

**Владимир Парамонов
Алексей Строков**

**Таджикистан:
проблемы и перспективы
развития**

Октябрь 2010

Содержание

Введение	2
Глава 1. Основные проблемы на пути развития Таджикистана	3
Группа проблем № 1: внешнеэкономические барьеры	3
Группа проблем № 2: внешнеполитические барьеры	6
Группа проблем № 3: экономические барьеры	7
Группа проблем № 4: политические барьеры	11
Глава 2. Основные решения проблем на пути развития Таджикистана	13
Предлагаемый алгоритм развития Таджикистана	13
Предлагаемые этапы реализации основных целей развития Таджикистана	14
Возможные идеи-рекомендации в плане ускорения развития Таджикистана	16
Рекомендация № 1	17
Рекомендация № 2	19
Рекомендация № 3	21
Формы развития и сотрудничества	25
Глава 3. Основные сценарии развития Таджикистана	26
Сценарий № 1	27
Сценарий № 2	28
Сценарий № 3	29
Заключение	30
Информация об авторах	31

Введение

Сегодня Республика Таджикистан – это, пожалуй, одно из наиболее слабых звеньев «системы» безопасности Центральной Азии, которое к тому же является следующим после Кыргызстана «претендентом» на дестабилизацию. Основные причины унаследованных и приобретённых проблем, а также рекомендуемые пути преодоления этих проблем и возможные сценарии развития РТ показаны в данном докладе. Доклад отражает объективные реалии, а вовсе не личные симпатии или антипатии авторов, а тем более позицию какой-либо страны, включая Узбекистан.

- **С одной стороны,** доклад призван помочь Таджикистану найти основные точки прорыва в своём развитии и долгосрочной стабилизации, что, безусловно, внесёт важный вклад в стабилизацию всей Центральной Евразии. Однако, надежды и шансы на то, что РТ сможет сделать это самостоятельно, сегодня как никогда минимальны.

Во-первых, современные реалии упорно игнорируются руководством самого Таджикистана, которое не видит (или не хочет видеть) крайне сложного наследия, равно как и просчётов в своей собственной политике, одновременно предпочитая возлагать всю вину за сложную ситуацию в республике на кого угодно, но только не на себя. Активизируется поиск внешних врагов, в качестве которых как это ни странно всё чаще выступают именно естественные исторические союзники, партнёры и друзья Таджикистана: Узбекистан и Россия.

Во-вторых, большинство таджикских чиновников и немногочисленных государственных аналитиков, призванных доводить до руководства РТ достоверную информацию, занимают по большому счёту страусиную позицию и не хотят замечать совершенно очевидного: их страна, исчерпав имеющиеся ресурсы, медленно, но уверенно входит в полосу очередного глубокого кризиса, за которым могут последовать ещё более масштабные социально-экономические потрясения, способные в корне изменить облик современного Таджикистана и даже стереть республику с политической карты.

В-третьих, когда говоришь обо всём этом самым экспертам и чиновникам из РТ тебе упорно не хотят верить, видя в твоих словах лишь происки неких внешних сил, «заинтересованных в дестабилизации республики». Всё это, как представляется, ещё раз свидетельствует о катастрофической слабости таджикской аналитики и системы государственного управления, в целом неспособности интеллектуальной элиты этой страны посмотреть правде в глаза. Это лишний раз подтверждает оправданность самых пессимистичных сценариев для РТ: а какие могут быть сценарии у страны, чья элита перестала быть адекватной в оценке проблем и, соответственно, путей их преодоления, предпочитая развиваться по навязываемым извне схемам и алгоритмам?

- **С другой стороны,** доклад призван внести посильный вклад в развитие интеграционных процессов на постсоветском пространстве и на пространствах Центральной Евразии в целом. К сожалению, о региональной интеграции сегодня много говорится, но мало, что реально делается.

Учитывая изложенное, авторы доклада выражают надежду на то, что их голос всё же будет услышан Душанбе и его естественными историческими союзниками, партнёрами и друзьями, которые вовремя оценят глубину приближающейся катастрофы и примут все необходимые меры для её предотвращения ...

Глава 1. Основные проблемы на пути развития Таджикистана

Как представляется, фундаментальной / системообразующей причиной сложного комплекса труднопреодолимых проблем на пути развития Республики Таджикистан является продолжающаяся дезинтеграция постсоветского пространства, в том числе и его центральноазиатского сегмента:

- с одной стороны, **геоэкономическая дезинтеграция** ведёт к сохранению и углублению экономико-географической изоляции РТ в системе глобальных и даже региональных (центральноазиатских) экономических связей;¹
- с другой стороны, **геополитическая дезинтеграция** препятствует формированию полноценных отношений между Таджикистаном и всеми другими странами, в том числе и государствами-соседями РТ по региону, а также выработке долгосрочных приоритетов и интересов в противовес краткосрочным² и коммерческим.

Очевидно, что Таджикистан не может в одиночку изменить этот сложный геоэкономический и геополитический контекст. Однако, только поняв основные группы проблем, которые формируются в условиях геоэкономической и геополитической дезинтеграции постсоветского пространства РТ может выработать наиболее эффективные варианты своей политики и, следовательно, решения этих проблем:

- группа проблем № 1: внешнеэкономические барьеры;
- группа проблем № 2: внешнеполитические барьеры;
- группа проблем № 3: экономические барьеры;
- группа проблем № 4: политические барьеры.

Только следование такой логике, реализуемой в рамках комплексного, системного и междисциплинарного подхода позволит РТ достичь стратегических целей на повестке дня своего развития.

Группа проблем № 1: внешнеэкономические барьеры

Данная группа проблем связана с крайне невыгодным географическим расположением РТ. Таджикистан, по сути, представляет собой не что иное как «транспортный тупик» не только в глобальном и евразийском контекстах, но и даже в центральноазиатском: находится далеко в стороне от морских и даже сухопутных транспортных коммуникаций, а, следовательно, глубоко на периферии экономического развития мира, континента и даже самого центральноазиатского региона.

Во-первых, в современной мировой экономике морской транспорт в целом более предпочтителен,³ чем наземный. Это связано с целым рядом преимуществ морского транспорта.⁴ Именно фактор дешевизны морского транспорта ещё 500 лет назад сыграл ключевую роль в упадке Великого шёлкового пути и вплоть до настоящего времени определяет перманентное отставание в экономическом развитии внутриконтинентальных регионов от

¹В том числе торговых, транспортных и инвестиционных.

²В том числе и в экономической сфере.

³В первую очередь, для обеспечения системного прорыва в экономическом развитии.

⁴Гораздо большей грузоподъёмностью, меньшим расходом топлива в расчёте на 1 тонно-километр, отсутствием необходимости в оплате пошлин при транспортировке грузов морем, а также амортизационных отчислений для поддержания коммуникаций в рабочем состоянии (в отличие, например, от сухопутных коммуникаций) и т.п.

приморских во всём мире. Однако особенно ярко это проявляется в Евразии, имеющей огромное внутреннее, сухопутное пространство.

Поэтому Центральная Азия⁵ – это экономико-географически замкнутый регион, являющийся наиболее удалённым (по сравнению с остальными регионами мира) от морских транспортных коммуникаций – главных артерий глобальной торговли и основных рынков, и, следовательно, магистральных направлений глобального экономического развития. Особенно в условиях либеральной экономической модели, в рамках которой развивается почти вся мировая экономика, а в течение последних 20 лет и постсоветское пространство, включая Центральную Азию, фактор экономико-географической изоляции кардинально снижает инвестиционную привлекательность региона. Это, в свою очередь, фактически обрекает внутренние пространства Евразии на отставание в экономическом развитии и, следовательно, на периферийность в системе глобальных торговых и финансовых потоков.

Транспортные издержки при доставке товаров из Центральной Азии к крупнейшим морским портам во многих случаях в 10 раз превосходят стоимость перевозок между приморскими регионами. В частности, для стран ЦА стоимость транспортных перевозок при экспортно-импортных операциях составляет в среднем 15-17% от стоимости самих товаров, а для РТ данный показатель превышает 20% по причине более высокой стоимости транспортировки грузов по таджикской территории даже на фоне остальных стран региона.⁶ В свою очередь на практике стоимость перевозок может быть и ещё выше. На этом фоне, крайне показательно, что для приморских стран стоимость перевозки грузов составляет в среднем 4-6% от стоимости товаров.

Во-вторых, представляется, что географическое расположение РТ не выгодно и с точки зрения логики геополитического решения существующих геоэкономических проблем: с точки зрения налаживания схем масштабного евразийского / трансасиатского сухопутного транзита. Даже если предположить, что планируемые проекты по развитию трансевразийского / трансасиатского сухопутного сообщения между Азиатско-Тихоокеанским регионом / Китаем и Европой / Южной Азией / Ближним Востоком получают практическую реализацию,⁷ то вряд ли они значительно затронут Таджикистан. Очевидно, что прокладка сухопутных коммуникаций (автодорог, железных дорог, трубопроводов) по равнинной местности Казахстана, Узбекистана, Туркменистана будет на порядок дешевле и технологически проще, нежели по горным массивам Таджикистана.

Сколько-нибудь существенный транзит грузов через Таджикистан возможен лишь через Согдийскую область только в случае реализации одного единственного проекта: строительства железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» («Кашгар – Иркештам – Сарыташ – Ош – Андижан»). Несмотря на то, что маршрут должен проходить по высокогорному участку (расположен на высоте около 3500 метров над уровнем моря) и очевидную высокую стоимость строительства (свыше 2 млрд. долларов по оценкам китайских специалистов), этот геополитический проект достаточно активно продвигается Китаем, который уже ведёт работы на своём участке.

⁵А также и смежные с регионом пространства (Урал, Сибирь, Поволжье, внутренние районы Китая).

⁶Так как перемещение грузов по горным дорогам (а их в РТ большинство) стоит дороже, нежели по равнинным (большой расход топлива, более высокие расходы на амортизацию автотранспортных средств, на ремонт дорог).

⁷Что невозможно в краткосрочной перспективе (до 5-10 лет), особенно в условиях мирового кризиса и маловероятно в среднесрочной (10-20 лет).

Тем не менее, основные трудности в реализации проекта были и остаются связаны с Кыргызстаном. Хотя Кыргызстан с конца 90-х годов декларировал заинтересованность в строительстве своего участка железнодорожного пути, в то же время начало работ искусственно затягивалось, где в качестве основной причины назвалось отсутствие у КР финансовых средств.⁸ Более того, в результате очередной смены власти весной 2010 года, Кыргызстан оказался на грани дестабилизации. Это привело к тому, что перспективы реализации проекта стали ещё более неопределёнными.

В-третьих, несмотря на то, что Таджикистан граничит с четырьмя государствами (Узбекистаном, Кыргызстаном, Китаем и Афганистаном), развитие интенсивного авто-, и железнодорожного транспортного сообщения РТ и, соответственно, транспортное обслуживание основных экономических связей республики с внешним миром возможно только лишь через территорию РУз.

С Кыргызстаном и Китаем пока существует только автодорожное сообщение, причём по высокогорной местности, где интенсивные грузовые перевозки крайне затруднены, а в ряде случаев и невозможны. Принимая же во внимание тот факт, что Кыргызстан находится на грани дестабилизации, то кыргызское направление вряд ли может быть перспективным как минимум в краткосрочной перспективе (5-10 лет).

В свою очередь, китайское направление, несмотря на всю его стратегическую важность и высокую перспективность, также пока не даёт РТ широких возможностей по преодолению экономико-географической изоляции. Хотя в конце 2004 года была открыта высокогорная автотрасса «Таджикистан – Китай» через перевал «Кульма», её пропускная способность всё ещё невелика и к тому же дорога может полноценно функционировать только в летнее время. При этом, очевидно, что, как и в случае с Кыргызстаном, так и в случае с Китаем передвижение грузов в условиях высокогорья стоит гораздо дороже, чем в условиях равнинной местности.

На этом фоне транспортное сообщение в афганском направлении не может быть перспективным для масштабных транспортных операций как минимум в среднесрочной перспективе (10-20 лет) учитывая перманентную нестабильность в самом Афганистане, крайне слабую развитость афганской автотранспортной инфраструктуры и отсутствие железнодорожной. Построенные же при американском участии мосты на таджикско-афганской границы способны в лучшем случае обслуживать лишь таджикско-афганские торговые связи, которые не играют сколько-нибудь существенной роли во внешних торгово-экономических связях Таджикистана.

* * *

В целом, с внешнеэкономической/геоэкономической точек зрения сухопутные, крупнотоннажные и круглогодичные перевозки грузов из РТ на внешние рынки и извне в РТ были и будут наиболее реальны только лишь через территорию РУз. Однако, тот же Узбекистан является одним из двух во всем мире т.н. географически дважды замкнутых государств (другая страна – Лихтенштейн), которому для выхода к открытому морю необходимо преодолеть границы как минимум двух государств. Следовательно, Таджикистан фактически является единственной страной в мире, которой для

⁸Для ускорения реализации проекта Пекин в 2006 году даже предлагал Бишкеку льготный кредит в размере 1,2 млрд. долларов в обмен на доступ к разработке минеральных ресурсов республики, в первую очередь золота. Однако данное предложение вызвало множество споров во властных структурах и экспертных кругах Кыргызстана.

выхода к евразийским морским коммуникациям необходимо пересекать территорию как минимум трёх государств, включая Узбекистана.

При этом и с политической точки зрения у РТ нет никаких гарантий осуществления тех же торгово-транспортных операций через территорию РУз. Но если Узбекистан практически не зависит от Таджикистана в плане торгово-транспортных связей с внешним миром,⁹ то Таджикистан, напротив, в данном плане находится в очень сильной зависимости от Узбекистана.¹⁰

В этой связи вне контекста решения задачи развития экономических связей с Узбекистаном Таджикистан будет обладать ещё более невыгодными условиями для того, чтобы выполнять роль территории для обеспечения международного торгового транзита, нежели теми, которыми она могла бы обладать в случае наличия нормальных экономических связей с РУз.

Группа проблем № 2: внешнеполитические барьеры

Данная группа проблем во многом связана с современным характером узбекско-таджикских политических отношений, что крайне негативно влияет на экономическое развитие РТ и экономических связей республики с внешним миром. Всё это усугубляется сложностью т.н. этнополитического фактора и политически некорректными тезисами о принадлежности Бухары и Самарканда, что по большому счёту также является следствием искусственной фрагментации региона на национально-государственные сегменты, а не проблемой в узбекско-таджикских политических отношениях.

Во-первых, политические сложности в двусторонних отношениях в значительной степени являются прямым результатом всё той же геоэкономической и геополитической дезинтеграции постсоветского пространства и его центральноазиатского сегмента. Тем более что именно вследствие данной дезинтеграции возник и т.н. водно-энергетический вопрос, являющийся наиболее мощным политическим раздражителем в двусторонних отношениях. В результате, две страны находятся, по сути, в экономической изоляции друг от друга, о чем свидетельствует структура узбекско-таджикской торговли.¹¹

Во-вторых, политическая напряжённость в отношениях между РУз и РТ крайне негативно влияет на характер и перспективы международного экономического сотрудничества в Таджикистане. Это кардинально

⁹Некоторое исключение составляют только области Ферганской долины Узбекистана (Наманганская, Ферганская и Андижанская), которые отрезаны территорией Согдийской области РТ от остальных областей Узбекистана в системе железнодорожного сообщения. Во время осложнения узбекско-таджикских отношений грузы из вышеуказанных областей перевозятся по автомобильным дорогам через Ташкентскую область.

¹⁰Например, основной поток транзита через Согдийскую область РТ ранее формировался за счёт транзита грузов из узбекских областей Ферганской долины (Наманганской, Ферганской и Андижанской). Однако в последние годы РУз взяла курс на достижение транспортной независимости от РТ и перевалка узбекских грузов осуществляется преимущественно автотранспортом через перевал «Камчик» и далее по Ташкентской области. Тем более, что Узбекистан намерен реализовать проект развития своего ТЛЩ «Ангрен», который смог бы кардинально увеличить грузопоток из Ферганской долины, минуя Согдийскую область за счёт мультимодальных перевозок.

¹¹Так, по итогам 2009 года, около 90% узбекско-таджикской торговли пришёлся на «обмен» энергоносителями и транспортными услугами, в то время как «обмен» продукцией промышленности и сельского хозяйства играл несущественную роль. Это свидетельствует с одной стороны, о сохраняющейся энергетической и транспортной взаимозависимости Таджикистана и Узбекистана, а с другой – о практически полном отсутствии экономической кооперации между двумя соседними странами.

увеличивает риски для иностранных инвесторов именно в долгосрочные проекты, направленные на глубокую переработку промышленного сырья на территории РТ и в целом на промышленно-инновационное развитие. Иностранные инвесторы либо не будут стремиться в Таджикистан, либо в лучшем случае будут ориентироваться лишь на краткосрочные проекты с максимально быстрым извлечением прибыли. Однако такого рода проекты могут быть либо финансовыми махинациями, либо направленными на хищническую эксплуатацию минерально-сырьевой базы РТ.

В-третьих, неурегулированность узбекско-таджикских политических отношений способствует дальнейшей дезинтеграции региона и, более того, блокирует процессы российско-центральноазиатской ре-интеграции, в том числе в рамках ЕврАзЭС, и развития многостороннего сотрудничества в рамках ШОС. Тем более, что конкурирующие в Центральной Азии внешние силы, в свою очередь, используют узбекско-таджикские противоречия для достижения своих целей. Всё это не только способствует консервации напряжённости в двусторонних отношениях между РТ и РУз, но и ускоряет процесс сегментации Центральной Азии на сферы и сектора влияния, делает более призрачными перспективы реализации многих транспортно-коммуникационных и иных экономических проектов в регионе, а также существенно снижает эффективность использования существующих транспортных коммуникаций.

* * *

В целом, всё это ведёт к усложнению для РТ геополитического фона, не способствующего экономическому развитию Таджикистана и препятствующего восстановлению экономических связей с традиционными партнёрами на постсоветском пространстве, «работает» на углубление экономико-географической изоляции республики. Между тем, перспективы развития Таджикистана во многом будут зависеть именно от характера дальнейшего развития таджикско-узбекских политических отношений. В итоге, вне системы устойчивых политических отношений между РТ и РУз затруднён приток иностранного капитала, так как в условиях постоянной угрозы транспортной блокады и «энергетического голода» не имеет смысла разворачивать крупные и долгосрочные проекты.

Группа проблем № 3: экономические барьеры¹²

Данная группа проблем связана главным образом с чрезвычайной слабостью самой таджикской экономики по всем ключевым параметрам: в первую очередь по ресурсному обеспечению, а также по степени развитости важнейших секторов, включая энергетику, промышленность, сельское хозяйство и транспорт.

Во-первых, Таджикистан практически не обеспечен собственными энергоносителями, за исключением гидроэнергоресурсов (второе место в бывшем СССР после РСФСР). Запасы **нефти** незначительны, а запасы **природного газа** пока не достаточны для обеспечения внутренних потребностей. В настоящее время Таджикистан добывает всего 16-18 млн.

¹²Источники: данные по экономике Таджикистана по итогам 2009 года – Государственный комитет Республики Таджикистан по статистике, www.stat.tj ; данные за 1990 год – Всемирный Банк со ссылкой на статистические органы Таджикистана (Tajikistan: Country Economic Memorandum. – The World Bank, Washington, D.C., August 1993, Report No. 12692).

кубических метров газа в год (примерно 2-3% от объёма потребляемого в стране газа).

Основные надежды на достижение газовой независимости Таджикистан возлагает на российский «Газпром», который осуществляет работы на четырёх перспективных газоносных участках. Ориентировочные запасы газа на этих площадях могут составлять в совокупности порядка 130 – 140 млрд. кубических метров. Однако, газ залегает на большой глубине (от 5500 до 7000 метров) и, кроме того, содержит значительные примеси серы, что обязательно должно предполагать строительство газоочистительного завода. Всё это определяет дороговизну освоения таджикских газовых месторождений. Учитывая же негативное влияние мирового кризиса на финансовое состояние «Газпрома», а также некоторые сложности в российско-таджикских отношениях, можно с высокой долей вероятности предположить, что, по крайней мере, в среднесрочной перспективе ожидать масштабной добычи газа на таджикских месторождениях не придётся.

В свою очередь, среди других энергетических ресурсов определённый интерес может представлять **уголь**, запасы которого пока не разрабатываются из-за чрезвычайной сложности и дороговизны. Тем более, что использование угля в будущем потребует значительных усилий и финансовых ресурсов по вводу в эксплуатацию новых энергогенерирующих мощностей и, одновременно, приведёт к ухудшению экологической ситуации.

Во-вторых, обеспеченность Таджикистана важнейшими видами промышленного сырья хотя и является достаточно высокой, тем не менее, разработка этих ресурсов требует значительных финансовых и технологических усилий. Так, ещё в советское время на территории Таджикской ССР было выявлено много месторождений полезных ископаемых, имеющих промышленное значение и высокий экспортный потенциал.¹³ Однако разработанные ещё в советское время месторождения уже истощены, а разработка новых месторождений требует значительных финансовых средств и соответствующих технологий, так как большинство месторождений находятся в условиях горной местности. Тем более, что эти месторождения вряд ли будут привлекательны в условиях мирового кризиса и падения цен практически на все виды минерального сырья.

Исключением в данном плане пока является лишь только один проект в горнодобывающей отрасли: **освоение китайской ZiJin Mining Group Co. Ltd. золотоносных месторождений в Пенджикентском районе Согдийской области.**¹⁴ Хотя в 2009 году было выставлено на аукцион крупнейшее месторождение серебра «**Большой Конимансур**» (Согдийская область),

¹³В основном это рудное сырьё, включающее следующие компоненты: цинк, свинец, висмут, молибден, вольфрам, медь, золото, серебро, сурьма, ртуть, олово, уран, висмут, железо, марганец, магний, плавиковый шпат.

¹⁴В 2007 году китайская горнопромышленная корпорация ZiJin Mining Group Co. Ltd. приобрела за 55 млн. долларов у британской фирмы Avocet Mining Plc. 75% акций таджикско-британского СП «Зеравшан» (25% акций остались в собственности правительства Таджикистана) и создала на его базе горнопромышленную компанию ZiJin. Разведанные запасы месторождения составляют 158 тонн золота. В среднем добывается около 1,8 тонны золота в год. Китайская компания уже инвестировала около 6 млн. долларов в этот проект и к 2010 году планировала довести добычу золота до 5 тонн в год. По некоторым данным, всего ZiJin была намерена вложить 146 млн. долларов и в дальнейшем довести объёмы ежегодной добычи золота до 7 тонн. Следует отметить, что СП «Зеравшан» – одно из крупных предприятий горнодобывающей отрасли Таджикистана, имеет практически завершённый технологический цикл: добыча, переработка и металлургия. Основной сырьевой базой предприятия являются золотосодержащие коренные руды месторождений «Джилау» и «Тарор» в Согдийской области.

однако перспективы освоения этого месторождения пока не ясны. Это связано в том числе с необходимостью высоких затрат для обеспечения рентабельности проекта.¹⁵

В-третьих, помимо энергетической несамодостаточности и сложности освоения большинства месторождений природных ресурсов, уязвимость таджикской экономики заключается в её малых масштабах и слабой развитости перерабатывающих отраслей. Причём, экономика Таджикистана была мала по своим масштабам даже в советское время. Так, в ТадССР не было крупных промышленных комплексов, ориентированных на глубокую переработку сырья, а масштабы самой перерабатывающей промышленности были крайне незначительны даже на фоне соседней УзССР (не говоря уже о таких республиках как РСФСР, УССР, КазССР, БССР) и далеко не достаточны для обеспечения республики промышленными и потребительскими товарами. Некоторые крупные сырьевые предприятия Таджикистана, такие как Таджикский алюминиевый завод, гидрометаллургический завод (выпускал ферро-ванадиевый сплав и ряд редких металлов) были ориентированы исключительно на поставку своей продукции в промышленно развитые советские республики (в основном РСФСР). Что же касается мощной гидроэнергетики Таджикистана, то она в советское время создавалась в значительной степени для энергоснабжения крупных промышленных комплексов соседнего Узбекистана.

С момента распада СССР экономическая ситуация в Таджикистане, как представляется, катастрофически ухудшилась, а сами масштабы таджикской экономики кардинально сократились, что, например, отчётливо видно по структуре производства и потребления энергоносителей. Так, производство нефти, газа и угля в постсоветский период резко уменьшилось.¹⁶ Одновременно с этим произошло кардинальное снижение объёмов потребления невозобновляемых энергоресурсов: угля, углеводородов и нефтепродуктов. В 2009 году потребление бензина составило лишь 3% от уровня 1990 года, керосина – 23%, дизельного топлива – 18%, газа – 13%, сжиженного газа – 0,4%, угля – 5,2%.

Помимо этого, в постсоветский период в РТ произошло значительное уменьшение потребления электроэнергии в промышленности (почти на 17%), в аграрном секторе (на 28%), на транспорте (на 80%). В то же время, кардинально увеличилось потребления электроэнергии в жилищном секторе (на 73%) и энергетических потерь (на 100%), что косвенно свидетельствует о моральном и физическом износе генерирующих мощностей, промышленного

¹⁵Что, по некоторым данным, заставило российскую компанию «Норильский никель» отказаться от участия в проекте. Несмотря на то, что само месторождение огромное, концентрация серебра в руде невелика, поэтому проект для того, чтобы быть прибыльным должен быть очень масштабным, что под силу только консорциуму крупных компаний. В настоящее время уже определились участники тендера по проекту: BHP Billiton (Голландия) – одна из крупных горнодобывающих компаний мира, Zijin Mining (Китай) – первый по величине производитель золота в Китае, а также консорциум в составе «Казцинк» (Казахстан), и ГАО «Адрасман» (Таджикистан). Консорциум возглавляет «Казцинк». В тендере также принимает участие компания JNMC (Китай) – крупнейший производитель никеля и одна из самых больших горнодобывающих компаний в Азии. Победитель тендера должен определиться до конца 2010 года.

¹⁶В 1990 году в Таджикистане было добыто 136 тыс. тонн нефти, 111 млн. кубических метров газа и 475 тыс. тонн угля. Хотя сами по себе эти объёмы невелики, но они имели определённое значение для самого Таджикистана. В 2009 году добыто около 18 млн. кубических метров газа, порядка 10,2 тыс. тонн нефти и 10 тыс. тонн угля.

оборудования и инфраструктуры республики.¹⁷ Всё это является индикатором и резкого ухудшения качественного состояния таджикской экономики, кардинального уменьшения её конкурентоспособности даже по сравнению с советским временем.

В настоящее время, ведущая отрасль страны – цветная металлургия представлена только **Таджикским алюминиевым заводом** (ТадАЗом), производящим алюминий,¹⁸ в то время как производство других цветных металлов и ферросплавов практически прекратилось.¹⁹ Производство алюминия в 2009 году составило порядка 72% от уровня 1990 года и имеет тенденцию к дальнейшему снижению. Одной из причин этого является ухудшение общего состояния электроэнергетической отрасли Таджикистана и, как следствие, постоянно возникающие проблемы с энергообеспечением алюминиевого производства. Другая причина – резкое снижение мировых цен на алюминий в период мирового кризиса.

В свою очередь, перерабатывающие отрасли тяжёлой промышленности фактически прекратили своё существование, что свидетельствует об устойчивой тенденции усиления сырьевой ориентации таджикской экономики.²⁰ Так, по сравнению с 1990 годом, в 2009 году объёмы продукции (в денежном выражении)²¹ машиностроения и металлообработки сократились в

¹⁷Помимо этого, возрастание энергетических потерь в 2 раза, по-видимому, свидетельствует ещё и о возросших масштабах хищения электроэнергии, а также слабости контроля по её учёту.

¹⁸Кроме этого известно о пока нереализованных планах строительства заводов по производству фтористого алюминия и криолита в Хатлонской области РТ. В 2008 году Китайская государственная компания по тяжёлому машиностроению (СНМС) и таджикская алюминиевая компания «Талко» подписали контракт на строительство двух предприятий по производству фтористого алюминия и криолита. Строительство, оцениваемое в 1 млрд. долларов, планируется осуществлять в рамках пятилетней программы, согласно которой в республике будет создано более 15 тыс. рабочих мест. В качестве со-инвесторов по строительству предприятий предполагалось привлечь Европейский банк реконструкции и развития, а также Азиатский банк развития.

¹⁹В советское время данная отрасль, помимо алюминия, производила ещё около 1500 тонн феррованадиевого сплава, а также некоторые количества стронция и бария.

²⁰Сырьевую ориентацию своей экономики Таджикистан во многом унаследовал от советского периода, когда экономическая деятельность всех советских республик Центральной Азии была ориентирована преимущественно на удовлетворение потребностей других советских республик (преимущественно РСФСР) в сырьевых ресурсах и в меньшей степени – на выпуск готовой продукции. Причём, сырьевая ориентация Таджикистана в советской экономической системе была ярко выражена даже на фоне Узбекистана и Казахстана (другой такой чисто сырьевой республикой в бывшем СССР был Туркменистан). Например, в 1990 году Таджикистан произвёл не более 0,5% индустриальной продукции СССР, а промышленность была представлена преимущественно гидроэнергетикой, текстильной отраслью (92% промышленного производства республики, в основном выпуск хлопкового волокна, шерсти и текстильных полуфабрикатов), а также производством ряда цветных металлов, в основном алюминия. В постсоветский период у Таджикистана не было альтернатив кроме как сориентировать свою экономику на экспорт алюминия и хлопка, так как эти товары в основном приносили и приносят Таджикистану валютные средства.

²¹Следует отметить, что сопоставление объёмов продукции в советское время и в настоящее время в денежном выражении является условным и не вполне корректным. В 1990 году, когда Таджикистан входил в состав СССР, структура цен на сырьё, энергию и готовую продукцию на советском рынке и за пределами СССР сильно отличались друг от друга. Кроме того, в постсоветский период ценовая конъюнктура как на таджикском, так и на внешних рынках также изменялись, не говоря уже о значительной инфляции доллара за вышеуказанный период. Тем не менее, в отличие от объёмов добычи сырья и выработки электроэнергии, сопоставление физических объёмов продукции перерабатывающих отраслей в советское и нынешнее время затруднительно, а в ряде случаев и просто невозможно из-за того, что ассортимент этой продукции также изменился. В этой связи, представляется допустимым подход, когда

66 раз,²² объёмы продукции химической отрасли сократились в несколько десятков раз, отрасли строительных материалов – почти в 10 раз, а деревообрабатывающей отрасли – почти в 100 раз. Примерно аналогичная ситуация складывается и в сфере лёгкой промышленности Таджикистана. Так, по сравнению с 1990 годом, объёмы производства текстильной отрасли сократились в 20 раз,²³ а пищевой отрасли – в 10 раз. Причём, если многие хорошо обеспеченные ресурсами сырьевые страны²⁴ могут «держаться на плаву» за счёт экспорта сырья, то для Таджикистана это вряд ли будет возможным.²⁵

На этом фоне, аграрный сектор Таджикистана также имеет невысокий потенциал, тем более, что 93% территории республики – горные массивы, где невозможна организация высокопродуктивного сельского хозяйства, в особенности растениеводства. Одним из исключений является лишь Согдийская область, условия которой благоприятны для ведения сельского хозяйства, что делает её по сути безальтернативным местом организации аграрного производства в масштабах всей страны.

* * *

В целом, слабость таджикской экономики, тем более в условиях геополитической и геоэкономической дезинтеграции всего постсоветского пространства, в том числе и его центральноазиатского сегмента, а также наличия значительных внешнеэкономических и внешнеполитических барьеров на пути развития РТ делают практически невозможным полноценное экономическое развитие Таджикистана, требуя от него проведения крайне выверенной и долгосрочной политической стратегии.

Группа проблем № 4: политические барьеры

Данная группа проблем связана с крайне неэффективной и негибкой внешней политикой самого Таджикистана, которая вольно или невольно способствует консервации всех изложенных ранее проблем.

Во-первых, Таджикистан до сих пор не имеет долгосрочной внешнеполитической стратегии, направленной на формирование прочной и

вышеуказанное сопоставление приводится в денежном выражении, с учётом курса доллара США (в 1990 году) к советскому рублю. Тем более, что данное сопоставление даёт достаточно адекватное представление о современном состоянии перерабатывающих отраслей таджикской промышленности.

²²Машиностроительная отрасль Таджикистана была тесно связана с аналогичной отраслью РСФСР, являясь, по сути, её составной структурной частью. Основные виды выпускаемой продукции – моторы к различным видам машин, некоторые виды нефтяного и газового оборудования, текстильные и сельскохозяйственные машины, а также некоторые виды электротехнического (трансформаторы, кабели) и электронного оборудования.

²³Таджикская текстильная отрасль представлена в основном производством хлопкового волокна. В 2009 году оно составило примерно 36% от уровня 1990 года. Хлопковое волокно в основном (около 93% идёт на экспорт). В Таджикистане перерабатывается всего лишь 7% хлопкового волокна. При этом, ассортимент выпускаемой продукции состоит из пряжи, суровых тканей и дешёвой спецодежды.

²⁴Например, Россия, Казахстан, Туркменистан.

²⁵Даже в благополучные советские времена Таджикистана имел стабильное и довольно значительное отрицательное сальдо торгового баланса со всеми своими торгово-экономическими партнёрами, так как вынужден был импортировать значительно больше, чем экспортировать. В постсоветский период отрицательное торговое сальдо Таджикистана увеличилось в ещё большей степени, в результате чего импорт стал более чем в 2 раза превышать экспорт. Например, в 2009 году превышение импорта над экспортом составило 2,8 раза.

устойчивой политической основы для союзнических отношений с РУз – страной, от которой РТ жизненно зависит не только в плане внешних торговых и транспортных связей, но в силу целого ряда других важных факторов: исторического, этнополитического, энергетического. Фактически игнорируются вопросы кардинального улучшения узбекско-таджикских отношений и развития интеграционных процессов между двумя странами, объективно находящимися в состоянии геоэкономической и геополитической взаимозависимости, которая гораздо слабее для Узбекистана и гораздо сильнее для самого Таджикистана.

Во-вторых, несмотря на то, что таджикская экономика находится, по сути, в состоянии кризиса Таджикистан отвлекает немало финансовых и иных ресурсов на ложные цели и ненужные задачи. К таковым можно отнести планы по строительству новых крупных ГЭС, в частности Рогунской ГЭС, которую Таджикистан намеревается реализовать за счёт внутренних ресурсов. В то же время, очевидно, что осуществление данного проекта не решит вопрос дефицита электроэнергии в РТ именно в зимнее время, но тем не менее осложнит и без того непростые узбекско-таджикские отношения, а также нанесёт добивающий удар по экономике РТ.²⁶

В-третьих, политика Таджикистана характеризуется всё более ярко выраженной многовекторностью, где главная ставка делается на привлечение в страну иностранных финансов. Тем самым, РТ по сути старается обострить внешнюю конкуренцию за свои сырьевые ресурсы. Однако, её накал в условиях геополитической/геоэкономической дезинтеграции центральноазиатского пространства только затруднит выработку Таджикистаном долгосрочной стратегии своего развития, приведёт к фрагментации республики на сферы и сектора влияния. Всё это усугубляется ещё и тем, что РТ активно берет кредиты в таких объёмах, которые заведомо не сможет возратить, рискуя при этом утратить контроль над своими природными ресурсами. Это в перспективе может крайне негативно сказаться и на самой возможности Таджикистана формировать и проводить собственную линию в экономической и политической сферах, а также в сфере безопасности.

* * *

В целом, Таджикистан не способен эффективно развиваться в изоляции от Узбекистана за счёт внутренних ресурсов, а ставка на достижение энергетической и транспортной независимости является иллюзорной и крайне опасной, ведущей к усилению вероятности реализации самых неблагоприятных сценариев. В геоэкономическом контексте Таджикистан объективно привязан к Узбекистану, и расходовать ресурсы на преодоление данной зависимости представляется не только контрпродуктивным, но и крайне опасным для самой РТ. Проведение такой политики означает усиление изоляции Таджикистана в системе региональных связей и разрушение и без того подорванной таджикской экономики.

²⁶Стоимость строительства Рогунской ГЭС превышает 2 млрд. долларов, что является для Таджикистана практически неподъёмным финансовым бременем.

Глава 2. Основные решения проблем на пути развития Таджикистана

Анализ проблем, стоящих на пути развития РТ, свидетельствует о следующем:

- главные трудности Таджикистана связаны с сохраняющейся и углубляющейся изоляцией республики в системе внешних экономических связей с традиционными партнёрами на постсоветском пространстве, прежде всего, с Узбекистаном и Россией, на которые исторически замыкались стратегические связи РТ с момента её образования;²⁷
- у Таджикистана нет достаточных собственных ресурсов и благоприятных геоэкономических условий для самостоятельного развития, а поэтому в одиночку РТ не в состоянии обеспечить собственную безопасность, не сможет переломить ход негативных тенденций.

Предлагаемый алгоритм развития Таджикистана

Для того, чтобы более эффективно вписаться в позитивные тенденции, в целом более удачно позиционировать себя на международной и региональной аренах Таджикистану жизненно важно сделать акцент на форсировании многоплановых и многосторонних связей (экономических и иных) с ключевыми экономическими партнёрами. Сегодня таковыми партнёрами объективно являются Узбекистан, а также страны-члены ЕврАзЭС, в первую очередь Россия. Кроме того, в среднесрочной и долгосрочной перспективах таким партнёром для Таджикистана с определённой долей вероятности может стать также и Китай, однако при условии становления ЕврАзЭС (или некой части постсоветского пространства) в качестве полноценного экономического сообщества и интенсификации инновационно-промышленного сотрудничества в рамках ШОС (например, в формате «ЕврАзЭС + КНР»).

Во-первых, стратегически важным было и остаётся узбекское интеграционное направление. Для РТ, с учётом его объективной геоэкономической связи с РУз, непреложным условием активного и плодотворного участия в региональной/межрегиональной экономической интеграции является кардинальное улучшение таджикско-узбекских политических отношений. Без этого любое участие Таджикистана в каких-либо интеграционных проектах на постсоветском пространстве и за его пределами вряд ли поможет РТ совершить прорыв в экономическом развитии.

Во-вторых, остальные страны ЦА и постсоветского пространства в целом должны рассматриваться Таджикистаном преимущественно через призму российского направления интеграции, что делает это направление особо важным. Причём сегодня складываются достаточно благоприятные политические условия для развития интеграционного взаимодействия на постсоветском пространстве особенно с учётом того, что в 2010 году начал функционировать Таможенный союз (ТС) России, Казахстана и Беларуси.

Пока невозможно прогнозировать, насколько этот союз окажется эффективным в плане экономической выгоды для его участников. ТС указанных трёх стран мог бы дать эффект в случае, если бы они одновременно

²⁷В этом плане весьма показательно, что в рамках СССР в первые 5 лет своего существования (1924-1929) Таджикистан входил в состав Узбекистана на правах автономной республики.

ограничили своё участие в процессе глобализации, сосредоточившись на процессе регионализации, а именно: многоплановой экономической интеграции с упором на глубокую переработку сырья и инновационные технологии, укреплении ЕврАзЭС как реального экономического блока. В условиях же когда Россия и Казахстан – крупнейшие страны-члены ЕврАзЭС придерживаются в целом неолиберальной модели и пытаются совместить два во многом несовместимых курса (на глобализацию и на регионализацию), есть все основания сомневаться в том, что ЕврАзЭС или даже ТС дадут значительный эффект.

Однако для Таджикистана в любом случае целесообразно по мере формирования стратегического партнёрства с Узбекистаном присоединиться и к ТС России, Казахстана и Беларуси, продолжить развивать связи с экономическими союзниками в рамках ЕврАзЭС. Это поможет Таджикистану значительно снизить транспортные издержки, будет способствовать определённому улучшению инвестиционного климата в РТ и хотя бы частичному преодолению экономико-географической изоляции.

В-третьих, китайское интеграционное направление также представляется важным для Таджикистана, особенно учитывая то, что КНР и китайские компании уже заняли достаточно прочные позиции в экономике РТ. Однако китайское направление нельзя рассматривать вне тесной увязки с российским направлением. Дело в том, что Таджикистан получит наибольший выигрыш только тогда, когда взаимодействие между внешними игроками в РТ примет форму сотрудничества, а не соперничества. Тем более, что выстроить с Китаем именно взаимовыгодный формат экономических отношений Таджикистан сможет только в союзе со своими партнёрами по ЕврАзЭС, прежде всего с Россией.²⁸ Поэтому китайское и российское интеграционные направления не могут и не должны рассматриваться как альтернативные и, тем более, конкурирующие друг с другом направления, а должны рассматриваться как единое направление по наращиванию усилий в рамках ШОС. Если выработать формулу не игры на противоречиях, а сотрудничества между РФ и КНР в РТ, то это не только даст очень сильный положительный эффект, но и позволит в перспективе применить эту формулу и для стимулирования экономического сотрудничества в рамках всего ШОС.

В целом, следование этому алгоритму фактически будет означать поэтапное, причём основанное на геополитических и геоэкономических реалиях, движение Таджикистана в фарватере исторически оправданного процесса региональной/межрегиональной интеграции.

Предлагаемые этапы реализации основных целей развития Таджикистана

Общая суть рекомендаций по развитию РТ должна сводиться к выработке системных мер по максимально возможному участию Таджикистана в региональных и межрегиональных интеграционных процессах: в первую очередь с Узбекистаном, а во вторую очередь – Россией и в целом на постсоветском пространстве и только уже в третью очередь – в смежных с Центральной Азией регионах, где наиболее перспективным выглядит

²⁸Нынешний формат таджикско-китайских экономических отношений нельзя назвать взаимовыгодным. По сути, наблюдается вывоз таджикского промышленного сырья в КНР и постепенное погружение РТ в долговую яму КНР. Все это работает на ресурсное истощение таджикской экономики, а не на развитие.

китайское направление. Для Таджикистана вышеуказанные шаги наиболее реально осуществлять поэтапно.

На первом этапе геополитической и геоэкономической основой всех этих усилий может выступить только таджикско-узбекское политическое сближение. Причём это во многом зависит именно от самого Таджикистана, точнее от того, насколько будет гибкой и эффективной его политика в отношении Узбекистана. Как представляется, проблемы, касающиеся двусторонних отношений, Душанбе и Ташкент могут решить только сами, без каких-либо посредников (!). Причём, формирование узбекско-таджикского стратегического союза и, соответственно, устранение основных препятствий на пути развития двусторонних отношений является непреложным условием успешного развития российско-центральноазиатского взаимодействия с активным участием в нём Таджикистана.

На втором этапе геополитической и геоэкономической основой устремлений Таджикистана должно быть самое активное участие в интеграционных процессах в системе «Россия – Центральная Азия». Данный вопрос зависит не только от Таджикистана, но и от того, как будут развиваться интеграционные процессы на постсоветском пространстве, в том числе в рамках ТС, ЕврАзЭС, ОДКБ и СНГ. В частности, важным является то, сможет ли реально сформироваться единое таможенное и транспортное пространство между Россией, Казахстаном и Беларусью. Однако, даже если предположить, что экономическая интеграция будет и дальше пробуксовывать, тем не менее Таджикистану нужно использовать любые институты для развития связей на двусторонней основе. Это будет способствовать хотя бы частичному устранению внешнеполитических / внешнеэкономических препятствий на пути развития Таджикистана.

На третьем этапе геополитической и геоэкономической основой устремлений Таджикистана должно стать выстраивание совместно с партнёрами из системы «Россия – Центральная Азия» взаимовыгодных и многоплановых экономических отношений с Китаем. Однако, это будет возможным лишь в случае, если Россия и страны Центральной Азии сумеют сделать тот же ЕврАзЭС реальным (а не формальным как сегодня) экономическим сообществом. Тем не менее, перспективы всего этого пока неясны, и поэтому третий этап с точки зрения реалий сегодняшнего дня представляет чисто теоретический интерес, а поэтому не будет рассматриваться подробно в дальнейшем.

В итоге, как представляется, следование изложенной выше логики позволит поэтапно достичь крайне важных целей на пути развития Таджикистана.

На первом этапе могли бы быть реализованы цели узбекско-таджикского сближения вплоть до создания конфедерации двух стран, а параллельно с этим Россия, Казахстан и Беларусь (которые сейчас гораздо более готовы к региональной интеграции, нежели Узбекистан и Таджикистан) укрепляли и развивали бы свой союз.

На данном этапе Таджикистану жизненно необходимо как можно скорее разработать стратегию, направленную на выстраивание прочных, долгосрочных, многоплановых отношений с Узбекистаном. Учитывая то, что две страны находятся в геоэкономической и геополитической «связке», их объективно объединяет общность долгосрочных национальных интересов, в то время как все противоречия по своей сути носят временный и во многом искусственный характер.

Основная цель узбекского направления интеграции для Таджикистана – вывести отношения с Узбекистаном на качественно новый уровень, сделать их доверительными, а главное – устойчивыми, основанными на принципе взаимного признания долгосрочных, а не краткосрочных (в т.ч. коммерческих как сегодня) интересов. Тем более, что нормативно-правовая база для формирования таких близких, по сути, союзнических отношений уже имеется.²⁹ Если РТ сумеет устранить барьеры на пути развития узбекско-таджикских отношений и продвинуться в плане реальной экономической интеграции с РУз, то РФ на это наверняка отреагирует, результатом чего может стать резкое повышение значимости центральноазиатского направления во внешнем курсе Москвы, что создало бы более благоприятные условия для второго этапа интеграции.

На втором этапе могли бы быть реализованы цели российско-центральноазиатской экономической интеграции, где её участниками с одной стороны выступят Узбекистан и Таджикистан, а с другой – Россия, Казахстан и Беларусь.³⁰ На данном этапе уже желательно задействовать возможности ШОС. Дело в том, что России и странам Центральной Азии, скорее всего, потребуется политико-дипломатическая поддержка Китая, так как Запад с высокой долей вероятности болезненно отреагирует на процесс российско-центральноазиатского сближения.

И только уже **на третьем этапе**, после того, как Россия и страны Центральной Азии сформируют полноценный экономический блок, можно будет говорить о выстраивании взаимовыгодного и долгосрочного экономического формата сотрудничества между РФ, ЦА и КНР, что создаст условия для развития ШОС как экономического мегаблока. Пока же ШОС, по сути, является инструментом по продвижению главным образом экономических интересов Пекина на постсоветском пространстве, а нынешний «сырьевой» формат экономического взаимодействия Китая с Россией и странами региона, направленный на выкачивание сырьевых ресурсов, не способствует ни развитию постсоветских стран, ни укреплению ШОС.

Возможные идеи-рекомендации в плане ускорения развития Таджикистана

В рамках вышеизложенного алгоритма и поэтапного подхода по его реализации предлагаются следующие основные идеи-рекомендации:

- рекомендация № 1: устранение внешнеэкономического барьера на пути развития Таджикистана путём транспортной интеграции с Узбекистаном;

²⁹Ещё в 1996 году в г.Ташкенте подписано межправительственное соглашение о свободной торговле, в соответствии с которым официально действует режим свободной торговли между двумя странами. Основопологающим же документом, регулирующим узбекско-таджикские отношения, является межгосударственный Договор о вечной дружбе между Республикой Узбекистан и Республикой Таджикистан от 15 июня 2000 года. Кроме того, в целях расширения двусторонних связей, в 2002 году была создана узбекско-таджикская «Межправительственная комиссия по торгово-экономическому сотрудничеству». Уже состоялось два заседания МПК, включая последнее заседание 18 февраля 2009 года в г.Душанбе. Всего же на сегодняшний день между Узбекистаном и Таджикистаном подписано 53 межгосударственных и межправительственных договора, 31 межведомственных договоров, а также 27 иных документов, не имеющих статуса международных договоров.

³⁰Если интеграция по такому варианту пойдёт успешно, то присоединение к этому процессу двух других стран региона: Кыргызстана и Туркменистана будет лишь вопросом времени.

- рекомендация № 2: устранение внешнеполитического барьера на пути развития Таджикистана путём налаживания устойчивых отношений с Узбекистаном;
- рекомендация № 3: форсирование экономического развития Таджикистана путём экономической интеграции вначале с Узбекистаном, а затем в системе «Россия – Центральная Азия».

Рекомендация № 1: устранение внешнеэкономического барьера на пути развития Таджикистана путём транспортной интеграции с Узбекистаном

На первом этапе Таджикистану, учитывая большую протяжённость узбекско-таджикской границы и достаточно сильную транспортную взаимозависимость с Узбекистаном, целесообразно сформировать единое транспортно-коммуникационное пространство. Особенно это актуально для железнодорожного сообщения двух стран, учитывая то, что железнодорожный транспорт играет ключевую роль во внешнеторговых операциях того же Таджикистана.

Сегодня Узбекистан и Таджикистан в своей тарифной политике на услуги железнодорожных перевозок руководствуются нормами ряда международных организаций.³¹ Однако, создав своё собственное единое транспортно-коммуникационное пространство, две страны могли бы кардинально снизить стоимость перевозок грузов железнодорожным транспортом по своим территориям, широко применяя систему взаимозачётов по транспортным услугам. Например, в железнодорожных перевозках можно было бы осуществлять взаимозачёты по тонно-километрам транспортных услуг, что привело бы к кардинальному снижению оплат за транспортные услуги и сэкономило бы немало валютных средств как Таджикистану, так и Узбекистану.

Помимо этого, в условиях двусторонней интеграции Узбекистан и Таджикистан смогли бы кардинально удешевить и упростить автомобильные перевозки. Например, на двустороннем уровне гораздо проще (чем на многостороннем уровне) гармонизировать национальные нормативно-правовые базы, скоординировать управление национальными транспортными сетями, упростить процедуры въезда и выезда иностранных транспортных средств, торговли транспортными услугами.

³¹ ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» и Государственное унитарное предприятие «Рохи охани Тоҷикистон» являются членами Организации Сотрудничества железных дорог (ОСЖД, г.Варшава), Совета по железнодорожному транспорту (ЦСЖТ, г.Москва) и в своей деятельности руководствуются правилами и нормативными документами этих международных организаций, а также Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и Соглашением о международном железнодорожном пассажирском сообщении (СМПС). Кроме того, железнодорожные администрации Узбекистана и Таджикистана являются участниками «Тарифного Соглашения железнодорожных администраций государств-участников СНГ», от 17 февраля 1993 года, в своей работе руководствуются Международным договором межведомственного характера – Тарифной политикой, которая разработана в соответствии с основными принципами формирования и применения согласованной тарифной политики по перевозке грузов, определённых «Концепцией установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте государств-участников СНГ». Работа, проводимая железнодорожными администрациями стран СНГ в течение последних лет, была направлена на выработку единой стратегии по проведению тарифной политики. Эти же условия были закреплены на Тарифной Конференции, состоявшейся в г.Кишинёве в октябре 2008 года, полномочными представителями всех государств СНГ, в том числе Узбекистана и Таджикистана, где после тщательной проработки был согласован новый уровень тарифных ставок.

Действующие сегодня в РТ и РУз нормативные акты значительно различаются между собой и создают серьёзные препятствия для передвижения транспортных средств. В частности, с иностранных водителей, помимо платы за въезд и транзит взимаются и другие налоги и платежи. Кроме того, водители иностранных автотранспортных средств, как правило, должны заранее получать визы в посольствах Таджикистана и Узбекистана. Всё это ведёт к удорожанию транспортных перевозок.

В условиях же единого транспортно-коммуникационного пространства можно было бы отменить ряд налогов и пошлин, ввести безвизовый режим, а для иностранных водителей автотранспортных средств, въезжающих на территорию РТ и РУз с грузом (оформленным по контракту) ввести единую узбекско-таджикскую визу.³² Это приведёт к существенному снижению издержек в системе автомобильных перевозок по территориям двух стран, что фактически выведет Таджикистан из геоэкономической изоляции в системе, по крайней мере, центральноазиатских транспортно-коммуникационных связей. В итоге, узбекско-таджикская транспортная интеграция и удешевление транспортных перевозок, в свою очередь, в значительной степени способствовали бы улучшению инвестиционного климата в обеих странах.

На втором этапе, уже после того, как Таджикистан и Узбекистан создадут своё единое транспортно-коммуникационное пространство, они смогут интегрироваться в единое транспортное пространство России/Беларуси и Казахстана, что, по сути, будет уже означать российско-центральноазиатскую транспортно-коммуникационную интеграцию. На этом этапе для России и стран Центральной Азии важнейшим условием повышения конкурентоспособности своих экономик и выхода из экономико-географической изоляции должно стать кардинальное снижение транспортных издержек на пространстве Россия – Центральная Азия, а также обеспечение экономической эффективности международного транзита путём упрощения процедуры транзитных перевозок.

Задача снижения транспортных издержек может быть решена за счёт координации усилий стран-членов ЕврАзЭС и ШОС в плане максимально возможного снижения транспортных тарифов за транзитные перевозки, а также повышения пропускной способности³³ дорог и совершенствования транспортной инфраструктуры (например, строительство двухколейных железнодорожных путей, совершенствование системы автоматики на железнодорожном транспорте и т.д.).

В частности единый транспортный тариф на евразийских транспортных коммуникациях должен быть минимальным и быть рассчитанным исключительно на необходимый финансовый минимум для обеспечения функционирования межгосударственной транспортной инфраструктуры. Государства, по территориям которых будут проходить транспортные маршруты, должны рассматривать транспортный тариф не в качестве непосредственного источника прибыли, а в качестве инструмента, обеспечивающего прорыв в экономическом развитии всего внутриконтинентального пространства. Только в этом случае евразийская сухопутная транспортная сеть будет привлекательна и экономически эффективна.

³² Либо ввести такое правило, чтобы иностранные водители, имеющие на руках контракт на доставку грузов в Узбекистан/Таджикистан, могли бы без проволочек получать визы по месту своего прибытия в любой город РТ/РУз.

³³ Чем выше объёмы грузооборота, тем дешевле стоимость 1 тонно-километра.

В случае реализации вышеуказанных мер, стоимость перевозок по железнодорожному транспорту (при примерно одинаковой протяжённости маршрута) будет не более, чем в 2 раза превышать стоимость морских перевозок. Об этом, например, свидетельствует высокая эффективность железнодорожного сообщения между Россией и Казахстаном, где пропускная способность дорог высокая и межгосударственные тарифы минимальны. Так стоимость 1 километра транспортировки груза железнодорожным транспортом между Россией и Казахстаном всего лишь в 2 раза выше, чем стоимость 1 километра транспортировки того же груза морским транспортом.³⁴

Из этого следует, что осуществлять транзит грузов по железной дороге будет выгоднее, если расстояние по железнодорожному маршруту будет более чем в 2 раза короче морского. Это позволит в долгосрочной перспективе России, стран Центральной Азии и Китаю реализовать идею международного сухопутного евразийского транзита через территории западного Китая, Центральной Азии и России, который при скоординированной политике стран-членов ШОС может составить конкуренцию морским коммуникациям.

Так, транспортировку грузов из ряда стран Европы, России и Центральной Азии в Южную Азию будет выгоднее осуществлять по суше. Транспортировку грузов из Китая в Иран через Центральную Азию тоже будет выгодно осуществлять по суше. Кроме того, в вышеуказанных случаях будет достигнута существенная экономия во времени, исходя из того, что средняя скорость перевозок железнодорожным транспортом в 3 раза выше, чем морским.

В свою очередь, задача упрощения процедуры организации транзитных перевозок может быть решена путём унификации национальных законодательных актов России, стран Центральной Азии и Китая с целью формирования согласованного сквозного транзитного тарифа, единого таможенного тарифа, единой системы мер нетарифного регулирования и установления общих правил торговли транспортными услугами. Всё это может сделать евразийский сухопутный транзит по территории России и Центральной Азии конкурентоспособным по сравнению с морскими маршрутами.

Рекомендация № 2: устранение внешнеполитического барьера на пути развития Таджикистана путём налаживания устойчивых отношений с Узбекистаном

Суть данной рекомендации заключается в решении водно-энергетического вопроса, так как именно он и является главным фактором, осложняющим узбекско-таджикские отношения и, следовательно, во многом определяющим наличие внешнеполитического барьера на пути развития РТ.

На первом этапе Таджикистану необходимо проявить инициативу в плане сближения с Узбекистаном по решению водно-энергетического вопроса, являющегося миной замедленного действия не только для узбекско-таджикского, но и для центральноазиатского сотрудничества в целом. Несмотря на то, что данный вопрос носит региональный характер, тем не менее, даже в рамках узбекско-таджикских можно сделать многое для его решения.

³⁴Transport and Trade Facilitations Issues in the CIS 7, Kazakhstan and Turkmenistan., World Bank, January, 2003.

В данном плане заслуживает внимания идея формирования на системной основе между Узбекистаном и Таджикистаном бартерной схемы межгосударственного обмена энергоносителями: поставки узбекского газа в РТ в зимнее время в обмен на поставки электроэнергии из РТ в РУз в летнее время по эквивалентным ценам европейского газового и электроэнергетического рынка. Так, Узбекистан в зимнее время мог бы поставлять в Таджикистан оговорённые количества газа. В свою очередь, Таджикистан в летнее время мог бы гарантировать поставки электроэнергии со своих ГЭС в Узбекистан на сумму, эквивалентную потреблённому зимой узбекскому газу.

Для Таджикистана выгоды от такой схемы очевидны: страна будет гарантированно получать газ в зимнее время. Следовательно, отпадёт надобность в строительстве новых ГЭС, в частности Рогунской ГЭС, проект которой является главным раздражителем в узбекско-таджикских отношениях и, кроме того, неподъёмным финансовым бременем для РТ. Вместо строительства новых крупных ГЭС, Таджикистану будет достаточно нарастить мощности на уже функционирующих ГЭС (построенных ещё в советское время), тем более что многие из них сегодня функционируют значительно ниже своей проектной мощности.

Для Узбекистана также просматриваются очевидные выгоды. С одной стороны, поступление поливной воды в Узбекистан из Таджикистана будет осуществляться в летнее время, то есть в сезон поливов. Это позволит ликвидировать дефицит воды в стране и увеличить объёмы производства аграрной продукции. К тому же, прекратятся такие явления как подтопление сельхозугодий в зимний период. С другой стороны, поставки таджикской электроэнергии в Узбекистан в летний период (в качестве платы за поставленный в зимнее время газ) позволят Узбекистану в этот же период уменьшить собственное производство электроэнергии и тем самым сэкономить свой газ (в Узбекистане около 85% электроэнергии производится на основе газа). Сэкономленный же за счёт этого газ можно будет отправить на экспорт в Россию или Китай, получив за него плату в свободно конвертируемой валюте (которую не в состоянии дать Таджикистан).

На втором этапе, после решения водно-энергетического вопроса в рамках узбекско-таджикских отношений откроется путь и к российско-центральноазиатскому сотрудничеству в гидроэнергетической сфере Таджикистана (а также и в регионе в целом). Это особо важно для Таджикистана, учитывая то, что сегодня многие гидроэнергетические проекты в РТ блокируются именно из-за водно-энергетического вопроса.

Данное сотрудничество могло бы способствовать наращиванию объёмов производства экологически чистой электроэнергии для РФ и ЦА, а главное – вести к восстановлению общей системы электроснабжения России и стран региона, существовавшей в советское время. Единая система электроснабжения России и Центральной Азии – важное условие для восстановления технологических связей между промышленными комплексами указанных стран. В принципе единая система электроснабжения северных областей Казахстана и приграничных областей России уже восстановлена, но крайне желательно расширить данную систему на весь регион. Это позволило бы всем России и ряду стран Центральной Азии экономить дорогостоящие невозобновляемые ресурсы (углеводороды) и значительно повысить свою энергетическую безопасность, снизить вероятность конфликта энергетических интересов, стимулировать экономический рост в целом.

В рамках сотрудничества в гидроэнергетике было бы перспективным именно совместное (!) освоение гидроэнергетических энергоресурсов

Таджикистана. Данные страны обладают огромным гидроэнергетическим потенциалом, который даже в советское время использовался менее чем на 10%. В свою очередь, гидроэнергетический потенциал Таджикистана составляет 527 млрд. киловатт-часов в год, в то время как реальное производство электроэнергии – 16 млрд. киловатт-часов в год.³⁵

Российско-центральноазиатское сотрудничество в гидроэнергетической сфере (к которому со временем мог бы присоединиться и Китай) представляет особо важное значение для Таджикистана. Увеличение производства электроэнергии в РТ позволило бы развернуть на его территории ряд промышленных производств как в сырьевых, так и в перерабатывающих отраслях, что создало бы условия для комплексного развития Таджикистана.

Рекомендация № 3: форсирование экономического развития Таджикистана
путём экономической интеграции вначале с Узбекистаном,
а затем в системе «Россия – Центральная Азия»

Как представляется, решение водно-энергетического вопроса устранил главное препятствие в узбекско-таджикских отношениях и, в свою очередь, придаст мощный импульс дальнейшему сближению двух стран, что позволит максимально полно задействовать потенциал сотрудничества для форсирования экономического развития РТ.

На первом этапе решение водно-энергетического вопроса и транспортно-коммуникационная интеграция между Узбекистаном и Таджикистаном откроет широкие возможности для реализации многих совместных узбекско-таджикских экономических проектов, в первую очередь, в областях Ферганской долины, где особенно остро стоит вопрос безработицы.

При этом, наиболее перспективными узбекско-таджикскими проектами могли бы стать совместные холдинговые компании в сфере агропромышленного производства, текстильной и пищевой отраслей. Именно данные отрасли в обеих странах развиты лучше остальных отраслей, обеспечены производственными мощностями, современными технологиями и опытными кадрами. В условиях транспортно-коммуникационной интеграции и развития энергетического сотрудничества Узбекистан и Таджикистан могли бы в кратчайшие сроки нарастить объёмы продукции вышеуказанных отраслей, что придаст бы мощный импульс как промышленному развитию двух стран, так и интенсифицировало бы их торговые связи. Тем более, что для товаров указанных отраслей у Таджикистана и Узбекистана есть гарантированный и практически неограниченный рынок сбыта на постсоветском пространстве (главным образом, в России). Всё это окажет мощное стимулирующее воздействие на развитие как в Таджикистане, так и в Узбекистане.

В дальнейшем, **на втором этапе** узбекско-таджикская экономическая интеграция подготовит благоприятные условия для экономической интеграции на более высоком уровне – в системе «Россия – Центральная Азия». Несмотря на сохраняющийся комплекс сложных вопросов, у РФ и стран ЦА есть достаточно широкие возможности по кардинальному повышению эффективности экономического сотрудничества в интересах друг друга.

Очевидно, что в рамках постсоветского пространства только Россия, учитывая масштабы её экономического и геополитического потенциала,

³⁵ Аналогичная ситуация в Кыргызстане. Так, гидроэнергетический потенциал Кыргызстана составляет порядка 142,5 млрд. киловатт-часов в год, а реальное производство электроэнергии – около 10 млрд. киловатт-часов.

способна взять на себя роль локомотива экономической интеграции. Однако для этого России необходимо отказаться от старого советского стереотипа восприятия стран Центральной Азии как «убыточных» и «дотационных» и осознать, что при грамотной экономической политике Центральная Азия способна стать объектами эффективного приложения российского капитала и сыграть важную роль в возрождении экономической мощи самой России.

Причём необходимо чёткое понимание того, что процесс экономической интеграции в системе «Россия – Центральная Азия» необходимо сделать управляемым на межгосударственном уровне, так как в рамках либеральной модели этот процесс развиваться не будет. Для этого нужен системный и комплексный подход, предполагающий наличие высокой политической воли всех вышеуказанных стран, готовности считаться с долгосрочными интересами друг друга и жертвовать краткосрочными коммерческими интересами ради стратегических выгод от создания прочного и взаимовыгодного экономического союза.

Учитывая вышеизложенное, необходима разработка долгосрочной **Программы экономического сотрудничества России и стран Центральной Азии**. Для того, чтобы данная Программа не оказалась очередной утопией, целесообразно её **аналитическое обеспечение/сопровождение**. Далее в рамках Программы следует проработать ряд наиболее перспективных **локомотивных проектов**.

Разработка долгосрочной Программы экономического сотрудничества России и стран Центральной Азии

Разработка данной Программы продиктована необходимостью создания более прочного фундамента для развития полноценного экономического сотрудничества (а не деформированного как сейчас с упором на добычу и вывоз углеводородов и др. ресурсов), что в перспективе должно привести к формированию более эффективного, нежели бывший СССР Евразийского экономического блока. Залогом этого является более чем 100-летний опыт совместного развития России и Центральной Азии в рамках единых государственных систем (Российской империи и затем СССР) и более того – взаимная дополняемость национальных экономик и, что, наверное, самое главное – ориентация перерабатывающих отраслей промышленности стран региона на структурно-технологические связи с Россией и на российский рынок.

С одной стороны, Программа должна предусматривать в качестве главной цели создание эффективных механизмов межгосударственного взаимодействия, которые могли бы обеспечить взаимовыгодный обмен всеми возможными национальными ресурсами между Россией и странами региона (политическими, экономическими и другими) для скорейшего формирования эффективной системы управления межгосударственными экономическими отношениями на многостороннем уровне.

С другой стороны, Программа должна быть нацелена на стимулирование взаимовыгодного экономического (в первую очередь инновационно-промышленного) межгосударственного взаимодействия, которое обеспечивало бы эффективную модернизацию и рост экономик всех заинтересованных стран.

*Аналитическое обеспечение/сопровождение
Программы экономического сотрудничества России
и стран Центральной Азии*

Необходимо регулярное проведение крупных междисциплинарных научно-прикладных и аналитических исследований по вопросам межгосударственного экономического сотрудничества. Важно привлекать к данным исследованиям ведущих ученых-экономистов и системных аналитиков России и стран региона, высококвалифицированных менеджеров крупных государственных корпораций, в целом задействовать кадровый потенциал министерств и ведомств всех заинтересованных стран, имеющих непосредственное отношение к экономической сфере.

Главное направление вышеуказанных исследований – выбор локомотивных экономических проектов, в которых важным принципом их поиска и реализации должно стать подчинение краткосрочных целей и задач экономического сотрудничества долгосрочным, стратегическим целям формирования действенного блока Россия – Центральная Азия.

Организацию исследований, их финансовую поддержку, техническое, кадровое и иное обеспечение можно осуществлять в рамках уже подписанных межгосударственных документов между странами. Общую координацию (не путать с руководством) исследований следует возложить на представителей аппаратов администраций президентов России и стран региона, либо правительств данных стран.

Результаты исследований предполагается использовать высшим политическим руководством России и государств региона для выработки комплексов мер по стимулированию экономической интеграции в рамках организации. Прежде всего, речь идёт о постановке конкретных задач перед ведущими госструктурами стран со стороны правительств.

*Реализация локомотивных проектов в рамках
Программы экономического сотрудничества России
и стран Центральной Азии*

На основании общих концепций, целей, задач и принципов реализации долгосрочной Программы экономического сотрудничества России и стран региона представляется целесообразным поиск конкретных локомотивных проектов экономического сотрудничества с активным участием в них Таджикистана. Большие возможности в плане многостороннего экономического сотрудничества России и Таджикистана/стран ЦА заложены в агропромышленном комплексе, нефтегазохимии и гидроэнергетике. Помимо этого перспективными российско-центральноазиатскими проектами с активным участием РТ могли бы стать следующие:

- текстильная и лёгкая промышленность;
- ряд машиностроительных производств;
- цветная металлургия;
- атомная энергетика.

Текстильная и лёгкая промышленность. Около 90% текстильного сырья в бывшем СССР производилось в Центральной Азии.³⁶ Центральноазиатский регион всегда был и потенциально остаётся стратегической базой текстильной промышленности России. Очевидно, что климатические условия не позволят России создать собственную сырьевую базу текстильной индустрии, аналогичную той, что была в советские времена. Кстати и в досоветский период российская текстильная промышленность подобной базы не имела, а функционировала в основном на американском и центральноазиатском хлопке. И в перспективе у России вряд ли будет возможность осуществлять массированные закупки хлопка-волокна в странах «дальнего зарубежья», так как практически все крупные хлопкосеющие страны уже не продают, а полностью перерабатывают выращенный хлопок (Китай, Индия, Турция, Пакистан и др.). А хлопок США, Африки и Австралии находится под контролем ТНК, которые его также не продают, а сами перерабатывают. Следовательно, у России должна быть прямая заинтересованность в тесной интеграции с государствами Центральной Азии в целях возрождения совместными усилиями текстильной промышленности. Это целесообразно в первую очередь для того, чтобы Россия и Центральная Азия в долгосрочной перспективе не попали в зависимость от того же Китая по таким предметам первой необходимости как одежда. При этом, в сфере текстильного производства следует организовать экономически более эффективную систему межгосударственного разделения труда, нежели та, что существовала в советское время. К примеру, текстильное сырьё (хлопок, шёлк, шерсть) целесообразно перерабатывать преимущественно в странах Центральной Азии, включая изготовление тканей, отделку и швейное производство. Это позволит избежать излишних расходов на транспортировку текстильного сырья из региона в РФ. В то же время, текстильное машиностроение и смежные с текстильной отраслью химические производства следует развивать преимущественно в России, учитывая то, что в РФ гораздо лучше, чем в Центральной Азии развита тяжёлая промышленность.

Ряд машиностроительных производств, преимущественно сельскохозяйственное, текстильное машиностроение, а также авиастроение и электроника. В странах Центральной Азии есть соответствующие производственные мощности и инфраструктура. Тем более, что машиностроительные отрасли стран ЦА (того же Таджикистана) были и остаются завязаны на структурно-технологические связи с российскими предприятиями и не имеют собственного полного цикла по изготовлению каких-либо видов машин и оборудования.

Цветная металлургия. Основные запасы цветных металлов СНГ, имеющих важнейшее промышленное значение, залегают в Центральной Азии, включая и те, которых в России практически нет, например, хром, марганец и некоторые другие.³⁷

³⁶Узбекистан занимал 1-ое место в СССР по производству хлопка, шелка-сырца и каракуля. В Туркменистане и Таджикистане производились в основном хлопок и шёлк-сырец, а в Казахстане и Кыргызстане – шерсть.

³⁷Согласно оценочным данным, суммарные запасы руд цветных металлов, имеющих важное промышленное значение (хром, молибден, вольфрам, медь, свинец, цинк, ванадий, алюминий, марганец, кобальт, никель, кадмий, ртуть, сурьма, висмут, олово, алюминий, уран) в пяти центральноазиатских республиках составляют порядка 62% от запасов бывшего СССР и примерно в 2,2-2,5 раза превосходят аналогичные запасы на территории РФ.

Атомная энергетика. Почти все залежи урановых руд СНГ, потенциально рентабельных для промышленного освоения, находятся в Казахстане и Узбекистане. В принципе, процесс российско-казахстанской кооперации по восстановлению технологической цепочки производства ядерного топлива уже начался, но желательно включение в данный процесс Узбекистана, а также Таджикистана и Кыргызстана, учитывая наличие в этих странах мощностей по переработки уранового сырья.

Формы развития и сотрудничества

Для операции проектов в рамках указанных направлений было бы целесообразно проработать идеи создания следующих структур:

- Фонда финансирования экономических исследований. Финансирование данного фонда следует осуществлять как за счёт средств государственных бюджетов соответствующих стран, так и профильных отраслевых государственных корпораций и частных структур.
- В плане практической реализации Программы предлагается предусмотреть создание Совместных отраслевых холдингов (нефтегазохимическая переработка, гидроэнергетика, агропромышленное производство, а в дальнейшем и других отраслей), а на их базе – широкой сети СП, сбытовых, консалтинговых и иных предприятий.

* * *

В целом, интенсификация многостороннего и разнопланового экономического сотрудничества России и Центральной Азии, ориентированного на инновационно-промышленное развитие всех указанных стран, даст существенный экономический эффект. Более того, учитывая, что Россия и страны региона (за исключением Кыргызстана) не являются членами Всемирной торговой организации, то совместным отраслевым холдингам данных стран на период их становления может быть легко обеспечена защита от конкуренции с продукцией, производимой на мировом рынке посредством различного рода преференций (льготное налогообложение, таможенная защита и т.п.).

В результате всё это привело бы к кардинальному усилению нынешнего ЕврАзЭС как регионального экономического блока, что создало бы условия для становления общего рынка и единой валюты России и Центральной Азии, заложило бы основу для последующего выстраивания взаимовыгодных отношений с другими партнёрами. Поэтому только тогда, когда совместные отраслевые холдинги России и Центральной Азии окрепнут и обретут конкурентоспособность на мировом рынке, можно будет ставить вопрос об ослаблении (но не о снятии!) протекционистских мер защиты.

Как представляется, сегодня у России и государств региона нет разумной альтернативы восстановлению единого экономического пространства. Только этот путь позволит указанным странам с максимальной эффективностью использовать свои ресурсы в интересах поступательного развития национальных экономик, а в долгосрочной перспективе создать мощный экономический блок, который станет одним из влиятельных центров силы в продолжающемся формироваться новом мировом порядке.

Глава 3. Основные сценарии развития Таджикистана

В результате продолжающейся геополитической и геоэкономической дезинтеграции постсоветского пространства, все страны Центральной Азии, и в особенности Таджикистан, по большому счёту «обречены» на медленное, но уверенное движение к построению всё более неустойчивых систем.³⁸

- **с точки зрения внутренней обстановки** данные системы неустойчивы и останутся неустойчивыми не только потому, что государства ЦА объективно всё ещё находятся в стадии трансформации (транзита), но и потому, что в качестве «конечных» (главных / «стратегических») целей выбраны те, которые предопределяют высокую степень неустойчивости (к влиянию различных внутренних и внешних факторов);³⁹
- **с точки же зрения внешней обстановки** данные системы неустойчивы так как пространство Центральной Азии само по себе является обширной зоной нестабильности/неустойчивости, так как все потенциально возможные локомотивы его развития: включая Россию и Китай – не имеют устойчивой общности долгосрочных интересов, в том числе и в ЦА, и не формируют её.

В итоге, всё это предполагает высокий уровень подверженности стран ЦА рискам, угрозам и вызовам (внутренним и внешним): растущий конфликтный «потенциал» и множимые противоречия как внутри данных стран, так и между ними и внешним миром, включая между самими странами региона. Национальным же системам безопасности (экономическим и политическим) с каждым годом будет труднее и труднее противостоять всему этому в условиях отсутствия устойчивых и эффективных систем региональной безопасности и региональной экономики.

Поэтому **как в краткосрочной и среднесрочной, так и долгосрочной перспективе** основные и наиболее вероятные сценарии (равно как и комбинации данных сценариев) «развития» ЦА являются крайне пессимистичными. Нельзя исключать даже того, что страны Центральной Азии не сохранятся в своих прежних границах и под своими прежними названиями. Главный вопрос вовсе не в том, чтобы определить точный срок, дестабилизации региона или его отдельных сегментов: дестабилизация может произойти в любой момент времени в результате стечения некой суммы неблагоприятных факторов (внутренних и внешних / глобальных, региональных, национальных).⁴⁰ Причём, мировой финансово-экономический кризис, как раз таки и «работает» на ускорение данных процессов.

Более того, ускорению реализации неблагоприятных именно для РТ сценариев активно способствует и комплекс проблем, связанный с внешне- и внутри- экономическими и политическими барьерами на пути развития Таджикистана. Этот комплекс проблем является настолько серьёзным, что может заблокировать любые перспективы роста. С одной стороны, эти проблемы являются объективными и труднопреодолимыми, но с другой

³⁸ Государственных, политических, экономических, социальных.

³⁹ То есть страны региона в целом не стремятся к долгосрочной и стратегической устойчивости, а стремятся лишь к построению некоего краткосрочного и тактического баланса: внутренних и внешних сил и интересов, маневрированию между глобальными и региональными центрами силы, тактическому встраиванию в их концепты и схемы. Так называемая «многовекторность» внешних курсов – это всего лишь «верхушка айсберга» настоящего и будущего ЦА, каждой из стран региона в отдельности, в том числе РТ.

⁴⁰ Как представляется, недавние события в Кыргызстане – серьёзный сигнал в данном плане.

стороны, при наличии политической воли со стороны Таджикистана и его соседей по региону (прежде всего Узбекистана) данные проблемы могут быть в значительной степени решены, или, по крайней мере, быть снижены по своей остроте.

Как представляется, в одиночку и в узких рамках национальной экономики РТ будет невозможно добиться экономического прорыва. Данная задача может быть решена только в рамках объединения усилий с экономиками других стран Центральной Азии и их основных реальных и потенциальных партнёров, в особенности России, а также Китая.

В этой связи, для начала, РТ было бы гораздо проще, политически и экономически выгоднее сделать ставку на прорыв в плане развития и кардинального улучшения всего комплекса отношений именно с РУз. Начав с этого, Таджикистан мог бы на порядок более уверенно двигаться к решению остального комплекса проблем, стоящих на пути своего развития. В дальнейшем очень многое определится тем, в какой степени будут развиваться (если будут) интеграционные процессы в рамках узбекско-таджикских отношений, в рамках Центральной Азии и в рамках межрегиональной – российско-центральноазиатской интеграции. Характер же дальнейшего развития вышеуказанных процессов, в свою очередь, будет зависеть от политической воли правительства Таджикистана, других стран региона и России, а также и от внешнеполитической конъюнктуры вокруг региона.

Ввиду того, что спрогнозировать данные факторы не представляется возможным (хотя бы из-за непредсказуемости последствий мирового финансово-экономического кризиса), то оценить перспективы развития РТ можно только на основе сценарийного подхода.

Сценарий № 1. Нынешняя ситуация ярко выраженной дезинтеграции на всем постсоветском пространстве сохранится, а в сфере узбекско-таджикских отношений не произойдёт сколько-нибудь существенных изменений в лучшую сторону.

С точки зрения реалий сегодняшнего дня именно этот сценарий является наиболее вероятным, если конечно описанные выше рекомендации не будут реализовываться.

Отсутствие единого транспортного и таможенного пространства в Центральной Азии, сильные различия в национальных нормативно-правовых базах, касающихся перевозки грузов, слабость транспортной инфраструктуры в странах региона – всё это будет создавать серьёзные препятствия для трансграничного передвижения и транзита грузов. В свою очередь, дороговизна и длительность транспортировки и транзита будут продолжать снижать инвестиционную привлекательность стран Центральной Азии, но особенно это коснётся Таджикистана, имеющего транспортно-тупииковое расположение в регионе и наиболее высокие среди остальных стран ЦА транспортные издержки. В результате, вышеуказанные издержки будут вести к снижению конкурентоспособности таджикского экспорта и к удорожанию импорта.

Вышеизложенное усугубится неустойчивостью узбекско-таджикских отношений, учитывая факт сильной транспортной зависимости Таджикистана от узбекских транспортных коммуникаций. Как представляется, при очередном осложнении двусторонних отношений Узбекистан вряд ли сможет удержаться от соблазна использовать «рычаг транспортной блокады» (создания искусственных препятствий, дополнительных поборов за транзит и т.п.) для

оказания давления на Таджикистан. Это, в свою очередь, приведёт не только к удорожанию и замедлению по времени грузоперевозок на территорию Таджикистана, но ещё делает их более рискованными.

Сценарий № 2. Дезинтеграция на постсоветском пространстве сохранится, однако узбекско-таджикские отношения кардинально улучшатся и приобретут стабильность.

Данный сценарий представляется маловероятным (особенно в краткосрочной перспективе), но полностью исключить его нельзя. Дело в том, что в результате мирового кризиса резко ухудшилась финансовая ситуация как в Узбекистане, так и в Таджикистане, и сейчас обе страны испытывают дефицит валютных средств. В этой связи, не исключено что Узбекистан и Таджикистан найдут компромиссное решение по водно-энергетическому вопросу и транспортной интеграции, тем самым устранив основные препятствия для динамичного развития двусторонних связей. В случае если Узбекистан и Таджикистан продвинулся в соответствии с Рекомендацией № 1, то это станет взаимовыгодным решением и позволит обеим странам не только кардинально улучшить свои отношения, но и сэкономить значительные валютные резервы, которые можно будет перенаправить на цели развития и стабилизации всего региона.

В сфере транспортной интеграции можно ожидать унификации национальных законодательств в части, касающейся транспортных перевозок. Например, сегодня Узбекистан установил четыре вида сборов за проезд иностранных транспортных средств по своей территории: плата за въезд, плата за чрезмерную нагрузку на ось, плата за нахождение на территории больше 8 дней, сбор для страхования гражданской ответственности. Таджикистан установил только два вида сборов: плата за въезд и плата за транзит. Кроме того, Узбекистан и Таджикистан взимают друг с друга налог за таможенное сопровождение грузов. Всё это усугубляется визовым режимом между двумя странами, причём водители автотранспортных средств не могут получать визы непосредственно на границе, а вынуждены делать это заблаговременно в посольствах.

В случае узбекско-таджикской транспортной интеграции можно ожидать введение безвизового режима для граждан двух стран, кардинального упрощения процедуры получения виз гражданам третьих стран для въезда и транзита, взаимную отмену ряда транспортных налогов и сборов (например, бессмысленного, по сути, налога на таможенное сопровождение), а также широкого применения взаимозачётов за транзит грузов.

Всё это существенно (в несколько раз) снизит транспортные издержки и послужит интенсификации торговых связей Таджикистана со всеми постсоветскими странами, прежде всего с соседями по региону и Россией. Это будет означать выход Таджикистана из экономико-географической изоляции в пределах Центральной Азии.

По вопросу водно-энергетического взаимодействия можно ожидать, что Узбекистан и Таджикистан всё же договорятся о неких бартерных схемах обмена энергоресурсами и водой, подобным той, что описана в Рекомендации № 1. Это, в свою очередь, придаст мощный импульс двустороннему сотрудничеству и, возможно, межотраслевой кооперации в целом ряде отраслей промышленности. Всё это существенно снизит производственные издержки экономических проектов на территории Таджикистана, подготовит условия для формирования двустороннего таможенного союза и кардинально

улучшит инвестиционный климат в обеих страна, что станет стимулом притока иностранных инвестиций.

Сценарий № 3. Масштабная экономическая интеграция в системе «Россия – Центральная Азия».

С позиций сегодняшних реалий данный сценарий является фантастическим и поэтому представляет чисто теоретический интерес. Перспективы его реализации могут появиться только лишь тогда, когда Россия – единственно возможный локомотив региональной интеграции на постсоветском пространстве в корне изменит стратегию своего развития, откажется от неолиберальной модели и масштабной интеграции в глобальный рынок, сделает основную ставку на реставрацию регионального рынка в пределах постсоветского пространства, опираясь на долгосрочную промышленную политику и формирование блокового союза с бывшими советскими республиками. Однако сегодня нет предпосылок для такого, по сути, революционного изменения российской стратегии.

Формируемый в настоящее время таможенный союз России, Казахстана и Беларуси будет реально развиваться лишь в том случае, если все его участники и, в первую очередь, Россия откажутся от полномасштабного участия в глобальном проекте в пользу регионализации. Без данного революционного изменения внешних стратегий всех вышеуказанных стран таможенный союз станет, по сути, такой же фикцией, какой являются все интеграционные образования, появившиеся на постсоветском пространстве (СНГ, ЕврАзЭС, ГУАМ, ГУУАМ, ОЦАС, ЕЭП).

В случае если постсоветские страны всё же сделают выбор в пользу регионализации, то это будет означать прорыв в сфере экономического развития для всех постсоветских стран. Более того, восстановление единого экономического пространства постсоветских стран кардинально удешевит международный сухопутный транзит в центре Евразии. В результате, окажутся востребованными многие проекты прокладки сухопутных коммуникаций через Центральную Азию, которые сегодня заморожены. В частности, возможна реализация проекта строительства железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан». Если это произойдёт, то Ферганская долина превратится из транспортного тупика в один из важных транзитных звеньев сухопутной торговли между Европой и Азией.

Заключение

Безусловно, что в рамках любой темы очень сложно системно и концептуально обозначить существующие проблемы, не говоря уже о том, чтобы предложить их эффективные решения, а тем более – заглянуть в будущее. Тем не менее, попытка сделать это была предпринята. Конечно же остаётся множество вопросов, которые не могут быть рассмотрены без организации более масштабных аналитических проектов. Организация этих проектов – задача конкретных государств и их институтов. То насколько эти государства и их институты справляются с данной задачей – верный и важный показатель того, в каком направлении эти государства движутся. Именно с организации подобных проектов и надо начинать Таджикистану, равно как и другим странам, заинтересованным в стабилизации ситуации на постсоветском пространстве и в целом на пространствах Центральной Евразии.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

ПАРАМОНОВ Владимир Владимирович родился в г.Москве, окончил Свердловское суворовское военное училище, Новосибирское высшее военно-политическое общевойсковое училище, одну из российских академий, офицер запаса ВС РУз. Ранее работал в качестве научного, старшего научного сотрудника, заведующего сектором «США и Европа» Института стратегических и межрегиональных исследований при Президенте Республики Узбекистан, руководителя Центра системных исследований, лектора Высшей школы стратегического анализа и прогнозирования Республики Узбекистан, главного научного сотрудника / координатора исследований Центра экономических исследований при службе государственного советника Президента Республики Узбекистан по вопросам социально-экономической политики. Защитил кандидатскую диссертацию по теме «Геостратегия США в Центральной Азии». Проходил научно-исследовательские стажировки в ряде зарубежных университетов, в том числе Университете Джорджии (США), Университете Джонса Хопкинса (США), Университете Вулверхемптона (Великобритания), Университете Оксфорда (Великобритания), Университете Лондона (Великобритания). Автор и соавтор около 200 публикаций по вопросам стратегии США, РФ и КНР в Центральной Азии (аспекты внешней политики, экономики, безопасности, энергетики, институционального сотрудничества), российско-китайских отношений, а также информационно-аналитической работы.

СТРОКОВ Алексей Владимирович родился в г.Ташкенте, окончил Московский химико-технологический институт им. Д.И. Менделеева, офицер запаса ВС РУз. Работал научным сотрудником Государственного института органической химии и технологии (Саратовская область, Россия), научным, старшим и ведущим научным сотрудником Института химии и физики полимеров Академии наук Республики Узбекистан, аналитиком в системе Вооруженных сил Республики Узбекистан, аналитиком Центра системных исследований, лектором Высшей школы стратегического анализа и прогнозирования Республики Узбекистан. Привлекался в качестве эксперта к проектам ПРООН (Узбекистан) и Центра экономических исследований при службе государственного советника Президента Республики Узбекистан по вопросам социально-экономической политики. Защитил кандидатскую диссертацию в области химии. Автор и соавтор более 100 публикаций по вопросам стратегии РФ и КНР в Центральной Азии, российско-китайских отношений.

ОСНОВНЫЕ КНИГИ АВТОРОВ

Россия и Китай в Центральной Азии: политика, экономика, безопасность

Парамонов В.В., Строков А.В., Столповский О.А. **Россия и Китай в Центральной Азии: политика, экономика, безопасность.** – Бишкек, 2008 год. – 200 с.

Отношения России и Китая с Центральной Азией имеют богатую историю, в которой политика, экономика и безопасность тесно переплелись друг с другом. Традиционно центральноазиатское направление было одним из ключевых во внешней политике России и Китая. Это представляется

естественным, учитывая расположение региона в центре Евразии – на стыке географии и интересов политики, экономики и безопасности двух данных держав.

Распад СССР привёл к фактическому коллапсу экономических связей России с республиками Центральной Азии (Казахстаном, Кыргызстаном, Таджикистаном, Туркменистаном, Узбекистаном), одновременно дав мощный импульс к развитию, а затем – интенсификации экономических отношений государств региона с Китаем. При этом на протяжении 90-ых годов XX века Россия не придавала особого значения развитию отношений с регионом, в то время как Китай и многие другие страны стали постепенно занимать пустующие ниши.

В последние годы Россия, осознавая важность постсоветского пространства для укрепления своих международных позиций, стала форсировать процесс политического сближения со странами региона. Это, в свою очередь, способствовало значительной активизации экономических отношений и связей в сфере безопасности.

К чему может привести наблюдающееся сегодня, возможно, впервые в истории одновременное стремительное усиление присутствия России и Китая в Центральной Азии? Как представляется, попытаться найти ответ на этот крайне сложный вопрос можно только посредством детального анализа действий Москвы и Пекина в регионе и, в первую очередь в сфере политики, экономики и безопасности.

Россия в Центральной Азии: политика, экономика, безопасность

Парамонов В.В., Строков А.В., Столповский О.А. **Russia in Central Asia: Policy, Security and Economics (Россия в Центральной Азии: политика, экономика, безопасность, на английском языке).** – Нью-Йорк, 2009 год. – 118с.

В истории любой страны бывают моменты, когда она подходит к определённой черте, за которой сама жизнь вынуждает принимать решение о кардинальном пересмотре стратегии своего развития. Как правило, подобное происходит, когда прежний стратегический курс либо исчерпал себя, либо оказался глубоко ошибочным.

Именно у такой черты находится современная Россия. Главной же причиной тому является становящийся все более очевидным провал взятого ещё в начале 90-х годов прошлого века внешнеполитического курса. Фундаментальные основы данного курса были заложены сразу же после распада СССР, когда ельцинская Россия начала осуществлять политику по освобождению от «груза национальных республик».

Есть все основания утверждать, что период российской истории, начавшийся после распада СССР, впоследствии назовут «смутным временем» по аналогии с началом XVII века, когда обрушилась вся система государственной власти в России, а позиции Москвы в тогдашней системе международных отношений кардинально ослабли.

Сегодня Россия Медведева-Путина вновь столкнулась с проблемами поиска своего места в стремительно изменяющемся мире. Одним из лучших свидетельств этому является анализ шагов, предпринимаемых Россией в Центральной Азии (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан) в сфере политики, экономики и безопасности.

Китайский экономический экспресс в центре Евразии: новая угроза или исторический шанс?

Парамонов В.В., Строков А.В., Столповский О.А. **Китайский экономический экспресс в центре Евразии: новая угроза или исторический шанс? (Экономическое присутствие Китая в Центральной Азии).** – Барнаул, 2010 год. – 160 с.

Экономическая политика Китая в отношении Центральной Азии, являясь составной частью общей стратегии Пекина по превращению Китая в один из центров мировой экономики, постепенно эволюционирует в сторону повышения значения региона для китайской экономики.

В первой половине 90-х годов Китай фактически не предпринимал сколько-нибудь существенных попыток по экономическому проникновению в Центральную Азию. Но уже к середине - концу 90-х годов экономический интерес Китая к Центральной Азии обозначился более чётко, что во многом было обусловлено реализацией в КНР государственной программы по форсированному развитию своих внутриконтинентальных территорий. На практике указанный интерес выразился в начале проектно-инвестиционной деятельности китайских компаний в нефтегазовой отрасли Казахстана и значительном увеличении масштабов присутствия китайских производителей на потребительских рынках центральноазиатских государств.

В начале первого десятилетия XXI века значимость Центральной Азии для Китая кардинально возросла, что было продиктовано причинами уже не столько экономического, сколько военно-стратегического характера, поскольку после событий 11 сентября 2001 года регион утратил статус периферийного и оказался в центре мировой политики. В этой связи Пекин фактически перешёл к тактике «мягкой экспансии» в Центральной Азии. Это выразилось в динамичном росте масштабов проектно-инвестиционного присутствия Китая и китайских компаний уже во всех странах региона, что оказало к тому же мощное стимулирующее воздействие и на китайско-центральноазиатскую торговлю.

Однако, к чему ведёт этот процесс? И что, в частности, этот процесс несёт самой России, для которой регион является зоной жизненно важных интересов, а экономическая интеграция с Центральной Азией – одним из принципиальных условий подъёма национальной экономики?

Последний исторический шанс России: освоение, развитие и оборона внутренней Евразии

Парамонов В.В., Строков А.В., Столповский О.А. **Последний исторический шанс России: освоение, развитие и оборона внутренней Евразии (Китай в Центральной Азии: политика, экономика, безопасность).** – Барнаул, 2010 год. – 121 с.

После распада Советского Союза Китай предпринимает всё более системные и целенаправленные попытки обрести контроль над процессами в Центральной Азии, что не встречает сколько-нибудь заметного и организованного противодействия ни со стороны центральноазиатских

государств, ни со стороны каких-либо внерегиональных сил. Однако, Китаю пока не удалось и в перспективе, скорее всего, так и не удастся создать исторический прецедент: заполнить геоэкономический и геополитический вакуум в Центральной Азии.

Несмотря на все успехи, достигнутые Китаем в Центральной Азии, китайские позиции в регионе представляются все же неустойчивыми. Глубинные причины этого следует искать не в самой стратегии Пекина, а в характере присутствия Китая в Центральной Азии и складывающемся формате китайско-центральноазиатских отношений, которые свидетельствуют о наличии крайне сложного комплекса проблем на пути развития взаимовыгодного и устойчивого сотрудничества.

С одной стороны, основные проблемы во многом обусловлены фактором распада СССР и напрямую касаются России, а поэтому не могут быть концептуально оценены вне российского контекста. С другой стороны, данные проблемы напрямую связаны с асимметрией стратегических направлений развития Китая, государств Центральной Азии и той же России: в первую очередь, в плане недооценки ими жизненной важности интенсификации, углубления и повышения качества взаимодействия друг с другом как с точки зрения внутренней, так и с точки зрения внешней политики. В итоге, складывающаяся ситуация в корне противоречит общим жизненно важным интересам Китая, стран Центральной Азии и их исторически естественного союзника – России, тем более, что сами эти государства не осознают общности целей и приоритетов развития, не прилагают достаточных усилий к их поиску и концептуальному оформлению.

Как представляется, необходима консолидация усилий Пекина, Москвы и столиц стран региона в плане выстраивания механизмов многопланового и полноценного сотрудничества на двустороннем и многостороннем уровнях, в том числе в рамках ШОС. Прорывом в этом направлении может стать формирование широко разветвлённой и хорошо развитой трансевразийской транспортно-коммуникационной системы, которая в свою очередь, обеспечит экономическую рентабельность запуска под эгидой того же ШОС крупных инновационно-промышленных проектов. Это и позволит активизировать процесс региональной экономической интеграции в Центральной Азии, положить начало формированию ШОС как реального блока, призванного обеспечить комплексную безопасность и поступательное экономическое развитие огромных пространств внутренней Евразии.