю между Ираном и Германией протяженность пути уменьшается с 135 000 до 5000 км, а продолжительность – с 25 до 14 дней.[3]

И время в пути можно уменьшить. В рамках ЕврАзЭС – между Казахстаном, Россией и Белоруссией – уже нет таможенных границ. На заседании МПА ЕврАзЭС, прошедшем в мае 2011 года в Санкт-Петербурге, была одобрена Концепция развития и гармонизации правового обеспечения системы «Единого окна» в сфере внешней торговли в Сообществе. Документ был разработан при участии экспертов ЕЭК ООН. По сути дела, это электронный эквивалент решения проблемы упрощения торговли.

БУДУЩЕЕ.

Давным-давно Восток и Запад предстали в образе сообщающихся сосудов, переливающих друг в друга свои познания. Обмен знаниями, особенно промышленными и административными технологиями, важен и сейчас. Но это, безусловно, вещи утилитарные – дороги и инфраструктура, конечно, возродятся на новом уровне. Куда более важно общение между людьми этого огромного суперконтинента. Об этом и напоминает нам еще одна международная организация – ЮНЕСКО: «Великий шелковый путь – путь диалога, взаимопонимания и сближения культур».

[3] Совместное исследование о развитии евроазиатских транспортных связей ООН. – Нью-Йорк, Женева, 2008. – С. 134.



Еще средство передвижения, но уже и экзотика.

От редакции

Разделяя с автором его убеждение в том, что всего важнее общение между людьми, в завершение нашего путешествия предлагаем читателям еще раз взглянуть на Великий шелковый путь через призму ЮНЕСКО – призму культуры.

ЮНЕСКО и Шелковый путь

Великий шелковый путь представляет уникальную культурную ценность для человечества. Поэтому ЮНЕСКО – организация ООН по вопросам образования, науки и культуры – уделяет особое внимание не только изучению, но и сохранению огромного наследия, оставленного древними народами нынешним поколениям.



В 1972 году ЮНЕСКО приняла Конвенцию о защите мирового культурного и природного наследия. 146 стран являются сторонниками этого соглашения, вовлекающего мировое сообщество в процесс признания, защиты и возрождения уникальных ценностей, которыми обладает человеческая цивилизация. Конвенция обеспечивает постоянную юридическую, административную и финансовую базу для международного сотрудничества в этой сфере.

Ее реализация позволила сформировать «концепцию мирового наследия», преодолевающую все политические и географические границы.

Международное сообщество, в соответствии с принятым соглашением, помогает странам в защите так называемых культурных и природных участков, отнесенных к мировым ценностям. Для их определения был составлен Список всемирного наследия. Сегодня в него внесен 721 подобный объект из более чем 100 стран. При этом отдельно выделены участки, находящиеся в опасности – под угрозой разрушения, деформации или заброшенности. Работы, связанные с их защитой и восстановлением, финансирует Фонд всемирного наследия.

Эта обширная деятельность находится в прямой взаимосвязи с развитием культурного туризма.

По данным ВТО, туризм является сегодня самой доходной отраслью человеческой деятельности. Анализ, проведенный Европейской Комиссией, выявил, что для 60 процентов туристов культура является основным предметом, интересующим их в путешествиях. Вполне закономерно, что 12-я сессия Генеральной Ассамблеи ВТО приняла решение «О сохранении всемирного наследия для нового тысячелетия». Сегодня разработаны и действуют сотни маршрутов на всех континентах. Однако один из самых привлекательных и самый длинный в мире, имеющий протяженность 12 800 километров, – Великий шелковый путь. К экспедициям торговцев, миссионеров и географов прошлых веков сегодня присоединились и туристы. Во многом благодаря организации маршрутов по Великому шелковому пути большая часть человечества ныне получила прямой доступ к глобальному наследию, не ограничиваясь географическими пределами.

В 1988 году ЮНЕСКО объявила о начале десятилетнего проекта, названного «Интегральное изучение Шелкового пути – пути диалога». Он предусматривает широкое и всеобъемлющее изучение истории цивилизаций, установление тесных культурных контактов между Востоком и Западом, улучшение взаимоотношений между многочисленными народами, населяющими Евразийский континент. Возрождение Шелкового пути – это возобновление тысячелетнего диалога цивилизаций.

В ходе реализации проекта были проведены десятки научных конференций и семинаров, созданы кинофильмы, опубликованы книги, брошюры и статьи, отреставрированы некоторые археологические и архитектурные памятники. Среди публикаций можно назвать такие книги, широко доступные для читателей, как «Шелковый путь – общее наследие, различные особенности», «Исследование суши», «Исследование моря», «Культуры и цивилизации», «Изобретение и торговля».

Но, конечно, фактологической и информационной основой всей этой деятельности стали международные научные экспедиции по Великому шелковому пути.

Первое из путешествий, в котором участвовали представители 19 стран, прошло летом 1990 года по пустыне из Сианя до Кашгара в Китай. По его итогам были организованы международный семинар в Урумчи «Наземные дороги Шелкового пути и культурный обмен между Востоком и Западом на пороге 19 века», симпозиум в Дуньхуане «Дуньхуань и Великий шелковый путь».

Эта экспедиция дала начало организации выставки «Сериндия, Земля Будды. Десять веков искусства на Шелковом пути», проведенной в Париже с 24 октября 1995 года до 19 февраля 1996 года. Здесь же экспонировались находки и материалы по итогам экспедиции по степи в Центральной Азии (весна–лето 1991 года). Пять тысяч километров степных просторов покорила международная команда экспертов и представителей СМИ.

Завершилась поездка двумя научными семинарами – «Важность караван-сараев и городов, построенных вдоль древнего Шелкового пути» (Хива) и «Отношения между оседлыми и кочевыми культурами вдоль главного Шелкового пути» (Алматы).

Большой общественный резонанс вызвало морское путешествие из Венеции – города, являющегося «окном» Запада на Восток – в Осаку, в конце 1990 – начале 1991 года. Члены экспедиции – ученые и журналисты из 34 стран – преодолели расстояние в 27 тысяч километров.

Плодотворным было и кочевое путешествие по Монголии с 10 июля по 5 августа 1992 года. Жители этой страны – нация степи, где большинство людей все еще ведет кочевой образ

жизни. Ему соответствуют и искусства, ремесла, игры, знания, передаваемые из поколения в поколение. Одним из главных результатов этой экспедиции было создание в Улан-Баторе под эгидой ЮНЕСКО Международного института по изучению кочевых цивилизаций.

Во многих странах велик и постоянно растет интерес к буддизму. Экспедиция в Непал – «Буддийский путь» – была организована в сентябре 1995 года местной Национальной комиссией ЮНЕСКО и департаментом археологии этого высокогорного государства. Она также собрала весьма представительный международный состав. Члены ее посетили регион Люмбини и долины Катманду, буддийскую общину. Затем провели в Непале два международных семинара.

Проект ЮНЕСКО «Интегральное изучение Шелкового пути – пути диалога» оказался настолько результативным и имел такой большой резонанс, что его решено было продлить. С этой инициативой выступили Международная консультативная комиссия Шелкового пути и многие государства, в том числе независимые республики Центральной Азии. Программа была продолжена в рамках нового проекта ЮНЕСКО «Восточно-западные межкультурные отношения в Центральной Азии», принятого на 29-й сессии Генеральной Конференции ЮНЕСКО осенью 1997 года. Ее реализация отмечена многогранной деятельностью. Среди направлений исследований – изучение языков и манускриптов Шелкового пути, изучение и сохранение караван-сараев и почтовой системы, собрание и изучение петроглифов Центральной Азии и многое другое.

Для дальнейшего раскрытия взаимосвязи культур и цивилизаций была создана сеть научных институтов. В их числе – Центр исследований Морского Шелкового пути (Фу Чжоу, Китай), Научно-информационный центр исследований Шелкового пути (Нара, Япония), Национальный центр искусссства Индиры Ганди (Нью-Дели, Индия), Международный институт Центральноазиатских исследований (Самарканд, Узбекистан).

Накопленные данные в ходе осуществления нового проекта ЮНЕСКО позволили провести в июне 1998 года в Душанбе (Таджикистан) международный коллоквиум «Вклад Саманидов в культурное наследие Центральной Азии», издать фундаментальные труды – Атласы религиозных памятников и прикладного искусства Центральной Азии.

Понятие «Центральная Азия» – достаточно условное. Границы ее территории многие исследователи определяют по-разному. Тем не менее, этот регион был средоточием древних цивилизаций, отсчитывающих свою историю задолго до 1500 года до н.э. Великие торговые города, такие как Кашгар, Коканд, Самарканд, Бухара, Хива, Куня-Ургенч, Мерв и Нишапур, возникли на пересечении Шелковых путей. Связывая Турцию, Кавказ, Западный Китай, Иран, Афганистан и Индию, караванные тропы превращали их в одну огромную культурную и экономическую зону. Свободные передвижения людей и идей по этой территории способствовали появлению ряда выдающихся энциклопедистов, ученых, поэтов и философов и их школ – Ибн Сина, Беруни, аль-Фаргони, аль-Хорезми, Рудаки, Навои. Величественные средневековые мавзолеи, мечети и медресе Центральной Азии свидетельствуют об утонченном мастерстве ремесленников, по сей день сохранившие свое очарование Бухара, городское ядро Хивы – Ичан-кала, темуридские шедевры Самарканда и Шахрисабза.

Принимая во внимание, что охрана этого наследия на национальном уровне часто бывает недостаточной в связи с объемом средств, которые для нее требуются, и нехваткой местных экономических, научных и технических ресурсов, ЮНЕСКО включила в список Всемирного наследия целый ряд уникальных объектов Центральной Азии, в том числе хивинский комплекс Ичан-кала, исторические центры Бухары, Самарканда и Шахрисабза. Теперь они находятся под защитой международного сообщества, которое оказывает помощь в их реставрации и сохранении для грядущих поколений.

В 1995 году ЮНЕСКО провела техническое исследование в соответствии с финансируемым ООН проектом по комплексной консервации и развитию четырех туристических городов Шелкового пути – Самарканда, Бухары, Хивы и Коканда. При содействии ЮНЕСКО центры развития ремесел организованы сегодня в исторических местах этих городов. Подобные структуры создаются и в Ташкенте.

Бухара всегда славилась искусством ковроткачества. До сих пор в западных странах все ковры из Центральной Азии называют бухарскими. Сегодня в этом городе под эгидой ЮНЕСКО в старинной мечети Эшони Пир открыт ковроткацкий цех, где при изготовлении красок и пряжи используются древние методы и рецепты. В близлежащих селах организован сбор и восстановление старинных ткацких станков. Такая же деятельность начата и в Хиве, известной во всем мире своими ковровыми изделиями, пожалуй, не меньше, чем историческими памятниками. Их уникальные орнаменты воссоздаются по старым фотографиям, воспоминаниям пожилых людей.

10-летний масштабный проект, направленный на сбор и изучение материалов, касающихся истории культуры народов, живших в регионах по трассе Великого шелкового пути, выполнил поставленную перед ним задачу. Теперь ЮНЕСКО реализует ряд более конкретных проектов, суть которых заключается в возрождении и поддержке отдельных направлений культуры той или иной местности. К ним можно отнести стартовавший в 2002 году проект восстановления школ производства традиционной керамики.

О внимании Организации ООН по вопросам образования, науки и культуры к сохранению и пропаганде исторического наследия Центральной Азии свидетельствует и то, что в список ее юбилеев были внесены празднование 2000-летия основания Ташкента, 2700-летия Шахрисабза, памятных дат других древних городов. Международное сообщество отметило юбилеи великих предков народов региона, внесших вклад в развитие мировой цивилизации, среди них – Беруни, Ибн Сина, Абдухолика Гиждувони.

ЮНЕСКО заботится и о сохранении уникальных «нематериальных» памятников. К примеру, под ее эгидой прошел 1000-летний юбилей тюркского народного эпоса «Алпомыш», было отмечено 2700-летие «Авесты» – священной книги зороастрийцев. В регистр программы ЮНЕСКО «Всемирная память» включена коллекция рукописей Института востоковедения имени Беруни Академии наук Узбекистана, а также Коран Османа, хранящийся в Управлении мусульман этой страны.

Под эгидой ЮНЕСКО сегодня находится и международный музыкальный фестиваль «Шарк тароналари», проводимый с 1997 года в Самарканде. Он превратился в средство пропаганды разнообразия культур народов региона.

К шедеврам устного и нематериального наследия человечества отнесено культурное пространство Бойсуна (Узбекистан). Под патронажем ЮНЕСКО в Бойсуне уже проведены фольклорные фестивали. А в июле 2003 года здесь побывала первая научная экспедиция, что стало началом реализации долгосрочного проекта «Сохранение культурного пространства Бойсуна».

Организация ООН по вопросам образования, науки и культуры стремится к комплексному, всеобъемлющему изучению наследия древних цивилизаций, расцвет многих из которых непосредственно связан с развитием контактов по Великому шелковому пути. Эта благородная работа нацелена не только на наших современников, но и на последующие поколения – чтобы передать им в сохранности и всей их уникальной красоте сокровища древней культуры.

Источник: www.silkroad.travel/ru/unesco



Караваны оставили свой след навсегда.